



**Direction  
de la Recherche  
et des Affaires  
Scientifiques  
et Techniques**

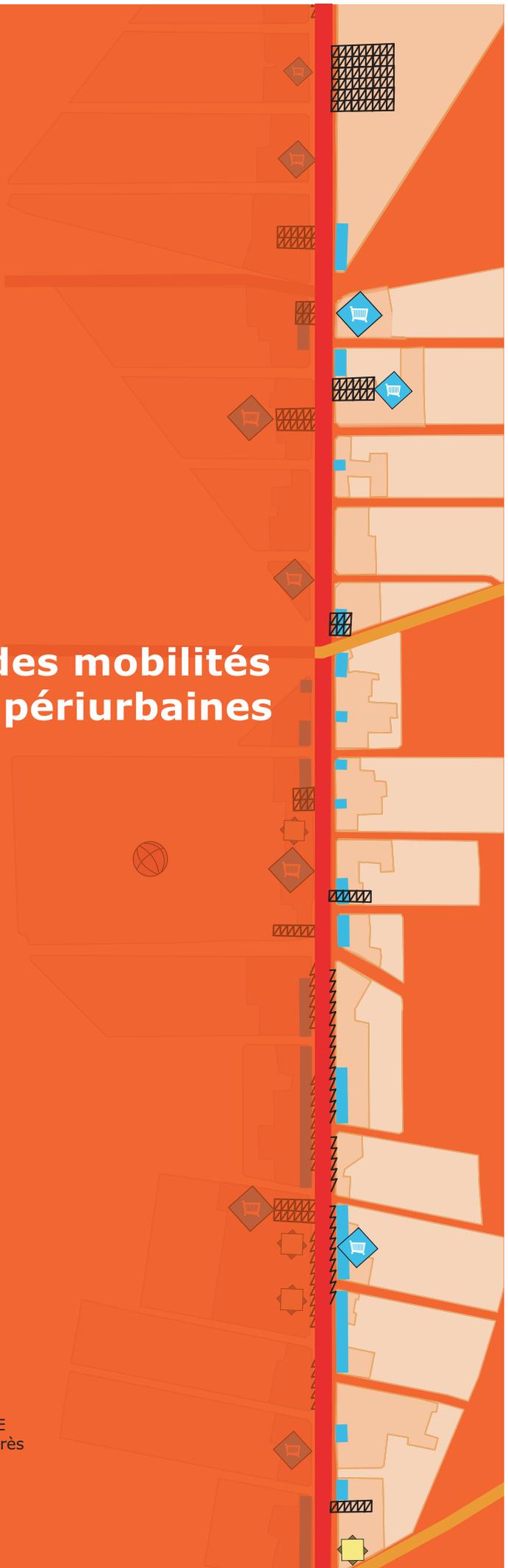
Groupe 1  
Mobilité,  
territoires et  
développement  
durable

# Inscription territoriale des mobilités et riveraineté des voies périurbaines

Lettre de commande  
N°03 MT 16



Nom de l'équipe : BRES + MARIOLLE  
Responsable scientifique : Antoine Brès  
Equipe : Marie-Hélène Bacqué, CRH  
Antoine Brès, CRIA  
Amélie Flamand, CRH  
Béatrice Mariolle, IPRAUS



# Rapport sans annexe

Préambule

0

Les hypothèses qui soutiennent ce travail avancent que des voies aménagées pour le transit deviennent des pôles d'attractivité à l'échelle locale par le truchement des activités que la mobilité automobile génère sur leurs rives : elles passent ainsi « de la linéarité à la riveraineté » (Demorgon, 1991). La notion de riveraineté permet de caractériser l'intensité des rapports qu'une voie entretient avec les territoires qui la bordent et le degré d'inscription sur ses rives des pratiques de mobilité qu'elle accueille, en premier lieu l'automobilité. A travers l'approfondissement de cette notion, il s'agit de renouveler l'approche des relations entre mobilités et territoires, mouvement et ville, en s'intéressant à leurs interfaces à l'échelle locale.

La question de l'inscription territoriale des mobilités se pose en particulier et de manière exacerbée dans le contexte des voies « passantes » en milieu périurbain, si l'on considère simplement les quelques indicateurs portant sur le taux de motorisation ou les pratiques de déplacement. Elle peut par exemple se formuler ainsi : comment une voie conçue et aménagée principalement pour le seul déplacement motorisé de transit devient-elle, dans certaines situations, un élément de centralité urbaine, un pôle d'attractivité pour les riverains, notamment piétons, à partir des activités que ce déplacement génère ?

Cette étude cherche en particulier à explorer les rapports spatiaux qu'entretiennent les deux types de mobilité les plus répandus, et souvent considérés comme les plus conflictuels, les mobilités motorisée et pédestre ; de repérer comment s'imbriquent le local automobile et celui du piéton, les « territoires de l'automobile », en mouvement et à l'arrêt, et ceux du piéton.

Elle cherche à la suite à élaborer une approche des voies « passantes » qui prenne en compte leurs capacités à s'inscrire dans le local, leur « riveraineté », et permette de les qualifier en fonction de l'implication des mouvements automobile et piétonnier dans l'espace de leurs rives et non plus seulement en fonction des déplacements que ces voies accueillent et de la vitesse qu'elles leur autorisent (voie « rapide », voie urbaine à 50 km/h, zone 30, ...).

### ***Un retournement de point de vue sur les rapports localités-mobilités***

A partir de ce travail, on a cherché à déterminer comment la riveraineté des voies « passantes » s'instaure progressivement en dépit des dispositifs qui l'interdisent ou la contraignent ; à partir de quelles associations entre fonctionnalités de la voie et de ses abords, pratiques de déplacement et usages locaux implantés sur ses rives elle se développe ; par exemple, au plan des

déplacements, le plus souvent « sauvages » : piétonnisation de fait des bas-côtés, stationnement et accès automobiles improvisés, ... ; et au plan des usages locaux : commerces de route ou forains, grandes surfaces, ...

De façon plus large, on a cherché à montrer comment de nouvelles formes de centralité se développent en rive des voies à partir d'une convergence d'effets endogènes liés aux mobilités qu'elles accueillent et d'effets exogènes attachés aux territoires qu'elles traversent.

Cette approche des voies à partir de leur qualité de « riveraineté » doit permettre d'informer et d'orienter les politiques de requalification des grands axes routiers dont l'objectif se résume trop souvent à l'image du « boulevard urbain ».

# 1

Objectifs et démarche

## ***Etapes et outils de la recherche***

Cette étude s'est déroulée en trois phases :

- Une première phase d'analyse spatiale a porté sur le recensement, l'observation et la description des interfaces mobilités/territoire et au delà des situations de riveraineté en rapport avec les sections de voie « passante » retenues.
- Une seconde phase d'enquête sociologique a prolongé ce travail par l'étude des pratiques qui caractérisent certaines de ces situations. Le choix a été fait de centrer l'approche sociologique sur les établissements de restauration rapide qui se trouvent souvent au cœur de ces dispositifs urbains et dont l'implantation est déterminée par les pratiques de passage.
- Une troisième phase de synthèse et de reformulation de la problématique a permis de faire un bilan croisé des observations d'ordre spatial et sociologique et de formuler différents enjeux et objectifs portant sur l'aménagement des voies « passantes ».

### ***Le secteur d'étude : en passant par la RN 7***

Notre choix s'est porté sur une section de « voie passante » emblématique du périurbain francilien : la RN 7 entre A 86 et Francilienne, Orly et Evry. Cette section se situe au cœur de la deuxième couronne parisienne et présente sur ses rives une grande diversité de configurations urbaines, plus ou moins liées à sa vocation d'axe radial : centre urbain issu d'un ancien village-rue, lotissement pavillonnaire, grand-ensemble, « quartier » de ville nouvelle, ...

Les aménagements réalisés sur cette section répondent actuellement à des exigences prioritaires de déplacement et de sécurité déterminées en fonction de la vitesse autorisée et conduisent trop souvent à la dissociation fonctionnelle et à l'écartement spatial des usages locaux et de déplacement ; ils contribuent ainsi à l'apparition d' « effet de coupure ».

### ***Cadre de l'analyse spatiale : la riveraineté entre mobilité et localité***

Le travail de conceptualisation des interfaces entre mobilités et territoires périurbains est mené à partir de deux points de vue complémentaires par rapport à la problématique proposée :

- Celui de la mobilité, c'est-à-dire des déplacements que la voie accueille, et en premier lieu les déplacements automobile et piétonnier. Ce premier point de vue nous a conduit à analyser les formes de la halte automobile comme interface entre circulation et fonctions urbaines situées en rive de la voie et à en définir

une typologie qui prend en compte cette double appartenance à l'espace de la voie et à celui du territoire qu'elle traverse, par le truchement ou non d'espace(s) intermédiaire(s) public et/ou privé. Cette typologie est présentée à la suite.

· Le point de vue de la localité est développé d'une part à travers une lecture des « territoires de la voie », définis à partir du foncier accessible depuis la voie, et des différentes fonctions urbaines qui s'y sont implantées ; d'autre part, grâce à une lecture plus « en profondeur » qui s'appuie sur le repérage des centralités et des densités urbaines en relation avec la voie.

A cette approche descriptive est associé un travail d'observation, de « saisie familière », portant sur les pratiques locales des différents sections de voie et de leurs rives. Ce travail « de terrain » a permis de recenser des lieux où certaines formes de « riveraineté » semblent s'être développées, et sur lesquelles la seconde phase de l'étude a été menée. Il a permis également de repérer les écarts entre les usages « prescrits » à travers les dispositifs d'aménagement mis en œuvre, et les usages « observés », qu'ils soient le fait des automobilistes (stationnement illícite, sauvage ou toléré, tourne-à-gauche, accès « de fait » aux rives, ...) ou des piétons (cheminement et traversée également « sauvages », ...).

### *Typologie de la halte automobile*

L'élaboration d'une typologie des configurations qu'adopte la halte automobile s'appuie sur la vocation de la halte à assurer l'interface entre mobilité et territoire.

Elle prend ainsi en compte les diverses façons dont *la halte s'articule à l'espace de la mobilité motorisée* : quel est le rapport du lieu de station à l'espace de la voie qui prend en charge la circulation.

Mais l'approche de l'inscription urbaine du mouvement serait incomplète si n'étaient pas abordées simultanément les différentes façons dont *la halte s'articule au territoire riverain* : quel est le rapport du lieu de halte à ce territoire où se réalisent la station et l'accès à destination ; notamment, comment cette suspension de la mobilité automobile se combine à la mobilité piétonnière qui lui est consubstantielle (à l'exception des dispositifs en « *drive* », seul exemple où l'arrêt automobile ne se combine pas, pour l'occupant du véhicule, au fait de « reprendre pied »).

Deux caractéristiques de la halte s'esquissent ainsi, qui prennent en compte les deux dimensions de l'arrêt inhérentes à son rôle d'interface : phase finale d'un mouvement et partie prenante

d'un territoire.

- L'arrêt, en tant que phase finale d'un mouvement, peut lui être spatialement dissocié ou associé : les étapes de ralentissement et de stationnement se réalisent avec ou sans continuité par rapport à celle du mouvement. C'est le rapport à l'espace de la voie qui prend en charge la circulation qui est ici caractérisé : il y a *association* ou *dissociation* de la halte automobile et du mouvement dont elle est issue.
- Le lieu lui-même de la halte, l'emplacement de stationnement est partie prenante d'un territoire : il s'insère ou non dans l'espace riverain de la voie. C'est le rapport au territoire en rive de la voie qui est à son tour caractérisé : il y a *intégration* ou *ségrégation* territoriale de la halte automobile.

Chacune de ces dimensions n'est pas exclusive de l'autre ; il ne faut pas reproduire à cette échelle la coupure conceptuelle entre mouvement et territoire, mobilité et localité : ainsi, la dimension topologique et dynamique du mouvement est dépendante pour partie des caractéristiques spatiales des espaces de déplacement et de leur perception : on s'arrête quand mais également où cela nous plaît, si le choix est possible ; de même, la relation du lieu de halte au territoire dépend également des conditions de la mobilité locale qui représente une composante de l'intégration/ségrégation territoriale : on arrête son véhicule pour réaliser un programme d'activités plus ou moins riche suivant les capacités du lieu de halte à se connecter au territoire au sein duquel il se situe. Par exemple, on pique-nique et on part à la découverte de la nature environnante ; on prend de l'essence et on va en face acheter le journal.

Il s'agit de prendre également en compte *les caractéristiques propres du lieu de halte* aux différents plans de son usage, de son statut et enfin de sa morphologie. Il présente par lui-même diverses caractéristiques d'usage, morphologique ou de statut. Ainsi, un dispositif de halte peut être classé au plan de son usage, suivant qu'il est individuel ou qu'il est inséré dans une aire collective, qu'il est attaché ou non à une fonction spécifique. On retiendra ainsi les couples de caractéristiques d'usage suivants :

- *collectif ou individuel,*
- *polyvalent ou dédié.*

Au plan de son statut et de sa gestion, le lieu de l'interface circulation-destination peut être de statut public ou privé ; son utilisation peut être gratuite ou donner lieu au paiement d'une taxe. On retiendra les couples de caractéristiques de gestion suivants :

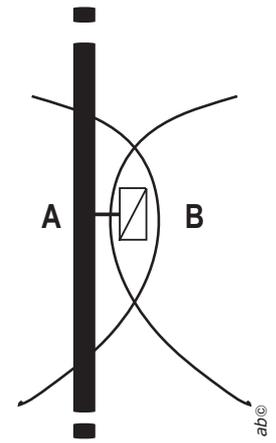
- *public ou privé,*

- *gratuit ou payant.*

Il faut souligner que toutes les combinaisons des termes de ces couples sont observables et que notamment le stationnement public n'est pas toujours d'usage polyvalent. Ainsi, l'usage dédié et privé du domaine public est parfois organisé et en tout cas souvent pratiqué et plus ou moins toléré.

La typologie se construit ainsi à partir de trois variables : qualité des rapports entre halte et voie d'une part, et entre halte et territoire d'autre part ; qualité de la configuration du lieu de halte lui-même.

- A. Rapport de la halte à la voie qui accueille le mouvement ;
- B. Rapport de la halte au territoire environnant ;
- C. Caractéristiques propres au lieu de halte.



Associé - Intégré

A : rapport à la voie  
B : rapport au territoire

 lieu de halte

### ***Cadre de l'enquête sociologique : pratiques de passage et usages riverains***

La deuxième étape de recherche vise à prolonger l'analyse spatiale par l'étude des pratiques qui caractérisent certaines situations de riveraineté. Nous avons fait le choix de centrer l'approche sociologique sur les établissements de restauration rapide qui sont souvent au cœur de ces dispositifs périurbains.

Les observations déjà réalisées sur ce mode de restauration en tissu urbain ont montré que les *fast food* attirent des publics divers, adolescents et jeunes adultes, salariés et familles, à des moments différents de la journée ou de la semaine. Sur un axe de mobilité tel que la RN 7, ils répondent, en particulier quand ils fonctionnent en « *drive* », à une clientèle motorisée de passage. Leur localisation n'est pas l'effet du hasard et répond à des stratégies commerciales qui sont clairement affirmées par les responsables des sociétés de restauration rapide ; ainsi du directeur général de McDonald's France :

« La possibilité de servir les clients en voiture nous permet de rentabiliser notre installation dans les petites villes. Servir les clients en voiture permet de multiplier le chiffre d'affaire par deux et de rentabiliser des installations dans des agglomérations de plus petite taille. Mais cela implique par contre de disposer d'un grand terrain, difficile à trouver en centre-ville à un prix abordable. D'où notre idée de cibler d'une part les centres commerciaux et d'autre part les entrées de ville »<sup>2</sup>.

En contrepoint, nous avons travaillé sur une brasserie dont

2. Ainsi, 83 % de la population est située à moins de 20 mn en voiture d'un établissement McDonald's et 93 % à moins de 30 mn (Benoit J.M., Benoit P. et Pucci D., 2002 : 199).

l'implantation est plus ancienne et la clientèle différente.

Le choix des terrains d'étude s'appuie sur les résultats de la première phase de la recherche.

Les situations urbaines qui ont été analysées renvoient à des processus urbains et des étapes de la construction de la ville qui ont produit des configurations différenciées telles que, aux deux extrémités :

- Insertion de la nationale dans un tissu ancien pré-existant et adaptation de ce tissu à la fonction de passage : le carrefour de Viry-Châtillon. Le McDonald's s'insère dans un tissu commercial diversifié. Les commerces implantés sur le linéaire sont à la fois des commerces de proximité et de passage (mobilier, automobiles, ...).

- Prédominance de la fonction de passage que commence à chahuter des pratiques de proximité liées à la juxtaposition d'un nœud routier avec un grand ensemble et un groupe d'équipements scolaires : Les Tarterêts à Corbeil.

- A ces McDonald's est également associé un « *drive* » appelant de toute évidence une clientèle motorisée.

La méthode d'enquête a reposé dans un premier temps sur des observations réalisées à différents moments de la journée et de la semaine, puis sur la passation d'un questionnaire rapide permettant d'appréhender les profils sociaux et générationnels de la clientèle, de caractériser le type de pratique - de proximité, de passage, occasionnelle - et les modes de déplacement adoptés.

Les quatre sites retenus, au cœur de secteurs urbains complexes et diversifiés, apparaissent comme des terrains pertinents pour tenter de saisir les différentes modalités d'inscription des mobilités dans le territoire. Dans quelle mesure le cadre de la restauration représente-t-il un support de pratiques liées au passage, aux flux, ou au contraire de stratégies plus locales, de proximité ? Chaque site est examiné en lui-même et en comparaison avec les autres pour faire apparaître points communs et différences.

Plusieurs méthodes ont été mises en œuvre dans le cadre de cette recherche, afin de croiser approche quantitative et qualitative.

D'une part, nous avons choisi de travailler par questionnaire, afin de pouvoir quantifier un certain nombre de données et de les comparer entre sites. Ainsi, des questionnaires ont été élaborés, avec quelques différences selon les lieux de restauration et leurs spécificités ; on en a, de cette façon, un pour la cafétéria et la brasserie, un pour les McDonald's, ainsi qu'un, un peu plus court,

pour les « *drive* ».

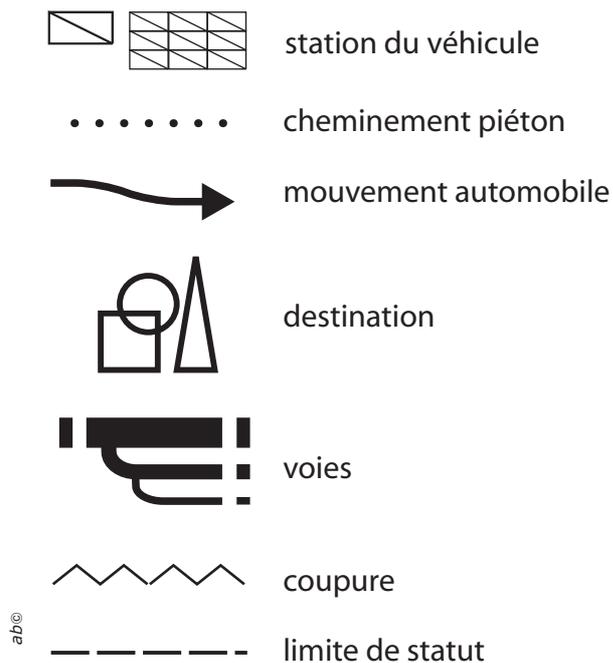
Les questionnaires s'organisent autour de trois points principaux. Une partie des questions s'attache au profil des enquêtés : âge, CSP, situation de famille, ... Une deuxième partie a trait aux pratiques et usages des enquêtés vis à vis de ce type de lieu : quelle fréquentation font-ils de ces lieux de restauration ? A quel rythme ? Quelles sont leurs motivations de fréquentation de ces sites ? Quelle appréciation portent-ils ? La troisième partie porte sur la mobilité ; il s'agit tout à la fois de s'intéresser aux modes de déplacement utilisés, aux temps de déplacement, aux parcours empruntés, à la succession des activités, ainsi qu'aux pratiques de mobilité de façon plus large (dans le quartier/avec Paris).

Seuls les McDonald's proposent un service de consommation « à emporter » ou au *drive* ; le questionnaire devait donc tenir compte de cette caractéristique, afin de savoir, notamment, où les enquêtés consomment leurs repas. Cependant, ces deux catégories d'individus qui emportent leur commande ou qui passent au *drive* ont été difficiles à enquêter, dans la mesure où elles passent un temps, en salle ou en voiture, bien souvent trop court pour répondre au questionnaire ; leur part est donc assez faible dans notre enquête.

Enfin, pour pouvoir appréhender de façon exhaustive, autant que faire se peut, la diversité des situations, des pratiques, des usagers, nous avons souhaité étaler la passation des questionnaires sur quatre jours différents. Ont été retenus le mercredi, jour de semaine et jour des enfants ; le vendredi, jour de semaine qui marque en même temps le début de week-end ; le samedi, jour de week-end où les magasins et services sont ouverts ; et enfin le dimanche, marqué par la fermeture d'une majorité des commerces. Deux enquêteurs ont été désignés par site et ont travaillé sur deux tranches horaires de 10h30 à 14h30 et de 17h30 à 21h30. Seul le Cantal a fait l'objet d'un suivi spécifique : bénéficiant d'une surface nettement moins importante que les trois autres sites, un seul enquêteur s'est chargé de la passation des questionnaires, sur seulement deux jours, ainsi que sur une amplitude horaire différente, de 8h00 à 14h00, étant donné le mode spécifique de fonctionnement de cet établissement (il ferme le dimanche, et le soir à partir de 18h30). On a ainsi obtenu 954 questionnaires, dont 329 pour la Cafétéria, 232 pour le McDonald's d'Athis-Mons, 325 pour le McDonald's de Corbeil-Essonnes et 68 pour le Cantal.

D'autre part, nous avons retenu la méthode de l'observation, au moyen d'un carnet de bord tenu par les enquêteurs. L'objectif est ainsi de compléter les informations fournies par le questionnaire, de saisir au plus près les pratiques et les usages des lieux, les variations en terme d'affluence et de fréquentation, de repérer l'organisation et la structure des lieux (présence de parking, de jeux pour enfants, ...).

Enfin, nous avons réalisé deux entretiens auprès de personnes ressources, les gérants des deux McDonald's, afin de cerner plus précisément les stratégies de fonctionnement, de gestion et d'implantation de ce type d'établissement.



# 2

## Analyse urbaine : La riveraineté entre mobilité et localité Territoire de la voie et halte automobile



Photo : Martin Lamotte

## **Contexte**

### ***Brève histoire d'une voie « passante »***

Le tracé de la RN 7 trouve son origine dès l'époque médiévale. Le grand chemin royal conduit la cour à Fontainebleau et relie Paris à Lyon pour atteindre ensuite Antibes et la frontière italienne.

