

Sandra THOMANN

avec la collaboration de
Olivier DOMENACH Michel QUERCY
Cabinet JONCTION – Aix-en-Provence
Michel CHIAPPERO – IAR, Aix-Marseille III
Directeur CIRTA/IAR : Daniel PINSON

**REPORT MODAL EN PERIURBAIN
ET REPRESENTATIONS
DE L'INSTALLATION RESIDENTIELLE**

Simiane, une gare dans l'agglomération marseillaise.

**Ministère des Transports
DRAST – PREDIT 1996 – 2000
LC n°00MT52 – mars 2002**

Sommaire

Introduction : problématique, hypothèses, méthodes	p 3
Partie 1 - Installations résidentielles périurbaines	p 8
Chapitre 1 - Du périurbain au terrain de recherche	p9
<ul style="list-style-type: none">• <i>Le flou des définitions</i>• <i>Les mobilités résidentielles périurbaines</i>• <i>Les mobilités “ automobiles ”</i>• <i>Présentation du terrain</i>	
Chapitre 2 - Entre choix et contraintes, les valeurs de l’installation résidentielle	p 25
<ul style="list-style-type: none">• <i>La propriété, la famille, la maison</i>• <i>Les contraintes/ou influences dans le choix de localisation</i>• <i>La recherche d’un cadre de vie</i>• <i>Le vécu de ces installations résidentielles</i>	
Partie 2 – Les différents modes de transports : représentations des habitants et pratiques du report modal.	
p30	
Chapitre 1- Les différents modes de transports : représentations des habitants	p31
<ul style="list-style-type: none">• <i>La voiture : infléchissements pratiques et symboliques</i>• <i>Les transports collectifs</i>• <i>Attitudes par rapport au mode utilisé</i>	
Chapitre 2- Report modal en périurbain	p 44
<ul style="list-style-type: none">• <i>Un choix réalisé dès l’installation résidentielle</i>• <i>Le report modal en pratiques</i>	
Conclusion	p 58
Bibliographie	p 63
Annexes	p 67

Introduction

- *Problématique - Hypothèses*

Cette recherche s'intéresse aux liens entre les représentations de l'installation résidentielle périurbaine et les déplacements afin de dégager les motivations des habitants effectuant un report modal.

Les espaces périurbains, qui se sont amplifiés dès les années 70, sont constitutifs d'une mobilité facilitée par l'usage de la voiture. Pour cette époque, il s'agissait alors pour l'habitant, de choisir un cadre résidentiel indépendamment des moyens de transport collectifs, dans une rupture illusoire avec la ville centre. L'opposition ville / campagne alimentait alors avec une extrême vigueur les représentations des habitants, reniant dans leurs pratiques la ville qui les employait, "*rare sont les ménages que la ville continue à attirer par son apport culturel*"¹ et adhérant aux dimensions symboliques du phénomène "*accession à la propriété, liberté individuelle, sécurité contre différentes formes d'agression, et le sentiment d'enracinement*".

La démocratisation de la voiture combinée aux facilités d'accession à la propriété ont ainsi permis un étalement urbain qui pose aujourd'hui problème en termes de longueur et d'entretiens de réseaux en tout genre, d'altérations des qualités paysagères associées à la consommation d'espaces, de contraintes d'installations liées aux prix du foncier, de modification des rapports sociaux et de droit d'accès au transport mis en exergue par la LOTI et aujourd'hui la loi SRU.

Au niveau de sa fonction résidentielle, la périurbanisation est présentée comme étant le résultat d'un certain type de population : des jeunes couples avec enfants. Cependant le périurbain n'est pas homogène², dans sa structuration spatiale : des installations résidentielles situées à proximité des axes routiers, à celles irriguées par les petites routes et les chemins privés et sociale, des lotissements de plus ou moins grande qualité aux villas luxueuses nichées dans les campagnes, traduisant des phénomènes de ségrégation sociale et des rapports à la mobilité différents.

Pour évoquer le phénomène résidentiel, souvent traduit en termes de logement, ce qui paraît restrictif et limité aux politiques de construction, nous utiliserons les concepts d'installation ou d'habitation qui ont l'avantage d'ouvrir le logement sur les pratiques domestiques et les rapports sociaux, révélant l'articulation à des territoires qui font sens avec le choix résidentiel par les charges affectives et symboliques.

Le point commun de toutes les installations résidentielles périurbaines contemporaines est d'avoir été conçues et de fonctionner à partir de l'usage de l'automobile. Dès lors la question du report modal qui est notre sujet, devait pour être abordée, prendre appui sur un lieu où pouvait effectivement se réaliser ce report modal. Dans l'aire métropolitaine marseillaise, de forme polycentrique, maillée par un important réseau routier, la gare

¹ BULLDOC (1978), *Habitat individuel et urbanisation diffuse*. Ministère de l'environnement et du cadre de vie CDU N° 58.

de Simiane³ semblait satisfaire cette exigence, en regard notamment du nombre de véhicules régulièrement stationnés (50 environ).

C'est donc à partir de ce lieu offrant un potentiel que nous avons voulu d'une part observer les pratiques de report modal – de la voiture vers un transport collectif – en rendant compte des catégories de personnes concernées, des questions de distance et de déplacements par rapport au lieu de rabattement et des organisations mises en place au sein des familles.

Le report modal peut être défini comme la possibilité de changer de mode de transport d'une manière intermodale ou multimodale. Si l'intermodalité est la pratique de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, la multimodalité a un champ opératoire beaucoup plus large, " combinée " ou " alternée " ⁴, elle se définit comme l'usage alterné ou conjoint de la voiture avec d'autres modes de transports, bien souvent sous entendus comme collectifs, mais qui n'excluent pas les autres modes tels la marche ou le vélo. C'est l'alternance de l'usage de la voiture qui distingue la multimodalité de l'intermodalité, et c'est dans ce sens que nous comprenons le report modal, comme la possibilité donnée à l'habitant d'utiliser tel ou tel mode de transport de manière " combinée " ou " alternée ".

Si cette possibilité de report modal est certes plus aisée et plus fréquemment pratiquée en ville centre et périphérie, le périurbain offrant peu d'alternatives à la voiture, nous avons fait l'hypothèse d'une demande latente en matière de transport collectif qui était en partie due à l'histoire du peuplement périurbain et aux contraintes rencontrées dans certaines pratiques de déplacements.

Ce substrat matériel et social contribue à modifier la représentation de l'installation résidentielle en périurbain car " *La vie sociale, sous toutes ses formes, morale, religieuse, juridique ...est fonction de son substrat matériel, qu'elle varie avec son substrat, c'est-à-dire la masse, la densité, la forme et la composition des groupements humains* ⁵ "

En effet, l'installation résidentielle périurbaine est souvent présentée comme le choix vers une forme d'habitat, à soi, dans un cadre de vie agréable, à la campagne, loin des nuisances de la ville. C'est sans tenir compte du temps long sur lequel s'est constitué le mouvement de périurbanisation, qui fait que les désirs d'hier ne sont plus tout à fait les mêmes que ceux d'aujourd'hui. Déjà, Mayoux⁶ repérait deux catégories de population ayant des exigences particulières, - celle qui voulait conserver un lien avec la ville mais qui souhaitait avant tout un habitat individuel, et celle qui voulait être libre de son installation loin de la ville et dont le désir était de vivre à la campagne sans y apporter de changements.

² Dézert, B., Metton, A., Steinberg, J. (1991), *La périurbanisation en France*. Paris : Editions Sedes.

³ 5 272 habitants en 1999.

⁴ Massot M-H., (1996), " La multimodalité automobiles et transports collectifs : complémentarités des pratiques modales dans les grandes agglomérations " in *Recherche Transports Sécurité* N°50.

⁵ Mauss, M. (1905), " Essais sur les variations saisonnières des sociétés eskimos ; Étude de morphologie sociale ", in Mauss, M. (1950), *Sociologie et anthropologie*, Paris : PUF.

⁶ Mayoux J., (présidé par), (1979), *Demain, l'espace, l'habitat individuel péri-urbain*. Paris : La Documentation Française.

Une recherche récente⁷ menée sur plusieurs de communes de l'AMM témoigne de ces différences. Le développement périurbain est induit par le dépeuplement de Marseille, essentiellement entre 1975 et 1982. Marseille qui constitue un pôle attractif, avec la venue de personnes extérieures à la région, a du mal à fixer sa population sur cette période. De 1982 à 1990, la perte des habitants est moins forte et à partir de 1990, des disparités apparaissent au sein de la ville, laissant apparaître des arrondissements plus attractifs que d'autres.

Si les premiers installés ont fondé leur installation sur la base d'un rejet de la ville et ont assumé leur éloignement, leur avenir semble aujourd'hui incertain, du fait de leur vieillissement, de leur perte progressive d'autonomie en termes de mobilité. Les premiers habitants des espaces périurbains étaient en quelque sorte les pionniers de cette manière d'habiter. Ils sont les premiers à avoir connu les difficultés à vivre dans ces espaces, difficultés qui se traduisent bien souvent par des problèmes de déplacement suivant l'avancée dans le cycle de vie, ou par la remise en cause d'un espace trop grand à entretenir.

Les autres, les plus récemment installés, ont d'avantage fondé leur choix d'installation, certes sur une qualité de vie dans un cadre agréable, mais annexée de stratégies de proximité aux équipements urbains ; l'éloignement de la ville est d'avantage ici lié à la forte pression foncière. Les besoins de mobilité sont d'avantage pris en compte. De ce fait, les plus récemment installés sont d'autant plus exigeants en matière d'équipements, et leur installation en périurbain est davantage un non-choix ; c'est le marché de l'immobilier, combiné avec un désir d'habitat particulier qui les oblige à s'éloigner de la ville centre. Ils anticipent leur évolution dans le cycle de vie, ils ont assimilé une certaine expérience des autres ou sont plus lucides dans leur choix. On assiste donc à une évolution de la représentation⁸ de la vie en dehors de la ville et c'est cette transformation que nous souhaitons éclairer, car nous supposons que la problématique des déplacements, est au cœur de cette transformation, dans le passage de la mise en retrait à l'accessibilité.

Dans ces perspectives, nous avons supposé que les comportements de report modal observés à la gare étaient le fait de personnes motivées par "d'autres conceptions des déplacements". Supposition, somme toute naïve, miroir de notre champ disciplinaire, car la réalité apparaît moins vertueuse mais plus nuancée. Les usagers ont des conceptions beaucoup plus pragmatiques de l'usage qu'ils font des modes de transport. Cependant si le train représente une alternative qu'il faut relier à des variables tels le choix de localisation, le lieux de travail, le partage des voitures (entre parents et enfants), il n'en demeure pas moins que l'ensemble de ces données influence la perception de l'installation résidentielle et que notre hypothèse de départ reste valable, à savoir une évolution de la représentation résidentielle en regard de contraintes externes de plus en plus partagées.

Le choix d'un mode de transport apparaît largement induit, par les potentialités et les qualités des offres de transport mais aussi par des contraintes liées au fonctionnement urbain (problème de stationnement automobile, embouteillages..) qui placent l'installation résidentielle non plus comme une unité qui se veut autonome, car la maison du périurbain véhicule l'illusion très forte d'une mise en retrait "des autres", mais comme une unité en complète dépendance de la vie des villes centre. Ces contraintes ont une influence sur la pratique des modes de déplacement, en génèrent des représentations là aussi, et leur mise en évidence devrait

⁷ Pinson D., Thomann S. (2000), *Territoires de la maison en pri-urbain et métropolisation*, PUCA.

⁸ Moliner P., (2001), *La dynamique des représentations sociales*. Grenoble : PUG.

permettre d'apporter un éclairage sur la perception positive ou négative des différents modes de transports dans un espace périurbain et le degré de perméabilité des transports collectifs.

Nous souhaitons aussi prendre la mesure d'un périurbain dont on dit qu'il traduit l'avènement de la société individualiste ou du moins d'une société atomisée et de ce fait induirait des comportements fortement individualisés qui sont des freins aux formes de mobilité autres que l'automobile et qui se traduisent en termes de déplacement par des pratiques de pérégrinations qui sont l'optimisation d'un déplacement nécessaire ; périurbain pour lequel le report modal peut alors être perçu comme catalyseur des tensions affectant la représentation du modèle d'une installation résidentielle éloignée de la ville - du retrait choisi- en mettant en évidence les difficultés rencontrées par les habitants.

• *Méthodologie*

Pour mener une analyse en termes de représentations nous avons choisi de mener des entretiens semi-directifs au domicile de vingt-six personnes en opposant les discours de celles qui utilisent exclusivement la voiture à celles qui ont des pratiques multimodales, que celles-ci soient alternées ou combinées, dans le temps présent ou le temps passé.

Ces entretiens ont été enregistrés, retranscrits pour une analyse de contenu⁹. Ils ont été menés en prenant garde à la diversité des catégories sociales et des âges. Au préalable, une enquête exploratoire et prospective - type questionnaire¹⁰ - avait été menée auprès soixante-trois¹¹ personnes qui prennent le train à la gare de Simiane, afin de cerner les catégories de personnes concernées, les qualités de leur installation résidentielle, leur origine résidentielle, les destinations et les motifs, les avantages et inconvénients perçus de ce mode de transport.

La passation des entretiens réalisée au domicile des personnes offre plusieurs avantages, d'une part, elle permet une observation directe du lieu de résidence, la maison, d'autre part les personnes ayant accepté notre " intrusion " sont beaucoup plus disponibles et détendues pour se livrer : " *l'enquêté... construit une image de lui-même qui intègre les représentations que les autres se font de lui. Il se produit ainsi en acteur social et..., propose du même coup une image de la société dans laquelle il vit*¹²". Ces entretiens ont été en suite soumis à une analyse classique de contenu.

Ces entretiens semi-directifs devront permettre de mieux comprendre les motivations de l'installation résidentielle avec le choix de localisation et le mode de vie recherché, les trajectoires résidentielles antérieures et les déplacements effectués en voiture et/ou en transport collectif avec les organisations mises en place au niveau de la famille, dans le partage des véhicules, les accompagnements...

⁹ Kaufmann, J.-C. (1998), *L'entretien compréhensif*. Paris : Nathan.

¹⁰ Guide d'entretien et questionnaire en annexes

¹¹ Enquête menée entre 6 et 9 heures. Une centaine de personnes prennent le train.

¹² Augé, M. (1992), *Non-lieux*. Paris : Le Seuil

Ils aideront aussi à mieux connaître les pratiques et les éléments qui ont motivé ou non le report modal, ainsi que les représentations associées aux modes de transport, entre usagers multimodaux et exclusifs de la voiture. Nous avons aussi veillé à interroger de jeunes personnes qui sont, et ce particulièrement en périurbain très dépendantes dans leur mobilité, des adultes et des transports collectifs, et qui sont aussi sans doute les premières à avoir des pratiques multimodales.

Partie 1

Les installations résidentielles périurbaines

Chapitre 1

De la périurbanisationau terrain de recherche

Nous allons nous attacher dans ce chapitre décrire le contexte socio-démographique, en présentant au préalable le concept plurivoque de périurbanisation et ses implications pour la zone étudiée.

- *Le flou des définitions*

La périurbanisation reste un concept imprécis qui se traduit bien souvent par d'autres termes telle la rurbanisation, l'exurbanisation, les franges urbaines... . Pour Dézert¹³, la périurbanisation se comprend comme *“ des espaces subissant l'influence et la croissance de la ville centre, tout en conservant des activités rurales et agricoles sur la majorité du territoire ”*. Le mitage des zones agricoles par l'urbanisation a depuis 30 ans gagné du terrain et cette définition fonctionnelle ne peut plus suffire.

La rurbanisation quant à elle donne une définition d'avantage sociologique. Elle qualifie, selon les mêmes auteurs *“ des secteurs de campagnes transformés, en douceur mais aussi en profondeur, par l'intrusion des modes de vie urbains ”*. Bauer et Roux¹⁴ introduisent dans cette définition le critère de la densité urbaine et selon eux *“ Est rurbaîne une zone proche de centres urbains et subissant l'apport résidentiel d'une population nouvelle, d'origine principalement citadine. La zone rurbaîne est cependant caractérisée par la subsistance d'un espace non urbanisé dominant, à la différence des banlieues contiguës à la ville mère ”*.

L'INSEE classe la zone d'étude proposée - la commune de Simiane- dans l'aire urbaine marseillaise¹⁵, pour situer aux confins de cette aire les communes périurbaines à tendances urbaines et rurales. Le critère de densité, le nombre d'habitants ramené au km², qui a longtemps caractérisé la ville ne pouvant plus suffire, pour aborder le phénomène urbain, d'autres mesures ont été utilisées, de la notion de continuité du bâti qui a permis de dessiner des ZPIU à celles de la prise en compte du lieu d'emploi et des navettes pendulaires qui aident à comprendre le fonctionnement des aires urbaines identifiées par l'INSEE en 1997.

Ainsi, selon l'INSEE, est périurbaine une commune dont 40 % des résidents ont un emploi à l'extérieur de la commune de résidence. L'aire urbaine marseillaise est polycentrique, constituée d'un semis de villes et villages. Cependant cela n'empêche pas que les communes de l'aire urbaine possèdent des espaces périurbains, au sens urbanistique, qui sont le reflet des Plans d'Occupation des Sols, par la présence des zones NB, NC...

Par périurbain, nous entendons donc un processus d'urbanisation produit par des citoyens, pour lesquels la dimension *“ campagne-nature ”* occupe toujours une position privilégiée. Il s'agit d'espaces marqués non plus tellement par la présence de terrains agricoles, mais plutôt par un environnement naturel, formant un paysage de

¹³ Dézert, B., Metton, A., Steinberg, J. (1991), *La périurbanisation en France*. Paris : Editions Sedes.

¹⁴ Bauer, G., Roux J.-M. (1976), *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Paris : Le Seuil.

¹⁵ Carte en annexes.

collines boisées hautement valorisé, dans lequel la maison individuelle et ses abords immédiats constituent un cadre de référence lui aussi très prisé, qu'elle prenne la forme du lotissement ou de l'habitat diffus.

Projet résidentiel et mobilité se retrouvent liés participant au processus d'individuation et deviennent une des conditions de l'intégration ainsi que l'indique Jean Rémy et Liliane Voyé *“ caractérisée comme processus d'intégration de la mobilité dans la vie quotidienne, l'urbanisation va donner toute sa logique à l'individuation, en diminuant le poids des enracinements territoriaux et celui du contrôle écologique dans la dynamique globale. Elle va permettre de faire, du projet individuel, un élément clé de revendication dans la vie quotidienne.”*¹⁶

- *Les mobilités résidentielles périurbaines*

Dans l'aire métropolitaine marseillaise, le processus de périurbanisation est fort ancien. Les Marseillais, dès l'avant-guerre aimaient aller le week-end à la campagne et les premiers cabanons¹⁷ ont commencé à se construire dans la zone qui nous intéresse : Cabriès, Mimet, Plan Violési, Fuveau... À l'époque, un tramway reliait Marseille à Aix, et les environs de Simiane étaient des lieux de promenades et de villégiature. C'est donc tout naturellement, que cette zone s'est peu à peu urbanisée. Dans un premier temps, dès les années 60, ce fut Cabriès qui démarra son essor urbain, rejointe par Bouc-Bel-Air dès les années 70. Ces villages correspondent à la première vague de périurbanisation, avec la construction de grands lotissements. Depuis, l'urbanisation n'a fait que s'accroître avec des différences de peuplements.

Dans la région PACA, l'INSEE¹⁸ enregistre un fort mouvement de migrations résidentielles au cours de la période 1982-1990 avec une forte proportion de migration dite de “ courte distance ” (résidence antérieure dans une autre commune de la ZPIU). Les 3/4 des personnes qui ont migré sur cette courte distance ont moins de 40 ans. Il s'agit dans la majorité de jeunes adultes actifs avec enfants et toujours selon l'INSEE *“ pour 1/3 des personnes exerçant une activité, la migration apparaît clairement liée au logement, puisqu'elles travaillent dans leur ancienne commune de résidence. Plus de la moitié de ceux qui résidaient à Marseille y exercent encore leur activité ”*.

Cependant cet étalement urbain est loin d'être homogène dans son peuplement et de forts mouvements de ségrégations socio-spatiales sont à l'œuvre. Le choix du lieu de résidence dépendant d'un certain nombre de critères tels la proximité du lieu de travail, les qualités de l'environnement, les niveaux de revenus et de diplômes, il apparaît que les communes ne sont pas attractives pour les mêmes types de migrants.

L'INSEE classe Simiane, avec d'autres communes en tant que *“ pôle attractif pour les Marseillais ”*, ressemblant aux communes attractives pour les moins diplômés et ayant enregistré la venue de Marseillais. Tandis que Bouc-Bel-Air et Cabriès en périphérie d'Aix se caractérisent comme des communes attractives pour les cadres supérieurs avec une qualité moyenne des logements élevés.

¹⁶ Rémy J. Voyé L. op .cit.

¹⁷ En Provence, petite maison de campagne utilisée en vacances et le week-end .

¹⁸ Pillet C. (1995), *Migrations et périurbanisation dans l'aire Marseille -Aix en Provence ”* in, INSEE PACA, Sud Information Economique, n°101

Limitrophes à Simiane, les communes de Septèmes, Gardanne sont quant à elles, des pôles attractifs pour les ouvriers et plus à l'Est, les communes de la vallée de l'Huveaune sont plus attractives pour les moins diplômés et ont enregistré entre 1982 et 1990 un très fort accroissement démographique dû au solde migratoire. Il s'agit pour plus de la moitié de Marseillais ayant gardé leur emploi à Marseille et “ *ce qui les caractérise principalement est leur niveau de formation. Ils sont plus de 60 % à ne pas avoir de diplômes supérieurs au BEPC et moins de 7 % à posséder un diplôme d'enseignement supérieur* ” Toujours selon l'INSEE “ *ces pôles sont le reflet de l'attrait de certaines classes moyennes pour un habitat pavillonnaire dont le coût est plus faible qu'en ville. Les nouveaux résidents logent pour plus de 80 % d'entre eux en maison individuelle* ”.

La croissance démographique et l'urbanisation vers l'Est du département sur des communes limitrophes au Var a perduré au cours des années 90-99, alors que le Pays d'Aix enregistre un net “ *reflux de la vague périurbaine* ”¹⁹ au profit de la ville centre d'Aix-en-Provence, même si le taux annuel de croissance reste au-delà des taux départementaux et régionaux. Cette urbanisation vers l'Est coïncide avec des prix de foncier moins élevés qu'entre Aix et Marseille et un investissement par des catégories sociales modestes.

- *Les mobilités “ automobiles ”*

Les transformations morphologiques des villes sont constitutives pour une grande partie des évolutions des modes de transport. Ainsi, les premiers moyens de locomotions ont permis aux classes sociales les plus aisées de quitter les centres villes au profit des campagnes, suivant un idéal inscrit dans l'histoire des villes Les banlieues sont consécutives du début de l'industrialisation du XIXe siècle, avec le chemin de fer et se sont développées de 1870 à 1970. Sur un siècle, les banlieues se sont donc développées autour des villes, “de proche en proche, par bourgeonnements ” le long des axes structurants constitués des voies ferrées, laissant peu d'espaces vides ; l'urbain se fabriquait alors sur des rapports de contiguïté et de plus ou moins grandes densités

Les zones périurbaines, quant à elles, résultent largement de l'usage de l'automobile. Elles se sont fortement développées à partir des années 70 et leur formation a complètement modifié les morphologies urbaines et leurs fonctionnements. Dupuy souligne que “*L'automobile étend l'espace urbain, elle le décompose et le recompose en formes inédites. Ces formes sont en rapport étroites avec l'équipement et l'usage de l'automobile*”. Les investissements routiers ont largement accompagné le mouvement de périurbanisation, en désenclavant les villes par des réseaux de voies express et d'autoroutes²⁰ et en faisant prévaloir la notion de distance-temps, c'est-à-dire la vitesse qui maintient les temps de déplacements de la vie quotidienne dans des budgets temps constants²¹. Celle-ci, valeur de la modernité, a contribué à la généralisation de cet étalement urbain, convoquant les rapports de connexité par le maillage routier, et engendrant des morphologies fragmentées.

Ces zones correspondent alors au développement d'une fabrication de l'urbain selon des “ *métriques automobiles* ”²², laissant peu de place à la diversité des échanges sociaux et aux intérêts collectifs. L'automobile

¹⁹ INSEE (1999), RGP, Premiers regards.

²⁰ Dézert, B., Metton, A., Steinberg, J. (1991), op.cit.

²¹ loi de Zahavi

²² LEVY J., (2000), *Les formes de la ville*. CERTU

a contribué à cet étalement urbain modifiant ainsi les rapports à l'espace. La proximité géographique, autrefois sédiment des relations sociales, s'enrichit d'une proximité temporelle instrumentalisée.

De fait, les habitants du périurbain ont des espaces de vie²³, des territoires très étendus aux contours flous, variables selon chaque individu²⁴. Les contraintes de distance se ramènent alors à celles temporelles qui fixent les limites de leurs pérégrinations²⁵ dans le sens où les personnes maximisent leur déplacement en multipliant les activités et les accompagnements.

La liberté de mouvement a provoqué un processus d'urbanisation spontanée qui s'est développé dans les villages périphériques aux villes mais aussi dans la campagne. Le mitage de la campagne représente un point essentiel du phénomène de périurbanisation, conséquence de la possibilité de se déplacer de façon autonome en automobile et de l'ouverture des POS. Dans cette logique, la multi-motorisation des ménages périurbains, apparaît pour beaucoup d'habitants comme la panacée, car elle correspond à la tendance générale de l'individualisation des biens d'équipements dans l'univers domestique.

Dans l'aire métropolitaine marseillaise, le mode de vie des habitants peut être qualifié de "type californien"²⁶, car "caractérisé par son inscription dans un espace étendu et discontinu qui est largement défini par les accessibilités physiques... et un fort investissement de la sphère privée... Cet idéal type peut être qualifié de dominant, il est la conséquence d'une pression idéologique intériorisée qui pousse à la propriété et à la consommation".

Le caractère "ultra urbain" des comportements se traduit par une multi-motorisation des ménages qui facilite l'accès aux divers équipements commerciaux et culturels à l'échelle métropolitaine souvent au détriment du lieu de résidence, pratiqué pour son folklore et ou la recherche nostalgique d'une vie villageoise "à la Pagnol".

L'enquête déplacements des ménages²⁷ révèle que si le nombre de déplacements par personnes en moyenne reste constant, la localisation résidentielle est un des facteurs de différenciations. Ainsi, en moyenne, le nombre de déplacements en centre ville est supérieur à celui des zones périphériques, qui est lui-même supérieur aux zones périurbaines. Ces dernières ne sont donc pas en moyenne des zones où l'on se déplace le plus, ce que l'on aurait pu penser au départ. Bien sûr, il s'agit de moyennes et les caractéristiques des personnes sont les autres facteurs influençant la mobilité avec notamment celle du budget temps, élément le plus discriminant. Cette question des budgets temps est à relier aux temps de travail, ainsi le passage aux 35 heures aurait une influence sur les trafics automobiles et les phénomènes de congestion qui s'étalent d'avantage sur le vendredi après midi. Cette relation entre le temps de travail et l'étalement urbain était déjà soulignée dans le rapport BULLDOC en 1978 "que la réduction du temps de travail soit reportée au niveau de la journée et le phénomène périurbain

²³ Courgeau, D. (1979), *Méthodes et mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*, INED.

²⁴ Pinson D., Thomann S., op.cit.

²⁵ Wiel, M. (1998) "Comment gérer la transition urbaine?" in Recherche Transports Sécurité, n° 58.

²⁶ Mobilité et vie quotidienne : synthèse et question de recherche 2001 Plus N°48. DRAST /MELT.

²⁷ Exposé de M. Valgalier CETE.

s'amplifiera. Qu'elle se traduise par la réduction du nombre de jours ouvrés et ce devrait être plutôt un facteur d'accentuation de la propension à acquérir des résidences secondaires”.

- *Le terrain*

Notre terrain d'analyse a comme point de départ la gare de Simiane, située sur la ligne ferroviaire Aix Marseille. Nous présentons ici les principales caractéristiques des communes concernées par cette gare. Il s'agit de la commune d'implantation, Simiane et celle de Bouc-Bel-Air limitrophe. La gare est cependant un pôle d'attraction potentiel pour des communes telles que Mimet et Cadolive, de moindre importance et dont l'urbanisation n'est que toute récente (milieu des années 90).

Le terrain choisi est caractérisé par ses dynamiques de peuplement et par des situations sociales contrastées. Les communes de Simiane-Bouc Bel Air font partie de l'aire urbaine marseillaise caractérisée par des espaces urbains multipolaires et sont rattachées administrativement à la communauté d'agglomérations du Pays d'Aix depuis janvier 2001.

POPULATION	SIMIANE	BOUC BEL AIR
RP INSEE 1999	5 272	12 297

Ces communes, à des époques différentes, ont répondu aux demandes d'installations résidentielles. Bouc-Bel-Air la première à partir des années 70 et de manière massive ; Simiane, inséré dans un contexte local particulier (bassin minier), plus tardivement, répondant en cela à la forte pression foncière entre Aix et Marseille.

Le caractère périurbain de ces communes réside dans l'histoire de leur peuplement, le type d'habitat qui s'y concrétise et la mobilité des personnes installées, qui travaillent rarement sur place. Elles sont le reflet d'une certaine forme d'habiter, dont les résultats bien connus interrogent l'étalement urbain et ses besoins d'équipements.

Au dernier recensement, l'INSEE relève sur le Pays d'Aix “un rééquilibrage de la croissance démographique entre ville centre et couronne périurbaine”. En effet, si la croissance démographique est plus élevée que celle du département, elle enregistre néanmoins un essoufflement, essentiellement dû à la diminution de l'excédent migratoire entre 1990 et 1999 principalement dans les zones périurbaines au profit de la ville centre d'Aix-en-Provence.

Bouc-Bel-Air :

À 5 km au Sud d'Aix, et 20 km de Marseille, Bouc-Bel-Air est une commune qui a participé à la première vague de périurbanisation, avec la construction de nombreux lotissements au pied de son piton rocheux sur lequel est juché son centre ancien, selon une morphologie typique de la région provençale. Le piton est par ailleurs un repère identifiant fort de la commune, actuellement revalorisé par des aménagements. Le village est virtuellement accessible par l'autoroute. Dans une étude, l'AUPA²⁸ classe la commune comme faisant partie de la couronne Sud, ayant une fonction essentiellement résidentielle, avec une population ayant des revenus importants et un faible taux de chômage

²⁸ Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix (1988) , Programme local de l'Habitat du Pays d'Aix, Aix-en-Provence

Le fort accroissement démographique enregistré par Bouc-Bel-Air à partir des années 75 tend à s'essouffler sur la période 90/99. La taille des ménages en diminution constante et les ménages composés de deux personnes en augmentation corroborent la pyramide des âges qui indique une tendance au vieillissement de la population.

Le logement est de type habitat périurbain avec 96 % de résidences principales en 1999, dont 74 % datent d'après 1968. Elles sont pour 87 % de type individuel avec 78 % de propriétaires en 1999. Cette couronne est stratégiquement bien placée au niveau des grands équipements qui se sont dessinés (Gare TGV, Europole, zones d'activités de la périphérie aixoise). Les navettes domicile-travail enregistrent un fort taux d'actifs migrants. Bouc-Bel-Air fait partie de la zone d'emploi de Marseille. À partir des premiers résultats du recensement de l'INSEE de 1999 on peut supposer que les sorties vers Marseille et Aix ont tendance à s'équilibrer.

	Dans la commune de résidence	Dans une autre commune de la zone d'emploi de Marseille	Dans les Bouches-du-Rhône hors zone d'emploi de Marseille	Hors département
Nombre d'actifs travaillant	911	1881	1992	158
% d'actifs travaillant	18,4%	38,4%	40,3%	3,2%

L'immobilier à Bouc-Bel-Air connaît une très forte pression foncière, du fait de la rareté des terrains à bâtir et de l'emplacement stratégique de la commune, entre Aix et Marseille. Dans la partie Sud de la commune, proche de la gare de Simiane un grand lotissement " le domaine de la Salle " s'est construit dans les années 70, au départ peu prisé il connaît aujourd'hui une forte cote immobilière.

Simiane :

Simiane est situé à 10km au Nord de Marseille et à 17 km d'Aix. Il s'agit d'une petite commune, que l'AUPA a classé dans le Bassin minier (fiche en annexe), car elle a subi l'influence du développement industriel de Gardanne, qui est aujourd'hui en déclin. Ce bassin est marqué par une forte densité de population, dû à des soldes naturels migratoires et naturels importants. Stratégiquement bien placé, il est en train de connaître une mutation vers une fonction résidentielle bien que les relations intercommunales dues à une première vocation industrielle soient présentes.

A Simiane, 93 % du parc du logement est constitué de résidences principales. La poussée périurbaine a commencé plus tardivement qu'à Bouc-Bel-Air, entre 1982 et 1990 et reste assez soutenue entre 1990 et 1999. Si ces résidences principales sont pour 85 % de type habitat individuel avec 73 % de propriétaires, le parc locatif est plus important que celui de Bouc-Bel-Air (14 % contre 8 %). Simiane est situé dans la zone d'emploi d'Aix-en-Provence.

	Dans la commune de résidence	Dans une autre commune de la zone d'emploi d'Aix	Dans les Bouches-du-Rhône hors zone d'emploi d'Aix	Hors département
Nombre d'actifs travaillant	319	496	1250	48
% d'actifs travaillant	15,1%	23,5%	59,2%	2,3%

Les possibilités de transports collectifs à Simiane et Bouc-Bel-Air

La gare de Simiane se situe sur la ligne de chemin de fer qui relie Marseille à Aix-en-Provence (direction Briançon), en passant par Gardanne. Le bâtiment de la gare est ouvert au public de manière ponctuelle le matin de 7 h à midi et l'après midi de 14h à 16h. Il s'agit en fait d'une halte de train. La gare, en zone NA, se situe en tissu urbain (Zone U). Elle est directement accessible par la départementale 6 - Les Pennes-Mirabeau à Trets- (En passant par Gardanne).

Le parking de la gare a été aménagé en 1994, car à cette époque de nombreuses voitures y stationnaient sauvagement. Son aménagement est encore assez rudimentaire. Depuis le stationnement tend à s'amenuiser, à cause des grèves de la SNCF , des retards des trains et de problèmes d'insécurité. En janvier 2001 il y avait encore environ 80 véhicules stationnés, mais après les grèves d'avril, il n'en restait plus qu'une trentaine sur les mois de mai et de juin.

Au niveau des correspondances possibles, à l'initiative des communes de Bouc-Bel-Air, Simiane, Cabriès, le syndicat intercommunal du Grand Vallat a mis en place un PTU en février 2001 avec des liaisons de minibus. Au regard des horaires d'arrivée et départ de la gare des minibus et de ceux des trains, il semble que la portée de ces correspondances - bus/train- soit très faible.

Outre les possibilités d'utiliser le train il est possible en habitant Bouc Bel Air de prendre le car en direction d'Aix ou Marseille. Ce car se prend sur un axe radial, le long de la nationale et est sous l'autorité organisatrice du Département en tant que ligne interurbaine. La commune de Simiane n'est pas desservie quant à elle par les cars dans sa liaison avec Aix ou Marseille, mais elle est reliée à Gardanne, sous l'égide organisatrice du Syndicat Intercommunal du Bassin minier de Gardanne.

Nous avons présenté les données communales des deux principales communes concernées par la gare de Simiane. Elles constituent les lieux principaux de résidence des personnes qui effectuent un report modal. Cependant nous avons observé et eu des témoignages de personnes résidant dans des communes plus éloignées, beaucoup plus petites en taille, s'étant urbanisées plus tardivement.