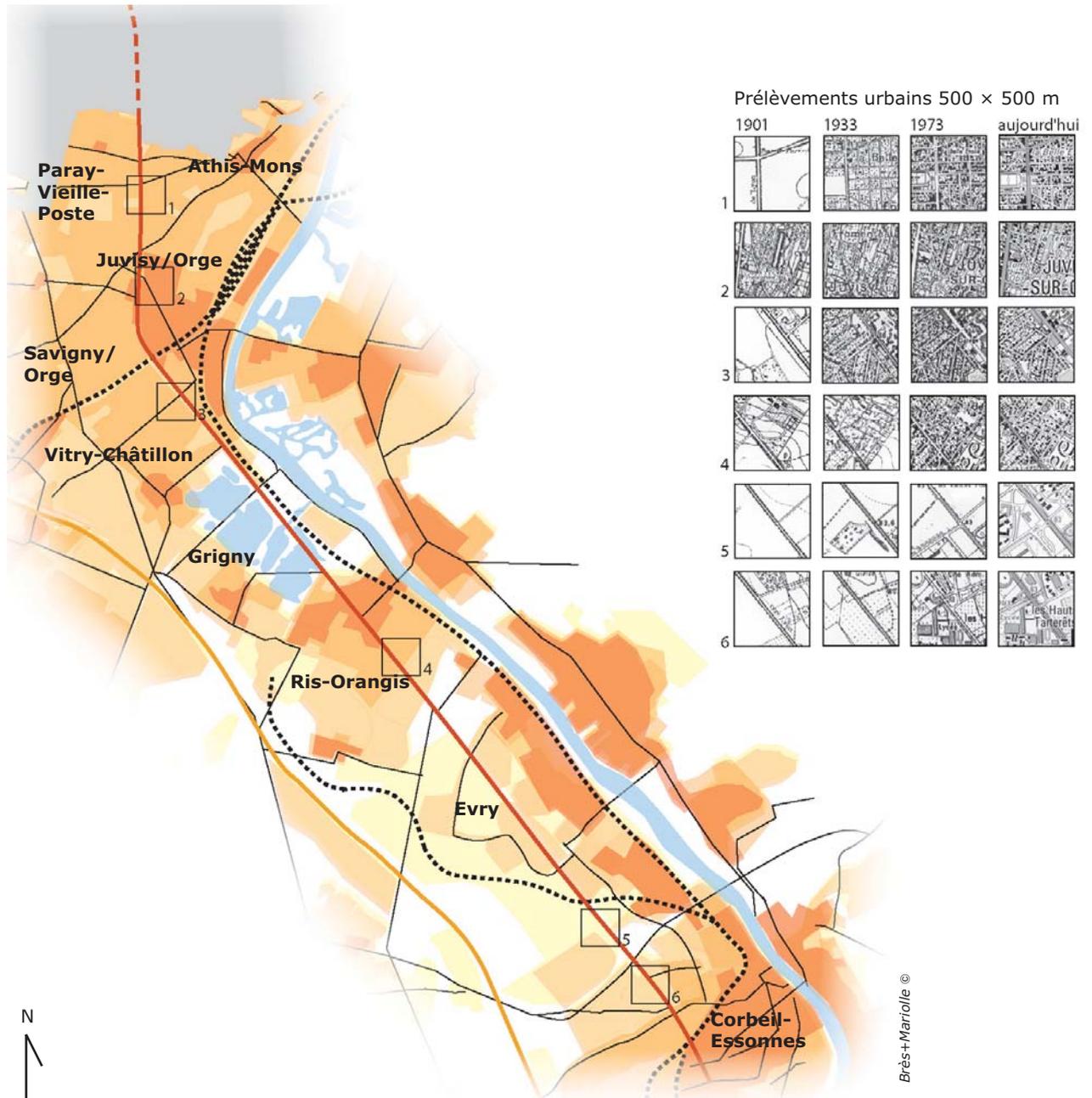
Cette route du sud-est parisien fut longtemps la plus importante radiale parisienne et assurait une bonne partie de l'approvisionnement de la capitale tout en fixant le long du parcours des activités spécifiques ; auberges, relais de chevaux, ... La section de RN 7 prise en compte ici se présente comme la liaison la plus directe entre Paris et l'interfluve Orge-Seine.

Durant les deux derniers siècles, activités et habitat se sont développés aux alentours de la voie de multiples manières dans le temps et l'espace. Les planches présentées à la suite illustrent l'évolution de l'urbanisation autour de la RN 7 à quatre époques retenues en fonction de leur représentativité des grandes tendances et de la disponibilité des sources cartographiques. Ainsi, les dates retenues sont 1901, 1933, 1973 et 2000. Ces planches montrent les différentes phases de cette évolution, et leur rapport avec la voie. On a ainsi représenté pour chaque phase les secteurs de développement du plus foncé, le plus ancien, au plus clair, le plus récent.

Sont présentés en parallèle des extraits cartographiques, des « prélèvements urbains », de 500 x 500 m qui donnent à voir les morphologies du bâti et des espaces libres à ces époques.

Ainsi, on peut observer que, historiquement, seul le village de Ris-Orangis s'est constitué autour de la voie. Juvisy, qui se situait sur un premier tracé du chemin royal empruntant le pied

de coteau, s'est trouvé marginalisé lors de la modification de ce tracé sur la hauteur du coteau. Ainsi, jusqu'à la réalisation de la ligne de chemin de fer Paris-Orléans en 1843, à l'exception de ces deux villages, l'urbanisation est limitée au droit des principaux carrefours et au bord de Seine.



Développement urbain le long du tronçon de RN 7 étudié : du plus ancien au plus récent (du plus foncé au plus clair).

L'arrivée du chemin de fer va placer Juvisy sur un nœud ferroviaire et entraîner l'implantation d'une gare de triage sur la commune d'Athis-Mons, générant un développement privilégié autour des gares : maisons de villégiature pour la bourgeoisie parisienne, pavillons des ouvriers du chemin de fer, petits collectifs avec commerces à rez-de-chaussée, bâtiments industriels, ...

Cette première vague d'urbanisation se fait donc en retrait de la voie préfigurant l'actuelle RN 7 et qui présente au début du XX<sup>e</sup> siècle un aspect encore rurale.

Après la première guerre mondiale, on assiste à une urbanisation massive des communes du secteur nord de l'Essonne dans le cadre de lotissements pavillonnaires, avec notamment sur notre secteur d'étude le vaste lotissement de Paray - Vieille-Poste qui était encore avant les années 20 un petit village rural. « Dès 1920, une trentaine de sociétés immobilières proposent des terrains à bâtir dans quatre lotissements », la population de la commune passant entre 1920 et 1954 d'environ 100 à 6 000 habitants.

A partir de cette époque, l'expansion urbaine et le développement simultané de l'automobile viennent redonner vie à la voie.

Durant les « trente glorieuses », de nombreuses opérations de logements collectifs locatifs sociaux et de résidences en accession sont réalisées en marge de la voie (Noyer-Renard à Athis-Mons, la Grande Borne à Grigny, les Tarterêts à Corbeil-Essonnes, ...), tandis que les grands projets régionaux et nationaux sont mis en chantier : autoroute du Sud et ville nouvelle d'Evry implantée entre A 6 et RN 7 mais de manière complètement dissociée de ces deux axes routiers.

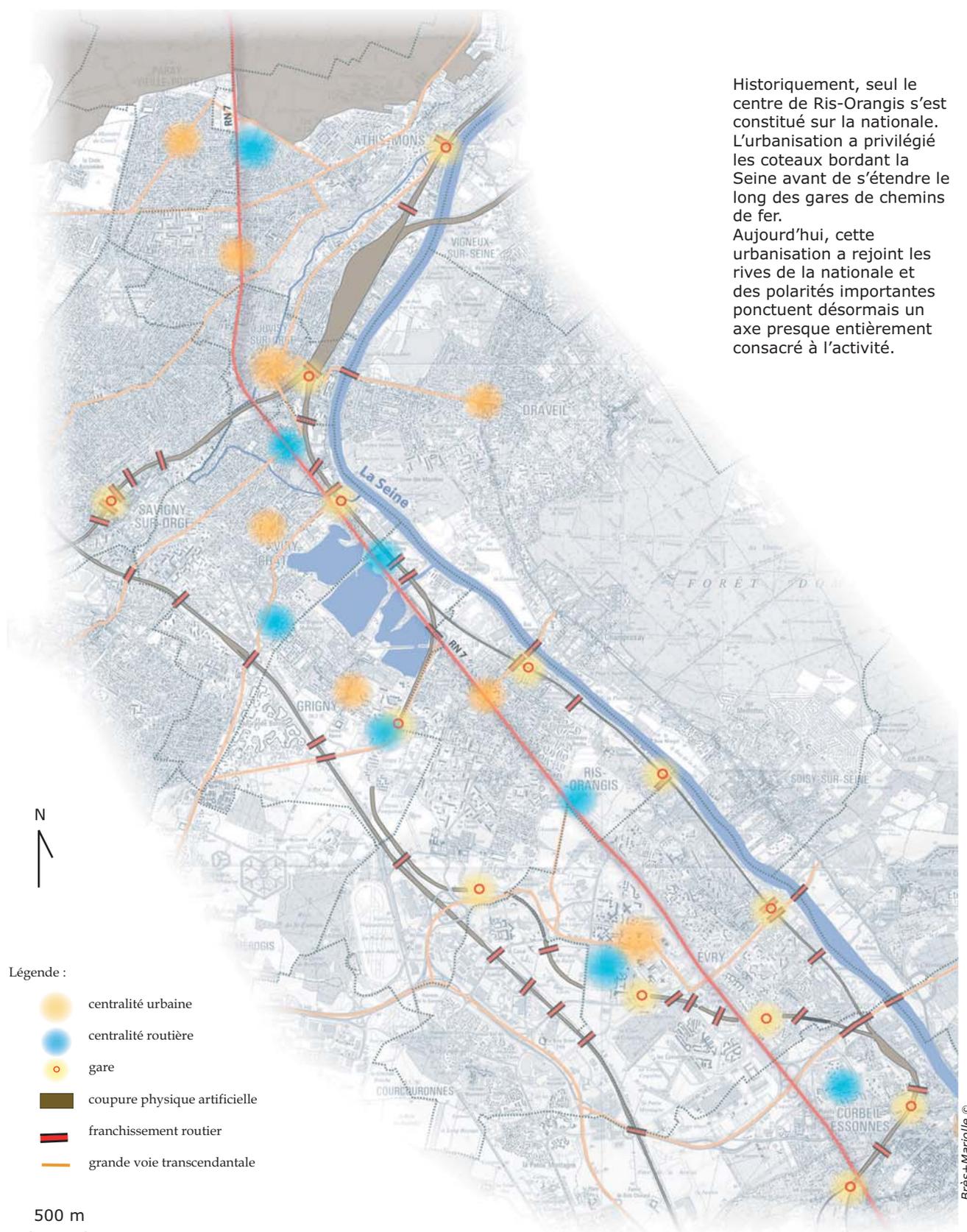
La constitution progressive d'un réseau d'autoroutes radiales (A 6 et A 10) et en rocade (A 86 et A 104) va conduire à la marginalisation de la RN 7 en tant que grand axe de vocation nationale.

Aujourd'hui, chacune des communes concernées par cette portion de RN 7 se trouve dans une situation très spécifique par rapport à elle.

## Centralités, polarités

Historiquement, seul le centre de Ris-Orangis s'est constitué sur la nationale. L'urbanisation a privilégié les coteaux bordant la Seine avant de s'étendre le long des gares de chemins de fer.

Aujourd'hui, cette urbanisation a rejoint les rives de la nationale et des polarités importantes ponctuent désormais un axe presque entièrement consacré à l'activité.



La commune de Paray - Vieille-Poste, dont le territoire a été exproprié pour plus de la moitié lors de la réalisation de l'aéroport d'Orly dans les années 50 et 60, est réduite à l'ancien lotissement sans espoir de mutation compte tenu de la proximité de l'aéroport (et du plan d'exposition au bruit notamment).

Le territoire d'Athis-Mons est scindé en trois parties distinctes résultant de la topographie du site et des coupures générées par la RN 7 et les cours d'eau : le plateau, le coteau, le secteur entre Orge et Seine.

Juvizy-sur-Orge est également constituée de trois quartiers délimités par les coupures des infrastructures : chemin de fer et RN 7.

Viry-Châtillon historiquement issus des deux villages de Viry et de Châtillon a développé son centre-ville en marge des voies principales, autoroute et RN 7.

C'est également le cas de Grigny dont le noyau urbain historique est situé sur le coteau et séparé de la RN 7 par des plans d'eau.

Comme cela a été déjà évoqué, Ris-Orangis est la seule commune dont le centre est situé sur la RN 7. Des aménagements spécifiques ont été mis en œuvre pour tenter tant bien que mal de rendre compatibles les fonctions riveraines et de passage.

Bien que la ville d'Evry se soit développée de part et d'autre de la RN 7, le traitement en voie rapide de cet axe et la conception sectorisée qui a présidé à la réalisation de ses quartiers font que les relations entre voie et ville sont réduites à quelques échangeurs en dénivelé.

Quant à Corbeil-Essonnes, la portion de son territoire qui nous intéresse ici illustre également une conception sectorisée de l'aménagement : route nationale traitée en voie rapide, avec sur une rive le grand ensemble des Tarterêts et sur l'autre une cité scolaire et une zone d'activités, le tout relié par un passage en dénivelé sous la RN 7.

La RN 7 appartient au schéma des radiales de « première génération » reliant Paris à la province. Dans ce secteur, deux autres routes nationales en font également partie : la RN 6 et la RN 20.

A présent, ces fonctions de desserte lointaine entre Paris et le Midi sont assurées par deux autoroutes : l'A 6 à l'est et l'A 10 à l'ouest. Cependant, à l'échelle régionale et départementale, ces deux types de radiales que sont les voies nationales et les autoroutes sont concurrentes dans certains cas du fait des possibilités identiques de desserte qu'elles offrent. Ainsi, la RN 7 et l'A 6 ont, entre Evry et le plateau d'Orly, un tracé parallèle, et donnent l'une comme l'autre la possibilité d'accéder aux deux pôles. Surtout, en période de congestion (c'est-à-dire quasiment tous les jours ouvrables à l'heure de pointe), elles proposent sur ces tronçons des temps de parcours presque identiques.

Ce réseau important de radiales convergeant vers Paris est associé à un système de deux rocade, constitué de l'A 86 (au nord de la zone étudiée) et la Francilienne (incluant la RN 104) qui assurent la desserte respectivement de la première et de la deuxième couronne. Leur rôle est également de relier entre elles les grandes radiales et d'assurer ainsi le contournement de Paris.

Pour compléter le schéma général du réseau routier du secteur nord de l'Essonne, il faut évoquer les quelques voies de liaison importantes :

- la RN 445 qui relie l'A 6 à la RN 7 et à la RN 104,
- la RN 444 qui relie la RN 118 (à l'ouest de la zone étudiée) et l'autoroute A 10,
- la RN 188 qui relie les Ulis et la RN 118 à la RN 20.

Les comptages de trafic journalier moyen effectué en 2000 montrent dans l'ensemble du secteur nord de l'Essonne la prépondérance des flux radiaux par rapport aux flux transversaux. Cependant, on a pu constater sur la portion de RN 7 prise en compte dans cette étude, que seulement 3 % des automobilistes l'empruntent de bout en bout.

### **Constat et enjeux**

Les observations déjà formulées dans les nombreuses études qui ont été menées depuis plus de 15 ans<sup>3</sup> portent de façon

3. Dont, pour les plus récentes, sont extraits les constats et enjeux qui suivent : « La RN 7 et l'Essonne », DDE 91/SEPT - ENPC/Mastère d'Aménagement et d'Urbanisme, 1994 ; « Réaménagement de la RN 7 entre l'autoroute A 6 et la RN 104. Diagnostic de la voie. Etude d'environnement préliminaire », DREIF/LREP, 2002 ; « Etude préliminaire de réaménagement de la RN 7 entre Paray-Vieille-Poste et Corbeil-Essonnes », DDE 91 - SATO - Brès et Mariolle - Ingénieurs et paysages, 2003.

général sur l'effet de coupure de la voie pour l'ensemble des communes traversées, créant de fait des quartiers différents et sur la contradiction apparente entre les limitations de vitesse affichées et les caractéristiques visuelles de la voie.

Certains enjeux concernent spécifiquement la portion sur laquelle porte l'étude.

La superposition des trafics locaux, régionaux et de transit entraîne des conflits d'usage de la voie générant d'importantes difficultés de circulation et une entrave au bon fonctionnement des transports en commun : « le conflit entre les usagers qui veulent se déplacer selon une direction nord-sud le plus rapidement possible et ceux qui veulent accéder aux voies adjacentes ou aux activités en bordure de la route génère un mauvais fonctionnement des intersections ».

L'absence d'une organisation générale du stationnement et la carence en emplacements pénalisent fortement certains secteurs urbains : « le stationnement offert est totalement insuffisant, au moins sur une rive, pour répondre à la demande résultant de la présence de commerces, de services ou d'équipements ». Cela a pour conséquence une pratique importante de stationnement illicite : « sur certains secteurs on constate un stationnement anarchique sur les trottoirs », et sur certaines sections de la voie, « le stationnement est toléré sur une 3<sup>e</sup> file diminuant d'autant la capacité de la voie ».

Le manque apparent d'organisation des activités commerciales et de réflexion sur leur insertion dans le tissu urbain génère à certains endroits un environnement totalement dégradé et des problèmes de stationnement : « certaines activités pouvant intéresser les automobilistes sont totalement dépourvues de places de stationnement ».

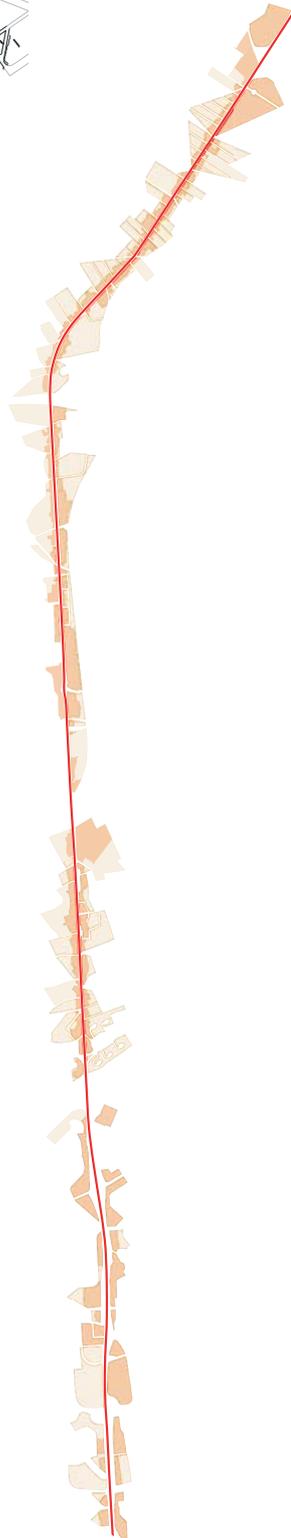
Dans les traversées urbaines, les trottoirs sont peu attractifs, les traversées difficiles, entraînant une désaffectation du commerce de proximité. Le stationnement non autorisé sur les trottoirs entrave la circulation piétonne.



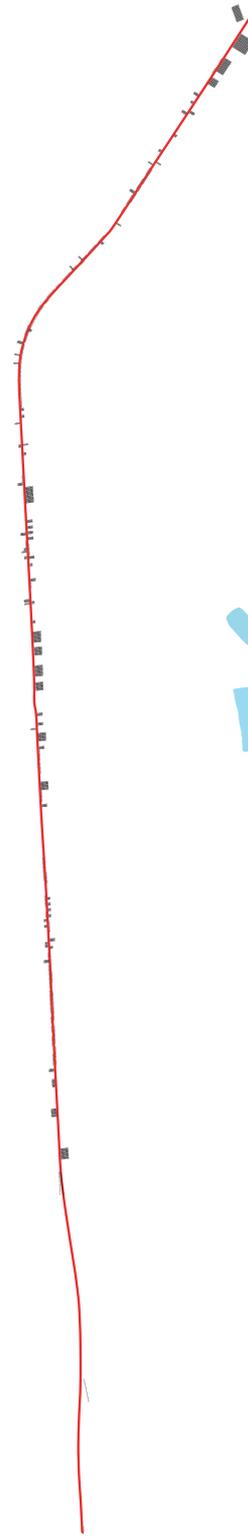
Brès+Mariolle ©



La RN 7 dans son environnement



Les territoires de la voie



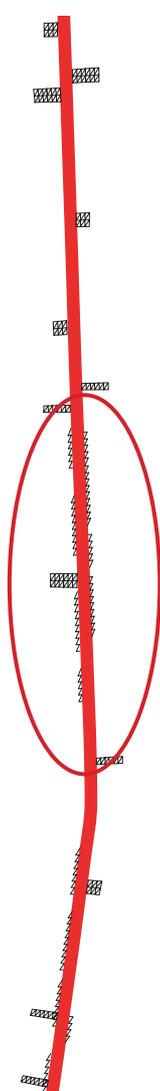
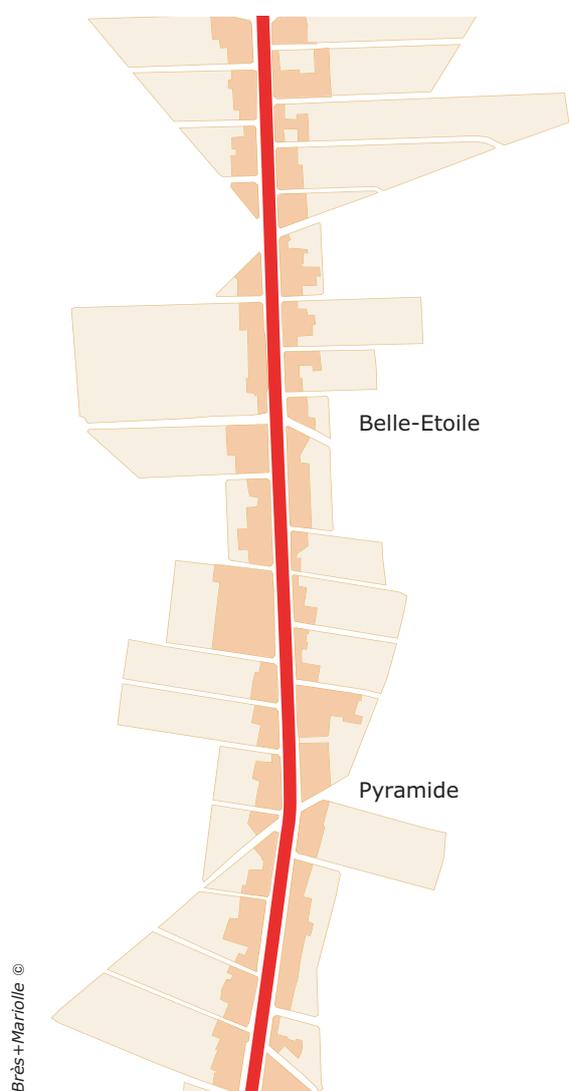
Les aires de stationnement à l'interface de la voie et de ses territoires



Territoires, aires de stationnement, commerces et équipements en rive de la voie

Les « territoires de la voie » sont constitués de l'ensemble des parcelles situées sur les deux rives de l'emprise routière. Deux modes de représentation sont utilisés dans les planches présentées à la suite : en foncé, les parcelles directement accessibles depuis la voie et, en clair, les îlots dont elles font partie et les parcelles non accessibles directement depuis la voie.

La formalisation de ces territoires montre la diversité des morphologies parcellaires et urbaines depuis les petites parcelles pavillonnaires issues des lotissements du début du siècle précédent jusqu'aux grandes unités foncières générées par d'anciennes friches industrielles ou produit de l'urbanisme planifié de « ville nouvelle ». Elle révèle également la grande variété des relations que ces territoires entretiennent avec la nationale, directement ou par l'intermédiaire des voies qu'elle distribue.

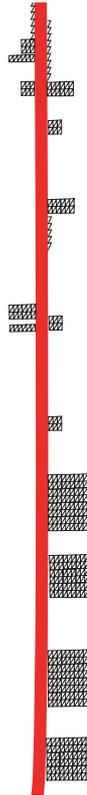
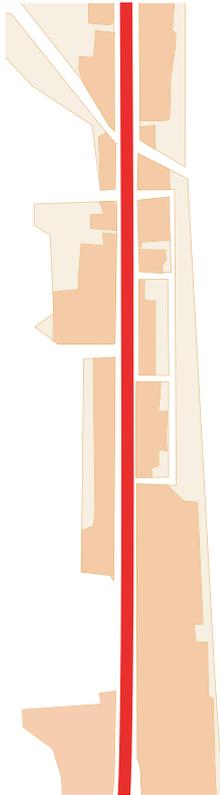


Paray - Vieille-Poste /  
Athis-Mons :

Les parcelles attenantes à la voie sont petites et généralement peu profondes au contraire des îlots.

Les lieux d'adhérence automobile matérialisés par les aires de stationnement en rive de la RN 7 correspondent aux situations privilégiées de riveraineté, entre les carrefours Belle-Etoile et Pyramide.

Brès+Mariolle ©

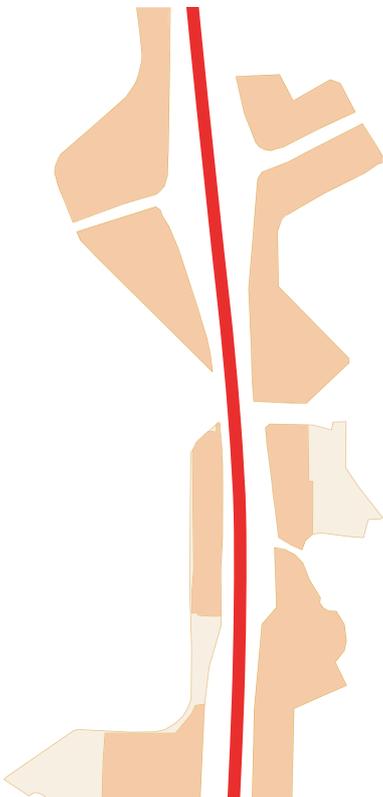


Viry-Châtillon :

Les territoires de la voie se composent à la fois de petites parcelles au nord et de grandes parcelles au sud.

L'adhérence se met en place en fonction des capacités d'organisation d'aires de stationnement à l'intérieur des parcelles.

Brès+Mariolle ©



Evry :

La conception sectorisée de l'aménagement de la ville nouvelle a conduit à la suppression de toute interface entre la voie et les territoires situés sur ses rives.

Aucune aire de stationnement n'est accessible directement depuis la voie.

## ***Les lieux de la halte automobile et du déplacement piétonnier***

L'observation des différents modes d'inscription de la mobilité automobile le long des sections de RN 7 révèle que tous les types de halte y sont représentés.

Si l'on ne retient que les caractéristiques considérées ici comme fondamentales et qui ont permis l'élaboration d'une typologie de la halte, on observe ainsi :

- le type associé-intégré de statut public et d'usage polyvalent sur certaines sections de voie en traversée de secteur d'urbanisation ancienne (stationnement linéaire en bordure de chaussée) ;
- le type associé-ségrégré en rive de section qui peut s'identifier à un « strip » ;
- le type dissocié-ségrégré en rive des secteurs de la ville nouvelle (aire de stationnement de lotissement d'activités ou résidentiel en marge de la nationale et correspondant aux principes d'aménagement urbain adoptés au moment de l'édification de la ville nouvelle, mais également à des projets « urbains » plus récents) ;
- le type dissocié-intégré lié à la présence de moyennes et grandes surfaces commerciales ou d'aires publiques.

Ces quatre combinaisons des caractéristiques fondamentales de la halte peuvent être observées concrètement dans leur multiples configurations qui associent les autres caractéristiques de statut, d'usage et d'image, dans leur propre diversité (certaines sont présentées en détail dans les fiches jointes en annexe) :

- ainsi du type associé-intégré mais de statut privé et dédié observable en rive de nationale sous la forme de places de stationnement en épis implantées dans l'emprise foncière d'une activité mais en extension du trottoir, donc accessibles directement depuis la chaussée. Leur statut privé est signalé par un panneau, leur traitement identique à celui de l'espace public étant ambigu pour l'utilisateur non averti.
- ou l'aire de stationnement publique aménagée en second front de la nationale, de type dissocié-intégré, de statut public et d'usage polyvalent, dont la présence est signalée sur la nationale ;
- ou le type associé-ségrégré de statut privé et d'usage dédié correspondant à l'aire de stationnement de surface commerciale en front de nationale.



Type associé - intégré  
(Fiches n° 7 à 9)



Type dissocié-intégré  
(Fiches n° 3 à 6)

### *Usages prescrits et pratiques observées*

Les observations réalisées sur le terrain révèlent une situation pour le moins confuse en raison notamment du détournement fréquent de certains types de halte dont la description vient d'être esquissée et/ou qui sont détaillés dans les fiches présentées en

annexe. S'ajoutent à cette confusion les pratiques illicites de stationnement en bordure de voirie sur les rives où il est interdit.

*Les places en bordure de voirie :  
d'un usage public polyvalent prescrit  
à un usage dédié toléré*

L'activité de commerce automobile, dominante sur certaines sections de la nationale, s'est appropriée en grande partie les places de stationnement public aménagées en bordure de chaussée pour les transformer en « vitrine » et lieu d'exposition des véhicules en vente. Cette pratique, tolérée semble-t-il par les communes concernées, compense pour les concessionnaires la faible dimension des parcelles qu'ils occupent.

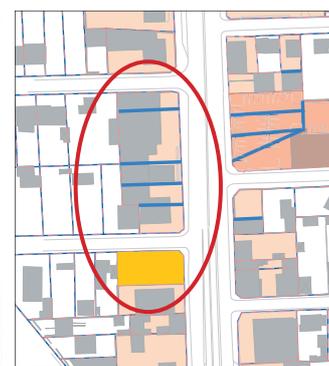
Comme l'illustre l'exemple de l'établissement Citroën, l'objectif des concessionnaires automobiles est de maintenir coûte que coûte et même, si possible, de développer sur place leur activité grâce à une politique d'acquisition foncière qui leur permette d'étendre leurs aires de stationnement.

Sur ces sections, l'offre de stationnement public est ainsi pratiquement supprimée et l'on passe d'un type associé-intégré de statut public et d'usage polyvalent à un type identique, de même statut public, mais d'usage dédié de fait.

Cette appropriation de l'espace public par les activités riveraines conduit à la quasi suppression du trottoir, en perception et en pratique, et à l'incapacité pour le piéton de cheminer commodément le long de la voie.



Extension progressive du garage Citroën



Brès+Mariolle ©

- Légende :
- Ancien parcellaire
  - Regroupement récent (< 10 ans)
  - Changement d'affectation de la parcelle
  - Domaine public

Trottoir encombré par les véhicules d'exposition ou en réparation

*L'aire de stationnement de centre commercial :  
d'un type associé-ségrégué d'usage dédié  
à un type associé-intégré d'usage polyvalent*

L'aire de stationnement du centre commercial Carrefour dispose d'un accès principal depuis la RN 7 et d'un accès secondaire sur la même voie par l'intermédiaire de la station service associée à ce centre. Cette aire de stationnement a été ainsi conçue à l'origine entièrement tournée vers la nationale, sans qu'aucune relation ne soit recherchée avec le contexte urbain où le centre commercial a été implanté ; il s'agit donc au départ d'un type associé-ségrégué.

Deux observations peuvent être faites :

- d'une part, la commune d'Athis-Mons a imposé au gestionnaire du centre commercial l'aménagement d'un accès piétonnier à l'arrière de sa parcelle de manière à le relier au secteur urbanisé situé en second front de la voie. On est ainsi passé d'un type ségrégué à un type intégré par insertion de cette vaste parcelle dans le réseau de cheminement piétonnier communal.



Ci-dessus :  
Accès principal depuis  
la RN 7 par une voie  
de décélération ; les  
voitures au premier  
plan appartiennent  
vraisemblablement aux  
riverains d'autres parcelles

Ci-contre :  
Matérialisation des espaces  
partagés entre voitures et  
piétons sur le parking du  
centre commercial



Ci-contre à gauche :  
Accès piétonnier imposé  
par la commune vers le  
secteur pavillonnaire situé  
en second front de la RN 7.

Ci-contre à droite :  
Typologie de stationnement  
du centre commercial

- Légende :
- Public usage public
  - Public usage public dédié
  - Public usage privé
  - Privé usage public
  - Privé usage public dédié
  - Privé usage privé
  - Exposition concessionnaire
  - Illécite

- d'autre part, certaines pratiques « sauvages » ont été constatées : des automobilistes qui ne sont pas clients du centre commercial stationnent leur véhicule sur les aires qui lui sont dédiées pour accéder à d'autres activités situées en vis-à-vis sur la nationale et/ou enchaîner sur d'autres pratiques de déplacement : prendre le bus dont l'arrêt se trouve en façade sur la RN 7 et gagner leur travail ou même leur avion à Orly. Ces pratiques, certes en petit nombre, sont tolérées par le gérant du centre commercial. Elles témoignent de l'évolution de ce type d'aires d'un usage dédié à une certaine polyvalence.

*Groupement longitudinal de plusieurs types  
associé-ségrégé d'usage dédié et de statut privé :  
vers une aire de stationnement collective polyvalente*

Une succession d'aires de stationnement ont été aménagées en premier front de la nationale par des moyennes et petites surfaces commerciales implantées en mitoyenneté.

On constate que ces aires de stationnement, dédiées à l'origine aux activités dont elles partagent le foncier, fonctionnent à la manière d'une aire linéaire continue et polyvalente en dépit du marquage au sol (caniveau ou séparateur) des limites de propriété.

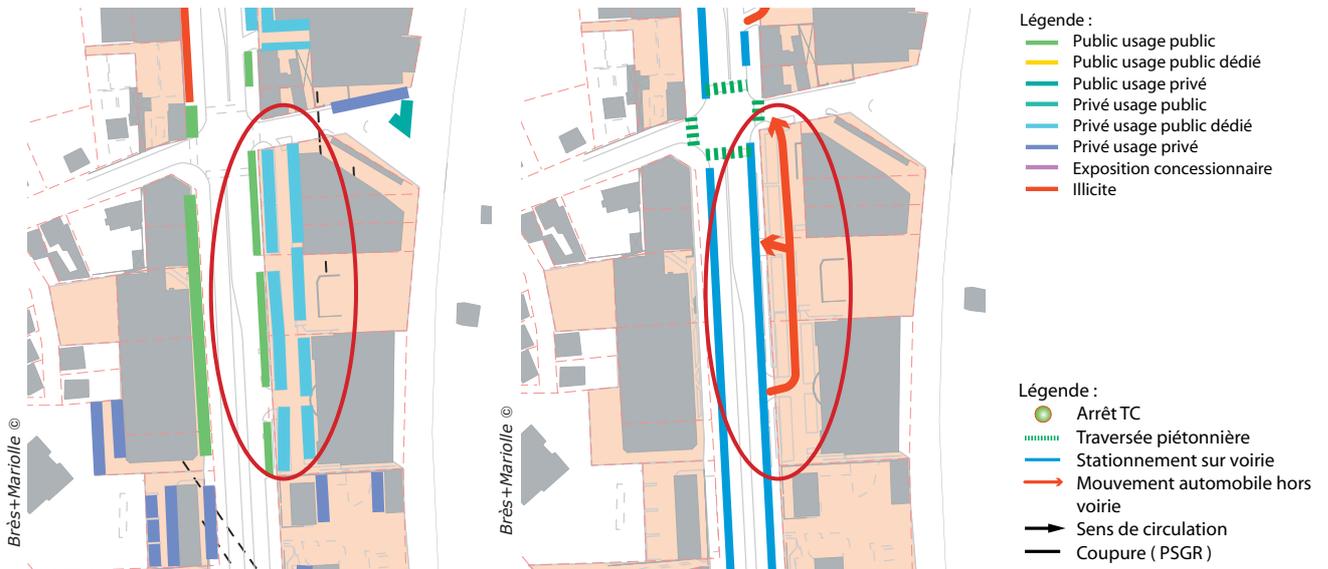
L'usage de cette aire linéaire polyvalent de fait dépasse largement la vocation d'origine des espaces de stationnement dont elle est l'addition. Tous les commerces et activités alentour tirent

partie de cette offre de stationnement gratuite. On passe ainsi du type associé-ségrégé des aires de stationnement privées et d'usage dédié à un type associé intégré d'usage polyvalent dans la pratique.

Les piétons ne s'y trompent pas qui empruntent, plutôt que le trottoir, cet espace ouvert, en retrait du flux de circulation et qui assure le plus court chemin sur certains itinéraires.



Les aires de stationnement, de statut privé et d'usage dédié, aménagées les unes à la suite des autres, se transforment peu à peu en contre-allée d'usage polyvalent et de statut ambigu.



l'organisation du stationnement adopte principalement la configuration d'aires privées et dédiées accessibles depuis une voie secondaire. On passe ainsi simplement du type dissocié-ségrégué de halte propre aux lotissements d'activités ou résidentiel au type dissocié-intégré par insertion de la halte dans un maillage viaire continu suivant le principe du « boulevard urbain ».

### *La riveraineté à la rencontre des piétons et des automobilistes*

La RN 7 est équipée sur sa section nord de deux PSGR (Passage Souterrain à Gabarit Réduit), soit des passages en dénivelé mis en place aux intersections de la nationale avec les principales voies communales et intercommunales.

La comparaison entre les pratiques de riveraineté que l'on peut observer au droit de ces carrefours en dénivelé avec celles qui se sont développées au droit de carrefours équivalents mais traités à niveau, révèle une riveraineté bien plus développée autour de ces derniers.

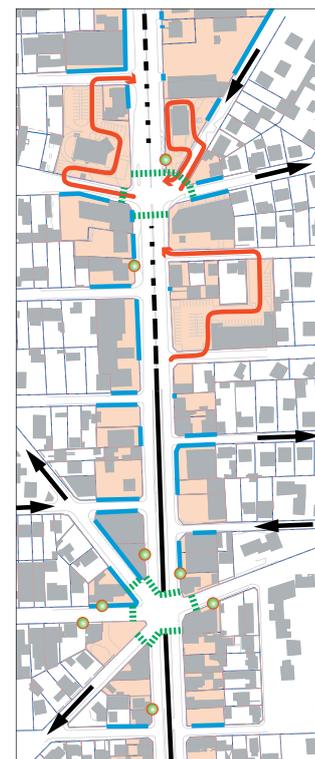
Les effets de coupure générés par les voies en tranchée contraignent les traversées des piétons, empêchent le stationnement le long des voies latérales à ces ouvrages et découragent pour finir l'implantation des commerces alors même que l'objectif qui a présidé à leur réalisation était de libérer l'espace urbain de l'encombrement et de l'insécurité générés par le trafic automobile. Ces dispositifs dévitalisent en fait l'espace urbain par spécialisation et partition ; ils rendent impossible la mise en place d'une dynamique de riverainisation en supprimant toute interface entre circulation et fonctions urbaines.

Les carrefours à niveau permettent à l'inverse tous les types de pratiques croisées entre rives ; pratiques automobiles, piétonnières mais surtout mixtes comme on a pu l'observer autour des établissements de restauration rapide. Ils assurent également une bonne visibilité des rives.

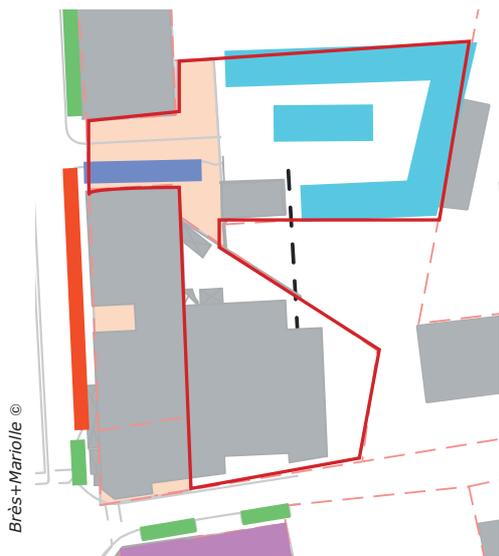
### *Le parcellaire s'adapte aux exigences de stationnement*

L'observation des mutations/évolutions parcellaires de ces dernières années révèle qu'il s'est agi presque toujours de trouver une solution quantitative et fonctionnelle à la question du stationnement en relation avec des activités commerciales (établissement de restauration rapide, concessionnaire automobile, cinéma, ...). A partir de la parcelle sur laquelle s'est implantée au départ l'activité (avec le minimum autorisé de places de stationnement), on assiste à un regroupement progressif des parcelles mitoyennes dont l'acquisition se justifie en priorité par l'aménagement d'aires extérieures de stationnement.

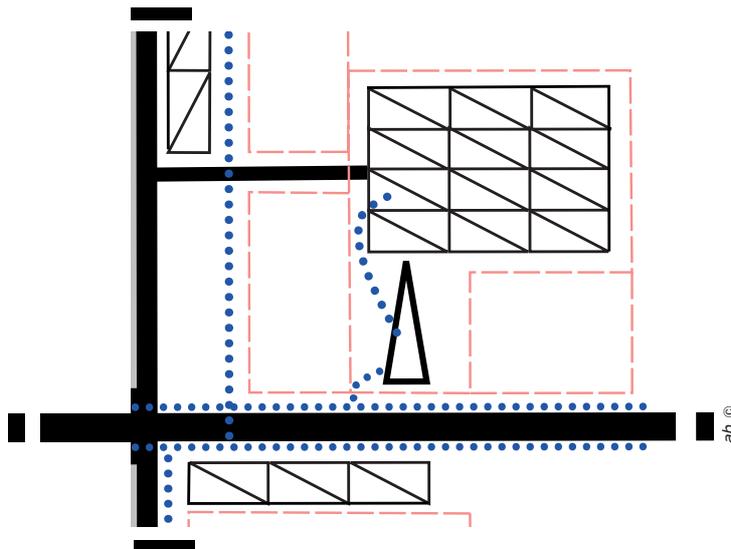
Les carrefours avec ou sans PSGR ne développent pas les mêmes mouvements automobiles



- Légende :
- Arrêt TC
  - ⋯ Traversée piétonnière
  - Stationnement sur voirie
  - Mouvement automobile hors voirie
  - Sens de circulation
  - Coupure (PSGR)



Brès+Mariolle ©



ab ©

Le cinéma (fiche n° 14) a dû aménager une aire de stationnement sur une parcelle, sans rapport direct avec son entrée principale et au départ inaccessible depuis la RN 7

## Synthèse et évolutions attendues

Les éléments d'analyse qui viennent d'être présentés corroborent à l'évidence le constat fait en préalable que toutes les combinaisons imaginables de type sont observables et qu'elles adoptent des configurations variées.

Un même type, par exemple dissocié-intégré, adopte des configurations multiples, depuis la poche de stationnement jusqu'à la place en épis, et des statuts eux-mêmes multiples : aire de stationnement de statut privé et d'usage dédié (fiche n° 9), ou de statut public et d'usage polyvalent (fiche n° 5).

Une même configuration, par exemple le stationnement en épis le long d'une voie, renvoie à des statuts aussi bien privé (fiche n° 4) que public de manière plus conventionnelle.

Sur les sections dont l'offre de stationnement a été recensée dans le détail, on constate que les emplacements proposés sont très majoritairement de statut privé (entre 75 et 90 %) et d'usage dédié à l'activité à laquelle ils sont associés. Pour des raisons de circulation, le stationnement le long de la chaussée a été supprimé, sauf dans quelques rares cas correspondant soit à des

centralités urbaines que les communes souhaitent favoriser, soit à des portions de nationale dont l'emprise permet l'aménagement d'emplacements de stationnement, mais qui ne répondent pas toujours à un réel besoin.

A l'inverse, il arrive souvent que les quelques emplacements de stationnement public en bordure de chaussée soient appropriés par les activités situées sur le même trottoir.

Cependant, les pratiques observées de ces emplacements de statut privé sont de manière générale polyvalentes, et « publiques » de fait, quel que soit leur statut : l'automobiliste ne perçoit pas les limites de gestion, volontairement ou faute de lisibilité de ces limites. Il participe ainsi à *une mutualisation de fait des lieux de la halte*.

Seules des configurations très spécifiques, qui permettent un contrôle de l'accès à l'aire de stationnement donc de son usage, échappent à ces pratiques « sauvages » (fiches n° 12 et 13).



Stationnement en épis, de statut privé et d'usage prescrit dédié dont l'usage réel plutôt polyvalent a imposé la mise en place d'un panneau



Stationnement associé-ségrégué, de statut privé, d'usage dédié. Le contrôle de l'accès à l'aire de stationnement empêche les pratiques « sauvages ». (Fiche n° 13).

## Le stationnement contribue en premier lieu à la recomposition du parcellaire

Pour les sections dont l'analyse a porté sur la recomposition parcellaire de leur rives, on a pu constater qu'il s'est agi avant tout d'améliorer l'offre de stationnement par extension progressive des espaces libres qui lui sont dédiés. Ce n'est pas simplement le cas des grandes surfaces ; quelle que soit la taille du commerce, boutique ou grande surface, une stratégie d'acquisition foncière, propre à sa situation et à ses moyens, se met en place.

C'est le cas par exemple du Quick d'Athis-Mons dont l'extension de l'aire de stationnement a permis en même temps d'organiser son fonctionnement de façon optimale, en boucle (fiche n° 3), contrairement à son concurrent McDonald's en vis-à-vis qui ne dispose que d'un faible nombre d'emplacements mais qui profite indirectement de l'offre de stationnement du Quick. C'est le cas également du concessionnaire Renault qui a pu étendre sa zone de présentation et de stockage de ses véhicules ; du cinéma qui bénéficie ainsi d'une vaste aire de stationnement directement

L'acquisition progressive des parcelles situées au nord de l'établissement d'origine a permis au Quick d'étendre son aire de stationnement et d'organiser son fonctionnement de façon optimale (une entrée et une sortie dissociées et implantées sur des voies secondaires).



accessible depuis la nationale et reliée en fond de parcelle au cinéma dont l'entrée se situe sur une voie transversale (fiche n° 14) ; du centre commercial dont l'aire de stationnement a connu des agrandissements successifs (fiche n° 12).

Un rapide calcul permet de constater que l'objectif du gestionnaire de ces « commerces de route » est toujours d'atteindre au moins le rapport de 1/3 de surface bâtie pour 2/3 d'aire de stationnement, quelle que soit la surface dédiée à l'activité.