C'est donc à partir de cette gare de Simiane, qui permet de manière ouverte un report modal de la voiture vers le train, - les habitants ayant le choix de leur mode de transport - que nous allons dans un premier temps prendre la mesure des choix et motivations d'installations résidentielles.

Chapitre 2

Entre choix et contraintes, les valeurs de l'installation résidentielle en périurbain, entre Marseille et Aix-en-Provence.

Dans ce chapitre, nous ferons le lien entre les valeurs accordées à l'installation résidentielle périurbaine qui sont les points forts qui la motivent et les contraintes et influences, telles les trajectoires résidentielles, les questions d'accessibilité, et du prix du foncier, qui sont des éléments périphériques qui contribuent à modifier la représentation de départ.

Suivant les personnes, les motivations ne sont pas tout à fait les mêmes et la diversité des situations sociales rencontrées permet de mieux comprendre les stratégies mises en place en matière d'installation mais aussi en matière de déplacements à partir de cette installation.

Nous tenterons ainsi d'éclairer l'ancrage des représentations à partir d'histoires individuelles qui font masse dans leur fonctionnement. Les représentations se forment à partir de points d'ancrage qui sont en quelque sorte des référents symboliques ou idéologiques, "*la représentation sociale étant définie comme l'ensemble organisé des informations, opinions, croyances et attitudes à propos d'un objet ou d'une situation donnée*"²⁹. Suivant les individus, la représentation s'ancre à des niveaux différents. Les psychosociologues utilisent les concepts d'ancrage et d'objectivation pour expliquer les représentations sociales³⁰. L'ancrage se situe en amont des processus cognitifs. L'ancrage est le point auquel on va se référer pour produire après de la cognition, c'est l'axe central. L'objectivation est le passage, la traduction du concept à la réalité.

- *La propriété, la famille, la maison.*

Le désir d'être propriétaire de son logement est souvent considéré comme un élément déterminant du choix d'installation résidentielle périurbaine, en témoignent les forts taux de propriétaires sur ces zones.

L'engouement pour ce statut s'est construit à partir de fin du XIXe siècle, alors qu'auparavant "habiter et posséder" était des notions bien distinctes, pour se fortifier à partir des années 60, encouragé par les aides de l'Etat.

Paul Cuturello³¹, a montré que la représentation du statut de propriétaire, comme "rapport construit par l'histoire" évolue dans le temps. La comparaison de plusieurs discours de propriétaires révèle un glissement de

²⁹ Abric J-C., Mardellat R., (1986), Les représentations sociales de l'artisan et de l'artisanat CEPAM.Paris.

³⁰ Manonni P., (1998), Les représentations sociales. Editions QSJ.

³¹ Cuturello, P. (1997), *Dialogues de propriétaires*. Paris : Plan Construction Architecture et Habitat, Ministère du Logement, du Transport et du Tourisme.

la représentation, autour des notions de rationalité économique et d'accomplissement d'un rêve pour les propriétaires de 1978, vers des thématiques de la sécurité, de la transmission, de l'enracinement pour ceux de 1987, et la propriété comme concrétisation d'un souhait et non d'un rêve, comme une adhésion à une norme sociale pour les propriétaires de 1995.

Dans nos entretiens, les durées d'installation oscillent entre 20 et 2 ans. Le désir de propriété est le plus souvent motivé par le fait " de ne pas jeter l'argent par la fenêtre " et de se constituer un patrimoine pour soi, une assurance pour la retraite ou pour la filiation. Pour les personnes les plus anciennement installées, nous retrouvons très fortement la thématique de l'enracinement, la réalisation du rêve pavillonnaire. Mais il apparaît que pour le plus grand nombre, la propriété s'inscrit dans une rationalité économique, déterminée par l'offre.

Et avoir une propriété individuelle, d'avoir investi dans l'immobilier c'est quand même important ! (Simiane, Mme Marchetti).

Vu le prix du loyer on s'est dit que c'était dommage de perdre cette somme d'argent... Et puis on s'est dit que ce serait bien de laisser la maison aux enfants....Et puis ça donne un sens au logement, à ce qu'on y investit ... (Simiane, Mme Bellon).

Le logement est aussi une affaire de famille³², et le statut d'occupation est une tradition qui se perpétue : " *aux déterminants classiques généralement invoqués dans l'analyse des stratégies résidentielles, viennent se joindre les effets de transmissions entre générations, les effets d'alliances entre lignées, qui directement ou indirectement, infléchissent et orientent le choix du statut d'occupation, la localisation de l'habitat, la préférence pour le logement, individuel ou collectif*". Le statut de propriétaire est donc ici déterminé par une épaisseur culturelle, que l'on peut rapprocher au concept d'*habitus*³³ représentant l'ensemble " *des systèmes de dispositions durables* " produit par l'histoire et fonctionnant comme " *principes générateurs de pratiques et de représentations* ".

Nous avons très vite acheté pour s'installer car on pouvait se le permettre financièrement.Ça correspond à une filiation ; mes parents ont toujours été propriétaires. Cela correspond à une certaine tradition familiale. Du côté de ma femme c'est un peu la même chose. (Simiane, M Trasick)

La maison accompagne aussi l'évolution de la famille, qui de la tribu deviendra la famille mononucléaire, pour connaître aujourd'hui de nouvelles formations. D'un point de vue anthropologique, la maison est le lieu d'habitation de la famille au sens large, et cette conception nourrit l'imaginaire des propriétaires de maison individuelle, certes recentrée sous une forme plus restreinte. Les promoteurs ne se sont pas trompés en proposant l'image d'une maison dans laquelle l'ensemble de la famille pourra s'épanouir.

Cette maison s'associe à un projet de vie, celui de la constitution d'une famille. Les enfants, la recherche d'un bien être pour eux est un des éléments motivant ce choix. Que ce soit au niveau de l'espace offert par ce type de logement, que du cadre dans lequel ils vont s'épanouir. L'INSEE³⁴ indique bien que le ménage

³² Bonvallet C., Gotman A. (1993), *Le logement une affaire de famille*, édition Harmattan. Paris .

³³ Bourdieu P., (1980), *Le sens pratique*. Editions de Minuit.

³⁴ Le Jeannic, T. (1997), " Trente ans de périurbanisation ", in *Économie et Statistique*. Paris : INSEE.

type périurbain est le couple avec enfants “ *l’habitant périurbain type est un adulte jeune avec enfants. Il est propriétaire de sa maison et possède deux voitures* ”. Son installation périurbaine a été motivée “ *par un besoin d’espace impérieux de la part de familles qui quittent les centres urbains saturés et leurs banlieues* ”.

De cette situation naissent des conflits d’investissement : la maison de son côté, pour devenir un capital immobilier nécessite de nombreux sacrifices, et mobilise sur le long terme les économies du ménage, d’un autre côté, les parents sont de plus en plus enclins à offrir un capital culturel à leurs enfants³⁵ et se placent alors dans des logiques d’accessibilité aux équipements éducatifs.

La proximité de l’école pour qu’ils ne soient pas esclaves des horaires de transport... Ici l’école est à 100 mètres à pied donc ils ont vite trouvé leur autonomie. (Simiane, Mme Bormond)

L’étape première c’était la commodité d’un ramassage scolaire, et des écoles maternelles et primaires de proximités. Et puis, ensuite le collège Georges Brassens n’était pas loin.... C’est vrai que nous aurions pu faire construire dans les quartiers nord mais ce n’était pas une zone forcément fréquentable notamment pour les enfants. C’étaient des paramètres sociaux - culturels. (Simiane, M Trasick)

Selon les catégories sociales, les niveaux de revenus, ces privations ont une influence en termes de sorties et donc de déplacements. A cela s’associe, l’évolution de la famille contemporaine, qui ne se comprend plus comme une entité mais comme un regroupement de personnes autonomes, avec la montée³⁶ des individualités au sein des familles. Ainsi les week-ends sont recentrés autour de la maison, dans un mouvement de neutralisation du temps³⁷ pour ne pas être tenté de dépenser, mais sont aussi des moments de tiraillements quand les enfants grandissent et manifestent davantage leurs besoins de sorties³⁸. Les parents apparaissent alors, à ce moment-là, très vindicatifs au niveau des transports des enfants.

- *Les contraintes et/ou influences de localisation*

Trajectoires résidentielles et choix de localisation

Les trajectoires résidentielles ont une influence sur le choix de localisation. Les personnes ayant vécu dans des petites villes en milieu rural, mutées pour des raisons professionnelles à Aix ou à Marseille, considèrent leur première installation en centre ville comme une étape qui leur a souvent permis d’acheter le premier appartement qui leur donnera l’occasion par la suite de réaliser leur rêve, structuré par leurs propres trajectoires. Ainsi, le logement s’inscrit dans un cadre de référence, intériorisé et s’ouvre sur des considérations d’aspect environnemental très puissantes. La ville est alors perçue comme un ensemble de nuisances.

On ne voulait absolument pas rester à Marseille. On était dans le 12^{ème} arrondissement, St Julien, Montolivet, il n’était pas désagréable,

³⁵ Cuturello, P. (1997), op.cit.

³⁶ Dubet F., Martucelli D., (1998), *Dans quelle société vivons nous ?* Editions du Seuil.

³⁷ Cuturello P., Godard, F. (1982), *Familles Mobilisées: Accession à la propriété et notion d’effort des ménages*. Paris : Plan Construction.

³⁸ Pinson, D., Thomann S., op.cit.

mais la ville non. Mon mari est de Forcalquier, moi je venais de Carcassonne, c'est encore à dimension humaine. On a toujours eu du mal à se faire à la ville...je pense que quand on a eu la chance d'habiter en dehors d'une grande agglomération, on aspire à retourner un peu dans un village. (Mme Bellon)

Si la moitié des personnes résidait auparavant à Marseille, ce qui correspond aux indications de l'INSEE et était pour la plupart propriétaire de leur logement, cela laisse entendre que la propriété s'inscrit dans un parcours stratégique d'accession dans laquelle l'installation périurbaine est une étape ou une finalité.

Une étape, si l'on considère les parcours résidentiels des cadres supérieurs, connus pour être plus mobiles, et dans la périphérie aixoise cette catégorie est largement représentée, notamment en ce qui concerne notre terrain sur la commune de Bouc-Bel-Air. L'investissement est alors purement patrimonial, une assurance pour pouvoir réaliser plus tard un retour vers le centre d'Aix, un achat sur la Côte d'Azur dont on connaît les prix prohibitifs. Ces catégories sociales, libres dans leurs mobilités constituent ce que Jean Rémy³⁹ appelle un modèle dominant, dont il ne faut pas négliger l'influence.

L'installation résidentielle en périurbain constitue alors une expérience qui ne sera pas renouvelée, les personnes recherchant une plus grande proximité des équipements pour plus tard, avec des espaces moins grands à entretenir. Elle correspond ainsi à un projet de vie associée à un cycle de vie : période d'activité, période des enfants qui en constituent un des moteurs, période de la réalisation de soi par la culture de l' "avoir" et du "faire" et la position sociale qu'elle procure, avec en contre point les mobilisations et sacrifices consentis qui lui donnent tout son sens mais qui en révèlent aussi les revers.

Une finalité au regard du vieillissement effectif de la population de ces zones. L'accession à la propriété a pour effet d'engendrer un certain immobilisme, l'investissement pour une maison étant un choix financier, garantissant une certaine sécurité, mais aussi un engagement affectif mobilisant les personnes sur le très long terme.

Pour les anciens Marseillais, les personnes qui ont leur famille dans les environs, l'installation résidentielle périurbaine est alors perçue comme un moyen de se rapprocher des siens. En effet nous sommes sur une zone où le phénomène ancien du cabanon conserve sa prégnance. Les grands-parents ont été les premiers à s'installer à la campagne, les enfants après un passage à Marseille, ont souhaité se rapprocher de leurs ascendants. Ce phénomène engendre un choix de localisation dicté par des histoires familiales qui font sens par rapport aux migrations locales de courtes distances. Cependant la proximité recherchée tend à mettre suffisamment de distance, pour se protéger d'un contrôle social familial et l'installation résidentielle se nourrit de l'expérience des autres.

On n'est pas côte à côte, on est à une vingtaine de km, mes beaux-parents aussi, je crois qu'on est au milieu des 2, d'un côté ou de l'autre c'est une courte distance ! (Cadolive, Mme Giani).

³⁹ Rémy J., Voyé L. (1995), *La Ville : vers une nouvelle définition?* Paris : L'Harmattan, Collection Villes et Entreprises.

Je vais vous expliquer pourquoi nous ne sommes pas vu en pleine campagne, c'est parce que mes grands-parents avaient une propriété à Simiane dans la campagne. Tant que mon grand-père a pu conduire pas de problème, le jour où il n'a plus pu conduire ; première année on lui montait les courses, deuxième année, et puis la troisième année il a dit " je n'y vais plus, je reste à ma maison sur Marseille du 1^{er} janvier au 31 décembre ! ". Donc on l'a touché de près ! Et quand on a cherché une maison, on a cherché qu'on puisse acheter un morceau de pain, un morceau de viande, qu'on puisse se déplacer ! Quand on fait une maison à 20 ans on voit peut être pas les mêmes choses que quand on fait une maison à 40 ans ! (Mme Durant)

Cette courte distance permet la construction de réseaux d'entre-aides familiaux notamment en ce qui concerne la garde des enfants et l'organisation des déplacements qui en découle et ce facteur a suffisamment de sens pour être un facteur de localisation.

Le prix du foncier

Le prix du foncier est largement déterminant du lieu de localisation. Ainsi la commune Simiane, qui s'est urbanisée après Bouc-Bel-Air, était pendant une période très attractive, car moins chère que sa voisine. Cela se traduit par des signes de distinction sociale, Simiane est jugée " moins bourgeoise ", " à Bouc ce n'est pas la même population, il y a beaucoup de docteurs ".

Les personnes ayant moins de moyens sont venus s'installer dans des communes très éloignées comme Cadolive et Belcodène. Ces installations se réalisent sous la contrainte du prix du foncier, car les personnes auraient préféré habiter plus près de Marseille ou d'Aix.

Il faut dire que c'était dans nos prix parce que, ailleurs non seulement on n'en a pas trouvé, et les prix ne nous convenaient pas ! même si on a trouvé, c'est très onéreux ! on aurait préféré plus près d'Aix, sachant que ma fille fréquente les écoles d'Aix (Simiane, Mme Marchetti)

Nous on a acheté il n'y a pas longtemps donc les prix étaient relativement corrects, mais c'est vrai qu'étant donné que l'on recherchait un peu de campagne, c'était difficile sur Marseille, les coins un peu calmes c'est hors de prix....au fur et à mesure on a reculé la chose . (Cadolive, Mme Giani)

Nous étions en location en maison individuelle avec petit jardin et la propriétaire donnait le logement à ses enfants et donc on voulait retrouver un environnement du lieu. En 1980, on a acheté au moment où les prêts étaient avec des taux d'intérêt très fort ils étaient autour de 14 à 15% parce qu'il y avait une inflation assez importante à ce moment-là et donc acheter dans Marseille de l'ancien c'était exorbitant et donc on est venus dans la périphérie, on aurait aimé trouver dans le quartier où on étaient c'était le 7^{ème} arrondissement mais la maison individuelle à l'achat avec les taux d'intérêts autour de 15 à 18%, c'était trop cher! Donc nous sommes allés dans la périphérie. (Simiane, Mme Cive)

Dans notre échantillon, nous avons 25 familles de propriétaires (accédants à la propriété), l'installation résidentielle périurbaine est pour 17 d'entre eux une seconde accession que la revente bien souvent d'un appartement a permis de réaliser. Pourtant nombreux sont ceux qui sont installés depuis plus de 15 ans, ce qui

revient à dire que l'installation périurbaine n'est pas un choix accessible d'emblée, il faut déjà avoir un capital pour pouvoir accéder. L'installation résidentielle antérieure est la plupart du temps une première accession qui fait apparaître différentes catégories de personnes du natif Marseillais aux personnes venues de l'extérieur de la région, due à une grande mobilité interrégionale observée de l'après-guerre jusqu'aux années 70⁴⁰, pour laisser place dans les années 80 à une mobilité de courte distance⁴¹.

À prix équivalent, cette installation en un point déterminé est souvent le fruit du hasard, d'une offre foncière qui a été saisie en un lieu mais qui aurait tout aussi bien pu se réaliser au village voisin, mais pour les personnes effectuant un report modal, la gare de Simiane a été un facteur de localisation⁴².

Les lieux de travail

La maison en périurbain, avec son garage, peut être considérée comme un terminal de réseau routier⁴³, point de départ des mobilités des membres de la famille, mettant ainsi en relation cette maison avec un système de lieux nécessaires à son bon fonctionnement.

Après les critères de coûts, ceux de l'accessibilité routière déterminent la localisation résidentielle, les habitants raisonnant largement en termes de mobilité automobile. Les personnes ont ainsi pu s'installer à l'écart de leur lieu de travail. Marseille continue à être un pôle d'emploi, tandis qu' Aix enregistre un desserrement des lieux d'emploi plus importants avec des pôles d'activités en périphérie - zone des Milles, zone commerciale de Plan de Campagne, zone industrielle de haute technologie à Rousset - uniquement accessible en voiture.

Les installations résidentielles entre Aix et Marseille apparaissent comme des choix stratégiques par rapport à ces pôles de travail. De fait, les habitants de Bouc-Bel-Air et de Simiane, ont l'impression d'être au cœur d'un système qui allie la proximité des axes routiers, des équipements commerciaux et universitaires, tout en présentant l'image d'une certaine campagne.

C'est vrai que nous sommes au cœur de tout un système de transport, de zones commerciales, de zones de loisirs, la mer, etc. et de la campagne aussi ! (Simiane, M Trasick)

La distance par rapport au travail est souvent davantage évaluée en temps qu'en distance réelle, mais bien souvent ce temps est minimisé ou en tous cas présenté en situation optimale. Les personnes présentent volontiers une situation optimale du temps, sans tenir compte des temps d'embouteillages en voiture, des temps de recherche d'un stationnement alors qu'ils constituent une motivation à prendre le train. Le temps de déplacement est le prix à payer pour une installation à la campagne. Si certains s'en accommodent car le choix

⁴⁰ Chamborédon J-C., Coste M., Roncayolo M. (1985), *Populations et pratiques urbaines*. Histoire de la France urbaine tome 5. Paris : le Seuil

⁴¹ Pillet C., (1995) op.cit.