*Une image de la voie façonnée par  
l'implantation des aires de stationnement  
au sein des parcelles privées*

Cette diversité des types et des configurations des aires de stationnement et l'importance des surfaces qu'elles occupent au sol ont pour première conséquence un manque de lisibilité de l'espace urbain aussi bien au plan de sa morphologie que de son usage.

Les exemples présentés montrent des implantations très variées, même si la configuration la plus courante correspond à une aire de stationnement en premier front sur la voie, quand cela s'avère possible.

Ces configurations sont le résultat d'aménagements réalisés presque toujours au coup par coup et ne répondant à aucun principe général de traitement et/ou à des réglementations imprécises quant à l'implantation du stationnement et des accès, fluctuantes dans le temps et, bien évidemment, sans continuité d'une commune à l'autre qui se succèdent ou se font vis-à-vis en rives de la nationale.

On aboutit ainsi à une image déstructurée de ses rives, qu'il s'agisse des espaces extérieurs dévolus en presque totalité à la



Une image déstructurée des rives de la RN 7.



Le piéton, un intrus dans les territoires de l'automobile.

voiture (ce qui ne justifie en rien cet état de fait) ou du bâti, comme cela a été relevé depuis longtemps.

Quelques rares séquences présentent une certaine homogénéité de configuration des aires de stationnement (fiche n° 10) qui appellerait un traitement cohérent, s'apparentant à celui d'un « *strip* ».

Cette absence totale de lisibilité des espaces d'interface entre circulation et fonctions urbaines explique en partie la confusion observée dans les pratiques de stationnement - illégalité ou incohérence par rapport à leur statut - et de cheminement - discontinuité et insécurité...

Incohérence des pratiques de stationnement et insécurité des cheminements.



*Les premières victimes de cette confusion dans les statuts et les usages du stationnement sont les piétons*

Ce sont les pratiques piétonnières qui pâtissent de cette confusion des types qui ne fait que renforcer l'ubiquité automobile : la voiture est partout chez elle même sur le trottoir qui se présente le plus souvent comme le prolongement direct, et « naturel » pour l'automobiliste en quête d'un emplacement, des aires de stationnement implantées en rive de la voie.

Le piéton a le sentiment d'être un intrus dans « les territoires de l'automobile », en circulation et en station.

*Une mutation problématique*

A l'exemple des principales radiales parisiennes, la RN 7, sans doute la plus mythique pour l'automobiliste, a fait l'objet

de nombreuses études et projets depuis une quinzaine d'années. Aucun de ces travaux n'a abouti à la concrétisation d'un aménagement d'ensemble à une échelle pertinente.

Quelques « coups architecturaux », très ponctuels, ont vu le jour (quelques bâtiments d'Alain Sarfati sur le front bâti d'Athis-Mons et un carrefour de Roland Castro à Ris-Orangis).

Ce constat est symptomatique des difficultés que rencontrent les parties prenantes à l'aménagement d'une voie pour mettre en place une gouvernance efficace dans ce domaine.

D'autant plus que l'on assiste dans le même temps à une démultiplication des intervenants en termes de prérogatives et de compétences : développement des intercommunalités (les territoires des communes concernées par cette section de la RN 7 sont à présent en totalité inclus dans les périmètres de diverses intercommunalités) ; chevauchement des compétences entre commune et communauté d'agglomération (c'est le cas d'Evry) ; perte de légitimité de l'intervention de l'Etat sur les routes nationales dans la perspective de leur rétrocession aux départements.

# 3

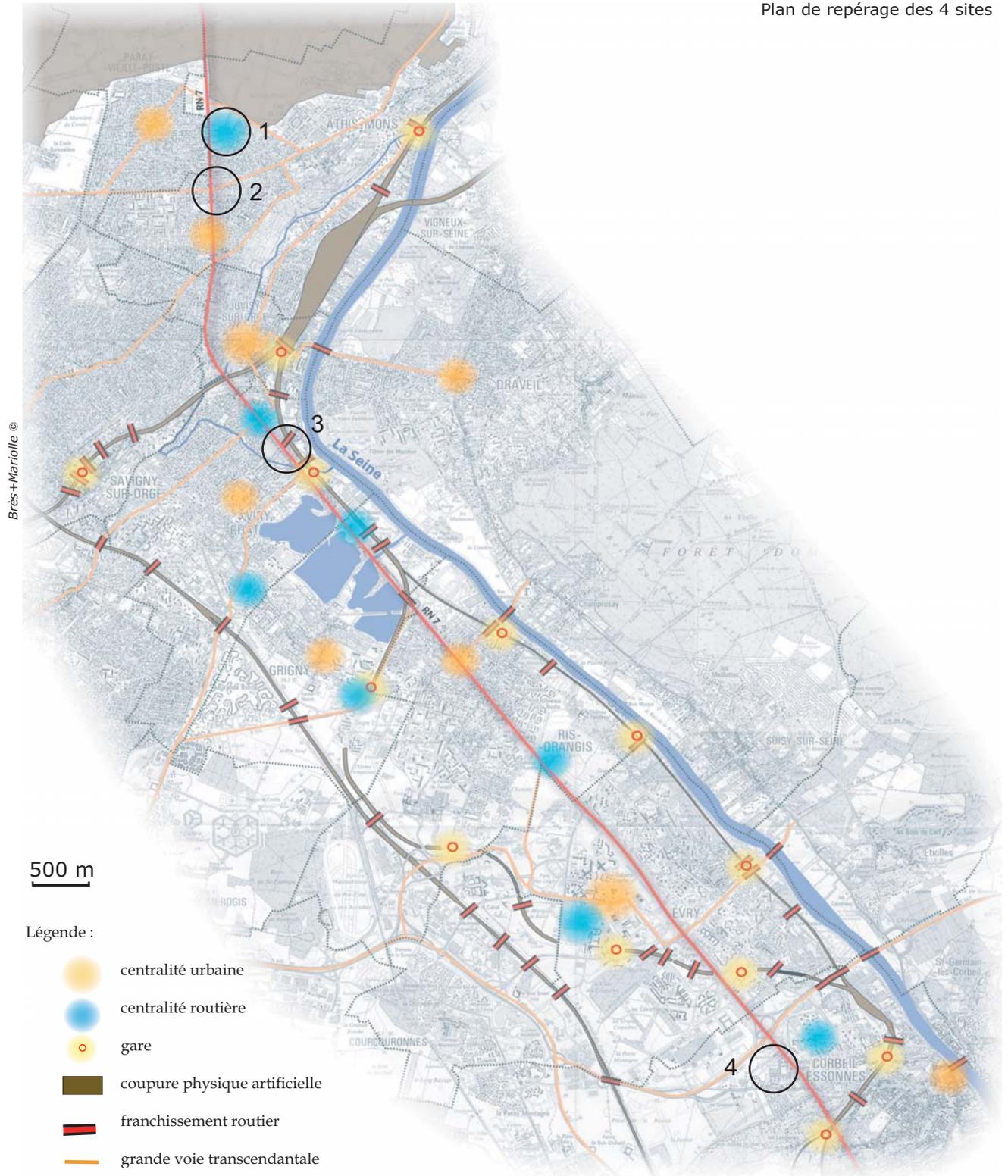
Enquête sociologique :  
En passant par la RN 7  
Restauration rapide et brasseries,  
pratiques de passage et de riveraineté



Photo : Martin Lamotte

## Les sites enquêtés

Plan de repérage des 4 sites



## 1. Cafétéria Carrefour à Athis-Mons

La cafétéria étudiée, très proche de l'aéroport d'Orly, fait partie d'un complexe commercial qui comprend, outre la cafétéria elle-même, le supermarché Carrefour, ainsi qu'une galerie constituée de nombreuses boutiques et enseignes différentes.

La cafétéria possède une grande capacité d'accueil : elle compte environ 350 places. La salle principale est divisée en différents espaces : on trouve un espace fumeur, une aire de jeux pour les enfants, et un coin organisé autour d'un grand écran qui diffuse régulièrement des concerts de chanteurs (principalement de variété française). Les lieux de consommation sont organisés autour de deux pôles : un bar d'un côté et le self de l'autre ; le self propose plusieurs stands (pour les entrées, les plats, les desserts) ainsi que plusieurs caisses.

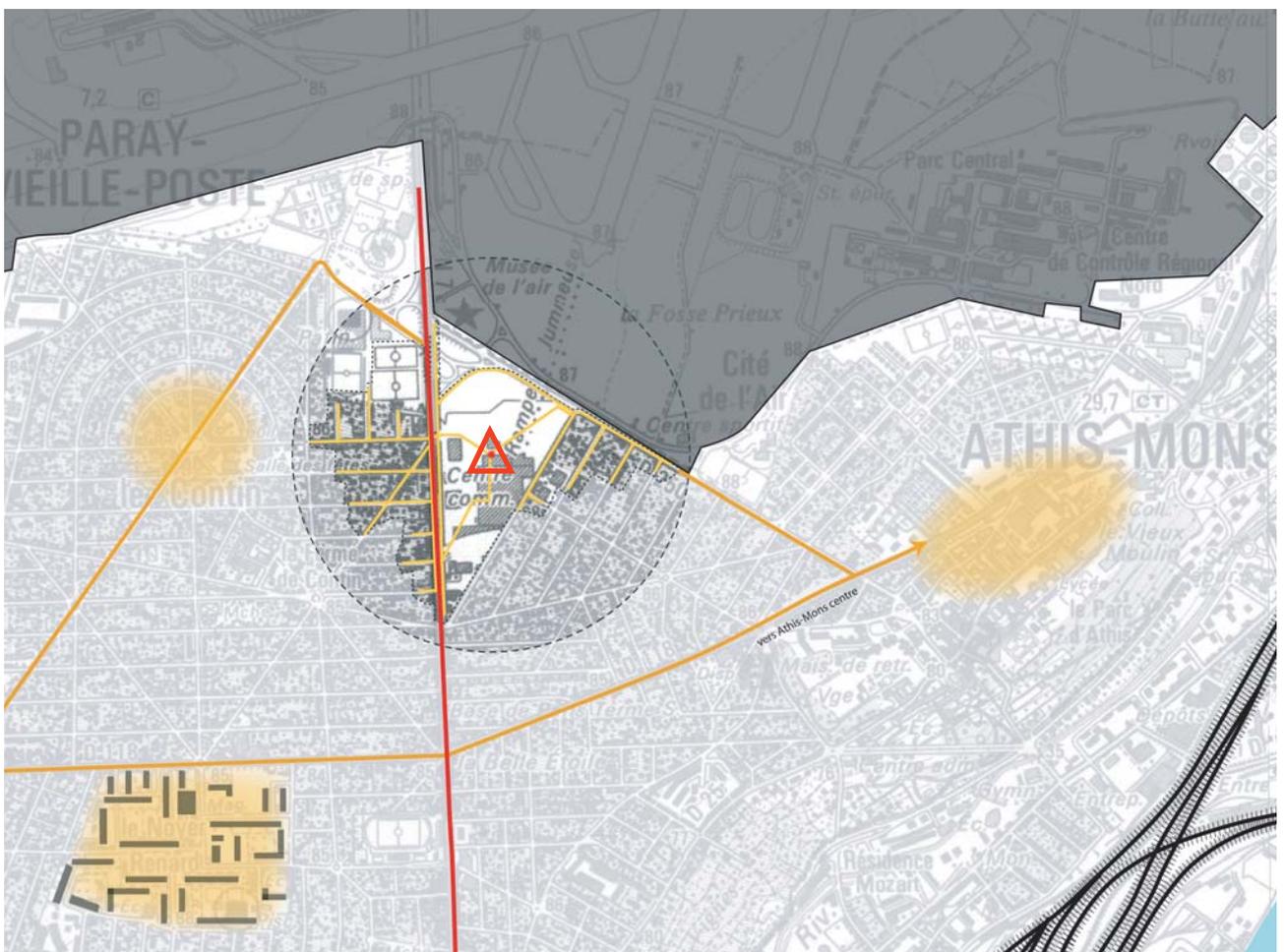
La clientèle de la cafétéria bénéficie de l'aire de stationnement du centre commercial ; se garer n'est donc pas un problème pour la clientèle. L'entrée dans la cafétéria se fait soit par l'intérieur du centre commercial, soit par une entrée extérieure, qui d'ailleurs devient l'unique entrée le soir et le dimanche lorsque le centre commercial est fermé.

Venu dans le cadre \ Jour	Dimanche 21	Mercredi 24	Vendredi 26	Samedi 27	Total
Travail	9,3%	52,3%	41,8%	25,3%	32,3%
Scolarité			3,3%		,8%
Achats, courses	1,2%	9,1%	24,2%	24,2%	14,9%
Loisir, sortie	39,5%	14,8%	17,6%	26,4%	24,4%
Passage	24,4%	8,0%	5,5%	15,4%	13,2%
Domicile proximité	22,1%	15,9%	7,7%	7,7%	13,2%
Autre	3,5%			1,1%	1,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

La cafétéria accueille des publics diversifiés, dans des contextes de séquences d'activités multiples. Le dimanche, la cafétéria fonctionne comme un véritable lieu de sorties, de pratiques de loisirs, comme les chiffres ci-dessus l'indiquent ; c'est le cadre de réunions familiales, c'est « l'extra » qu'on s'offre dans la semaine, c'est le restaurant qu'on s'accorde pour sortir du quotidien. On compte, de cette façon, ce jour-là, tout particulièrement des familles, mais aussi des personnes seules, âgées souvent de plus de 50 ans ; la catégorie des retraités y est particulièrement représentée, en comparaison avec les autres sites. Nous avons ainsi, lors de notre enquête, rencontré des groupes de retraités, amis ou couples, pour qui la cafétéria est le lieu de rendez-vous hebdomadaire.

En semaine, la clientèle est constituée, logiquement, en grande partie d'individus qui travaillent dans les environs ; le vendredi annonce le début du week-end, dont le « top départ » est souvent représenté par les courses hebdomadaires au supermarché (24,2 % des enquêtés se déplacent pour faire leurs courses).

Quant au samedi, il semble que ce soit une journée qui regroupe plusieurs cas de figures : on trouve tout à la fois des individus venus faire des courses, mais aussi des individus qui travaillent, bien souvent dans le centre commercial ou à Orly, et enfin des individus venus pour leur plaisir, pour sortir, manger ou boire un verre.



Brès+Mariolle ©

Cafétéria du centre commercial Carrefour à Athis-Mons

- é ende
- ire des m théori ue ra on
- ⋯ ire des m prati ués
- voie desservie en prati ue
- oie se trouvant au dela de desserte réelle
- △ Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

Aire de 500 m théorique et réelle (en suivant les voies) autour de l'établissement où l'enquête a été menée

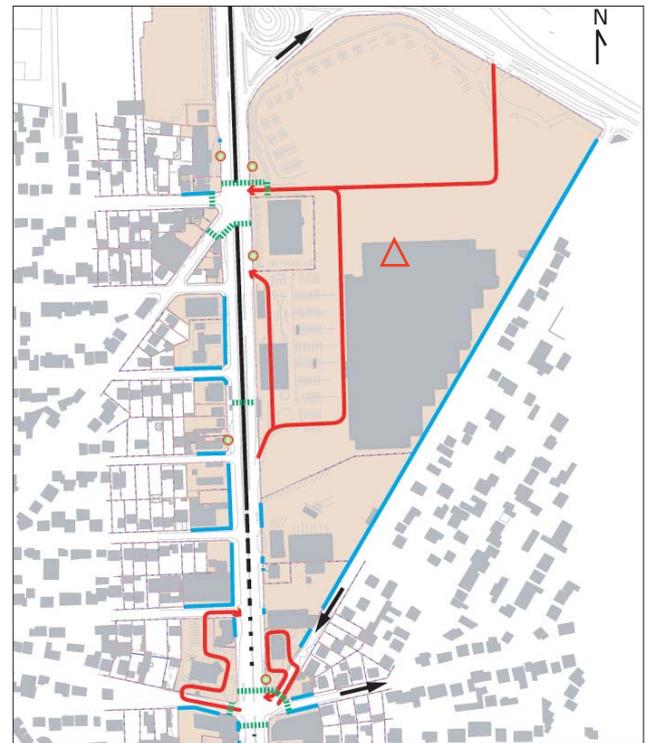
Activités (en bleu) et habitat (en orange) situés dans un rayon de 500 m



Brès+Mariolle ©

Statuts et usages du stationnement

Dessertes automobiles et cheminements piétonniers en rives de la voie



Brès+Mariolle ©

Légende :

- Public usage public
- Public usage public dédié
- Public usage privé
- Privé usage public
- Privé usage public dédié
- Privé usage privé
- Exposition concessionnaire
- Illicite
- △ Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

Légende :

- Arrêt TC
- ⋯ Traversée piétonnière
- Stationnement sur voirie
- Mouvement automobile hors voirie
- Sens de circulation
- Coupure (PSGR)
- △ Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

Cafétéria du centre commercial Carrefour à Athis-Mons

Le McDonald's d'Athis Mons se situe le long de la RN 7, à proximité du centre commercial Carrefour, et face à un autre *fast food*, le Quick. Il ne possède qu'un petit parking, de 11 places, ce qui représente certes un inconvénient, mais pas un critère disqualifiant ; les clients choisissent avant tout l'enseigne, McDonald's, quelles que soient les conditions d'accessibilité.

Ce McDonald's, comme tous les autres le long de la RN 7, fonctionne en *drive* (on passe commande et on récupère son repas en voiture) ; c'est d'ailleurs avec le *drive* que le restaurant fait la moitié de son chiffre d'affaire, 30 % sont réalisés sur la vente à emporter en salle, les 20 % restants concernent la clientèle qui mange sur place <sup>4</sup>. C'est cette dernière partie de la clientèle qui a fait l'objet de notre enquête, étant donné la difficulté de saisir les consommateurs du *drive* ; les résultats présentés ne concernent donc quasiment que la population des « consommateurs sur place ». Le restaurant s'organise sur deux niveaux : au rez-de-chaussée se trouvent la cuisine, les caisses, les toilettes, ainsi qu'une quarantaine de places, tout comme au premier étage ; en outre, il bénéficie d'une terrasse extérieure pouvant accueillir une quarantaine de personnes, ainsi qu'une aire de jeux pour enfants. La radio s'impose comme bruit de fond continu.

Ce McDonald's s'apparente réellement à un lieu de sorties, de loisirs, où l'on se rend pour le plaisir, et pas seulement pour des questions pratiques, comme le montre explicitement les chiffres du tableau 2. Ainsi, ce *fast food* apparaît comme un lieu privilégié pour les sorties familiales (tableau 3), et pour faire plaisir aux enfants ; le mercredi et le samedi présentent ainsi les taux de fréquentation les plus élevés.

Et si ce McDonald's fonctionne avant tout comme un lieu de sortie, c'est pour une clientèle locale, qui habite principalement à proximité. Ainsi, les deux tableaux ci-dessous (4 et 5) mettent en évidence les séquences d'activités qui encadrent la fréquentation du McDonald's : les enquêtés sont nombreux à venir spécialement de chez eux pour se rendre au McDonald's, ou en tout cas à rentrer ensuite chez eux, et ce même pour les consommateurs du *drive*. Les séquences d'activité semblent donc, tout particulièrement pour ce *fast food*, s'organiser de la façon suivante : activité (travail ou établissement scolaire, courses)/ *fast food*/domicile. Ce que confirme l'analyse des temps de parcours : c'est notamment pour ce McDonald's que les trajets les plus courts (moins de 15 mn), réalisés pour une grande majorité (75,5 %) en voiture, sont les plus importants, soit 65,8 % pour cet établissement.

4. Cf. entretien réalisé auprès du directeur de l'établissement.

Tableau 2. Venu dans le cadre.  
Site : McDonald's Athis-Mons

Venu dans le cadre \ Jour	Dimanche 21	Mercredi 24	Vendredi 26	Samedi 27	Total
Travail	6,8%	12,9%	17,6%	7,6%	11,2%
Scolarité		4,8%	3,9%		2,2%
Achats, courses	40,9%	9,7%	11,8%	15,2%	9,9%
Loisir, sortie	29,5%	41,9%	39,2%	43,9%	41,7%
Passage	20,5%	16,1%	15,7%	21,2%	20,2%
Domicile proximité	2,3%	14,5%	9,8%	12,1%	13,9%
Autre	3,5%				,4%
NSP			2,0%		,4%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Tableau 3. Venu.  
Site : McDonald's Athis-Mons

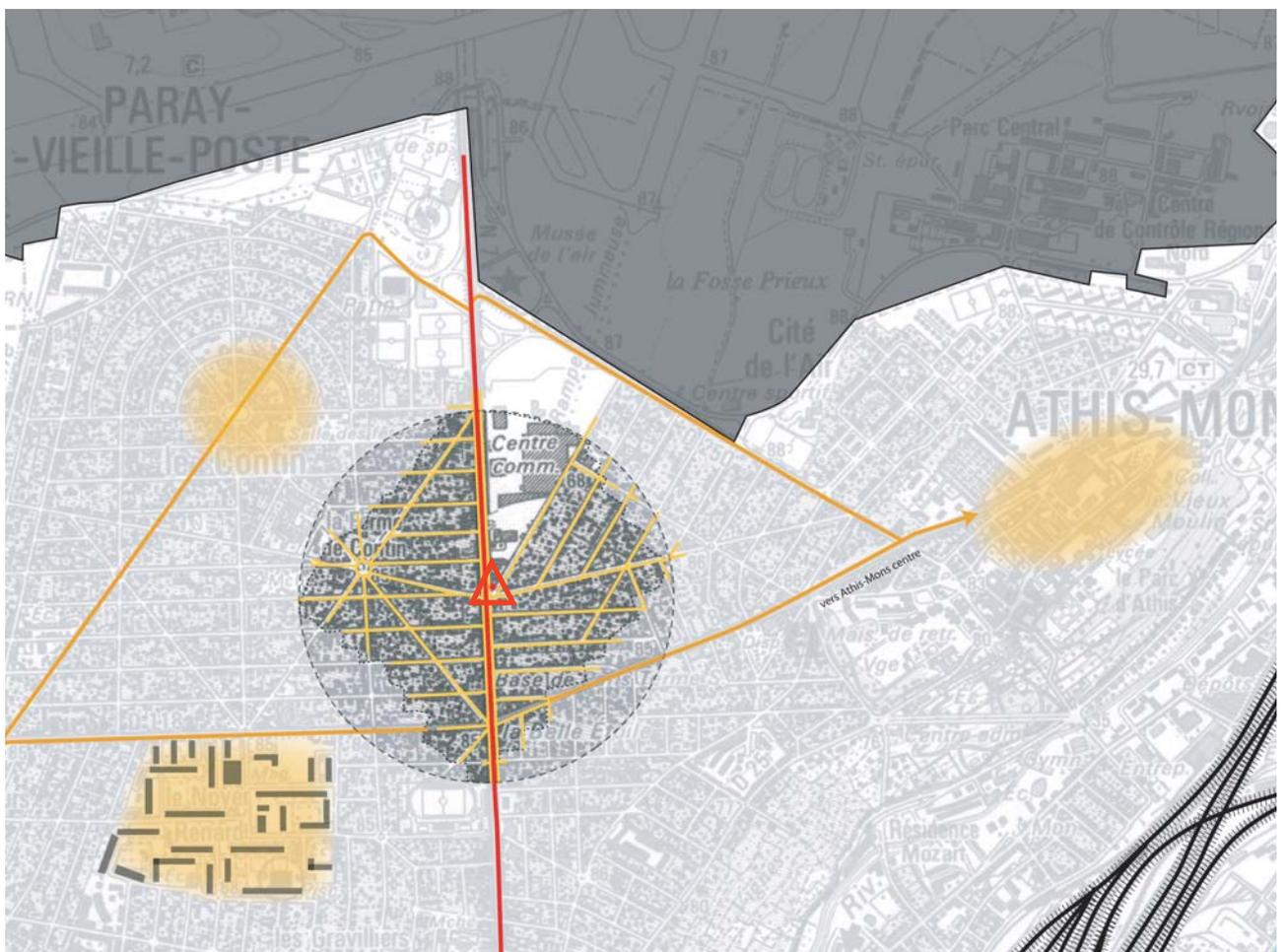
Venu \ Site	McDonald's Athis	McDrive Athis	Total
Seul	21,4%	43,8%	28,7%
Couple	14,0%	6,3%	11,5%
Famille	38,1%	43,8%	27,7%
Groupe	25,6%	6,3%	31,5%
NSP	0,9%		0,6%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Tableau 4. Séquence avant de venir ? Site : McDonald's Athis-Mons			
Séquence avant de venir ? \ Site	McDonald's Athis	McDrive Athis	
Achats	19,9%	12,5%	
Promenade	7,4%	18,8%	
Travail	16,2%		
Établissement scolaire	7,4%		
Chez vous	34,7%	43,8%	
Chez des proches	2,8%	12,5%	
Enfants école	2,3%		
Autre	8,8%	12,5%	
NSP	0,5%	6,3%	
Hôtel			
Total	100,0%	100,0%	

Tableau 5. Séquence après être venu dans le lieu de restauration ? Site : McDonald's Athis-Mons			
Séquence après ? \ Site	McDo Athis	McDo Athis/Drive	
Achats	11,6%		
Promenade	10,2%		
Travail	12,5%		
Établissement scolaire	1,4%		
Chez vous	46,8%	68,8%	
Chez des proches	3,2%	12,5%	
Enfants école	1,4%		
Autre	11,1%	12,5%	
NSP	1,4%	6,3%	
Hôtel	0,5%		
Total	100,0%	100,0%	



Ce McDonald's, comme tous ceux installés le long de la RN 7 dans ce secteur de grande banlieue, semble *a priori* conçu en lien direct avec cet axe routier, à forte fréquentation, comme en témoigne la présence systématique d'un *drive*, équipement directement lié à l'usage de la voiture, ainsi qu'aux critères de fonctionnalité et de rapidité. Pourtant, les premiers résultats de cette recherche nous amènent à considérer ces lieux spécifiques de restauration peut-être autant comme des équipements liés à la proximité du domicile que comme des espaces dévolus aux seules pratiques de passage ; les dimensions de choix, de goût et de plaisir sont peut-être aussi à prendre en compte, lorsque l'on parle de restauration rapide.



Brès+Mariolle ©

McDonald's d'Athis-Mons

é ende

-  ire des m théori ue ra on
-  ire des m prati ués
-  voie desservie en prati ue
-  oie se trouvant au dela de desserte réelle
-  Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

Aire de 500 m théorique et réelle (en suivant les voies) autour de l'établissement où l'enquête a été menée



Activités (en bleu) et habitat (en orange) situés dans un rayon de 500 m

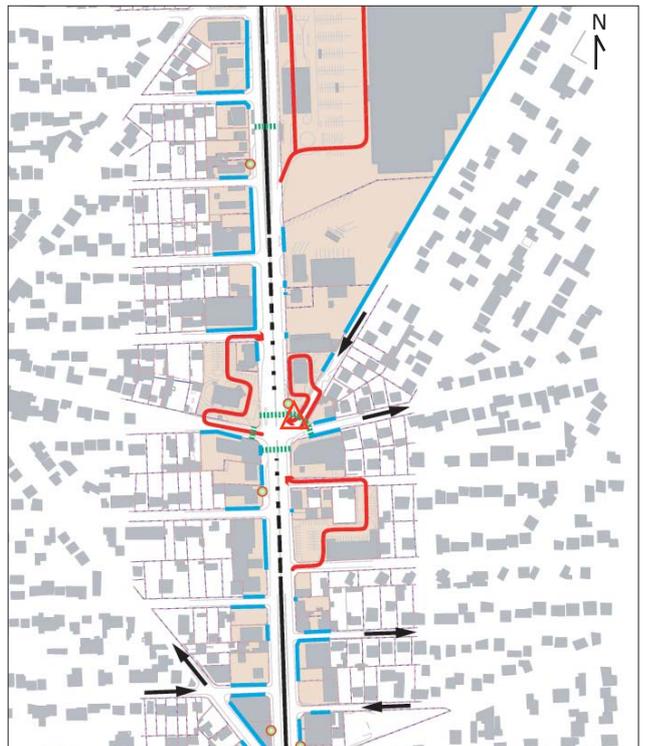


Brès+Mariolle ©

Statuts et usages du stationnement



Dessertes automobiles et cheminements piétonniers en rives de la voie



Brès+Mariolle ©

- Légende :
- Public usage public
  - Public usage public dédié
  - Public usage privé
  - Privé usage public
  - Privé usage public dédié
  - Privé usage privé
  - Exposition concessionnaire
  - Illicite
  - △ Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

- Légende :
- Arrêt TC
  - Traversée piétonnière
  - Stationnement sur voirie
  - Mouvement automobile hors voirie
  - Sens de circulation
  - Coupure (PSGR)
  - △ Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

McDonald's d'Athis-Mons

### 3. Brasserie Le Cantal à Savigny sur Orge

Le Cantal est un lieu de restauration qui s'apparente à la catégorie brasserie ; on peut y prendre un verre, un café, ou venir y manger. Il se situe au rez-de-chaussée d'un petit immeuble le long de la RN 7, mais ne possède pas d'aire de stationnement qui lui soit dédiée. Les clients se garent donc sur les aires des magasins à proximité. Ils s'y rendent également à pied de leur travail ou en transport en commun.

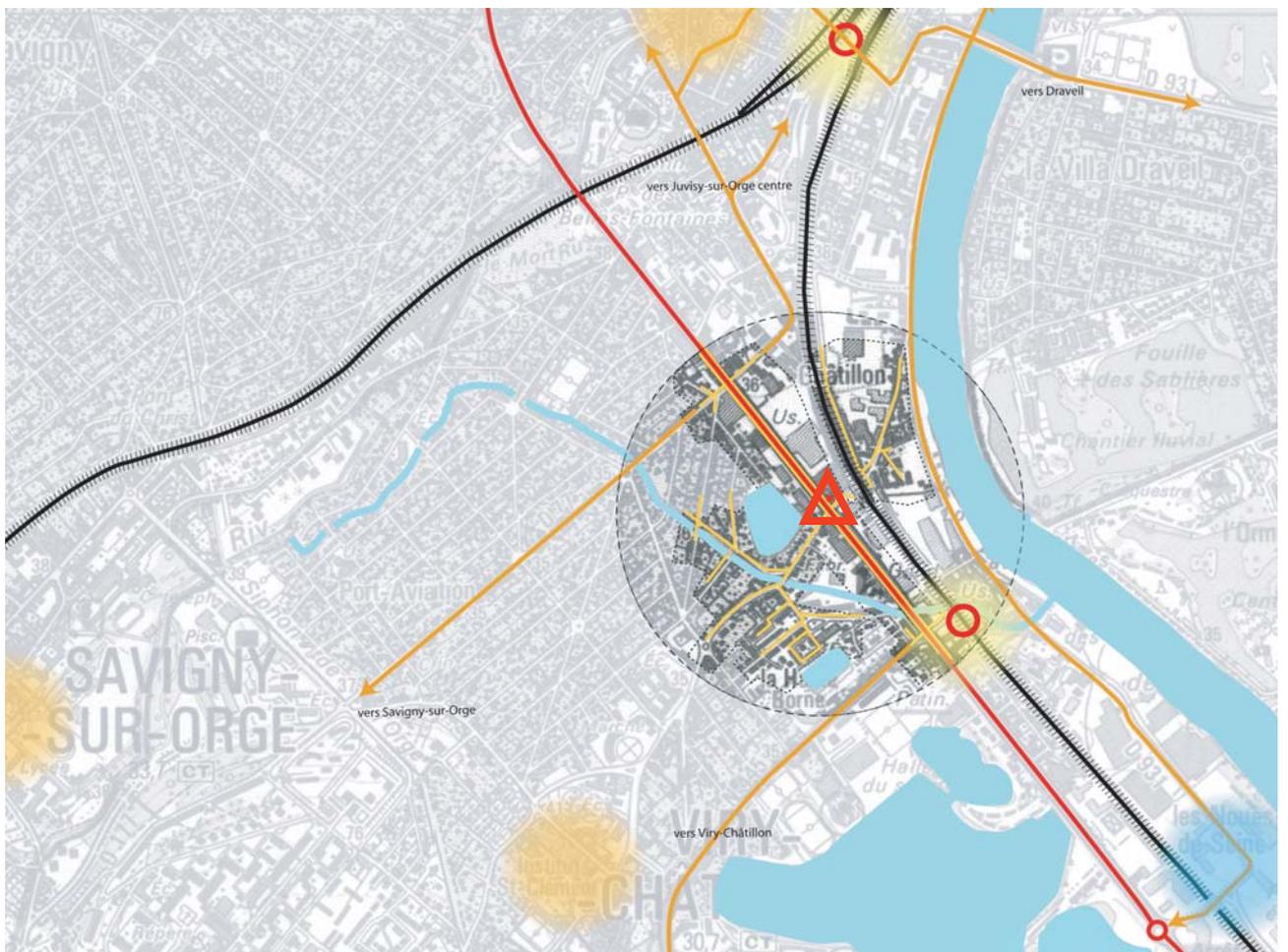
Le Cantal s'organise autour d'un comptoir, le long duquel on peut consommer, et autour d'une vingtaine de tables. Ses horaires d'ouverture sont les suivantes : de 7h00 à 18h30 du lundi au vendredi et de 7h00 à 15h00 le samedi ; le dimanche étant le jour de fermeture. Il est tenu par un couple qui se partage le service au comptoir et en salle.

Le Cantal relève donc de la catégorie brasserie, bistrot traditionnels. Ses horaires sont calés sur le rythme du monde du travail ; les heures de pointe sont le matin tôt, avant les heures d'embauche, et l'heure du déjeuner. Sa clientèle est en grande partie constituée de personnes seules ou de groupes de collègues de travail, qui viennent régulièrement ; le Cantal fonctionne avec des habitués, créant, de cette façon, des relations de familiarité entre patrons et clients. Le tableau ci-dessous met en évidence cette grande régularité de fréquentation des enquêtés : le Cantal est le seul site étudié, dans lequel ces derniers annoncent venir une à plusieurs fois par semaine.

Première fois dans le restaurant? Si non, venez-vous au moins une fois par...?	oui	non	Total
Non réponse	100%		16,2%
Semaine		73,7%	61,8%
Mois		12,3%	10,3%
Année		8,8%	7,4%
NSP		5,3%	4,4%
Total	100%	100%	100%

Par ailleurs, trait remarquable, le Cantal se caractérise par une clientèle plus masculine, ce qui s'explique tout à la fois par son statut de café traditionnel, mais aussi par le poids certain de la catégorie « ouvrier ».

Ainsi, le Cantal se révèle le site le plus spécialisé, tant du point de vue des usages que du public ; il est le support de pratiques publiques, de sociabilité assez typiques, que l'on retrouve dans des secteurs urbains anciens, dans les centres ville.



Brès+Mariolle ©

Brasserie Le Cantal à Viry-Châtillon

- é ende
- ire des m théori ue
- ire des m prati ués
- voie desservie en prati ue
- oie se trouvant au dela de desserte réelle
- △ Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

Aire de 500 m théorique et réelle (en suivant les voies) autour de l'établissement où l'enquête a été menée

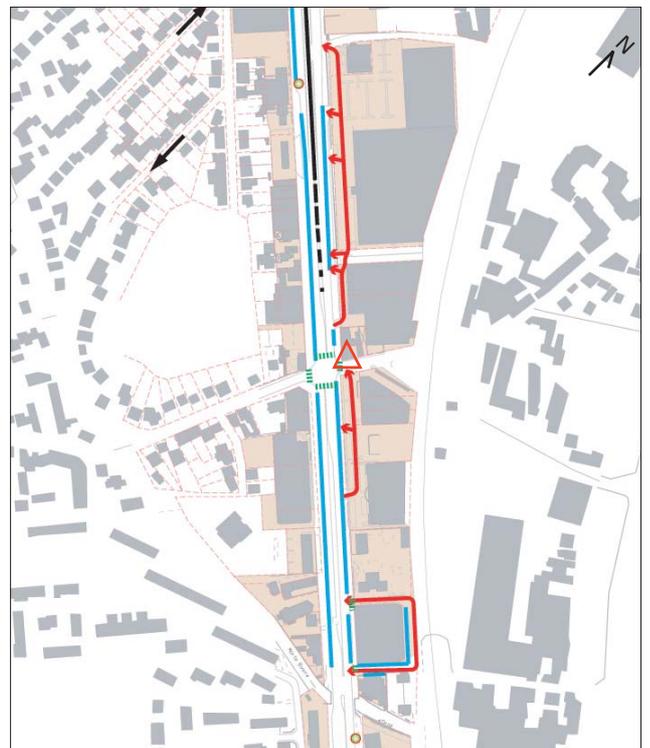
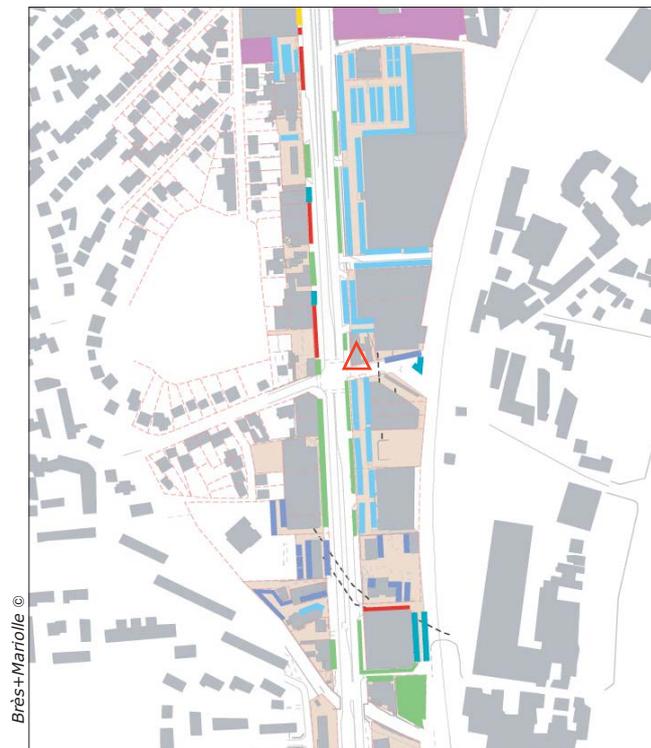
Activités (en bleu) et habitat (en orange) situés dans un rayon de 500 m



Brès+Mariolle ©

Statuts et usages du stationnement

Dessertes automobiles et cheminements piétonniers en rives de la voie



Brès+Mariolle ©

Légende :

- Public usage public
- Public usage public dédié
- Public usage privé
- Privé usage public
- Privé usage public dédié
- Privé usage privé
- Exposition concessionnaire
- Illicite
- △ Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

Légende :

- Arrêt TC
- Traversée piétonnière
- Stationnement sur voirie
- Mouvement automobile hors voirie
- Sens de circulation
- Coupure (PSGR)
- △ Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

Brasserie Le Cantal à Viry-Châtillon

#### 4. McDonald's de Corbeil-Essonnes

Le McDonald's de Corbeil-Essonnes est implanté dans une zone d'activités qui comprend une zone commerciale, « les Coquibus », ainsi qu'un ensemble scolaire, collège et lycée. Il est séparé du grand ensemble des Tarterêts par la RN 7, mais une traversée sécurisée (passage en dénivelé) en facilite l'accès.

Il s'organise sur un seul niveau, divisé en deux parties « fumeur » et « non fumeur », et fonctionne en *drive* ; à l'extérieur, on trouve une aire de jeux pour enfants, une quinzaine de tables en terrasse, ainsi qu'une grande aire de stationnement. Au moins cinq caméras, installées à différents points stratégiques - caisse, jeux pour enfants, sur le toit, à l'arrière du bâtiment à proximité du *drive* - assurent la sécurité de l'établissement. Et tout comme au McDonald's d'Athis Mons, la radio s'impose de l'ouverture à la fermeture du restaurant.

Selon les tableaux suivants, 7 et 8, tout comme le McDonald's d'Athis Mons, le McDonald's de Corbeil Essonnes apparaît comme le support de pratiques de proximité.

Séquence avant de venir ? \ Site	McDonald's Corbeil	McDrive Corbeil
Achats	14,5%	14,3%
Promenade	14,1%	5,4%
Travail	17,5%	39,3%
Établissement scolaire	14,5%	
Chez vous	29,0%	25,0%
Chez des proches	4,5%	8,9%
Enfants école	0,4%	
Autre	5,2%	7,1%
NSP		
Hôtel	0,4%	
Total	100,0%	100,0%

Séquence après ? \ Site	McDonald's Corbeil	McDrive Corbeil
Achats	8,6%	1,8%
Promenade	12,3%	3,6%
Travail	11,9%	19,6%
Établissement scolaire	10,8%	
Chez vous	49,8%	60,7%
Chez des proches	3,0%	1,8%
Enfants école	0,4%	1,8%
Autre	3,0%	8,9%
NSP	0,4%	1,8%
Hôtel		
Total	100,0%	100,0%

Proximité avec le domicile, en ce qui concerne notamment les habitants des Tarterêts, mais aussi proximité avec le collège-lycée. De ce fait, la clientèle de ce McDonald's est la plus jeune des quatre sites étudiés, avec une forte représentation des 15-19 ans. Autre particularité, cette catégorie d'âge vient souvent en groupe et en groupe non mixte : les groupes de filles sont les plus nombreux. Elles bénéficient peut-être d'un lieu public moins contrôlé et moins approprié que ne le sont les espaces intermédiaires du grand ensemble. Mais il n'est pas rare non plus de trouver de plus jeunes enfants (moins de 10 ans), venus en groupe et sans adulte, passer de longs moments ; ce McDonald's semble ainsi parfois faire office d'espace de jeux pour enfants.

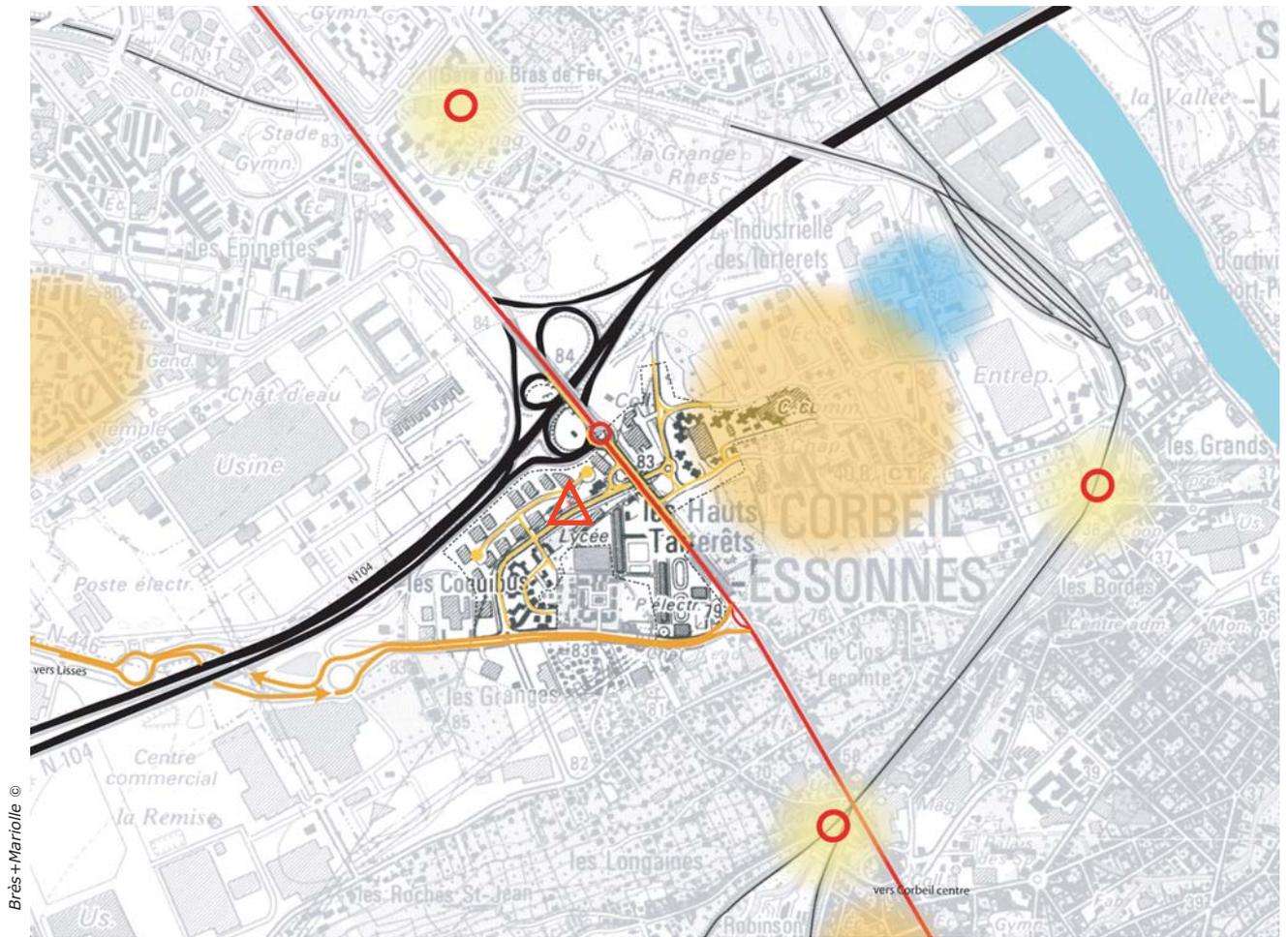
Sexe \ Groupe	Groupe	Total
Filles	51,5%	51,5%
Garçons	36,4%	36,4%
Mixte	12,1%	12,1%
Total	100,0%	100,0%

Les familles sont également présentes, puisque la tranche d'âge la plus représentée reste quand même les 30-49 ans.

Cette relation certaine avec le grand ensemble se traduit également par la création d'un menu spécifique à ce McDonald's, le « menu sten ». Menu qui reprend un mot de vocabulaire apparemment créé, selon les enquêtés en tous cas, et utilisé par les habitants des Tarterêts ; « sten » signifiant « bien » (« c'est sten, c'est bien »). Moins cher que les autres, puisqu'il ne fait que 4,10 euros contre 5,45 euros pour le menu classique le moins cher, ce menu semble faire concurrence aux prix pratiqués par le self du groupe scolaire.