⁴² Nous détaillons ce point dans le chapitre 4.

⁴³ Gilbert, Y., Meistersheim, J. (1981), " Habitat individuel péri-urbain et modification des rapports sociaux aux territoires " . Synthèse de l'étude mutations de l'espace rural, urbanisation et production de l'habitat individuel, Comité méditerranéen d'études et de recherche sur l'environnement, STU. .

de campagne correspond vraiment à une mise en retrait délibérément “ choisie ”, pour d’autres qui vivent leur installation résidentielle de manière contrainte, ces temps de déplacements sont au contraire minimisés.

C’est à 30 km de Marseille, c’est pas énorme. S’il n’y a pas d’embouteillage sur l’autoroute il faut une vingtaine de minutes, en partant en voiture.... (avant) j’avais quand même une vingtaine de minutes en métro, donc là on a multiplié le temps par deux si on tient compte de tout ... En train je pars à 7 h de chez moi j’arrive à 8 h ici quand tout marche bien aussi! (Cadolive, Mme Giani)

Les personnes ayant habité à Marseille, justifient leur installation comme finalement une manière de gagner du temps, par rapport à une situation antérieure qui les obligeait à subir les encombrements de circulation en ville, parce que leur ancien logement n’était pas forcément à proximité de leur lieu de travail. L’accessibilité au réseau autoroutier leur semble préférable aux conditions de circulation vécues auparavant en centre ville.

Cependant, le marché du travail évoluant très vite, il n’est pas rare pour les personnes de changer de lieu de travail (voire de travail). Cette situation est somme toute assez nouvelle et n’a pas été envisagée dès le départ de l’installation. Un arbitrage alors se réalise entre le maintien de la résidence et la carrière professionnelle et le cas que nous citons montre la force d’inertie qu’engendre l’investissement dans une maison pour une personne qui a 46 ans :

Mais depuis 10 – 12 ans le monde du travail a évolué et on ne s’attendait pas à changer de lieu de travail et de travail proprement dit. Donc si c’était à refaire à l’époque actuelle, on choisirait peut-être une autre option. On serait peut-être resté à Marseille. Par exemple j’ai beaucoup de propositions dans les quartiers sud de Marseille mais que je ne peux pas prendre du fait de notre situation géographique. Maintenant on est plutôt obligé de considérer le travail – la carrière touchant à sa fin – comme secondaire et de prendre plutôt la situation géographique du lieu de travail. C’est quand même un choix qui est lourd de conséquences.... que j’ai pu conserver le travail, bien que j’y ai perdu une carrière ; c’est un espèce de compromis dans le fait que j’ai pu garder un travail à proximité des quartiers nord. (Simiane, M. Trasick)

S’opère alors un arbitrage entre les différents lieux nécessaires au bon fonctionnement de la maison. Si le lieu, les lieux – entre l’homme et la femme- d’emploi apparaissent comme déterminants de cette installation, il n’en demeure pas moins qu’une certaine distance est recherchée, distance qui traduit selon Jean Rémy⁴⁴ les processus d’individuation “ *Cette expression de soi, à travers les besoins en expansion, se combine par ailleurs avec l’affirmation de l’individu comme origine de sens. ...c’est dans le même sens qu’il faut interpréter la mise à distance volontaire du lieu de travail et du lieu de résidence : il s’agit de s’autonomiser vis-à-vis d’appartenances qui pourraient tendre à une certaine globalisation...qui sont perçues comme autant de risques d’entraver le libre choix et la liberté de mouvement et de comportement* ”.

Cette distance sociale se retrouve aussi dans les pratiques : Mme Marchetti, épouse d’un cadre supérieur, ne voulait pas habiter Vitrolles et ses activités la conduisent vers Aix et la commune voisine, Cabriès, qui jouit d’un certain “ standing ” au niveau social.

⁴⁴ Rémy J., Voyé L., op.ci.

Je voulais m'approcher du bureau du travail de mon mari parce qu'il travaille à Eurocoptère à Vitrolles... mais on a pas voulu Vitrolles . ca nous intéressait pas Vitrolles ... Vitrolles on a pas cherché... (Simiane, Mme Marchetti)

- *La recherche d'un cadre de vie*

La campagne

Dans le mouvement de périurbanisation, le mythe fondateur de la campagne semble aussi avoir fortement évolué. Nous sommes loin des désirs d'habitations des années 60-80, où la campagne était davantage appréciée pour sa composante agricole et le contact de modes de vie "ruraux". La représentation de l'installation résidentielle évolue vers une nature idéalisée et "domestiquée", allant même jusqu'à réfuter une agriculture trop présente, quand celle-ci dispense des nuisances visibles et olfactives.

Nous continuons à relever cependant dans les motivations de l'installation résidentielle les valeurs de campagne, de nature. Il s'agit d'une nature à proximité, dont on peut profiter pour des moments de détente. Mme Avril nous dira qu'elle a choisi Bouc-Bel-Air car elle avait entendu dire que c'était une des communes les plus boisées du département.

À Simiane, le pilon du Roy, constitue une barrière naturelle avec Marseille, et c'est un circuit de randonnées très fréquenté. Le contact direct avec cette nature toute proche est recherché et les personnes expriment leur satisfaction de pouvoir aller se promener sans avoir à prendre la voiture.

Phénomène d'une société de loisirs, hédoniste, qui privilégie un cadre résidentiel à caractère ludique, comme le soulignent B. Hervieu et J. Viard⁴⁵, dans une accessibilité immédiate, et dans laquelle dans le même temps les personnes ne ménagent pas leur peine pour pouvoir accéder à d'autres lieux : c'est dire le primat accordé à l'environnement résidentiel.

La nature, le calme, et puis aussi un jardin, c'est quand même agréable ! (Simiane, Mme Marchetti)

La campagne, le calme, les petits oiseaux, c'est important pour moi...le ras-le-bol de la pollution, de tout, du bruit, de pas avoir de jardin. (Cadolive, Mme Giani)

À 2 minutes à pied, on est dans la colline. (Simiane Mme Bellon)

. Bertrand, H., Viard, J. (1996), *Au bonheur des campagnes (et des provinces)*. La Tour d'Aigues : L'Aube.

Dans cette même logique, l'implantation récente d'un parc de loisirs Décathlon sur la commune de Bouc-Bel-Air, si elle ne répond pas pour autant à une demande expresse des habitants des environs, est jugée plus satisfaisante qu'une nouvelle surface commerciale.

Dans ce cadre, les personnes recherchent une certaine tranquillité. La tranquillité c'est vivre dans un cadre agréable, mais aussi vouloir ne pas être dérangé par les autres, offrir un cadre à l'intimité de la famille, se mettre à l'écart des autres, choses que l'on n'avait pas pu réaliser en étant en ville.

Les jeunes personnes rencontrées, qui ont entre 17 et 25 ans semblent elles aussi apprécier l'environnement, le cadre de vie. Mais elles valorisent surtout la relation avec les villes centre, les temps d'accessibilité. Elles ne se sentent pas " en retrait " mais plutôt " en relation avec ". Elles aiment habiter Simiane ou Bouc-Bel-Air car elles sont à proximité des centres des villes mais aussi des centres commerciaux, et ces derniers lieux sont chaque fois cités en premier chef, alors que les adultes valorisent en premier lieu le cadre de vie dans un espace naturel et la tranquillité.

Ainsi, idéalement située la maison, l'installation résidentielle est perçue de manière différente entre les parents, initiateurs du projet de départ, et les jeunes. Les adultes auront tendance à valoriser le retrait par rapport à la ville, la campagne le cadre naturel. Alors que les jeunes présentent l'installation de leurs parents dans sa relation par rapport aux grands équipements commerciaux, qu'ils situent volontiers comme éléments forts structurant leur quotidien.

*Ici vraiment ici, c'est bien parce que c'est la campagne en banlieue !
c'est bien parce qu'il y a tout à proximité et en même temps on a un
bon cadre de vie ! il y a tous les services et tout ça pas très loin
(Simiane, Elodie)*

*Moi j'aime que la ville donc soit en ville soit en banlieue mais
banlieue proche ! pas très loin pour les courses, la tranquillité*

*En fait ici c'est particulier parce qu'il y a Simiane ...! comparé aux
campagnes vraiment campagne, ça va ! il y a les services à
proximité ! comme je suis au lycée à Marseille, je profite d'être à
Marseille dans la journée si j'ai des achats à faire pour le week-end
ou quoi je vais les faire dans la semaine et je vais les ramener le soir !
(Simiane, Franck)*

La maison individuelle

La forme de l'habitat compte aussi. La maison individuelle offre une qualité d'espaces appréciables : les enfants ont chacun leur chambre et les pièces sont modulables. La maison se présente comme l'anti-thèse des appartements en ville et est vécue comme une promotion sociale.

*Pour moi c'était venir habiter dans une maison individuelle, j'avais
connu ça avec mes parents. On a vécu aussi dans des HLM puisque à
Marseille on était dans un HLM et à Nice aussi, avec mon mari on a
vécu 2 ans dans un appartement de fonction, mais mon but à moi*

principalement c'était vivre en maison individuelle, je savais ce que c'était ! avoir mon petit jardin ! (Mme Dupuis)

Il était au deuxième étage. Il était très bien, plein sud et neuf. On avait fait beaucoup de travaux d'aménagement. Mais c'est vrai qu'un appartement c'est une chose et une maison en est une autre. Puis la copropriété s'est très vite dégradée. L'espace à vivre à l'intérieur de l'îlot – cour, aire de jeux des enfants, parking – était restreint ; il manquait de l'espace. Au fil des années, on est arrivé à une promiscuité désagréable. De plus des HLM étaient tout proches donc on ne se sentait pas forcément en sécurité. (Simiane, M Trasick)

Cette maison peut évoluer avec le temps et l'auto-construction est une activité qui occupe bien des week-ends et des années et qui est porteuse d'identité, de réalisation de soi.

Le jardin est aussi très apprécié en tant qu'espace récréatif et convivial. Ce besoin d'espace extérieur trouve cependant ses limites dans les terrains trop grands, trop difficile à entretenir mais qui a satisfait à moment donné un désir de "propriétaire terrien", cas fréquemment rencontrés dans les zones NB⁴⁶, mais beaucoup moins chez les personnes rencontrées qui résident souvent en lotissements .

Cette maison en périurbain apparaît comme un lieu de ressourcement, bien préférable à l'environnement urbain quitté. Espace de convivialité, parce qu'avec son jardin, elle offre une qualité d'espaces souvent partagés entre familles et amis, elle est aussi un lieu de repos qui imprime ses propres rythmes à la vie sociale.

Arrivés chez eux, les habitants expriment ainsi le besoin de ne plus sortir. Pénibilité des trajets ou satisfaction pleinement ressentie ? Entre la satisfaction des uns se cache cependant les regrets pour certains d'avoir perdu la vie de quartier qui caractérise la vie urbaine et/ou la vie villageoise mais aussi la nécessité de prendre la voiture pour le moindre déplacement.

Depuis que je suis sur Cadolive, j'ai changé mes horaires de travail, avant je faisais 9h/18h, maintenant je fais 8h-17h ça me permet d'arriver plus tôt d'avoir moins de monde, ... et je vois que la plupart des gens qui sont à l'extérieur commencent plus tôt et finissent plus tôt, j'ai une copine qui habitait sur Aix elle faisait pareil ! c'est vrai aussi que c'est plus agréable d'arriver plus tôt le soir chez soi, de profiter du jardin..... une fois que je suis chez moi je bouge plus ! je redescends plus sur Marseille ! (Cadolive, Mme Giani)

Quand je rentre le soir, il est vrai que c'est plus Marseille mais bon ! le soir je rentre, je me dis " j'aimerais prendre ça, prendre ci ", il faut que je prenne le véhicule que j'aie sur Plan de campagne, je le fais pas ... c'est vrai que je suis bloquée. Le soir je rentre je reste là . Mon époux des fois il me dit " mais tu sors pas ? " ... mais le fait de reprendre mon véhicule ! voyez ce qui me manque un petit peu c'est cette proximité de vie de quartier. (Simiane, Mme Durant)

L'installation périurbaine a aussi entretenu une illusion quant à la recherche du temps pour soi⁴⁷. Dans les années 70, l'installation périurbaine devait permettre aux personnes d'avoir du temps pour elles-mêmes. Dans

⁴⁶ Pinson, D., Thomann S., op.cit.

⁴⁷ BULLDOC (1978), op.cit.

nos recherches, il apparaît que maintenant, au contraire, les personnes ont l'impression de manquer de temps pour profiter de leur installation, pour s'investir dans la vie locale. Pour beaucoup le rythme de vie, aller et revenir du lieu de travail, faire les courses, s'occuper des enfants sont ressentis comme extrêmement fatigant, car nécessitant de nombreux déplacements et des organisations très serrées. Si la maison remplit son rôle de lieu de repos et de ressourcement, le prix à payer reste la gestion des déplacements.

La maison s'est transformée au cours du temps, vers une privatisation de ses espaces internes, accordant de plus en plus d'importance à la notion d'intimité, allant progressivement vers le repli sur la sphère domestique. Cette valorisation de la sphère privée trouve cependant ses limites dans son fonctionnement, dans sa relation et finalement sa dépendance par rapport à l'environnement extérieur.

Les habitants nourrissent l'illusion d'une sphère autonome, mais ses besoins d'équipements la maintiennent dans une dépendance des divers réseaux qui l'alimentent (eau, électricité, ondes, routes...). Ce point de rencontre entre la maison et les réseaux, donne corps aux intérêts collectifs, bien souvent gommés par la force donnée à l'installation pour elle-même. Plus clairement nous disons que si la maison a été portée par des processus d'individualisation menant à la conformation d'usage privé, la réalité l'amène à prendre en considération son fonctionnement qui dépend des réseaux collectifs.

- *Le vécu de ces installations résidentielles*

Ces installations résidentielles à l'écart des villes ont souvent un fonctionnement qui leur est propre. On les nomme fréquemment des cités dortoirs, terme qui met en évidence une fonction résidentielle limitée à la vie dans la maison et peu ouverte sur l'extérieur du chez soi mais aussi un lien avec la ville. À Simiane, la plupart des personnes interrogées a fui la vie en ville pour s'établir dans un cadre agréable, sans couper pour autant les liens qui les lient à la ville.

Cité dortoir ! Plus ça va plus je crois que les gens de Marseille ou d'Aix sortent des villes, viennent habiter à l'extérieur, ils préfèrent faire la route pour aller travailler, donc c'est là qu'il faut développer le transport en commun . (M. Rolland, Simiane)

L'autoroute était juste à côté. On travaillait tous les deux à Marseille à ce moment-là, on rentrait directement par l'autoroute.(Mme Font, Simiane).

Si l'installation en périurbain présente une image de la mise en retrait, de la tranquillité, les habitants n'ont pas le sentiment d'alimenter une certaine dégradation de l'environnement par le gaspillage du foncier et l'usage accru des automobiles. Au contraire, la médiatisation de certains problèmes telle la pollution a un pouvoir de sensibilisation qui interfère sur le choix de l'installation résidentielle. Cette sensibilité par rapport à la pollution est somme toute assez récente, elle apparaît aujourd'hui comme une des justifications d'installation résidentielle en périurbain, fortement liée à l'image d'une ville encombrée, bruyante, polluée et rejetée, comme si la pollution atmosphérique s'arrêtait aux limites de la ville.

Les habitants du périurbain nourrissent aussi des craintes par rapport au développement de l'urbanisation en termes d'habitat et notamment d'habitats sociaux. À Simiane, cela se traduit par le rejet de

certaines formes de lotissement dits “ bas de gamme ” dans lesquels les habitants ne sont pas intégrés à la vie villageoise.

Les préoccupations environnementales, la recherche d'un cadre de vie à préserver à tout prix aux vues de considérations aliénant le projet individuel de départ, se traduisent le plus souvent par des CIQ visant la sauvegarde d'intérêts privés, âprement gagnés sur les autres (refus de logements collectifs). Ce phénomène déjà rencontré dans des communes proches⁴⁸ semble surtout présent à Bouc-Bel -Air.

Les catégories sociales ne sont pas les mêmes à Simiane et à Bouc-Bel-Air, où sont davantage présentes ces préoccupations environnementales, qui semblent alors s'inscrire dans une “ *disposition esthétique* ”, “ *expression distinctive d'une position privilégiée dans l'espace social* ”⁴⁹. Alors qu'à Simiane, de constitution sociale différente, plus proche du bassin de Gardanne et de sa culture ouvrière, apparaît un rapport à l'espace d'avantage partagé et/ou en tout cas qui englobe l'urbanisation comme un développement inéluctable.

Les personnes qui résident, notamment en lotissement, ont le sentiment d'être les acteurs d'un mouvement d'urbanisation “ naturel ”, qui donne le choix à chacun, comme elles l'ont eu à moment donné, à l'inverse de ceux qui ont construit en milieu diffus et qui redoutent au contraire tous signes d'urbanisation.

Ce n'est pas de la détérioration, c'est la vie, le progrès. Nous, on a eu la chance d'avoir une maison. Pourquoi les autres n'auraient pas la chance d'avoir aussi une maison à l'extérieur de Marseille si c'est leur souhait. (Simiane, Mme Cive)

La maison n'apparaît pas pour ces catégories de personnes comme un signe de distinction sociale fort, comme il peut l'être pour des catégories sociales plus aisées, mais plutôt comme l'adhésion à une norme. Ils sont des acteurs de l'urbanisation en cours, ils considèrent que leur installation fait partie d'un ensemble qui se doit d'être aménagé et amélioré.

On nous a fait venir dans des villages et maintenant il n'y a rien de fait pour les transports. (Simiane, M Rolland).

Leur installation en périurbain correspond à la recherche d'un autre style de vie, une “ vie villageoise ” qui s'inscrit en creux de ce qui a été vécu en ville, qui maintient l'illusion de relations sociales plus choisies parce qu'intégrées dans un environnement partagé. Des difficultés d'intégration existent cependant, au traditionnel clivage natif/nouvel arrivant s'ajoutent l'intégration et la stigmatisation de personnes résidant dans des lotissements bas de gamme, autour de la gare.

Ici c'est une vie de village À Marseille, on ne retrouve pas forcément les gens de son quartier. C'est de moins en moins une vie de quartier car les gens sont de plus en plus mouvants. Au niveau de l'urbanisme on a craint l'arrivée de nouveaux lotissements très dense à l'architecture médiocre comme par exemple à la gare ou aux Ormeaux. Ce sont plutôt des lotissements destinés à une population en difficulté financière.... Ce n'est pas un rejet de population défavorisée. Il faut savoir ce que l'on veut ! Ou on crée des HLM à la

⁴⁸ Pinson D., Thomann S., op. cit.

⁴⁹ Bourdieu.P., (1979), *La distinction, critique sociale du jugement*. Editions : Le Seuil.

campagne ou on essaie d'améliorer ce qui existe.....Je pense que la population dans ces lotissements n'a pas le souci de vivre la vie de village, de sympathiser avec les gens, de s'intégrer. Ils n'ont pas la notion de ce qu'est la campagne. (Simiane, M Trasick).

Les installations résidentielles impriment une manière de vivre à l'écart qui n'est pas pour autant un modèle partagé par tous notamment par certains habitants du centre village de Simiane s'inscrivant dans des mouvements alternatifs⁵⁰ revendiquant d'autres rapports entre propriété et vie collective : la propriété se limitant à un droit mais ne consentant pas à ses devoirs, de convivialité de citoyenneté.

Et ce qui se passe ici c'est que l'on commence à avoir les inconvénients de la ville : délinquances, stationnement sauvage, bruit, incivilité. Les gens qui vivent en cité dortoir ne se connaissent pas, ne se respectent pas ... Je n'ai pas le sentiment que les gens viennent dans un village pour avoir une vie de village. c'est peut-être plus une opportunité pour quitter les grandes villes. Marseille c'est infernal, il y a de l'insécurité....J'ai l'impression que ces gens sont en pays conquis ; ils ont acheté la maison, ils sont chez eux et ils peuvent emmerder les autres. C'est une espèce de non respect dû à l'absence de "culture propriétaire".C'est vrai que après on se dit, j'achète une maison avec 4000m2 de terrain, je clôture, je met 2 chiens dedans et plus personnes ne m'emmerdent ! Je comprends que des fois on ai ces attitudes là ; mais ça désocialise. (Simiane, Mme Bellon)

Les liens entre la mobilité résidentielle et mobilité quotidienne révèlent des choix d'implantation qui mettent en exergue le passage d'un modèle patrimonial (accumulation de biens) à un modèle culturel (accessibilité, meilleurs choix) et qui se traduisent par des compétences spatiales que les acteurs mettent en place. Mais on s'aperçoit aussi qu'il y a une persistance à l'accession à la propriété qui est un frein au modèle culturel.

Cependant, l'analyse de la demande pour l'habitat individuel et ses liens avec l'offre font s'interroger sur les motivations de ces installations résidentielles. Sont-elles fortement ancrées de telle sorte qu'elles conditionnent l'offre ou au contraire la demande “ *n'est-elle pas induite modelée et conditionnée par les produits offerts sur le marché, par les structures de la production immobilière et l'idéologie dominante en ce qui concerne l'habitat et reflétée entre autres par le fonctionnement de la publicité immobilière* ⁵¹” comme le soulignait déjà le BULLDOC dans les années 70 en mentionnant “ *on accède souvent à un pavillon péri urbain faute de pouvoir acheter un appartement en centre ville ou en très proche banlieue*” .

Ces positionnements -mobilité résidentielle contrainte et mobilité résidentielle choisie et rêvée-coexistent sur le long développement du mouvement de périurbanisation. Le vécu du rapport à la mobilité résidentielle a ainsi une influence en termes de représentations et de pratiques. Au désir d'enracinement des uns, qui auront trouvé le lieu de résidence qui se rapproche le plus de leur idéal, s'oppose un rapport à la résidence beaucoup plus marchand, même si les investissements financiers et affectifs sont énormes et ce rapport permet

⁵⁰ Canavèse S., (2001) Des villages provençaux aux noyaux villageois périurbains. La revalorisation contemporaine des centres historiques des communes périurbaines du Pays d'Aix. Thèse IAR.

⁵¹ BULLDOC, op. cit

d'envisager un déménagement, option quasi inenvisageable chez les "enracinés". Aux installations résidentielles, les plus anciennes mais aussi les plus librement choisies s'associent des craintes environnementales, qui sont beaucoup moins perceptibles pour les installations plus contraintes, qui se perçoivent comme englobées dans un processus d'urbanisation continue.

Habiter le périurbain est bien plus qu'une question de logement et il s'agit bien d'une installation qui se réalise sur le long terme, qui associe un projet de vie, une identité sociale qui donne un sens très profond à l'acte de se loger. Sont ainsi convoquées les valeurs patrimoniales, et environnementales, la recherche d'un certain cadre de vie pour l'épanouissement de la famille. On pourrait considérer la représentation de l'installation périurbaine comme une "représentation stabilisée" dans le sens où les opinions, les croyances associées autour de ces valeurs évoluent lentement. Le fonctionnement du périurbain peut être à l'origine de modifications en devenant un objet "saillant", qui se transmet "*par un processus de communication collective au cours duquel s'élaboreraient et se partageraient les connaissances constitutives de la représentation sociale*"⁵². Ainsi le dernier recensement révèle une limitation du mouvement de périurbanisation dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise, un retour vers les centres-villes des catégories sociales les plus aisées, qui constituent un modèle dominant⁵³.

La manière dont se constitue notre société est marquée par des valeurs fabriquées par les groupes sociaux et les institutions. L'urbanisation, la manière dont les individus vont habiter, peut être perçue comme la matérialisation, la concrétisation de ces valeurs. Ainsi, l'étalement urbain peut se concevoir en partie comme le résultat d'un idéal institutionnel, la libre circulation des biens et des personnes combinée à l'individuation de la société. Les deux cas concrétisent la liberté individuelle, pouvoir être propriétaire de son toit, pouvoir se déplacer en n'importe quel lieu. Cet idéal de liberté se retrouve aujourd'hui compromis par un certain nombre de contraintes. Les lieux de résidence ne sont pas toujours choisis et dans le chapitre suivant nous verrons que la voiture, commence à être perçue comme un objet utilitaire et nécessaire au détriment de sa valeur sociale. Reste ainsi à gérer la distance, entre cette mise en retrait que représente l'installation résidentielle et les différents lieux de centralités qui sont nécessaires à son fonctionnement et cette gestion passe par des instruments de mobilité, les modes de transport, que nous allons évoquer, dans leurs représentations dans le chapitre suivant.

⁵² Moliner P., (sous la direction), (2001), *La dynamique des représentations sociales*. Edition : Presse Universitaire de Grenoble.

⁵³ Rémy J. Voyé L. op.cit.

Partie 2

Les différents modes de transports : représentations des habitants et pratiques du report modal

Chapitre 1

Les modes de transports : représentations des habitants

Dans ce chapitre, nous présenterons les représentations des habitants du périurbain des différents modes de transport individuel et collectif. Nous évoquerons les valeurs accordées à la voiture, pour montrer que celles-ci déjà connues et documentées sont en évolution : la voiture est en effet davantage perçue comme un objet utilitaire, voire contraignant, et ceci même pour les personnes qui l'utilisent exclusivement⁵⁴ : la question des déplacements ou plutôt leur organisation est au centre des préoccupations quotidiennes des habitants du périurbain ; la notion " être tributaire de sa voiture " commence à émerger.

Cependant, l'automobile reste un objet incontournable et les personnes, qu'elles aient un usage exclusif ou non de l'automobile, proposent rarement un autre modèle de déplacement pour leurs enfants et continuent de valoriser pour ces derniers son usage. Nous analyserons aussi les représentations des transports collectifs qui suscitent des réactions fort différenciées en lien avec l'expérience même de la ville.

Notre échantillon se compose de personnes utilisant exclusivement la voiture pour leur déplacement et de personnes qui bien que disposant d'un véhicule personnel ont choisi de prendre soit de manière " alternée ", soit de façon " combinée " un transport collectif pour un certain type de déplacement -la liaison avec Aix ou Marseille -. Nous avons veillé à ce que les lieux de destination puissent être comparables c'est-à-dire soit Aix soit Marseille centre.

- *La voiture : infléchissements pratiques et symboliques*

Liberté Confort Ascension sociale

L'automobile est considérée comme un instrument de liberté individuelle, un objet de représentation sociale, de symboles : la liberté, le luxe, la puissance, le plaisir. Elle est aussi associée à des valeurs propres à notre culture à savoir la vitesse, l'individualisation et la privatisation du déplacement acquise par l'individuation de l'automobile⁵⁵.

⁵⁴ Nous a **VONS** dans notre échantillon 11 personnes qui utilisent exclusivement la voiture, et 15 personnes qui possèdent un véhicule individuel mais qui ont des pratiques multimodales.

⁵⁵ Dupuy, G. (1995), *L'auto et la ville*. Paris : Flammarion.

Cette notion de vitesse qui apparaît vers la fin du XVIII^e siècle entraîne un changement profond des rapports des personnes à la mobilité⁵⁶. Alors qu'autrefois la mobilité n'était pas forcément perçue positivement car elle renvoyait à une situation sociale d'errance, la vitesse par la suite hautement valorisée. D'abord un luxe réservé aux serviteurs de l'Etat, à l'aristocratie, elle devient synonyme de progrès social et d'espoirs, la promesse d'un monde nouveau qui passera avec le fordisme par le développement de la consommation de masse tant au niveau de l'offre (large diffusion de biens d'équipements durables) que de l'incitation à consommer. Le développement de l'automobile s'est construit sur ces valeurs.

Catherine Bertho-Lavenir⁵⁷ rappelle les luttes des classes sociales et d'influences qui virent le jour entre le chemin de fer et la route, à partir de la moitié du XIX^e siècle, et souligne que “ *dans une civilisation qui découvre la vitesse comme un plaisir, chargé de sens esthétique, moral, lié à la représentation de soi, les conflits pour l'usage de la route sont des batailles d'un ordre économique contre un autre, d'une classe sociale contre d'autres, mais aussi de valeurs - de la modernité, de la vitesse, du déplacement, de l'arrachement - contre d'autres.* ”.

L'automobile est une “ *symbole actif d'une adhésion populaire à la modernité* ⁵⁸”, mais elle est aussi, selon Michel Caniaux, ⁵⁹un conditionnement cynique dépendant de trois croyances : l'automobile comme fait de société (comme le cheval autrefois), la réduction du secteur automobile comme risque pour l'économie et la conviction d'absence d'alternatives.

Dans nos entretiens, nous avons bien sûr recouvert la notion de liberté comme une valeur première : liberté de se déplacer, sans contraintes spatio-temporelles mais aussi indépendance par rapport aux autres. Le fait de disposer d'une voiture permet de ne pas être tributaire d'horaires imposés et permet aussi de pouvoir cumuler des activités au déplacement.

C'est l'indépendance par rapport aux autres activités que l'on peut avoir après le travail . (Simiane, M.Strasick)

Ça veut dire qu'on peut partir un peu 5mn plus tard le matin, se lever plus tard, pareil pour le travail, s' il y avait un truc à finir, je peux partir un peu plus tard ! (Bouc-Bel- Air. M Millet)

Pour les personnes ayant des pratiques multimodales, et qui comparent la voiture aux transports collectifs, celle-ci présente une liberté temporelle non pas en termes de temps de déplacements mais surtout en regard des contraintes horaires du transport collectif (et ceci d'autant plus que son offre n'est pas fréquente). En effet, le temps de déplacement est inhérent à n'importe quels modes et il finit par être perçu comme à peu près équivalent. Les personnes qui utilisent leur voiture pour aller à Marseille, calculent leur temps de déplacement en

⁵⁶ Régazolla T. (1995), *La mobilité : une histoire de longue durée*. Ministère de l'Équipement, DAU, Plan Urbain.

⁵⁷ Bertho-Lavenir C. (1996), *Luttes de classes et influences*, in *Les Cahiers de médiologie* n°2. Editions Gallimard.

⁵⁸ Dupuy G. (1999), *La dépendance automobile.Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, éditions Anthropos, collection Villes,

⁵⁹ Caniaux M. (1996), *Une autre culture des déplacements, pour un transport intelligent et humain*. Paris : l'Harmattan.

fonction des heures de pointes, des difficultés de stationnement, et celles qui prennent le train vu les problèmes de la ligne ferroviaire prennent suffisamment de marge pour être à l'heure.

La voiture est surtout synonyme d'indépendance pour les jeunes car ils dépendent largement de leurs parents en matière de déplacement. Le fait de disposer d'une voiture leur permet d'aller vraiment où ils veulent et d'explorer de nouveaux lieux, ce qu'ils ne peuvent pas faire en transport collectif et même quand ils sont accompagnés : les parents n'ont pas toujours la disponibilité ou le désir de les conduire n'importe où ; de plus la pratique de l'accompagnement est aussi une manière d'instaurer un contrôle social sur les relations de leurs enfants. On comprend alors la frénésie des jeunes à multiplier les déplacements pendant les premières années de leur permis de conduire, dans des tribulations parfois sans véritable motif⁶⁰.

Quand j'ai eu la voiture ça m'a permis d'aller beaucoup plus loin, d'amener du monde avec moi, d'être plus à l'aise, d'avoir la radio, et puis on se rend vite compte aussi qu'avec la voiture, on est tenté d'aller n'importe où, n'importe quand, de faire n'importe quoi, alors que c'est pas utile ! on dépense beaucoup d'argent inutilement ... j'ai compris que les trajets inutiles je ne les fais plus, donc ! ça m'est arrivé de tourner pendant 2h avec les copains en ville, juste le fait de conduire en ville, d'aller dans la colline, faire des tours en fait ! c'est juste le plaisir de conduire ! Voilà ! ça fait 4 ans que j'aie le permis ! la première année, oui ! mais après ça suffit ! (Bouc-Bel-Air, Vincent)

Au niveau de la construction des rapports sociaux, cette liberté de mouvement permise par la voiture a conduit à accompagner le processus d'individuation en s'affranchissant du contrôle social par des relations choisies, dans une indépendance qui reflète le désir d'un fonctionnement singulier, détaché du tribut d'un groupe ou d'une personne. Cette liberté modifie de ce fait les relations de proximité et peut conduire au refus de l'échange social dans le principe du don (et contre don)⁶¹ dans un contexte où la mobilité est " *condition d'adaptation et de participation à la vie urbaine* " ⁶², et active les processus d'intégration sociale.

Les personnes ne souhaitent pas avoir de dépendance par rapport à un réseau de voisinage par exemple, car celle-ci entraîne un échange qu'ils ne veulent pas fournir, ou qu'ils ne savent pas fournir, de-là le malaise perçu par les personnes en situation de demande.

Pour obtenir l'indépendance, on est obligé (d'avoir une voiture). On est pas tributaire de quelqu'un, c'est plutôt la liberté . (Simiane, Mme Marchetti)

Déranger toujours les voisins ...on est un peu tributaires après. Au début j'ai beaucoup demandé aux voisins...mais on ne peut pas toujours demander...chacun prend sa voiture ...et après c'est la solitude ! (Simiane, Mme Rolland)

⁶⁰ Gossiaux J-F., Barjonnet P-E., (1990), *Automobilisme et société locale : les jeunes et l'auto dans la vallée de la Meuse*. Une étude anthropologique. Rapport INRETS n°113

⁶¹ Mauss, M. (1905), *Sociologie et anthropologie*, Paris : PUF.

⁶² Rémy J., Voyé L. Op.cit.

La voiture est aussi le prolongement de la sphère privée, elle est une sorte de “ coquille ”⁶³ qui isole les personnes des autres. On apprécie son confort, son espace, sa propreté, la tranquillité qu’elle procure. En tant qu’objet approprié, “ territorial ”, elle est parfois encore liée à l’image de la femme et l’extrait suivant montre l’ambiguïté de cette identification.

La voiture on appuie sur le champignon elle se rebelle jamais...c’est la femme docile, c’est la maîtresse docile. On se la bichonne, on se la nettoie et elle ne râle jamais. La femme si on fait un truc qui va pas elle le dit...la femme avant était tributaire du mari. L’homme c’était le macho. Mais maintenant, la femme travaille, elle n’a pas besoin de l’argent du mari...on n’a pas de compte à rendre !... (Simiane, Mme Font)

Un confort, elle est adaptée à vous, elle est propre, c’est très important aussi ! (Simiane, Mme Marchetti)

Les parents sont les premiers initiateurs de l’usage de la voiture pour leurs enfants. Ils la proposent pour le confort, le bien être des enfants. Elle fait en quelque sorte partie de l’investissement culturel que représentent les enfants : ainsi, leurs études se passeront d’autant mieux qu’ils n’auront pas de fatigue accumulée dans les transports collectifs, dont le trajet et les temps d’attente sont souvent jugés trop longs. Cela procède du même principe que l’accompagnement d’enfant, pour lequel sont alors perçues des notions de convivialité.

Parce que ça revient quand même plus cher la voiture ... l’essence, l’entretien, l’assurance... .mais je crois que quand les enfants font des études, par rapport au budget évidemment ... l’assurance, il faut regarder ce qui est le mieux ... parce que si l’enfant, il est fatigué, qu’il va redoubler une année ... ça va le déprimer... ça va coûter encore plus cher, une deuxième année ... (Simiane, Mme Font).