Le McDonald's de Corbeil revêt donc une fonction de lieu de sortie de « quartier » (tableau 10) ; c'est ainsi le site où les enquêtés viennent en plus grand nombre à pied. Et si l'on peut se demander dans quelle mesure l'usage de ce *fast food* n'est pas seulement lié à des effets de contrainte (dépendance automobile, enclavement du grand ensemble, faible offre à proximité), on note qu'à la question portant sur les motifs de la venue dans le *fast food*, les clients du McDonald's de Corbeil sont les plus nombreux à signifier leur satisfaction : 61,7 % des enquêtés affirment être « tout à fait d'accord » à propos du fait que « l'endroit leur plaît ».

Venu dans le cadre \ Jour	Dimanche 21	Mercredi 24	Vendredi 26	Samedi 27	Total
Travail	5,3%	23,8%	18,8%	3,9%	12,1%
Scolarité		17,5%	37,5%	5,2%	13,9%
Achats, courses	17,1%	12,7%	3,1%	14,3%	12,1%
Loisir, sortie	27,6%	15,9%	7,8%	44,2%	25,0%
Passage	7,9%	6,3%	12,5%	14,3%	10,4%
Domicile proximité	42,1%	23,8%	18,8%	15,6%	25,4%
NSP			1,6%	2,6%	1,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



Brès+Mariolle ©

McDonald's de Corbeil-Essonnes

- é ende
-  ire des m théori ue  
ra on
-  ire des m prati ués
-  voie desservie en prati ue
-  oie se trouvant au dela de desserte réelle
-  Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

Aire de 500 m théorique et réelle (en suivant les voies) autour de l'établissement où l'enquête a été menée

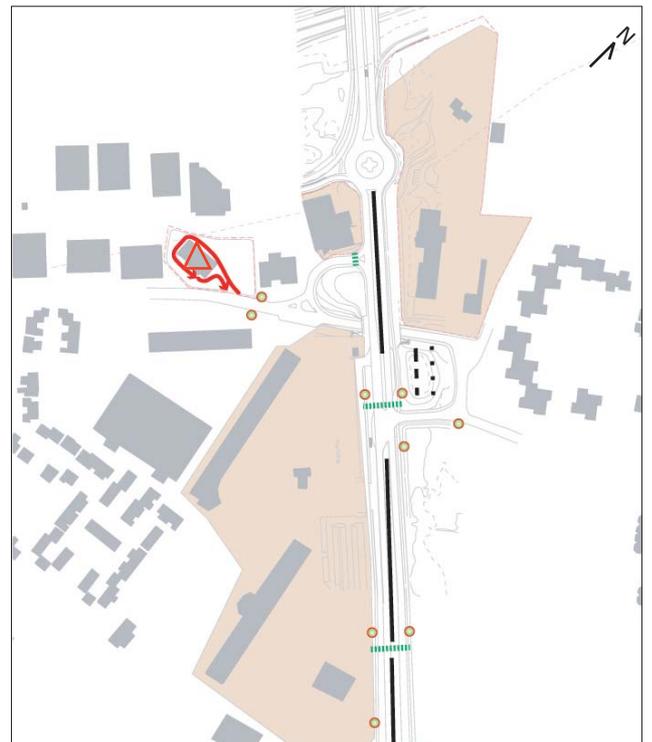
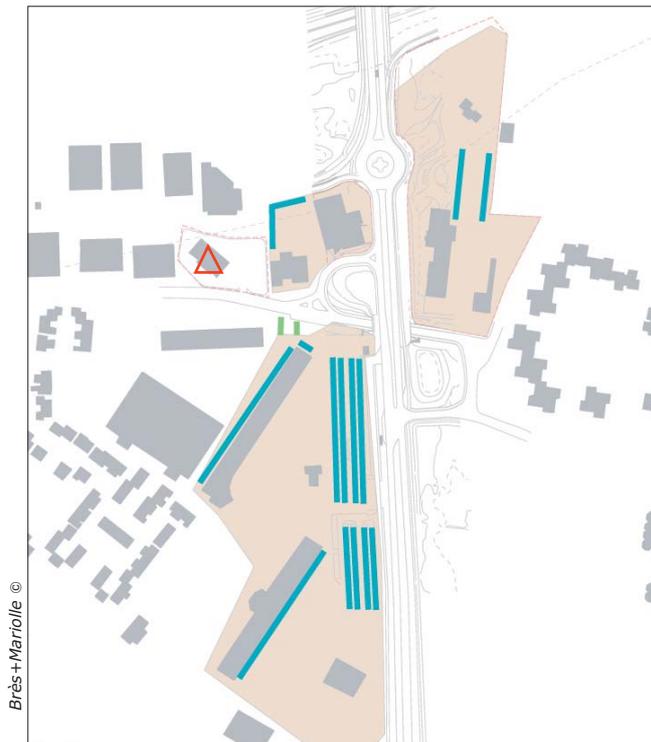
Activités (en bleu) et habitat (en orange) situés dans un rayon de 500 m



Brès+Mariolle ©

Statuts et usages du stationnement

Dessertes automobiles et cheminements piétonniers en rives de la voie



Brès+Mariolle ©

Légende :

- Public usage public
- Public usage public dédié
- Public usage privé
- Privé usage public
- Privé usage public dédié
- Privé usage privé
- Exposition concessionnaire
- Illicite
- △ Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

Légende :

- Arrêt TC
- ⋯ Traversée piétonnière
- Stationnement sur voirie
- Mouvement automobile hors voirie
- Sens de circulation
- Coupure (PSGR)
- △ Etablissement de restauration où l'enquête a été menée

McDonald's de Corbeil-Essonnes

## ***Diversité des temporalités et des usages***

L'étude de ces quatre lieux de restauration laisse apparaître pour chacun d'entre eux, à l'exception du Cantal, une grande diversité en termes de temporalité, de public, et de pratiques. En effet, si le Cantal se révèle être un lieu de pratiques relevant de la brasserie traditionnelle, les trois autres sites étudiés, la cafétéria du centre commercial Carrefour, les McDonald's d'Athis-Mons et de Corbeil-Essonnes, se caractérisent par une faible spécialisation et une grande souplesse : les pratiques sont relativement étalées dans le temps, le public est varié, les usages sont diversifiés.

### ***Diversité des temporalités***

Une des premières caractéristiques de ces trois sites est qu'ils sont ouverts toute la semaine ; ils sont ainsi les rares lieux de restauration, voire même les rares lieux ouverts le dimanche dans ces secteurs périurbains. Ainsi, on constate, globalement, que la fréquentation de ces lieux s'étale sur toute la semaine.

Plus particulièrement, on observe pour les deux McDonald's des jours de plus grande affluence, le mercredi et le samedi ; ce qui correspond à une hausse de fréquentation des familles, des parents venus avec leurs enfants. Par contre, en ce qui concerne la cafétéria, on observe une fréquentation assez équivalente selon les différents jours. Constats qui nous permettent dès à présent de faire l'hypothèse d'usages diversifiés de ces différents lieux ; diversifiés dans la mesure où ils ne sont pas uniquement liés à un rythme de travail, mais ils sont aussi à mettre en relation avec des pratiques de loisirs et de sorties.

Le Cantal tient ici une place à part : il fonctionne manifestement sur un rythme qui est celui du monde du travail ; ses jours d'ouverture et ses horaires sont en relation directe avec les temporalités d'une journée de travail classique.

Nous nous sommes également intéressés à la question de l'amplitude horaire de l'ouverture de ces lieux et donc de leur fréquentation. Leur fonction première de lieux de restauration nous a amené à concentrer nos observations sur les deux repas principaux, midi et soir. Cependant, il nous semblait que les heures creuses avaient aussi leur importance pour la saisie de pratiques autres. Les tranches horaires privilégiées sont les suivantes : le matin de 10h30 à 11h30 (à l'exception du Cantal, où la tranche horaire est de 8h00 à 11h30), le midi de 11h30 à 14h00, l'après-midi de 14h00 à 19h00, et le soir de 19h00 à 21h30.

Le créneau horaire pendant lequel on observe le plus fort taux de fréquentation est le midi pour l'ensemble des sites, comme l'indique le tableau 11. Cependant, l'activité de ces lieux de restauration ne s'arrête pas pour autant le reste de la journée ; le taux de fréquentation reste significatif l'après-midi, pour la cafétéria (29,2 %) et le McDonald's de Corbeil-Essonnes (26 %) notamment, et le soir, pour le McDonald's d'Athis-Mons (29,2 %). Le Cantal, quant à lui, se caractérise par une fréquentation importante le matin, avec 45,6 % ; il bénéficie du passage des travailleurs venus boire leur petit noir avant d'aller au travail.

Temporalité \ Site	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDrive Athis	McDrive Corbeil	Total
Matin	4,0%	4,6%	4,1%	45,6%			6,8%
Midi	45,0%	45,4%	47,6%	42,6%	25,0%	57,1%	46,0%
Après-midi	29,2%	20,8%	26,0%	11,8%	43,8%	5,4%	24,0%
Soir	21,9%	29,2%	22,3%		31,3%	37,5%	23,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Cet étalement des pratiques tout au long de la journée vient confirmer l'hypothèse de lieux non spécialisés, ouverts à des pratiques diverses ; ils ne fonctionnent pas uniquement comme des lieux de restauration, comme une cantine pour les travailleurs des environs.

### *Diversité des publics*

En ce qui concerne le public qui fréquente ces lieux, une relative diversité semble également se dessiner ; diversité par sites et entre sites, puisqu'on décèle des profils quelque peu différents selon les quatre lieux de restauration.

Globalement, suivant le tableau 12, qui reprend les classes d'âge retenues pour le recensement, c'est la tranche d'âge 30-49 ans qui domine, tous sites confondus. Cependant, les autres groupes d'âge n'en sont pas moins représentés. Ainsi, à la cafétéria, on note une représentation non négligeable des plus de 50 ans, avec 21,6 %. Le McDonald's d'Athis-Mons se caractérise

pour sa part par la présence des 20-29 ans, soit 30,6 %, tout comme la Cantal pour qui les 20-29 ans représentent 22,3 %. Le McDonald's de Corbeil se singularise par une population assez jeune, puisque 40,2 % de sa clientèle a entre 15 et 24 ans ; ce qui s'explique par la présence d'un collège-lycée à proximité du *fast food*. On relèvera enfin la faible présence des 50 ans et plus dans les deux McDonald's.

Tableau 12. Tranches d'âge

Tranches d'âge \ Site	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDrive Athis	McDrive Corbeil	Total
0 à 14 ans	1,8%	2,8%	3,3%				2,2%
15 à 19 ans	4,3%	14,4%	21,2%	4,4%	6,3%		11,1%
20 à 24 ans	11,9%	15,3%	19,0%	14,7%	6,3%	17,9%	15,1%
25 à 29 ans	11,9%	15,3%	11,9%	17,6%	18,8%	32,1%	14,4%
30 à 49 ans	47,7%	44,9%	37,9%	51,5%	62,5%	50,0%	45,0%
50 à 59 ans	14,3%	4,6%	4,5%	10,3%	6,3%		8,1%
60 à 74 ans	7,3%	2,8%	2,2%	1,5%			3,9%
NSP	0,9%						0,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Si l'on considère la question des PCS (nous avons repris la nomenclature générale de l'INSEE, soit : 1 - agriculteurs exploitants, 2 - artisans, commerçants, 3 - cadres, professions intellectuelles supérieures, 4 - professions intermédiaires, 5 - employés, 6 - ouvriers, 7 - retraités, 8.1. - élèves, étudiants, 8.2. - chômeurs, 8.3. - autres inactifs), on observe une forte représentation de la catégorie des employés, à nuancer pour le McDonald's de Corbeil, qui, accueillant une population plus jeune, est marqué, logiquement, par une forte présence de la catégorie « élèves-étudiants ». Par ailleurs, on constate selon les différents lieux des spécificités. On retrouve ainsi, à la cafétéria, une bonne partie des retraités ; et le Cantal est le site où l'on trouve le plus fort taux d'ouvriers, soit 22,1 %.

Professions \ Site	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDrive Athis	McDrive Corbeil	Total
Non réponse	2,4%	0,9%				1,8%	1,2%
Artisans, commerçants	4,9%	4,6%	1,1%	4,4%		3,6%	3,6%
Cadres, professions intellectuelles supérieures	9,7%	8,8%	6,7%	11,8%	6,3%	10,7%	8,8%
Professions intermédiaires	22,2%	17,1%	14,5%	7,4%	25,0%	23,2%	17,9%
Employés	28,3%	30,1%	24,5%	39,7%	18,8%	33,9%	28,6%
Ouvriers	11,2%	11,6%	8,2%	22,1%	25,0%	3,6%	11,0%
Retraités	6,7%	0,5%	1,1%	4,4%			3,0%
Élèves, étudiants	8,2%	16,2%	29,4%	1,5%	6,3%	10,7%	15,6%
Chômeurs	1,5%	5,1%	4,8%	5,9%	6,3%		3,6%
Autres inactifs	1,5%	2,8%	5,6%	1,5%		3,6%	3,0%
NSP	3,3%	2,3%	4,1%	1,5%	12,5%	8,9%	3,7%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Comme nous le montre le tableau 14, la fréquentation homme/femme varie selon les lieux de restauration. Les deux McDonald's observent une fréquentation mixte, un peu plus féminine à Corbeil ; on peut faire l'hypothèse que, dans un contexte de proximité de grand ensemble, en l'occurrence celui des Tarterêts, le *fast food* fonctionne comme un lieu véritablement public, dégagé du contrôle social qui pèse de façon plus prégnante sur les espaces en pied d'immeubles, aux abords des tours (Lepoutre D., 1997 : 361). La clientèle de la cafétéria et du Cantal est majoritairement masculine, en particulier pour le second où elle s'explique par une fréquentation importante d'ouvriers. Les séquences d'observation nous ont par ailleurs révélé la récurrence de la figure de l'homme seul dans les différents sites alors que les femmes viennent plutôt en groupe ou en famille.

Site	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDrive Athis	McDrive Corbeil	Total
Femme	33,2%	46,3%	55,0%	20,6%	31,3%	44,6%	42,1%
Homme	66,8%	53,7%	45,0%	79,4%	68,8%	55,4%	57,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Si le Cantal est le seul site où les individus viennent en grand nombre seuls, les autres sites présentent un panel large de cas de figure. A la cafétéria, ce sont les groupes qui sont le plus représentés, suivis de près par les personnes seules ; au McDonald's d'Athis Mons, le public est avant tout familial ; enfin, au McDonald's de Corbeil, ce sont les groupes, et les groupes de jeunes, qui constituent la clientèle première, suivi par les familles.

### *Diversité des pratiques*

En terme de temporalité comme de public, ces restaurants accueillent ainsi des pratiques diversifiées, dans un contexte urbain parfois pauvre en lieux de sorties. Quels en sont les facteurs et motivations ?

L'analyse du tableau 15 montre que, si le travail – qu'il faut comprendre comme la proximité du lieu de travail et l'usage de ces lieux de restauration dans le cadre d'une journée de travail – est une des causes importantes pour lesquelles les individus se rendent à la Cafétéria (32,3 %) et au Cantal (56,9 %), c'est loin d'être la seule. Le cadre des loisirs-sortie se révèle être une autre raison essentielle de la venue des enquêtés, tout particulièrement dans le McDonald's d'Athis-Mons, qui apparaît comme un lieu privilégié de sorties familiales ; ce que confirme le fait que 16,5 % des enquêtés du McDonald's d'Athis-Mons affirment venir pour faire plaisir aux enfants. De la même façon, les enquêtés du McDonald's de Corbeil-Essonnes considèrent ce site comme un lieu de sortie, à proximité de leur domicile. La stratégie commerciale de cette chaîne concernant l'organisation d'anniversaires pour enfants les mercredi et samedi contribue et participe à ce processus de fidélisation d'une clientèle locale.

Une partie non négligeable d'enquêtés semble donc considérer ces sites de restauration comme des lieux qui ne remplissent pas qu'une seule fonction pratique, mais qui relèvent aussi du plaisir de sortir, de changer des habitudes quotidiennes, de se retrouver, en famille ou entre amis, et ce dans un souci de proximité avec le logement.

Tableau 15. Venu dans le cadre

Venu dans le cadre \ Site	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDrive Athis	McDrive Corbeil	Total
Travail	32,3%	11,2%	12,1%	56,9%		33,3%	23,3%
Scolarité	0,8%	2,2%	13,9%		5,9%		4,8%
Achats, courses	14,9%	9,9%	12,1%	9,7%		7,0%	11,9%
Loisir, sortie	24,4%	41,7%	25,0%	12,5%	17,6%	8,8%	26,6%
Passage	13,2%	20,2%	10,4%	11,1%	29,4%	33,3%	15,2%
Domicile proximité	13,2%	13,9%	25,4%	9,7%	47,1%	17,5%	17,3%
Autre	1,1%	0,4%					0,5%
NSP		0,4%	1,1%				0,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

L'ensemble de ces critères – pratiques étalées dans le temps, public varié, usages diversifiés – vont à l'encontre de l'idée de lieux spécialisés, à l'exception du Cantal, qui se caractérise par un mode de fonctionnement assimilable à une brasserie de quartier plus traditionnelle. La cafétéria et les McDonald's laissent apparaître des profils de lieux de restauration moins classiques, offrant un cadre à des pratiques nouvelles. Ces sites semblent fonctionner comme un support efficace, qui permet de concilier mobilité et pratiques de proximité.

## Entre mobilité et voisinage

Si ces lieux de restauration sont fréquentés dans un ensemble de séquences d'activités (travail, courses, loisirs), ils n'en sont pas moins souvent choisis pour leur proximité avec le domicile. Et si l'usage de la voiture domine, ce n'est bien souvent que pour effectuer de courts trajets. Mobilité et proximité ne s'opposent donc pas nécessairement ; bien au contraire, ces pratiques semblent souvent se combiner : on observe l'usage de services de « quartier » dans le cadre de comportements de mobilité.

### Question de mobilité

Une première dimension nous permet de saisir le poids des pratiques et habitudes en matière de mobilité : l'usage de la voiture. Et, sans grande surprise, on constate, dans le tableau ci-dessous, un fort taux d'utilisation de la voiture par les enquêtés qui fréquentent ces quatre sites de restauration du périurbain.

**Tableau 16. Mode de déplacement**  
Un usage dominant de la voiture mais des pratiques pédestres et T.C. non négligeables.

Venu ? \ Site	Non réponse	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDonald's Athis Drive	McDonald's Corbeil Drive	TOTAL
Non réponse						100 %	100 %	7,5 %
Pied		10,9 %	9,7 %	40,5 %	10,3 %			18,1 %
Voiture		79 %	75,5 %	53,9 %	61,8 %	(100 %)	(100 %)	63,9 %
2 roues		1,2 %	1,4 %	1,1 %	5,9 %			1,5 %
Transports en commun		8,8 %	13 %	4,5 %	22,1 %			8,8 %
NSP			0,5 %					0,1 %
TOTAL		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Les 100 % de « non réponse » pour les deux McDonald's/ Drive s'expliquent par le fait que les enquêtés qui ont recouru à ce type de service utilisent obligatoirement la voiture ; la question du choix du mode de déplacement ne se pose donc pas.

Il faut, par contre, noter la particularité du McDonald's de Corbeil, où une bonne partie de la clientèle se rend à pied, soit

40,5 %. On trouve ici des comportements de mobilité spécifiques qui s'expliquent, d'une part, par la grande proximité d'un ensemble résidentiel de taille importante, le grand ensemble des Tarterêts, et donc également par la présence d'une population dont le taux de motorisation est moins élevé que la moyenne ; et d'autre part, par la proximité avec le collège-lycée, qui fournit aussi une clientèle non motorisée.

Le Cantal est le site où l'usage du deux roues (en majorité motos ou scooters) est le plus important, augmentant d'autant le poids des déplacements motorisés. C'est aussi celui dont les enquêtés empruntent le plus les transports en commun, ce qui s'explique par la relative proximité de la gare du RER D de Viry-Châtillon.

Nous sommes donc bien dans un contexte urbain où l'usage de la voiture est la norme (à nuancer toutefois dans le cadre du McDonald's de Corbeil-Essonnes). Les enquêtés n'accordent cependant pas un rôle déterminant au fait de pouvoir se garer. Dans la mesure où ces individus ont l'habitude de se déplacer dans un cadre dévolu à la voiture, qu'ils ne puissent pas se garer à destination (comme pour le McDonald's d'Athis-Mons, qui ne possède qu'une petite aire de stationnement d'une dizaine de places ; ou comme au Cantal, qui n'en dispose d'aucune) ne semble pas être un problème trop important : tous les magasins le long de la RN 7 possèdent des aires de stationnement, et la majorité des rues autour des sites offrent la possibilité de se garer de manière licite ou non.

Cet usage important de la voiture est à mettre en lien avec les pratiques de consommation observées. En effet, on constate que la fréquentation de ces lieux de restauration s'inscrit bien souvent dans le cadre de « séquences d'activités » (Léo P.-Y. et Philippe J., 2000) ; c'est-à-dire que le moment du repas, ou de la pause réalisée dans ces sites, est entouré par d'autres activités, travail, courses, loisir, ... Les enquêtés ne se déplacent donc bien souvent pas uniquement pour se rendre dans ces sites, mais bien plutôt dans le cadre de l'accomplissement d'une ou plusieurs autres activités. Le tableau 17 donne ainsi à voir la diversité des séquences antérieures possibles.

Ces habitudes de déplacement sont confortées par le tableau 18 ; il met en lumière des pratiques de mobilité qui ne sont manifestement pas limitées au seul contexte du périurbain. Une partie non négligeable des enquêtés se rend de façon hebdomadaire à Paris (sont compris dans ces résultats, les individus qui travaillent à Paris).

**Tableau 17. Séquences d'activités antérieures à la restauration**  
Des séquences d'activités liées pour l'essentiel au logement et au travail

Site Avant de venir ?	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDonald's Athis Drive	McDonald's Corbeil Drive	TOTAL
Achats	16,7 %	19,9 %	14,5 %	8,8 %	12,5 %	14,3 %	16
Promenade	9,7 %	7,4 %	14,1 %	2,9 %	18,8 %	5,4 %	9,9
Travail	36,5 %	16,2 %	17,5 %	41,2 %		39,3 %	26,4
Établissement scolaire	0,9 %	7,4 %	14,5 %	1,5 %			6,2
Chez vous	23,1 %	34,7 %	29 %	35,3 %	43,8 %	25 %	28,7
Chez des proches	0,9 %	2,8 %	4,5 %	4,4 %	12,5 %	8,9 %	3,2
Enfants école		2,3 %	0,4 %	1,5 %			0,7
Autre	10 %	8,8 %	5,2 %	4,4 %	12,5 %	7,1 %	7,9
NSP	0,6 %	0,5 %					0,3
Hôtel	1,5 %		0,4 %				0,6
<b>TOTAL</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100</b>

**Tableau 18. Déplacement à Paris**

Site Venue à Paris?	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDonald's Athis Drive	McDonald's Corbeil Drive	TOTAL
Semaine	33.4%	40.7%	31.2%	35.3%	37.5%	44.6%	35.3%
Mois	28.9%	27.3%	27.9%	29.4%	18.8%	21.4%	27.7%
Année	28.0%	25.0%	27.1%	27.9%	43.8%	23.2%	27.0%
Jamais	6.7%	4.6%	12.6%	4.4%		8.9%	7.8%
NSP	0.6%	1.9%	0.7%			1.8%	0.9%
Habite à Paris	2.4%	0.5%	0.4%	2.9%			1.3%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Ces pratiques de la mobilité automobile n'en sont pas moins, pour une partie d'entre elles, liées à des usages locaux, de proximité ; la mobilité automobile n'exclut pas les pratiques de « voisinage », la fréquentation de lieux proches du domicile. Le tableau 19 nous montre précisément combien la proximité du domicile entre en compte dans le choix de sites de restauration. Ainsi, les séquences d'activité privilégiées semblent être activité (travail, courses, loisir)/lieux de restauration/domicile.