La voiture s’est progressivement imposée comme mode de déplacement, parce qu’elle est aussi synonyme d’ascension sociale et d’identité, les publicités pour les automobiles en témoignent. Elle fait partie de l’appareillage nécessaire à l’installation résidentielle et est perçue suivant les catégories sociales soit comme le reflet d’un certain “standing”, soit comme un objet que l’on présente comme banalisé alors qu’il engendre bien des sacrifices et des contraintes.

La voiture à ce moment-là c’est un peu comme maintenant le téléphone portable, c’est pareil, il y avait l’envie, c’était aussi une promotion sociale et puis ça rendait service ” (Bouc-Bel-Air, M. Arnaud, 80 ans)

On retrouve chez les adultes une manière paradoxale de présenter la voiture pour leurs enfants, qui met en exergue la perte de la valeur sociale de la voiture au profit de son utilité. Ainsi, ils reprochent aux jeunes d’avoir “ la mentalité voiture ”, car la voiture leur est “ offerte ” comme un dû et de fait, majorité civile et permis

⁶³ Moles, A., (1992), *Vers une psycho-géographie*. Encyclopédie de géographie. Paris : Economica.

de conduire sont souvent concomitants, présentés comme une étape d'initiation vers la vie adulte⁶⁴, alors qu'eux-mêmes peinent pour l'obtenir ou se souviennent des efforts de leurs propres parents.

À mes enfants, j'essaie de leur faire prendre le train mais c'est très difficile parce qu'elles sont nées avec la voiture. Moi je me suis payée mon permis ! moi quand papy et mamy m'ont conçue il n'y avait pas de voiture encore...mon père.... il a été obligé d'apprendre à conduire, ... il a commencé avec un solex...moi à 19 ans j'ai travaillé pour pouvoir me payer le permis...les filles j'ai dit je ne veux pas qu'elles se le payent, si j'ai les moyens de leur offrir je leur offrirai, donc je leur ai offert la voiture....parce que j'estime que c'est un confort, une évolution et c'est aussi un progrès et qu'on a tort de ne pas en profiter. Soyons modernes, on a la voiture comme tout le monde, on a un portable comme tout le monde...(Simiane, Mme Dupuis)

La voiture est alors présentée comme un objet qui se mérite, et les transports collectifs, comme le purgatoire nécessaire à son obtention

Par contre je pense que je vais lui faire goûter du transport en commun. Avant d'avoir une voiture, pour des raisons d'éducation et financière, il sera amené à prendre les transports en commun. Le problème c'est que le système fait que l'on pose ça dans notre vie comme si c'était une nécessité. Mais ça se mérite ... Or lui si il a toujours eu la voiture je me dis qu'il aura pas de culture transport collectif. Ça se travaille, ça s'apprend. Donc il va falloir que je lui apprenne à prendre le bus ! C'est vrai que j'ai appris avec ma mère. Il y a une culture transport en commun qu'il faudra inculquer à nos enfants. Mais bon ce n'est pas évident non plus de prendre les transports collectifs...(Simiane, Mme Bellon)

Coût – difficultés de circulation

Orfeuill souligne la part croissante et importante du budget "logement" dans celui des ménages qui ne cesse de croître et une relative stabilité du budget consacré à la voiture "autour de 13 % depuis 1980, malgré un développement considérable des parcs automobiles et des circulations"⁶⁵.

Après l'investissement dans la maison, la voiture est perçue comme une charge qui pèse lourd dans le revenu des ménages, mais qu'ils ont du mal à mesurer. Cette imprécision, l'énumération des différents postes de la charge voiture, tend à l'instituer dans l'esprit du locuteur en norme sociale à laquelle il peut s'identifier.

C'est énorme ; l'achat, l'entretien, l'assurance, l'essence ; mais on n'a pas le choix ! (Bouc-Bel-Air, Mme Rolland)

⁶⁴ Gossiaux J-F., Barjonnet P-E., (1990), *Automobilisme et société locale : les jeunes et l'auto dans la vallée de la Meuse*. Une étude anthropologique. Rapport INRETS n°113.

⁶⁵ Orfeuill, J-P. (2001), *Stratégies de localisation des ménages. Ménages et services dans l'espace urbain* in, La Documentation Française, PREDIT 1996/2000.

Le coût est important, en essence, en entretien, en assurance... Mais bon, on est dans la moyenne nationale. (Simiane, Mme Bellon)

On a une voiture chacun. Avant c'était un luxe d'avoir une voiture, maintenant c'est vraiment une nécessité. (Simiane Mme Royer)

Les jeunes, plus sensibles aux coûts de la voiture, pratiquent volontiers le covoiturage, pour aller vers le lieu d'enseignement ou pour des sorties ludiques. Dans ces cas, il n'est pas rare qu'ils établissent entre eux soit un tour de rôle pour l'utilisation du véhicule soit un partage des frais d'essence et de parking. Elle représente aussi la condition pour avoir un travail.

Pour le travail, c'est une des conditions pour avoir un travail ! donc si on a pas de véhicule on n'a pas de travail ... c'est la société qui nous donne pas le choix. (Bouc-Bel-Air, Vincent.)

Les contraintes de la voiture sont présentées par les personnes interrogées comme étroitement liées à l'environnement urbain et au motif de destination. Les personnes qui se plaignent le plus de la voiture sont celles qui réalisent des déplacements pendulaires vers des villes centre, alors que par ailleurs elles vont régulièrement à la grande zone commerciale de Plan de Campagne, sans mentionner les inconvénients de la voiture.

Pour la destination ville centre et particulièrement Marseille, les griefs se portent d'avantage sur les difficultés de stationnement, les conditions de circulation, le stress provoqué, puis viennent les questions de la sécurité pour la voiture elle même, la peur des vols et détériorations.

J'aime conduire mais pas sur un trajet comme ça ...parce que ça me gêne pas de conduire, ma gêne première c'est plus quand on arrive ici, (.../...) c'est la galère quoi (pour stationner) (Cadolive, Mme Giani)

le coût c'est cher quand même et le stress, c'est difficilement chiffrable parce que quand vous êtes là (coincé dans un embouteillages) et que vous savez qu'il faut que vous soyez à l'heure, je sais que j'aime pas être stressée (Simiane, Mme Nicolas).

Les problèmes d'accessibilité aux centre villes, toujours mis en avant, ne remettent pas pour autant en cause les comportements. Ainsi, le manque de place de stationnement en centre ville est attribué à une mauvaise gestion urbaine et accéder en ville en transports collectifs compris comme une privation de liberté.

C'est pas nouveau le stationnement,qu'est ce que vous faites alors, ben vous prenez le transport en commun, mais malheureusement on finira par prendre le transport en commun...on finira tous par avoir des interdictions en ville de stationnement ", on est obligé d'aller dans les parkings, et les parkings c'est autour, Carnot, gare routière c'est pas à l'intérieur (Bouc-Bel-Air, Mme Rieu)

L'insécurité routière est un thème qui est surtout présent dans le discours des jeunes filles rencontrées, de même que les problèmes de pollution liés à la voiture. Ce dernier thème n'apparaît que très rarement, et ce dans le discours des jeunes et des multimodaux. La pollution automobile n'est pas perçue comme fortement liée à la voiture, mais plutôt mise en relation avec les villes et centres industriels, elle est par contre perçue comme un élément motivant l'installation résidentielle.

- *Les transports collectifs*

La pratique ou la non pratique des transports collectifs engendrent des représentations a priori extrêmement différenciées. Les uns y trouveront toutes les vertus alors que les autres y verront au contraire un ensemble de contraintes, chaque personne justifiant ainsi les choix opérés.

Les différences de représentations trouvent leur origine dans l'expérience passée et/ou dans la manière dont sont perçus les déplacements. De la même façon que l'utilisation de la voiture peut être vécue de manière contrainte ou choisie, le déplacement multimodal est lui aussi perçu comme contraint ou choisi. Ces perceptions auront pour effet de produire là aussi des représentations différenciées.

Images issues des expériences passées

L'expérience des transports collectifs, qui ne veut pas dire la pratique effective, pèse de tout son poids dans le domaine des représentations. Cette expérience est pour beaucoup perçue négativement et ce pour les personnes "locales", alors que pour les personnes venant d'autres régions elle est beaucoup plus positive.

Les "exclusifs"⁶⁶ de l'automobile nourrissent à l'égard des transports collectifs des représentations très négatives. Ces dernières sont dues soit à une non-expérience soit au contraire à une expérience qui a été vécue négativement. Sur 13 personnes interrogées, utilisant exclusivement la voiture, 11 personnes ont eu des expériences multimodales pour un usage liée à la vie quotidienne. Les deux personnes sans expérience ont toujours résidé en milieu périurbain dans le même secteur. Pour les autres adultes, l'expérience leur évoque leur vie en ville.

Pour les exclusifs, l'utilisation des transports en commun engendre des représentations stéréotypées. Elles sont associées à des situations sociales bien précises : les plus démunies, les jeunes scolaires, les personnes âgées seules. Ainsi Mme Marchetti se demande à quoi servent les transports collectifs en regard de sa situation sociale et son choix résidentiel. M Millet, voyageur en train, témoigne de l'incompréhension de ses collègues quand il leur explique ses déboires.

Les transports collectifs associés "à la captivité", "au manque d'autonomie" renvoient à des situations parfois occultées. De la même manière que l'installation résidentielle donne l'illusion d'une certaine autonomie en niant sa relation aux réseaux, la perception de transports collectifs à l'usage des personnes âgées signifie la négation de toute projection dans le futur. Les personnes ne sont pas concernées par ce problème et le fait d'avoir le sentiment de s'être constitué un patrimoine immobilier contribue à les mettre à l'abri de ce genre de situation. Nombreuses sont les personnes qui disent vouloir se rapprocher d'une ville centre plus tard pour avoir toutes les commodités sur place. Ces personnes expriment ainsi implicitement le fait que leur installation résidentielle implique des contraintes auxquelles elles disent souvent "s'être adaptées" ou qu'elle représente une chance qu'elles ont su saisir aux prix de nombreux sacrifices. Les transports collectifs renvoient à une image dégradante de la vieillesse, car ils ne sont pas perçus pour autant comme adaptés aux âges avancés.

⁶⁶ Pour reprendre la typologie de Massot et Kaufmann

Quand je vois les personnes âgées qui prennent le train ça me fait de la peine... il n'y a aucune commodité pour elles, pas de toilettes, les marches sont hautes (Mme Durant)

Les personnes qui utilisaient les transports collectifs alors qu'elles habitaient Marseille n'en gardent pas toujours un bon souvenir. Elles vivent leur installation périurbaine comme une libération double vis-à-vis de leur logement et des transports collectifs. Leurs représentations sont issues de l'expérience antérieure qu'elles ont pu en avoir, qui se situe pour la majorité d'entre eux à Marseille, et l'on peut comparer l'acquisition de la voiture à celle de leur résidence, qui leur permettent toutes deux de se sortir d'une condition sociale. Tout comme le pavillon qui est bien souvent une fuite de l'habitat collectif, la voiture est l'assurance de pouvoir se déplacer seul, sans promiscuité. Elle apparaît comme un moyen de mettre une distance entre soi et les autres et participe de ce fait au processus d'individualisation qui marque la société et l'espace, car la voiture n'assure pas seulement une liberté de déplacement, elle représente aussi une libération par rapport aux autres.

Ainsi, l'image négative de Marseille qui a conduit à son massif dépeuplement, certes relayé par des aspirations qui étaient dans l'air du temps, ne s'est pas uniquement concrétisé en termes de changement de résidence, elle incite aussi à dévaloriser l'utilisation du transport collectif.

Les représentations négatives des transports collectifs peuvent se situer aussi dans les souvenirs de jeunesse, qui traduisent aussi une condition sociale, aujourd'hui dépassée. Ils ont une image "populaire" très négative et les "exclusifs" notamment ne se reconnaissent pas dans ce mode car il ne correspond pas à l'image sociale qu'ils souhaitent avoir ou donner. Cela engendre une situation d'invisibilité des transports collectifs, car ils n'en connaissent ni les destinations potentielles, ni les lieux d'arrêt.

Je suis de moins en moins transport en commun. Je les ai pris très longtemps, le bus, le métro, le train... lorsque j'étais jeune car ma mère n'avait pas de voiture. C'était à Marseille. (Simiane, Mme Bellon)

Mes parents (Habitaient en HLM) ils ont trop pris les transports collectifs, ils n'en veulent plus... ma mère elle dit que c'est inintéressant. (Simiane, Elodie).

Ça représente un coût assez important ... pour ceux qui n'arrivent pas et donc ils sont obligés d'utiliser les transports en commun À Paris, ils sont habitués donc ça pose moins de problèmes, mais à Marseille est ce que c'est bien développé ?(les transports en commun) Est ce que le métro c'est bien fréquenté ? Je pense que ça fonctionne pas (Simiane, Mme Marchetti)

La promiscuité est aussi un des aspects négatifs des transports en commun, ressentie comme telle par les personnes ne les utilisant jamais ou très rarement, et ce particulièrement pour les bus de ville ou le métro.

En fait c'est la promiscuité des transports en commun qui me dérange beaucoup.. C'est pas que je n'aime pas fréquenter le peuple, mais dans ces moments de transport je n'ai pas envie de rencontrer des gens malheureux, qui sont énervés, qui parlent mal aux autres, qui font du bruit, qui me parasitent. J'ai envie d'être tranquille et pour

moi la voiture est un moyen pour être tranquille.(Simiane, Mme Bellon).

Le thème de l'insécurité du train est évoqué par les personnes qui ont été confrontées ou qui ont assisté à des altercations, en général hors heures de pointe. La peur de l'agression les amène à ne pas utiliser le train à certaines heures et à composer alors d'autres arrangements pour le déplacement. Elles souhaitent toutes davantage de surveillance et de contrôle dans les trains.

Pour les utilisateurs du train, les dysfonctionnements de la ligne ont provoqué un lot de revendications récurrentes, manifestant un mécontentement extrême, dus aux retards, grèves à répétitions, suppression intempestive des trains... Ces récriminations conjoncturelles, présentes dans tous les discours n'affectent pas les valeurs positives reconnues au train, mais elles alimentent le sentiment très fort d'être " pris en otage ", d'être considéré " comme du bétail " et au bout du compte révèlent une amère déception vis-à-vis d'un service public et une non-visibilité des compétences et des responsabilités.

Mais la SNCF ne se rend pas compte. Il tue leur outil de travail. Alors je ne suis pas contre les grèves ... Et puis depuis que c'est à la Région c'est bien pire ! Maintenant les agents de la SNCF nous disent de nous adresser à la Région. Donc ce n'est plus la faute de la SNCF ! Ils se retournent sur la Région mais ce n'est pas elle qui paie leur salaire. C'est une sorte de tromperie. C'est quand même scandaleux car ils remettent en cause la politique de la Région et les personnes qui y travaillent. (Bouc-Bel-Air, M Masson)

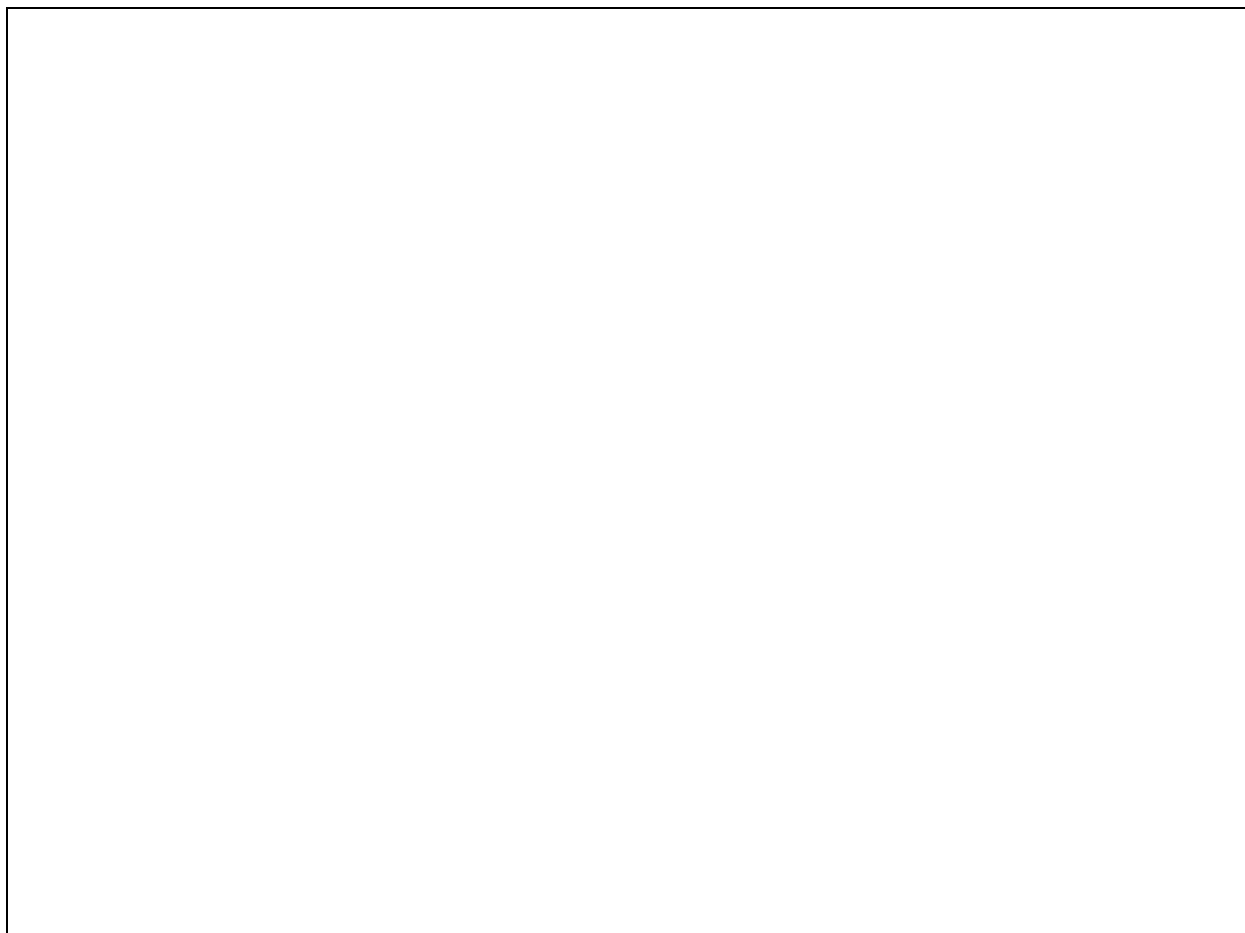
La non-fiabilité des horaires conduit à considérer cette ligne comme étant réservée aux seules personnes travaillant dans le public, avec des horaires à la carte, et/ou qui peuvent se permettre d'arriver en retard. C'est essentiellement ce motif, socialement inacceptable qui conduit les personnes qui ont fait l'essai du train, à retourner vers leur véhicule. Ce sont encore ces retards qui amènent les étudiants ou lycéens à se faire accompagner ou à disposer d'une voiture, l'établissement d'enseignement ne pouvant se permettre de distinguer les motifs de retard, ni d'entériner une situation.

Parce que j'ai la chance de travailler à la fonction publique dans un poste où je peux moduler mes horaires. Je ne pense pas être la seule fonctionnaire qui prenne le train le matin ; il doit avoir des gens qui bosse dans le privé ; mais c'est pas possible. Si vous travaillez dans le privé moi je pense pas que vous puissiez prendre le TER. (Bouc-Bel-Air, Mme Avril).

Images positives des TC

Les personnes qui utilisent le train trouvent toutes les vertus à leur trajet, c'est aussi une manière de justifier leur choix. Ce trajet est alors perçu d'une manière positive, il permet d'avoir l'esprit tranquille, sans stress, de mener d'autres activités (lecture, travail..), il est un temps de décompression après une journée de travail. La faible fréquentation du train en fait un espace de convivialité très apprécié.

D'après l'enquête menée auprès des voyageurs à la gare de Simiane, les qualités premières et citées spontanément sont la rapidité du train et son côté pratique, ainsi que le confort procuré par son utilisation, qui se manifeste par " moins de stress ".



- *Attitudes par rapport aux modes de transports*

A partir des entretiens réalisés se révèlent des valeurs positives ou négatives attachées à la voiture et aux transports collectifs en général. Elles permettent de dresser une typologie d'attitudes qui prend sens par l'analyse des discours.

	<u>Voiture : Valeurs positives</u>	<u>Voiture : Valeurs négatives</u>	<u>TC : Valeurs positives</u>	<u>TC : Valeurs négatives</u>
<u>Utilisateurs VL</u>	<u>8/11</u>	<u>3/11</u>	<u>5/11</u>	<u>7/11</u>
<u>Multimodaux</u>	<u>8/15</u>	<u>5/15</u>	<u>15/15</u>	<u>0/15</u>
	<u>16</u>	<u>8</u>	<u>20</u>	<u>7</u>

Les personnes qui ne remettent pas en cause la voiture

Ce groupe se compose de 8 personnes dont 6 ont pour origine résidentielle Marseille, (4 d'entre elles sont de jeunes personnes qui ont entre 20 et 25 ans et qui ont pratiquement toujours résidé à Simiane ou Bouc-Bel-Air) et une Gardanne. Pour ce groupe de personnes, l'usage de la voiture est une évidence.

Les transports en commun sont perçus au niveau général d'irrigation du territoire national : les trains grande ligne. Pour la zone où elles habitent, elles n'en voient pas l'utilité ou ne se sont jamais tout simplement posé la question.

Les transports en commun ont pour ces personnes une image très négative, qui associe d'une part les notions de promiscuité, d'insécurité et d'autre part une information à rechercher qui leur semble très compliquée. Ce rejet se justifie soit par une non-expérience des transports collectifs (hormis les transports scolaires), ce sont les "originaires" du périurbain, soit une expérience antérieure, liée à une vie citadine qu'ils ont rejetée, à leur propre histoire ou celle de leurs parents. La résidence périurbaine est ici vécue comme une promotion sociale.

Vous savez maintenant chaque famille a quand même des voitures ... je me demande si c'est vraiment rentable (les transports collectifs)...c'est tellement plus rapide et commode ! même la génération actuelle aspire tous à avoir une voiture. D'abord en priorité !...je peux pas m'en passer ! (Simiane, Mme Marchetti)

Conscientes toutefois des problèmes et des difficultés rencontrés dans leur trajet pendulaires, le covoiturage est alors perçues par certaines personnes comme une solution envisageable.

Moi je pense plus au covoiturage qu'au train... mais on a des emplois du temps de plus en plus flexibles et des opportunités que l'on décide au dernier moment, et c'est difficile d'être à 3-4 ? Il faudrait avoir des horaires très bien réglés. ... Peut-être que à 2 ce serait déjà bien ! Moi je l'ai fait quand j'étais à Septèmes avec une collègue ... Je pense qu'il doit y avoir la possibilité de mettre les gens en réseau ; parce que moi je pourrai faire du covoiturage avec les gens qui habitent à Simiane et qui travaillent au Conseil Régional. C'est vrai que après il faut s'entendre sur des tas de choses. Mais ça peut être une solution ; moitié moins de voitures le matin on circulerait mieux et on ne serait pas obligé de partir si tôt. Le temps que je mettais dans les embouteillages je peux le mettre pour aller chercher quelqu'un. A mon avis c'est une solution car on conduit une fois sur deux.

Les personnes qui remettent en cause la voiture

S'il est vrai que le périurbain se caractérise par des taux de multi-motorisation élevés et un usage quasi exclusif de l'automobile, il semble toutefois difficile d'affirmer que cela correspond à un véritable choix : c'est plutôt l'absence d'alternative qui conduit à ce type de comportement. Ainsi, bon nombre d'automobilistes se retrouvent dans un mode de mobilité obligé, du fait de leur implantation résidentielle, de leur lieu d'emploi, de leurs horaires de travail. Le mode de transport utilisé oscille entre la contrainte et le libre choix exclusif. Pour

certaines personnes interrogées, qui se déplacent vers une ville centre pour leur travail, l'automobile ne correspond plus à un choix véritable.

Dans ce groupe, se retrouvent les personnes qui ont une image négative de la voiture, elles sont 7, dont 6 personnes venant d'autres régions. Les personnes venues de l'extérieur de la région, sont beaucoup plus enclines à utiliser les transports collectifs ou du moins, nombreuses sont celles qui ont tenté l'expérience, car ayant dès leur installation dans la région le réflexe de l'usage des transports en commun. Ces personnes ont choisi le périurbain, parce qu'elles souhaitaient avoir une qualité de vie, dans un village "à l'échelle humaine". Au niveau de leur installation résidentielle, ce ne sont pas celles qui habitent à proximité de la gare. Elles ont souvent pratiqué des villes bien desservies en transport, qu'elles citent en exemple et le développement des transports collectifs est synonyme d'essor économique et culturel à l'échelle de la région.

Certaines se déplacent exclusivement en voiture après avoir tenté une expérience du train, qu'elles n'ont pas poursuivie, en raison de la qualité jugée médiocre du service. Elles alimentent un double mécontentement à l'égard de la voiture et du train. La perception de celui-ci est jugée très positive mais son fonctionnement actuel très insatisfaisant. Elles souhaiteraient vivement une amélioration des transports en commun.

D'autres prennent le train pour aller vers Marseille, davantage par choix que par contrainte, le choix d'un transport en commun correspond à un choix de vie, une manière de se comporter. Elles manifestent un rejet de la voiture pour les déplacements vers Marseille et sont très vindicatives en ce qui concerne les nuisances de l'automobile. Le rejet de la voiture est lié dans un premier temps et très largement aux conditions de circulation, puis pour 3 personnes uniquement aux questions d'environnement, rejoignant ainsi les "écologistes civiques" dans la typologie de Kaufmann⁶⁷.

Si les gens préfèrent dépenser du fric, prendre des risques, s'énerver sur la route et polluer, c'est leur choix... Étant écolo le problème de la pollution me préoccupe. Aux heures de pointe un car de 50 personnes réduit d'autant le nombre de voitures sur la route. Il n'y a pas photo.(Bou-Bel-Air, M Masson)

La voiture est aussi facteur d'un incivisme qui devient insupportable. Elle est alors remise en cause en tant que valeur de l'individualisme, s'opposant au "savoir-vivre" ensemble.

Quand vous roulez depuis 35 ans, je trouve que par rapport à ce que l'on voit sur les autoroutes, les imprudents, les opérations escargots, les accidents on en a marre !... parce qu'au volant de ma voiture je deviens agressive et ce n'est pas la bonne attitude... ... C'est arrivé à un moment donné de ma vie où j'en avais ras-le-bol de prendre la voiture. Mais je vois que je ne suis pas la seule car j'ai une collègue qui habitait à côté de notre ancien lieu de travail qui venait en voiture et la fin, elle m'a dit -j'en ai marre de voir tous ces connards sur la route- maintenant je viens à pied !Je crois que c'est ça, il arrive à un moment où on en a ras-le-bol de ce manque de civisme.(Bouc-Bel-Air, Mme Avril)

⁶⁷ Kaufmann V., (2001), *Automobiles et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* Paris : La Documentation Française, PREDIT.

Tout est fait pour la voiture et c'est une horreur mais c'est politiquement pensé ! C'est comme favoriser le camion par rapport au train ; c'est une volonté politique par rapport au pétrole ; c'est une manne formidable. C'est bien d'avoir chacun notre petite bagnole pour avoir notre dépendance mais quand ça devient un objet utilitaire et obligatoire c'est monstrueux. Et puis les accidents... C'est monstrueux ! Et la façon dont les gens se conduisent en voiture ça génère des comportements agressifs, violents, discourtois ! C'est la même chose entre les automobilistes et les piétons.(Bouc-Bel-Air, Mme Bormond)

Les personnes pour lesquelles la multimodalité est contrainte

Sur les 15 personnes qui ont des pratiques multimodales, la moitié finissent par avouer qu'elles préféreraient si c'était possible utiliser la voiture pour aller à Marseille. Kaufmann⁶⁸ souligne, dans une analyse des représentations de l'automobile et des transports publics, la préférence pour l'automobile des usagers en situation de choix modal.

Ces personnes se plaignent des difficultés de stationnement et de circulation auxquelles s'ajoutent les conditions économiques et sociales. Ces personnes toutes d'origine marseillaise sont venues habiter dans les lotissements autour de la gare. L'utilisation du train est alors lié au projet résidentiel que nous allons détailler dans le chapitre suivant.

Au terme de cette exploration des représentations des modes de transports, nous ne pouvons que constater que l'automobile continue à être un mode très prisé, par la prégnance de ses valeurs positives, transmise aux jeunes générations avec un sentiment de culpabilité affiché. Ce qui semble être le plus apprécié est non plus la liberté de déplacement qu'elle procure, car les automobilistes se plaignent amèrement des temps de circulation, du stress des embouteillages et des problèmes de stationnement, mais plutôt la qualité d'espace qu'elle offre. Cependant, les relations / ville voiture se complexifient et ouvrent des perspectives pour le développement des transports en commun. La voiture est alors perçue comme extrêmement contraignante, pour les personnes qui utilisent le train, mais c'est aussi une manière de valoriser leurs pratiques, mais aussi par des automobilistes sensibles à cette offre en transports en commun.

⁶⁸ Kaufmann V., op.cit.

Chapitre 2

Report modal en périurbain

Nous allons maintenant examiner la manière dont est réalisé et vécu le report modal en prenant appui sur les entretiens réalisés et sur l'enquête par questionnaire menée sur le site de la gare de Simiane. Rappelons que le report modal peut être défini comme la possibilité d'utiliser en alternance la voiture ou /et un transport collectif.

Pratique liée à la vie quotidienne, il correspond à un choix, en relation avec l'installation résidentielle. En résidant en périurbain, l'habitant sait qu'il lui sera indispensable d'avoir au moins une voiture ou de s'assurer de disposer d'un moyen de transports collectifs. Cette alternance sous entend une offre existante, et met en exergue un "choix" qui est opéré par la personne en amont du déplacement. La question qui nous intéresse est de situer le moment de "ce choix", la forme qu'il revêt - le choix du mode peut donc se situer dès l'instant de l'installation ou intervenir plus tard - et d'en saisir les motivations, les formes et le vécu.

Pour qualifier les pratiques multimodales, nous nous référons aux typologies issues des recherches de Kaufmann et Massot. Dans des enquêtes sur les pratiques multimodales menées dans les grandes agglomérations françaises Massot⁶⁹ indique que 80 % des pratiques multimodales sont "alternées" permettant ainsi une pratique des espaces différenciée et circonscrite ; les pratiques multimodales "combinées" ne représentant que 20 % des pratiques multimodales. Pour les pratiques multimodales "alternées" il s'agit d'un choix rationnel, motivé par les difficultés d'accès aux villes centre, s'intégrant dans une gestion individuelle des modes de transports.

Les contraintes de la ville, ses difficultés d'accès et de stationnement sont parmi les facteurs déclenchant un report modal. Cette contrainte n'est pas nouvelle, Dupuy⁷⁰ dénonce la non adaptation de la ville historique aux conditions de circulation automobile. Les recherches menées par Massot démontrent aussi que l'usage alterné concerne les centres -villes, lieux où les offres de transports sont les plus importantes, et pour les espaces les moins desservis en transports collectifs, cas du périurbain, la multimodalité ne peut pas se concevoir comme une véritable alternative. L'"univers de la multimodalité" y est décrit en comparaison avec des "exclusifs" de la voiture, mettant l'accent sur ses composantes socio-spatiales : des personnes résidant plutôt en centre ville, une population plus féminine, des couples avec un nombre limité d'enfants, plus représentés par la catégorie sociale des employés. L'accès à la voiture n'en est pas pour autant marginalisé, livrant des possibilités de partage de véhicules au sein des membres d'une famille. Massot propose une typologie personnes/pratiques : les multimodaux, les exclusifs des TC, les exclusifs de la voiture particulière.

⁶⁹ Massot M-H., (1996), La multimodalité automobiles et transports collectifs : complémentarités des pratiques modales dans les grandes agglomérations in RTS N°50.

⁷⁰ Dupuy, G. (1995), *L'auto et la ville*. Paris : Flammarion.

De son côté, Kaufmann⁷¹ interroge les pratiques multimodales dans leur relation à l'accessibilité des centres villes. Plusieurs grandes villes sont analysées en France et en Suisse. Il s'avère que la question de l'accessibilité d'un centre ville est un élément déterminant de sa fréquentation. Il propose une typologie suivant les représentations des modes de transport : les automobilistes exclusifs, les écologistes civiques, les automobilistes contraint à l'usage de la voiture, les usagers sensibles à l'offre.

- *Un choix réalisé dès l'installation résidentielle*

Report modal de voisinage

La décision de prendre le train pour aller travailler est un choix qui s'associe au projet résidentiel. Le lieu de travail, son accessibilité sont des éléments déterminants du choix modal, le frein principal à l'utilisation de la voiture étant la difficulté et le coût du stationnement en centre ville. Les difficultés de stationnement sont évoquées de manière récurrente dans les discours.

L'enquête "voyageur" menée en heures de pointe montre que les 2/3 des voyageurs ont leur travail à proximité de la gare St Charles de Marseille, ou dans l'hyper centre Aixois ou Marseillais et s'y rendent à pied. Le tiers restant a des cheminements beaucoup plus complexes qui les conduisent à prendre le bus ou le métro au départ de la gare de destination. A ce lieu de travail s'associe le choix du lieu de l'installation résidentielle qui intègre les questions de distances sociales et spatiales.

A Simiane, pour les "exclusifs" de la voiture, la gare est simplement perçue comme un moyen de dépannage, une assurance de ne pas se retrouver bloqué en cas de problèmes de voiture, mais dont on souhaite ne pas avoir à s'en servir.

Pour 7 personnes sur les 15 interviewées opérant un report modal, la présence de la gare fait pourtant partie intégrante du choix de l'installation résidentielle. Le train a été conçu comme une véritable alternative à la voiture. De son côté, l'enquête menée auprès des voyageurs indique que les années de pratiques du train coïncident le plus souvent avec les années d'installation et que 70 % des voyageurs résident à Simiane. Il s'agit donc ici d'un report modal basé sur la double proximité des lieux de travail et de résidence.

⁷¹ Kaufmann V., op.cit.

On s'est posé la question par rapport à Simiane, donc on savait qu'il y avait le train. Donc on pensait le train, on avait testé le trajet. On s'était dit " comment on va se transporter ? " on avait étudié le problème avant. (Simiane, Mme Cive)

C'est Simiane qui nous a paru le mieux compte tenu de la gare, des moyens de locomotions. Et puis pour moi pour chercher du travail sur Aix ou sur Marseille, c'était plus facile sans avoir de voitures. (Simiane, Mme Nicolas)

Paradoxalement, cette gare valorisée, dès l'installation car offrant la possibilité d'un moyen de transport alternatif et surtout économique n'a pas eu d'influence inflationniste sur le marché du foncier. Simiane est restée longtemps une commune plus abordable que les autres environnantes, alors qu'elle était tout aussi bien située que ses voisines : Cabriès et Bouc-Bel-Air. La pression foncière plus tardive peut s'expliquer par la présence d'établissements agricoles peu appréciés aujourd'hui disparus (porcheries), d'industries à Septèmes et Gardanne (visibilité d'un crassier). En tout état de cause, les prix abordables des années 80-90 auront permis à des personnes ayant des revenus modestes, de réaliser leur rêve d'habitation individuelle en des lotissements en individuels accolés, (avec des terrains de moins de 600 m²) construits autour de la gare. Grâce à cette offre, elles ont pu dans le même temps avoir accès à un mode de transport qui leur permettait de faire l'économie d'une voiture pour des déplacements pendulaires vers Marseille ou Aix, car il s'agit bien d'une population plutôt féminine.

Au niveau social, la catégorie des employés et les femmes sont largement sur représentées parmi les voyageurs du train⁷².