Seul le Cantal se démarque des trois autres sites : fonctionnant majoritairement avec une clientèle de travailleurs, les activités qui encadrent le passage dans cette brasserie se limitent pour une bonne part au travail.

20. Après ? \ 1. Site	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDonald's Athis Drive	McDonald's Corbeil Drive	TOTAL
Achats	5,5 %	11,6 %	8,6 %	5,9 %		1,8 %	7,4 %
Promenade	11,6 %	10,2 %	12,3 %			3,6 %	10 %
Travail	32,2 %	12,5 %	11,9 %	60,3 %		19,6 %	22,7 %
Établissement scolaire	0,3 %	1,4 %	10,8 %				3,5 %
Chez vous	37,7 %	46,8 %	49,8 %	25 %	68,8 %	60,7 %	44,1 %
Chez proches	1,5 %	3,2 %	3 %	2,9 %	12,5 %	1,8 %	2,6 %
Enfants école/activité		1,4 %	0,4 %			1,8 %	0,5 %
Autre	9,4 %	11,1 %	3 %	5,9 %	12,5 %	8,9 %	7,8 %
NSP	0,3 %	1,4 %	0,4 %		6,3 %	1,8 %	0,7 %
Hôtel	1,5 %	0,5 %					0,6 %
<b>TOTAL</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Le tableau suivant, qui présente les réponses données à la question « est-ce que la proximité avec votre lieu de résidence a joué dans votre présence dans ce *fast-food*/brasserie/caféteria ? », révèle l'importance toute particulière du critère « proximité du domicile » dans le choix du restaurant pour les McDonald's. Critère qui compte même pour les McDrive, alors

qu'ils auraient pu être considérés comme des équipements liés précisément aux déplacements ; or manifestement, quand on passe au McDrive, on rentre consommer chez soi (tableau 19). Ces *fast food* joueraient-ils, plus encore que les deux autres sites, le rôle d'équipements de « quartier » ? Ou ne faut-il voir dans ces pourcentages élevés, et tout particulièrement en ce qui concerne le McDonald's de Corbeil-Essonnes, que les effets du rapport de dépendance, du fait, notamment, du faible taux de motorisation et de l'enclavement du grand ensemble des Tarterêts ?

Motif : proximité lieu de résidence	Site						
	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDonald's Athis Drive	McDonald's Corbeil Drive	TOTAL
Tout à fait d'accord	32,8%	56%	57,2%	19,1%	75%	50%	45,7%
Moyennement d'accord	7,3%	9,3%	4,5%	1,5%		8,9%	6,5%
Pas du tout d'accord	57,8%	34,7%	34,9%	69,1%	18,8%	41,1%	45,3%
NSP	2,1%		3,3%	10,3%	6,3%		2,5%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Enfin, pour confirmer ce constat d'une complémentarité possible entre mobilité et proximité, on peut également prendre en compte les temps de déplacement (tableau 21), du site considéré au domicile de l'enquêté. Manifestement, les temps de parcours sont dans l'ensemble assez courts, soit moins de 15 mn pour la plupart ; parcours qui sont principalement effectués en voiture.

Bien plus, la fréquentation de ces sites ne semble pas être seulement la conséquence d'une proximité de fait, pratique, mais bien le résultat d'un choix, l'expression d'un plaisir, d'un goût pour ce type de lieux de sortie, de restauration. Ainsi, les tableaux 22 et 23, qui interrogent les motifs de la venue des enquêtés dans les différents sites, font bien apparaître cette dimension de choix, de pratiques de proximité électives, et pas seulement subies : les enquêtés viennent dans les différents sites parce que l'endroit leur plaît et qu'ils aiment ce qu'on y consomme. Les avis sont cependant un petit peu plus mitigés en ce qui concerne le Cantal, ainsi que pour les usagers du McDrive d'Athis Mons.

Site	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDonald's Athis Drive	McDonald's Corbeil Drive	TOTAL
0 à 15 mn	48.6 %	65.7 %	68.4 %	41.2 %	93.7 %	50 %	61.3 %
16 à 30 mn	25,5 %	23,6 %	18,2 %	35,3 %	6,3 %	26,8 %	22.6 %
31 mn à plus d'1 h	21.9 %	8.4 %	13 %	23.5 %		23.2 %	15 %
NSP	4 %	2,3 %	0,4 %				1.1 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Site	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDonald's Athis Drive	McDonald's Corbeil Drive	TOTAL
Tout à fait / moyennement d'accord	65.4 %	77.3 %	77.7 %	82.3 %	56.2 %	66.1 %	70.9 %
Pas du tout d'accord	31,3 %	22,7 %	18,6 %	7,4 %	37,5 %	33,9 %	25.2%
NSP	3,3 %		3,7 %	10,3 %	6,3 %		3.9 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Site	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDonald's Athis Drive	McDonald's Corbeil Drive	TOTAL
Non réponse			0,4 %				0,1 %
Tout à fait / moyennement d'accord	65.7 %	88 %	90.7 %	88.2 %	87.4 %	96.4 %	86 %
Pas du tout d'accord	31,3 %	12 %	5,2 %	1,5 %	6,3 %	3,6 %	10 %
NSP	3 %		3,7 %	10,3 %	6,3 %		3.9 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Ce constat d'un choix et d'une appréciation positive de ce type de lieux de restauration est renforcé par les jugements dans l'ensemble positifs des enquêtés à l'égard du quartier, des environs des sites. Ainsi, en regroupant et synthétisant les avis exprimés dans le cadre d'une question ouverte (« Que pensez-vous de ce quartier ? »), on obtient les résultats suivants :

Quartier catégories	Site						
	Cafétéria	McDonald's Athis	McDonald's Corbeil	Cantal	McDonald's Athis Drive	McDonald's Corbeil Drive	TOTAL
Positif	42,9 %	55,3 %	36,4 %	49,3 %	52,9 %	12,3 %	42,9 %
Négatif	24,3 %	31,1 %	46,6 %	30,1 %	11,8 %	31,6 %	32,9 %
NSP	26,9 %	12,3 %	10,5 %	19,2 %	17,6 %	47,4 %	19,2 %
Neutre	6 %	1,2 %	6,5 %	1,4 %	17,6 %	8,8 %	5 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Ce sont les représentations du quartier du McDonald's de Corbeil-Essonnes qui se révèlent être les plus négatives. Ces jugements sont liés à la présence du grand ensemble des Tarterêts qui véhicule une image désormais classique de grand ensemble - lieu repoussoir, porteur de tous les maux sociaux.

Si non, venez-vous ?	Première fois dans le restaurant ?
	Non
Semaine	32,8 %
Mois	41 %
Année	25 %
NSP	1,2 %
TOTAL	100 %

Ainsi, il semble bien que l'on soit face à des pratiques choisies et pas seulement contingentes, ce que confirme l'analyse du rythme de fréquentation des différents sites par les enquêtés (tableau 25) : on observe une certaine régularité ; régularité mais pas systématisme. Les individus, nettement majoritaires, qui affirment être déjà venus dans les différents sites (soit 87,9 % des enquêtés tous sites confondus), annoncent également venir une à plusieurs fois par mois, pour 41 % d'entre eux.

Les quatre sites étudiés semblent être au cœur de pratiques spécifiques, pratiques du périurbain, qui allient mobilité et ancrage local. Grands consommateurs de leur voiture, les enquêtés se révèlent pourtant être des usagers de leur « quartier » ou tout au moins de lieux proches de leur domicile, et ce non seulement par fonctionnalité mais aussi par goût. Précisément, cette fréquentation « à la carte » de lieux de proximité (proximité avec le domicile) reliés les uns aux autres au seul moyen de la voiture peut-elle participer à la construction d'une échelle de proximité que l'on pourrait qualifier de quartier ? Le périurbain ne serait-il pas aussi producteur d'urbanité ?

# 4

## La riveraineté à la rencontre des mobilités automobile et piétonnière



Photo : Martin Lamotte

## ***Un retournement de point de vue sur les rapports localité-mobilité***

A partir de ce travail, on a cherché à déterminer comment la riveraineté des voies « passantes » s’instaure en dépit des dispositifs qui l’interdisent ou la contraignent ; à partir de quelles associations entre fonctionnalités de la voie et de ses abords, pratiques de déplacement et usages locaux implantés sur ses rives elle se développe ; par exemple, au plan des déplacements, le plus souvent « sauvages » : piétonnisation de fait des bas-côtés, stationnement et accès automobiles improvisés, ... ; et au plan des usages locaux : commerces de route ou forains, grandes surfaces, ...

De façon plus large, on a cherché à montrer comment de nouvelles formes de centralité se développent en rive des voies à partir d’une convergence d’effets endogènes liés aux mobilités qu’elles accueillent et d’effets exogènes attachés aux territoires qu’elles traversent. C’est un retournement de point de vue qui est proposé ici : la question ne porte pas tant sur la manière dont la ville accueille les mobilités (comment on y « insère » les voies), que sur les conditions qui font que le mouvement peut être par lui-même générateur d’ « urbanité », si les caractéristiques de riveraineté des voies qu’il emprunte sont prises en compte.

Au-delà de la fréquentation des établissements de restauration rapide en rapport avec la mobilité routière, la recherche a plus largement montré que les commerces de route sont le lieu de pratiques de proximité qui s’appuient sur une mobilité piétonnière mais également, et surtout, automobile. On a pu ainsi confirmer l’hypothèse que, dans certaines situations, une voie conçue et aménagée principalement pour le seul déplacement

motorisé devient, à partir des activités que ce déplacement génère, un élément de centralité, un pôle d'attractivité pour les riverains, notamment piétons, mais également automobilistes. La mobilité automobile participe ainsi à la production de pratiques et de modes de fréquentation sur les rives de la voie qu'elle emprunte.

### ***Des pratiques alternatives à l'automobile à ne pas négliger***

Les comportements de mobilité, tels qu'ils ressortent de l'enquête, confirment s'il en était besoin le caractère majoritaire de la pratique automobile chez les enquêtés ; cela constituait même le point de départ de ce travail qui cherchait à savoir si une alternative se présentait à cette automobilité dominante. Les résultats donnent une réalité concrète à cette alternative. En effet, une proportion de 21 à 46 % de la clientèle de ces établissements s'y rend autrement qu'en automobile : à pied pour 9,7 à 40,5 % de leur clientèle (ce dernier pourcentage correspondant au site du McDonald's de Corbeil-Essones et s'expliquant, comme on l'a vu, par la proximité du grand ensemble des Tarterêts, d'un collège et d'un lycée) ; en transports en commun pour 4,5 à 13 % de leur clientèle. Le déplacement en deux roues reste dans tous les cas très marginal (un peu plus de 1 %).

L'usage de la voiture est bien la norme mais elle ne décourage pas pour autant les autres pratiques.

### ***Une proximité motorisée***

La mobilité automobile participe également au développement de ces pratiques de proximité ; celles-ci ne sont pas simplement liées au déplacement piétonnier et l'utilisation de la voiture n'est pas nécessairement dédiée à de longs déplacements, mais semble relever de pratiques de proximité. La voiture apparaît comme support d'un certain ancrage local et non pas seulement d'une déterritorialisation qui lui est trop hâtivement reprochée.

On a pu ainsi repérer le développement de situations de riveraineté qui articulent de manière originale les univers de la mobilité et de la localité. Les lieux qui les composent sont le plus souvent de statut privé et d'usage dédié, mais fonctionnent en grande partie comme des lieux d'usage public et polyvalent, en marge de la localité, au seuil de l'univers de la mobilité, dégagés du contrôle social pour les populations riveraines.

Les différents établissements de restauration dont il a été question dans l'enquête, bien que de situations urbaines très différentes, bénéficient de la mobilité générée par la RN 7 et par les

zones commerciales et d'activités qui la bordent. Ils sont le point de rencontre d'une clientèle de passage motorisée et d'une clientèle piétonnière ou motorisée provenant de leur environnement résidentiel et actif. On observe bien, dans le cas de ces établissements, constitution de lieux qui partagent des caractéristiques communes mais articulent différentes pratiques de passage et de voisinage.

Ainsi, mobilité et proximité ne s'opposent pas mais se confortent plutôt. La clientèle de proximité est pour une bonne part motorisée; et la clientèle mobile est pour une bonne part une clientèle d'habitues.

## ***Réinterroger les objectifs d'aménagement des voies passantes***

L'inversion de point de vue sur l'urbanité développée ici et les enseignements qui en sont issus, amènent à réinterroger les politiques d'aménagement des voies. Le mouvement automobile, associé au déplacement piétonnier qui lui est consubstantiel (on n'insistera jamais assez sur ce point), est alors à considérer en tant qu'agent potentiel d'inscription territoriale ; la halte, l'arrêt, représentant le lieu et le moment privilégiés de cette inscription.

Dans cette perspective, La ville, au sens de l'urbain, et l'automobile sont « *deux alliés potentiels* » suivant l'expression de Jane Jacobs (Jacobs J., 1961) ; l'automobile (re)devenant « un excellent instrument pour développer l'intensité urbaine », périurbaine pour ce qui concerne le présent propos.

Les conséquences de ce retournement de point de vue se déclinent en différents enjeux et objectifs portant sur l'aménagement des voies « passantes ».

- En premier lieu, tirer partie de la notion de riveraineté d'une voie pour enrichir le cadre conceptuel à partir duquel les aménagements viaires sont conçus ;
- A partir de ce cadre renouvelé, définir des stratégies d'aménagement qui permettent de maîtriser dans l'espace et dans le temps l'évolution inéluctable, et souhaitable dans la majorité des situations, de certaines voies vers la riveraineté en rapport avec le développement de fonctions urbaines sur leurs rives ; c'est une question de pérennité et de qualité de l'aménagement urbain mais également de sécurité routière pour les piétons et les automobilistes ;
- Déterminer les modalités pratiques de cette riverainisation qui prennent en compte la double appartenance de la halte à la mobilité et à la localité et répondent à la double exigence d'association et d'intégration du lieu qui la prend en charge.

En premier lieu, la notion de riveraineté, qui caractérise la nature des rapports d'une voie à son environnement, le degré d'inscription des mouvements qu'elle accueille aux territoires qui la bordent, introduit un mode de qualification de la voie à partir des opportunités de halte - observées, potentielles ou souhaitées - qui se présentent sur son linéaire en relation avec la présence sur ses rives de fonctions urbaines, dans l'acceptation la plus large (du centre commercial au départ de chemin de grande randonnée).

### *La riveraineté, une qualité propre à la voie*

Caractériser une voie en fonction de sa riveraineté, c'est en déterminer les qualités par rapport aux services/commodités qu'elle offre sur ses rives, et non plus seulement aux performances de déplacement des véhicules qui l'empruntent, en premier lieu la vitesse autorisée.

Intégrer la notion de riveraineté aux données de l'aménagement d'une voie permet surtout de prendre en compte la dynamique de développement urbain spécifique à la voie et non plus simplement le degré d'urbanisation des territoires qu'elle traverse. La riveraineté d'une voie est ainsi une qualité qu'elle possède en propre.

A l'intérieur de ce cadre conceptuel, une section de voie peut ainsi être qualifiée comme étant de forte riveraineté en raison de l'intensité de ses relations avec ses rives immédiates (ses « territoires ») en prenant en compte les activités qui lui sont directement associées, même si, par ailleurs, cette section se situe dans un secteur urbain peu ou pas constitué. C'est le cas des « corridors » commerciaux, à l'exemple des « *strip* » nord-américains. Inversement, une voie peut présenter une riveraineté très faible ou nulle en dépit du fait qu'elle traverse un secteur fortement urbanisé (c'est le cas des voies périurbaines dont l'interface avec leur environnement est bien souvent réduite à un giratoire ou un échangeur ; ainsi de la section de la RN 7 en traversée d'Evry).

Cette notion de riveraineté peut ainsi contribuer à lever les ambiguïtés observées de catégorisation des voies qui s'appuie sur le caractère plus ou moins urbain ou rural de son environnement, avec toutes les difficultés que cela représente pour classer les voies en secteur périurbain : voie urbaine, route, entrée de ville...

Dans le même ordre d'idée, elle permet de repenser les caractéristiques d'une voie non plus simplement par rapport à sa

distance à un hypothétique centre à partir duquel se dessinerait une hiérarchie de couronnes concentriques d'urbanisation (première, deuxième ou troisième couronne, petite ou grande couronne, ...). Cette conception aréolaire de l'urbain conduit au fait qu'une radiale est considérée avant tout comme une voie d'accès à ce centre, la vitesse autorisée étant souvent proportionnelle à la distance à ce centre dans la logique d'en privilégier l'accessibilité, donc la fonction de circulation de la voie ; alors même que l'usage de ces radiales est en grande partie dédié au cabotage et aux échanges inter-banlieues en rocade, comme cela a été observé sur la RN 7, radiale parisienne majeure s'il en est.

Par rapport à cette notion de riveraineté, trois catégories principales de voie peuvent être esquissées :

- Les voies de liaisons, urbaines ou interurbaines, qui ne présentent aucune caractéristique de riveraineté, c'est-à-dire dont les rives ne ménagent aucune halte si ce n'est de type dissocié (aire autoroutière par exemple) ; elles sont de conception sectorisée par rapport aux territoires qu'elles ne font que traverser ; leur vocation est de permettre un déplacement à vitesse élevée entre deux points de connexion au réseau routier ou urbain ; elles sont justement à considérer comme les segments d'un réseau de déplacement automobile à grande vitesse ; autoroutes et voies express appartiennent à ce niveau hiérarchique ;
- Les voies riveraines, dont la conception répond à des objectifs à la fois de liaison et d'inscription territoriale, c'est-à-dire la plupart des voies, qui, comme les observations de certaines situations de riveraineté l'ont montré, ont vocation à accueillir la halte suivant diverses modalités dans l'espace et dans le temps. A l'intérieur de ce niveau hiérarchique, la riveraineté d'une voie se différencie en fonction de son caractère continue/discontinue - riveraineté par points, plus ou moins étendus et rapprochés jusqu'à la riveraineté linéaire - et des types de halte qui la constituent - plus ou moins associés ou intégrés ;
- Enfin, les voies strictement urbaines, que J.L. Gourdon qualifierait de rue, dont la vocation prioritaire est la desserte de leurs rives.

### *Des stratégies d'évolution des voies vers la riveraineté*

Les situations observées posent concrètement la question du devenir de ces voies entre rue et autoroute, c'est-à-dire la grande majorité des voies périurbaines actuelles, qui sont plus

ou moins aménagées pour le seul déplacement automobile, c'est-à-dire dédiées à la monomodalité automobile, « isolats de viabilité » (théoriques) en marge des isolats d'habitabilité (dans le sens de I. Cerda qui y inclue l'ensemble des pratiques de séjour : commerces, loisirs, ...), comme cela est tenté par accumulation de dispositifs de sécurité (clôture, glissière, bordure, signalisation, ...), mais qui ne sont plus des routes par riveraineté de fait, avec tous les problèmes de sécurité que cette situation est à même de générer. Il faut donc réfléchir à l'évolution de ces voies qui sont à la fois des espaces de déplacement et des lieux potentiels de développement de pratiques urbaines et de mixité dont la riveraineté est la condition.

Dans cette logique d'inscription territoriale des mobilités, il s'agit de prendre acte de la riveraineté de fait de ces voies et d'organiser la halte automobile sur leurs rives en tirant partie de l'implantation de fonctions urbaines et, en même temps, d'intensifier l'impact local de ces fonctions par la mise en relation, notamment piétonnière mais également motorisée, du lieu de halte avec les territoires en rives de la voie, rive où il est implanté et rive en vis-à-vis. C'est une manière de mettre en place une stratégie d'association-intégration de la halte - association à la voie, intégration au territoire - d'en intensifier les effets endogène et exogène.

*De la « riverainisation » de la voie  
à l'« attrition » de la voiture par la ville*

La finalité d'une stratégie de mise en place de la riveraineté d'une voie, de sa « riverainisation », dans l'espace et dans le temps par association-intégration, est bien de combiner les effets des intensités urbaines en présence - intensité linéaire liée à la mobilité et intensité transversale liée à la localité - d'encourager le « frottement social » entre usagers de la voie et population locale, entre passants et riverains. La phase ultime de ce processus de riverainisation de la voie rejoindrait ce que Jane Jacobs dénomme l'« attrition » de la voiture par la ville, c'est-à-dire la pression exercée par les pratiques locales (piétonnières et de stationnement) sur la circulation automobile ; et qu'elle oppose à l'« érosion » de la ville par la voiture (Jacobs J., 1961). On constate quotidiennement ce phénomène d'attrition dans la ville héritée : la vie urbaine y est tellement intense que l'automobiliste doit composer en permanence avec ce qui en fait la substance essentielle : la combinaison aléatoire des multiples itinéraires des piétons qui relient leur destination à l'un des divers moyens de transport qu'ils empruntent, ou même des derniers « flâneurs » qui ne font que déambuler.

### *Articuler intensité des mobilités et opportunités d'implantation de fonctions urbaines*

Comme le constat en a été fait le long des sections de voie étudiées, la riveraineté organisée d'une voie passante peut permettre à de petits investisseurs de bénéficier de la concentration des flux d'une clientèle potentielle dans un environnement souvent peu attractif pour d'autres activités et donc abordable au plan du coût d'implantation.

Au lieu de « mettre à distance des flux les petits et moyens investisseurs dont les innovations et les développements pionniers sont liés à la fois à l'économie des coûts d'implantation et à la proximité du trafic » comme le dénonce J.L. Gourdon à propos de l'aménagement des voies « où sont cumulées les difficultés anciennes [...] propres à un espace en formation, avec les rigidités propres aux espaces contemporains, propres au fonctionnalisme » (Gourdon J.L., 2001), il s'agit de tirer partie ou de mettre en place des situations où se cumulent les avantages propres à l'émergence de potentialités aux rives d'une voie et ceux liés à une stratégie progressive d'aménagement de ses fonctionnalités.

Les voies « passantes » sont à considérer sans doute comme les nouveaux faubourgs d'une urbanité en formation, de la ville « émergente » ou « diffuse » (Chalas Y., Dubois-Taine G., 1997; Secchi B., 1999).

### ***Les modalités pratiques de la riverainisation d'une voie***

L'objectif des recommandations présentées à la suite est bien de contribuer à la structuration des espaces périurbains à partir des lieux d'intensité qui émergent à l'interface des vecteurs de mobilité et des territoires qu'ils traversent.

### *Instaurer une « congruence positive » entre les pratiques automobile et piétonnière*

Le rapport entre les ubiquités automobile (Merlin P., 1992) et piétonnière doit être arbitré et résolu au plan de la halte et plus particulièrement du stationnement. Il faut penser en même temps stationnement et déplacement piétonnier et non pas les opposer. Il s'agit de composer les « adhérences » (Amar G., 1993) spécifiques aux divers mouvements à travers un système de circulations et de haltes qui produise à la fois du lien et du lieu.

Les cheminements piétonniers permettent l'intégration de la halte aux territoires situés en rive de la voie par la continuité des relations qu'ils assurent entre ces territoires et les deux rives de la voie, longitudinalement en permettant une mixité d'usage de

l'emprise viaire et transversalement en résolvant les coupures que génère une circulation automobile importante.

La voirie automobile assure de son côté l'association du lieu de halte à l'espace de la mobilité. Comme on a pu le voir, les modalités de l'arrêt et les dispositifs qui le prennent en charge sont différents suivant la vitesse autorisée des véhicules : contre-allée (avenue), giratoire et voie de desserte (boulevard urbain) ; association partielle, dissociation fonctionnelle sont alors à compenser par une configuration de la halte qui garantisse une bonne visibilité à la fois du lieu et de ses accès.

L'aire de stationnement joue pour le moins un rôle d'interface entre voirie automobile et cheminement piéton, entre circulation et destination. C'est le point d'accostage dans une séquence de navigation automobile et le point de départ de l'exploration pédestre du local ; « plateforme de connexion » entre les pratiques motorisée et piétonnière (Brès A. et Mariolle B., 1991), elle est le lieu privilégié de l'intermodalité auto-piéton. Un maillage viaire se constitue ainsi progressivement à partir des exigences propres à la halte et non plus en fonction de présupposés « urbains ».

#### *Mutualiser l'offre de stationnement et lui restituer une vocation collective*

La privatisation du stationnement s'est mise progressivement en place à la suite des différentes politiques d'aménagement menées en fonction d'objectifs de sécurité routière, de maîtrise de la circulation automobile, de résolution de l'encombrement de l'espace public par le stationnement, et enfin d'« urbanité » des espaces riverains... Cependant le constat a été fait que l'utilisateur ne perçoit que rarement (ou néglige volontairement) les limites de gestion de ces lieux d'interface entre espaces public et privé : usage polyvalent (et même intermodal) des aires de stationnement dédiées aux commerces de toute dimension.

Il s'agit de mettre en place des dispositifs évolutifs qui organisent de manière cohérente et globale le stationnement en rives d'une voie : aires moyennes qui constituent progressivement une contre-allée à l'exemple de ce qui a été observé sur la RN 7 et qui peuvent être prévues aussi bien en premier front que derrière les bâtiments ; aires « en créneaux » en alternance avec le bâti ; et, dans tous les cas, stationnement linéaire en bord de voie ou de contre-allée pour les « arrêts minute ».

Couplée à une offre en transport en commun, la mutualisation des aires de stationnement peut conduire à leur usage en par-relais. C'est une manière de proposer ainsi une réelle alternative modale au tout automobile en tirant partie des équipements qui

lui sont dédiés et de contribuer ainsi à l'attrition de l'automobile par l'urbain.

*Aborder le lieu de la halte automobile  
en tant qu'espace collectif à vocation publique*

Ces premiers objectifs d'aménagement ne peuvent être mis en œuvre que s'il y a retour des lieux de la halte dans l'espace collectif public et que leur conception réponde aux règles d'usage et d'image des espaces extérieurs urbains.

Ce retour peut prendre différentes formes et suivre différentes étapes. L'espace public peut ne prendre en charge - éventuellement dans un premier temps - que la liaison station-destination et l'aire de stationnement est alors aménagée dans les parcelles privées pour être - dans un second temps - rétrocédées à la collectivité comme c'est le cas de certaines voies privées.

La conception des lieux de la halte, et en particulier des espaces de stationnement qui en sont partie prenante, doit être abordée dans la perspective de contribuer à la production d'un espace public de qualité, c'est-à-dire de répondre à une conception d'ensemble de l'aménagement des rives, devant et derrière les bâtiments.

Les aires de stationnement, statuts privé et public confondus, occupent dans les contextes étudiés une proportion très importante de la surface des parcelles concernées (2/3 d'emprise au sol pour l'aire de stationnement et 1/3 pour la surface de vente des centres commerciaux périphériques, mais également pour les commerces de moindre importance). Leur traitement répond à un enjeu public, particulièrement quand elles sont situées en façade de la voie, dans la mesure où il participe à l'image globale de l'espace urbain. C'est une question de prescriptions paysagères en même temps qu'architecturales. Trop souvent les fronts bâtis de bord de voie passante ont été progressivement détruits par la simple résolution au coup par coup, parcelle par parcelle, du stationnement dédié notamment aux commerces et aux activités.

*Intégrer le stationnement dans l'approche foncière  
et réglementaire de la mutation des rives des voies*

Les exigences portant sur le stationnement automobile, qu'elles répondent aux pratiques estimées de la clientèle de certains commerces ou qu'elles soient induites par les cadres réglementaires, est la plus lourde de conséquence par rapport à l'usage du sol ; d'autant plus si l'on considère la consommation d'espace par les aires de stationnement, comme cela vient d'être

évoqué. Cette contrainte est à l'origine de regroupements parcellaires destinés à assurer une offre suffisante de places de stationnement. Dans ce cas, c'est le stationnement qui façonne en premier lieu la morphologie urbaine des rives de la voie et non plus le bâti comme l'observation l'a révélé sur certaines sections de la RN 7.

Les constats qui précèdent doivent inciter à adopter une grande vigilance par rapport aux solutions apportées au stationnement en rives des voies passantes et à prendre en compte en même temps la temporalité propre à ces espaces. Certaines communes souhaitent imposer du stationnement construit - en infra ou en superstructure - aux commerces qui s'implantent le long de ces voies afin de ne pas dégrader l'image de leur ville mais ne réalisent pas toujours le surcoût d'implantation ainsi généré et qui s'oppose à l'économie du projet d'investissement. La réponse réside là aussi dans une stratégie d'aménagement par étapes de dispositifs de stationnement qui peuvent se substituer les uns aux autres en fonction de l'évolution de l'urbanisation et d'augmentation de la « pression foncière » : aires extérieures bien organisées qui anticipent la réalisation éventuelle de parcs de stationnement en silo ou souterrains.

#### *Les évolutions typologiques de la halte*

Par rapport aux situations observées et à la typologie élaborée, deux stratégies d'évolution de la riveraineté d'une voie vers le type associé-intégré se présentent suivant le type de halte que l'on peut observer au départ sur ses rives - dissocié-intégré ou associé-ségré.

- Du type dissocié-intégré au type associé-intégré : cela concerne, en général, des situations de riveraineté qui émergent à partir de fonctions urbaines peu accessibles depuis la voie de circulation mais qui génèrent le long de ses rives stationnement et cheminements « sauvages ». L'évolution de la riveraineté de la voie conduit à mieux tirer partie de l'effet endogène de la halte par la mise en place d'une offre de stationnement accessible et visible depuis la voie et l'organisation de cheminements et de traversées piétonnières cohérentes et sécurisées.
- Du type associé-ségré au type associé-intégré : c'est le cas de configurations en « corridor commercial » ou en « *strip* ». L'objectif est alors de mettre en place un maillage de liaisons locales pédestres et motorisées qui permettent d'intégrer les fonctions liées à la voie aux territoires qui la bordent de manière à favoriser leurs interactions, c'est-à-dire l'effet exogène de la halte.

## ***Des configurations spatiales et des pratiques de proximité dont l'exploration est à compléter***

L'enseignement que l'on peut en tirer de cette recherche au plan prospectif est prometteur : les lieux que ces fonctions commerciales ou de services liées au déplacement participent à générer à l'interface de la mobilité et de la localité peuvent permettre de mieux inscrire les pratiques automobile et piétonnière propres au périurbain dans les territoires trop souvent sectorisés qui le composent. Ils sont ainsi en situation de contribuer au développement de nouveaux « germes » d'une urbanité contemporaine dont les configurations spatiales sont encore à inventer.

### *Un impact des configurations spatiales sur les pratiques de proximité difficile à appréhender*

Cependant, compte tenu de son caractère exploratoire, cette étude n'a pas permis d'aborder de façon exhaustive la question de l'impact de la configuration spatiale de ces lieux d'interface sur les pratiques qu'ils accueillent, qu'elles soient de mobilité ou de proximité. Quels sont les trajets précis de la clientèle non motorisée ? Quel rôle jouent les caractéristiques urbaines des secteurs en rives de la voie (maillage viaire, densité du bâti, ...) dans ce choix de mode déplacement ? Quelles sont les motivations de la clientèle motorisée de proximité qui l'amène à utiliser son véhicule pour se rendre jusqu'à ces lieux : difficulté ou insécurité du cheminement (enclavement, traversée de voie à fort trafic, ...) ?

Par rapport à ces interrogations, les observations et les enquêtes portant sur deux des exemples présentés ici, les McDonald's d'Athis-Mons et de Corbeil-Essonnes, bien que de configurations spatiales très différentes, ne livrent que des réponses partielles. Comme cela a été déjà souligné, les pratiques qu'ils accueillent sont comparables pour l'essentiel. En dépit de son éloignement de la RN 7, qui lui confère une visibilité et une accessibilité bien moindre que le McDonald's d'Athis, l'établissement de Corbeil accueille la même proportion de sa clientèle globale au McDrive et de clientèle motorisée au restaurant. Il accueille en même temps la plus grande proportion de piétons alors qu'il se situe dans un environnement de caractère moins « urbain » (au sens conventionnel du terme) que celui d'Athis-Mons. D'autres facteurs peuvent expliquer cette relative similitude des observations recueillies : en premier lieu la densité des populations résidentielle et scolaire au voisinage immédiat de l'établissement de Corbeil ; le fait également que le passage en dénivelé qui permet d'accéder aux « Coquibus » depuis le grand ensemble des Tarterêts

assure à ses habitants (notamment aux enfants et adolescents) un franchissement de la RN 7, donc un accès au McDonald's de Corbeil, sécurisé à défaut d'être de qualité.

Quel est donc l'impact de la configuration spatiale de ces lieux sur l'intensité des relations entre les pratiques locales et de mobilité qu'ils accueillent, sur leur qualité de riveraineté ? La question ne peut être tranchée à ce stade de l'observation compte tenu notamment de la difficulté à enquêter sur des pratiques de déplacement aussi ubiquistes et peu soucieuses des dispositifs spatiaux censés les prendre en charge et les encadrer : le client motorisé gare son véhicule là où il trouve un emplacement, qu'il se situe sur l'aire de stationnement du commerce mitoyen ou même concurrent, ou qu'il soit illicite ; quant au client piéton, il franchit les glissières de sécurité ou le giratoire pour traverser l'emprise routière au plus court. La fréquentation locale piétonnière observée dans ces deux cas, malgré les difficultés d'accès, permet d'affirmer que des attentes et des besoins s'y expriment, et que, pour y répondre, certaines formes de riveraineté sont à organiser.

#### *Des potentialités d'évolution contrastées suivant les situations observées*

Si l'on se situe justement dans la perspective de tirer partie des potentialités de riveraineté des situations observées, des différences importantes se font jour entre elles.

De par la conception « sectorisée » de la section de la RN 7 et des secteurs urbanisés situés dans l'environnement de l'établissement McDonald's de Corbeil-Essonnes (dissociation entre la voie et les secteurs urbanisés situés sur ses rives, d'un côté un grand ensemble, de l'autre une cité scolaire et une zone d'activités), sa situation urbaine peut très difficilement évoluer vers davantage de riveraineté, si ce n'est par une remise en cause lourde et coûteuse des dispositifs en dénivelé séparant la voie de ses rives et par un renouvellement de grande ampleur de leur mode d'occupation.

A l'inverse, la situation urbaine du McDonald's d'Athis-Mons (et de manière plus générale des établissements situés sur cette section) présente toutes les potentialités d'évolution vers une riveraineté mieux organisée et de meilleure qualité. La mutualisation des dispositifs de stationnement, la mise en place d'un véritable maillage de liaisons piétonnières et automobiles entre les rives de la voie et les secteurs urbains en second front et au-delà, la « mise en scène » des lieux de halte, permettraient à la fois de mieux intégrer ces lieux aux territoires en rives de la voie et de davantage les associer à son paysage.

Ces dernières observations valent également pour la situation de la brasserie Le Cantal dont la situation urbaine présente de grandes potentialités de mutation.

Ainsi, ces premiers enseignements inciteraient à compléter de façon systématique et exhaustive l'exploration des pratiques de proximité, pédestres et motorisées, et des configurations spatiales dans lesquelles elle s'insèrent. La saisie familière de l'« ordinaire urbain » peut en révéler quelques ingrédients. C'est aussi une façon de contribuer au renouvellement (péri)urbain et de toujours davantage « domestiquer » la voiture.

## Bibliographie

## Ouvrages cités et de référence

- AMAR G., 1993, « Pour une écologie des transports », in *Annales de la Recherche Urbaine - Mobilités*, n° 59-60.
- AUGER M., 1992, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil.
- BEAUCIRE F., 2000, « Tous en ville ou la ville partout ? », in *Le Monde des débats*, numéro du mois de juin.
- BEAUCIRE F., 1998, « Urbanisme et mobilités, les termes de l'équation » in *Les Transports et la Ville, Analyses et Diagnostics*, Presses de l'ENPC.
- BÉGOUT B., 2002, *L'éblouissement des bords de route*, Verticales.
- BENOIT J.M., BENOIT P., PUCCI D., 2002, *La France à 20 minutes, La révolution de la proximité*, Paris, Belin.
- BONNET M., DESJEU D. (dirs.), 2000, *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF.
- BRÈS A., 1998, « Le système des voies urbaines entre réseau et espace », *Flux*, Octobre - Décembre.
- BRÈS A., MARIOLLE B., 2000, « Renouvellement urbain, changement de voies », in *Urbanisme*, n° 308.
- CHALAS Y., 2000, *L'invention de la ville*, Anthropos.
- CHOAY F., 2003 [1969], *Espacements*, Skira.
- CRAWFORD M., 2005, *Everyday urbanism*, Ann Arbor, University of Michigan.
- DARIN M., 2000, « Classification et voirie » in PRÉLORENZO C., *Infrastructures, villes et territoires*, Paris, L'Harmattan.
- DEMORGON M., 1991, « Le paysage routier et commercial des banlieues parisiennes ; la route et l'établissement humain », in *Les annales de la recherche urbaine - La région Ile-de-France*, n° 50.
- DEVILLERS C., 1994, « Réseaux et projet urbain », in *Flux*, n° 18.
- DEVILLERS C., 1988, *Villes en parallèle*, n° 12-13.
- DUANY A., PLATER-ZYBERK E., ALMINANA R., 2003, *The New Civic Art*, Rizzoli.

- DUBOIS-TAINE G., 1990, *Les boulevards urbains, Contribution à une politique de la ville*, Paris, Presses de l'ENPC.
- DUPUY G., 1991, *L'urbanisme des réseaux*, Paris, Armand Colin.
- DUPUY G., 1995, *Les territoires de l'automobile*, Anthropos.
- DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile*, Anthropos Economica.
- FLEURY D., 1998, *Sécurité et urbanisme*, Presses des Ponts et Chaussées.
- GOURDON J.L., 2001, *La rue, Essai sur l'économie de l'espace*, L'aube.
- HERAN F., 2000, *Transports en milieu urbain : les effets externes négligés*, La documentation française.
- HERCE M., 1996, « Déviations d'agglomération et morphologie urbaine », in *Flux*, n° 26.
- JACOBS J., 1991 [1961], *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Mardaga.
- KAUFMANN V., 2001, *Automobile et modes de vie urbains*, La documentation française.
- LEGAIGNOUX J., 1999, « Les politiques de stationnement, synthèse des exposés et débats », in *Les transports et la ville, Les réponses possibles*, Presses de l'ENPC.
- LEO P. Y., PHILIPPE J., 2000, *Stratégies de localisation des firmes de service à réseau et comportements des consommateurs. Le cas de la restauration rapide dans les agglomérations d'Aix-en-Provence, d'Avignon et de Marseille*, PREDIT.
- LEPOUTRE D., 1997, *Cœur de banlieue. Codes, rites et langages*, Paris, Odile Jacob, L'Harmattan.
- LEVY J., 2000, « Les nouveaux espaces de la mobilité », in *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF.
- MÉNERAULT P., 1994, « Contribution à une analyse morphologique du réseau viaire », in *Flux*, n° 16.
- MIGNOT C., 2001, *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés*, PREDIT - La documentation française.
- OLLIVRO J., 2000, *L'homme à toutes vitesses, De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- ORFEUIL J.P., 1998, « Dix points sur l'évolution de la mobilité locale entre 1982 et 1994 », in *Les transports et la ville, Analyses et diagnostics*, Presses de l'ENPC.
- PENY A., WACHTER S., 1999, *Les vitesses de la ville*, L'Aube.
- PICON A., 1998, *La ville territoire des Cyborgs*, Les éditions de l'imprimerie.
- PRELORENZO C. (dir.), 2000, *Infrastructures, villes et territoires*, Paris, L'Harmattan.
- REMY J., 1997, « Le réseau aréolaire », in *Urbanisme*, n° 296, Sept.-Oct.
- SANSOT P., 1996, *Poétique de la ville*, Paris, Payot.
- SANSOT P., 1996, « Chantons les bas-côtés », in *Les cahiers de médiologie*, n° 2, p. 88.
- SECCHI B., 1999, « La ville diffuse », in *Urbanisme*, n° 306.
- SECCHI B., 2001, « Agir sur la ville dispersée », in *Fabriquer la ville*, MELT/DGUHC, La documentation française.
- VIARD J., 1994, *La société d'archipel ou les territoires du village global*, L'Aube.

VIRILIO P., 1977, *Vitesse et politique*, Galilée.

VIRILIO P., 1987, « Cité, miroir, agonie », in *Les annales de la recherche urbaine*, n° 34.

WACHTER S., 2003, « La forme et le flux, figures urbaines et architecturales de la mobilité », *Note du CPVS n° 18*, MELTEL/DRAST, Mars.

WIEL M., 2002, *Ville et automobile*, Paris, Descartes.

WIEL M., 1999, *La transition urbaine*, Mardaga.

## Table des matières

<b>Chapitre 0</b>	
<b>Préambule</b> .....	1
Explorer et qualifier l'inscription locale des mobilités .....	2
Un retournement de point de vue sur les rapports localités-mobilités .....	3
<b>Chapitre 1</b>	
<b>Objectifs et démarche</b> .....	5
Etapas et outils de la recherche .....	6
Le secteur d'étude : en passant par la RN 7 .....	6
Cadre de l'analyse spatiale : la riveraineté entre mobilité et localité .....	6
Typologie de la halte automobile .....	7
Cadre de l'enquête sociologique : pratiques de passage et usages riverains .....	9
<b>Chapitre 2</b>	
<b>Analyse urbaine : La riveraineté entre mobilité et localité</b>	
Territoire de la voie et halte automobile .....	13
Contexte .....	14
Brève histoire d'une voie « passante » .....	14
Centralités, polarités .....	14
Etat des lieux de la RN 7 .....	19
Fonction et vocation actuelles .....	19

Constat et enjeux .....	19
Les territoires de la voie .....	22
Les lieux de la halte automobile et du déplacement piétonnier .....	25
Usages prescrits et pratiques observées.....	26
Les places en bordure de voirie : d'un usage public polyvalent prescrit à un usage dédié toléré.....	27
L'aire de stationnement de centre commercial : d'un type associé-ségrégué d'usage dédié à un type associé-intégré d'usage polyvalent.....	28
Groupement longitudinal de plusieurs types associé-ségrégué d'usage dédié et de statut privé : vers une aire de stationnement collective polyvalente.....	29
Les aires des stationnement privées : une pratique collective de fait .....	31
La voie primaire de ville nouvelle : vers une évolution obligée de l'aménagement de ses rives ..	31
La riveraineté à la rencontre des piétons et des automobilistes .....	32
Le parcellaire s'adapte aux exigences de stationnement.....	32
Synthèse et évolutions attendues .....	33
Le stationnement contribue en premier lieu à la recomposition du parcellaire.....	35
Une image de la voie façonnée par l'implantation des aires de stationnement au sein des parcelles privées ....	36
Les premières victimes de cette confusion dans les statuts et les usages du stationnement sont les piétons .....	37
Une mutation problématique .....	37

### Chapitre 3

#### Enquête sociologique : En passant par la RN 7

Restaurations rapides et brasseries, pratiques de passage et de riveraineté .....	39
Les sites enquêtés .....	40
1. Cafétéria Carrefour à Athis-Mons .....	41
2. McDonald's d'Athis-Mons .....	45
3. Brasserie Le Cantal à Savigny sur Orge .....	51
4. McDonald's de Corbeil-Essonnes .....	55
Diversité des temporalités et des usages .....	60
Diversité des temporalités.....	60
Diversité des publics .....	61
Diversité des pratiques .....	64

Entre mobilité et voisinage .....	66
Question de mobilité .....	66
Pratiques de proximité, de voisinage .....	69

## Chapitre 4

### La riveraineté

#### à la rencontre des mobilités automobile et piétonnière ..... 74

Un retournement de point de vue sur les rapports localité-mobilité... 75

Des pratiques alternatives à l'automobile à ne pas négliger ..... 76

Une proximité motorisée ..... 76

Réinterroger les objectifs d'aménagement des voies passantes..... 77

    Une approche d'aménagement des voies qui articule  
    commodité de déplacement et qualité de riveraineté..... 78

        La riveraineté, une qualité propre à la voie ..... 78

    Des stratégies d'évolution des voies vers la riveraineté ..... 79

        De la « riverainisation » de la voie  
        à l' « attrition » de la voiture par la ville ..... 80

        Articuler intensité des mobilités et opportunités  
        d'implantation de fonctions urbaines ..... 81

    Les modalités pratiques ..... 81

        Instaurer une « congruence positive »  
        entre les pratiques automobile et piétonnière ..... 81

        Mutualiser l'offre de stationnement  
        et lui restituer une vocation collective..... 82

        Aborder le lieu de la halte automobile  
        en tant qu'espace collectif à vocation publique ..... 83

        Intégrer le stationnement dans l'approche foncière  
        et réglementaire de la mutation des rives des voies ..... 83

        Les évolutions typologiques de la halte ..... 84

Des configurations spatiales et des pratiques de proximité  
dont l'exploration est à compléter ..... 85

    Un impact des configurations spatiales  
    sur les pratiques de proximité difficile à appréhender ..... 85

    Des potentialités d'évolution contrastées  
    suivant les situations observées ..... 86

#### Annexe ..... 88

Plan de repérage des 2 sections ..... 89

Analyse du territoire dans son ensemble ..... 90

FICHE N° 1 .....	91
Section 1 : Plan de repérage des types analysés et des situations étudiées.....	94
Section 2 : analyse macro.....	95
FICHE N° 2 .....	96
Section 2 : Plan de repérage des types analysés et des situations étudiées.....	99
FICHE N° 3 .....	100
FICHE N° 4 .....	103
FICHE N° 5 .....	106
FICHE N° 6 .....	109
FICHE N° 7 .....	112
FICHE N° 8 .....	115
FICHE N° 9 .....	118
FICHE N° 10 .....	121
FICHE N° 11 .....	124
FICHE N° 12 .....	127
FICHE N° 13 .....	130
FICHE N° 14 .....	133
<b>Bibliographie .....</b>	<b>136</b>