CSP

	AIX	MARSEILLE	Total
Commerçant	1		1
Cadre sup		1	1
Cadre		4	4
Prof inter	1	8	9
Employé	2	18	20
Ouvrier		1	1
Etudiant	6	7	13
Lycéen	3	6	9
Prof artistique	1		1
Retraité	1	1	1
En stage	1		1
NR		1	1

Sexe/Age	Masculin	Féminin	Total
. - de 18 ans	3	2	5
18-25 ans	5	14	19
25-40 ans	6	10	16
40-60 ans	9	14	23
.+ de 60 ans		1	

⁷² Enquête sur le site de la gare, le matin aux heures de pointes entre 7h et 9 h. Réponse de 63 voyageurs sur environ une centaine comptés.

Total	23	40	63
-------	----	----	----

A Marseille, la gare de St Charles constitue un pôle d'emploi important et la gare de Simiane a été intériorisée dans les stratégies d'installation du personnel de la SNCF. Pour ces personnes motivées par l'utilisation du train, car elles bénéficient de la gratuité ou de tarifs avantageux, s'installer à proximité d'une gare est un réflexe, issu d'une culture commune. Ainsi, un lotissement de type Castor s'est construit à Bouc-Bel-Air et, à Simiane, il y a aussi de nombreuses personnes qui travaillent à la SNCF. En 1987, cette population a été à l'origine de la réouverture de la gare, alors qu'elle était menacée de fermeture, dans une période où la politique de la SNCF semblait être de fermer les petites gares.

Ce groupe social, ayant une culture commune, pèse de tout son poids dans la dynamique socio-spatiale de la zone étudiée. Il est présent dans de nombreuses associations, dans la vie politique. A côté, des employés travaillant à la SNCF⁷³, nous avons aussi retrouvé dans les entretiens, d'autres personnes, dont la démarche d'installation a été motivée parce qu'un membre de la famille, le plus souvent un ascendant, faisait aussi partie de la " grande famille " des chemins de fer⁷⁴.

Le mode de rabattement vers la gare de départ pour ce report modal de proximité est essentiellement la marche à pied et/ou la dépose en voiture. L'enquête par questionnaire menée à la gare de Simiane confirme que la moitié des voyageurs se déplace à pied pour se rendre à la gare et effectue moins d'un quart d'heure de marche, ce qui s'explique par la présence des nombreux lotissements à proximité. Les 11 personnes qui laissent leur voiture sur le parking résident généralement loin de la gare, tandis que celles qui se font accompagner résident elles aussi plutôt à proximité de la gare.

Dans les entretiens, les 15 personnes interrogées qui ont fait le choix de prendre le train pour se rendre à Marseille ou à Aix, 12 se rendent à pied à la gare ou sont accompagnées, et 4 laissent régulièrement leur voiture au parking. Ces dernières habitent à plus de 5 km de la gare.

Le parcours à pied sur une très courte distance est jugé plutôt agréable et sécurisé, de fait, des voies pour piétons ont été aménagées autour de la gare vers les lotissements tout proches. Pour cette personne qui était une exclusive de la voiture et qui s'est reportée sur le train, la marche à pied redonne un sens à son installation résidentielle, et elle habite pourtant Bouc-Bel-Air, à une distance que l'on pourrait juger éloignée (environ 3 km), ce qui révèle la grande subjectivité de l'exercice.

Une demi-heure... le soir je reviens à pied parce que ça me fait du bien de marcher. C'est un peu mon exercice quotidien de la semaine. Arriver à St Charles aussi je vais souvent à mon travail à pied. Ça m'oblige quelque part à changer un petit peu ma façon de vivre où j'avais le cul dans la voiture.....Et puis maintenant que je rentre à pied, le soir je m'arrête...(chez les petits commerçants).. En voiture je

⁷³ une seule dans l'échantillon

⁷⁴ Sur 63 personnes enquêtées 11 étaient employés à la SNCF.

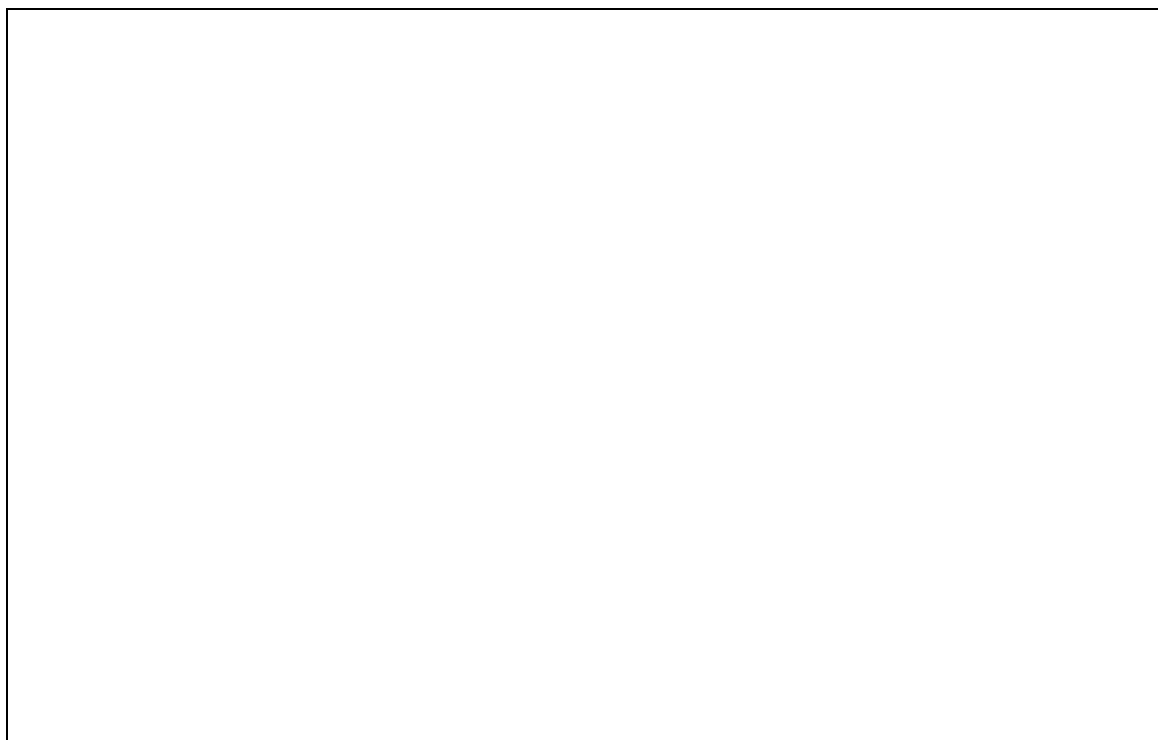
trace. De plus j'apprécie tout particulièrement les contacts avec les petits commerçants. C'est ce que j'ai toujours recherché et c'est aussi un des éléments qui a fait que nous avons choisi d'habiter dans un village comme Bouc. Dans la ville vous l'avez pas ça...(Bouc-Bel-Air, Mme Avril)

D'après les observations menées sur le site de la gare et les environs, les distances les plus longues sont pratiquées par les jeunes résidant en habitat diffus. La notion de sécurité est elle aussi très subjective, les voies d'accès aux habitations en campagne n'étant aucunement aménagées pour les piétons. Et que dire de ce jeune qui se vante de marcher sur la bande d'arrêt d'urgence d'une voie express et qui se sent plus en sécurité que sur les petits chemins ?

Mode d'arrivée à la gare de Simiane

	Destination Aix	Destination Marseille	Total
A pied	7	24	31
Déposé en voiture	6	10	16
Voiture laissée au parking	2	9	11
en stop	1	1	2
en vélo		1	1
alternance "pied/vl"		1	1
alternance "vl/dépose"		1	1

Enquête voyageur



Report modal de connexité

Selon notre enquête, environ 1/3 des voyageurs résident sur une autre commune.⁷⁵ Il s'agit essentiellement de la commune de Bouc-Bel -Air, mais certaines personnes viennent de Cadolive et de Mimet. Elles viennent se connecter à la gare de Simiane, en effectuant un déplacement intermodal. C'est aussi le cas de personnes que nous avons rencontrées et qui habitent en secteur d'urbanisation diffuse. Ainsi la proximité du lieu de résidence par rapport à la gare, si elle est un élément favorisant un report modal n'est pas pour autant un critère discriminant, nous retrouvons des automobilistes qui habitent à moins de 10 km de la gare à pied et des "multimodaux" pouvant habiter beaucoup plus loin, voire sur d'autres communes.

L'éloignement du domicile à la gare induit des accompagnements ou le stationnement d'un véhicule à la gare qui ne sert qu'à faire de courts trajets. Il s'agit souvent d'une vieille voiture.

C'est une vieille voiture que je prendrai pas pour faire des grands trajets...pour faire 15 km ça va. (Cadolive, Mme Giovani)

On avait de vieilles voitures... le minimum... qui ne faisaient que l'aller retour.(Simiane, M Roy)

Ainsi Elodie dispose d'une voiture pour se rendre à la gare de Simiane car sa maison est excentrée et qu'elle ne peut pas se faire accompagner :

C'était plutôt une nécessité pour moi de descendre à la gare parce que j'avais pas forcément des horaires qui convenaient avec ceux de mon père ou de ma mère... (usage de la voiture) ... le train ça me paraissait le plus facile dans le sens où on avait une gare dans le village, il y avait pas de raisons que je prenne la voiture, je pense que la voiture ça allait plus être un inconvénient arrivé sur Aix qu'autre chose ...à la fin nous n'avons pas du tout de parking...

Ces navettes entre la gare et la résidence trop éloignée, en habitat diffus obligent les personnes à avoir deux voitures, pour ne pas être trop dépendantes les unes des autres. Ainsi, la famille Roy, venant de Paris, a d'abord réalisé un choix résidentiel dans la campagne simianaise. Elle a déménagé en 1995 pour une localisation proche du village et de la gare, car les enfants ayant grandi une autre organisation devenait nécessaire, et il était impossible pour eux d'avoir une autonomie en habitant loin de la gare. M Roy dit :

Tant que les filles étaient en primaire ça allait quand elles ont été au collège on a dit on " redescend " car il n'y avait pas de navette. C'est la seule raison. On se plaisait là-haut... Pour nous faciliter la vie ... c'était impossible en travaillant à deux... Elles auraient été bloquées le soir en pleine nuit c'est impossible de se taper à pied 2 km... Les gens qui restent là-haut c'est qu'en général la femme ne travaille pas...(avant) on descendait à deux voitures à la gare pour pouvoir récupérer les enfants.. ça fait des frais mais on n'a pas le choix..

Nous avons recueilli de nombreux témoignages évoquant une époque-1990/2000- où la pratique du report modal était beaucoup plus répandue chez des personnes résidants à Mimet, Cadolive, Belcodène.

^EEntre 1985 et 2000, le report modal était une pratique plus répandue : le parking était saturé et a été agrandi ; les interviewés font état d'une centaine de voitures stationnées, à cette époque. Depuis environ deux ans, les perturbations de la ligne ont engendré des changements de pratiques.

Il s'agit de villages de faible importance qui s'ouvrent peu à peu à l'urbanisation. Les prix du foncier plus bas attirent des populations qui sont certainement plus sensibles aux coûts des déplacements, mais dont le choix résidentiel est fortement marqué par la mise en retrait (même si elle est contrainte par le prix du marché) et l'image très forte de la campagne (elles auraient pu choisir un lotissement plus près). Simiane, mais aussi Gardanne(gare), Septèmes (ligne de bus) et plus à l'Est Aubagne (pôle d'échanges) , sont alors perçus comme des lieux de connexion " au monde urbain ".

Est intégrée dans leur représentation, la rupture nécessaire, trouvant satisfaction dans le trajet qui les mène de leur domicile à la gare par des petites routes sinueuses et non démunies de charme. Cet aspect qualitatif des paysages a une importance dans la représentation que les habitants se font de leur installation résidentielle. De même que l'habitant apprécie la nature toute proche, sans avoir à prendre la voiture, celui qui sera installé isolé appréciera ces routes de " campagnes " qui contribuent à nourrir la représentation de son installation. Chemins et petites routes sont les signes tangibles de la campagne recherchée, routes et autoroutes introduisent l'urbain, la rupture amorcée. Ainsi, cette habitante de Cadolive :

J'ai pris la solution d'aller dans l'autre sens, c'est-à-dire je vais vers Simiane et je prends le train . J'aurais aussi la solution d'aller jusqu'à Aubagne en voiture et de prendre le train , c'est personnel, c'est parce que la route me plaît moins... il y a aussi la possibilité de prendre l'autoroute à Pas de Trets/La Destrousse , on prend l'autoroute jusqu'à Aubagne, c'est 5 Frs le péage ! tous les jours, c'est un peu lourd aussi ! quand j'ai dit que je préférerais partir côté Simiane que côté Aubagne c'est parce que je préfère le cadre, la route, je me sens mieux de ce côté... sans parler du kilométrage, parce que je sais pas si c'est pas un peu plus long du côté d'Aubagne... plus joli, plus campagne ! (Cadolive, Mme Giani).

La rupture, c'est-à-dire le changement de mode de transport apparaît davantage acceptable, pour les personnes résidants plus " en campagne ". La projection d'un éventuel report modal par les automobilistes résidant dans des espaces urbanisés bien desservis en axes routiers, et pourtant sensibles au développement des transports collectifs, est souvent évoquée en termes de ruptures, de longueur de trajet et d'attente qui paraissent insupportables.

Le train ça veut dire que après je prend le métro ; alors là c'est le même combat ; il y a autant de monde dans le métro que sur l'autoroute... de plus il faut que je descende en voiture, que je prenne le train... non, je prends la voiture car le soir je suis fatiguée et puis il y a un parking ! A pied il me faut plus de 10 minutes et puis il pleut, il fait froid... (Simiane, Mme Bellon)

La non-fiabilité de la ligne et la sécurisation insuffisante du parking sont les deux principaux facteurs qui ont amené les personnes à renoncer au train ou à laisser leur voiture au parking, comme elles le faisaient auparavant.

Les dysfonctionnements récents de la ligne de chemin de fer ont ainsi entraîné des modifications de comportements. Les grèves récentes qui sont survenues au cours de l'enquête ont conduit certaines personnes

vers d'autres modes de transport. Des témoignages rendent compte de personnes qui ont dû acheter une voiture mais nous avons aussi, dans les entretiens 4 personnes qui ont opté pour la solution du car. Le car ne passant pas directement par Simiane mais par la nationale, ces personnes vont rejoindre soit l'arrêt de Bouc-Bel-Air soit le celui de Septèmes pour ensuite prendre une ligne de bus. Elles se déclarent satisfaites de la ponctualité de ce mode de transport, mais pas de son coût, plus cher que l'abonnement travail en train pour un nombre limité de trajet. Le train, son type d'abonnement pouvait permettre de rentrer déjeuner au domicile.

Les modes de rabattement sont de tous types - à pied, achat d'un petit véhicule pour faire la navette, accompagnement.- mais il est intéressant de constater que ce report vers le car, s'avère pour deux personnes complètement satisfaisant et optimise vraiment le déplacement. Elles s'étaient reportées sur le train sans comparer au préalable l'optimisation de leur trajet. Elles résident toutes deux à Bouc-Bel-Air et cette localisation les place dans une situation où l'offre en transports collectifs est plus importante, avec le réseau des cars et celui des trains.

Les pratiques de déplacement peuvent se modifier au cours de l'installation résidentielle, l'essentielle raison étant un changement de lieu de travail devenu difficilement accessible en voiture. Ainsi M Roy explique qu'il a pris le train pendant 3 mois le temps que l'administration pour laquelle il travaille lui donne un parking réservé.

L'accès à un parking privé / réservé est très recherché mais encore faut-il qu'il soit sécurisé. Mme Avril, automobiliste pendant 39 ans, a modifié sa pratique parce que son lieu de travail a changé, mais surtout parce que le parking qu'on lui propose lui paraît peu sûr (peur des agressions). En contre-point, les personnes qui disposent d'un droit de stationnement, le considère comme un avantage acquis, qui peut parfois les amener à renoncer à une mobilité professionnelle. Ainsi, Mme Bormond qui travaille dans un collège des quartiers Nord de Marseille, qu'elle juge difficile :

Oui, un parking. C'est une des raisons qui font que je suis dans cet établissement public (collège). C'est un avantage certain.

• *Report modal en pratiques*

Report modal, entre partage des véhicules et accompagnement : une affaire de famille

Les mobilisations en capital et en énergie qu'engendre l'accession à la propriété en périurbain ont des répercussions sur le choix du mode de transport utilisé, et sur les pratiques de déplacements. En contre point du report modal, le partage des véhicules et les pratiques d'accompagnement mobilisent l'ensemble des membres des familles.

La question de l'investissement dans plusieurs véhicules se pose avec acuité dès le départ de l'installation. Les personnes venues s'installer à proximité de la gare ont souvent démarré avec une seule voiture pour le ménage. Il s'agit de familles à revenus modestes, pour lesquelles l'investissement dans la maison constitue une lourde charge et mobilise les économies du ménage.

C'était un choix de n'avoir qu'une seule voiture pour des raisons d'économies. (Simiane, Mme Cive)

C'est une des raisons qui nous a poussé à acheter ici, on était près de la gare. On a vu un très beau terrain à Fuveau, mais à Fuveau ça nous obligeait à descendre sur Gardanne et on a dit non c'est pas possible, parce que c'était obligatoirement deux voitures. (Simiane, Mme André).

L'achat de la seconde voiture est lié soit à un changement de lieu de travail, soit au fait que les enfants ont grandi, et un second véhicule devient nécessaire pour leur donner de l'autonomie. Parmi les personnes que nous avons interrogées qui ont deux voitures, 10 personnes sur 25 (en âge d'avoir le permis) se les partagent entre les membres de la famille ; sur ces 10 personnes 8 d'entre elles ont des pratiques multimodales et la seconde voiture est partagée avec les enfants.

Cette situation qui entraîne des contraintes dans l'organisation des déplacements, contribue à donner une image non valorisante du train, car le report est alors effectué sur le mode du sacrifice. Les adultes font le sacrifice d'utiliser le train pour pouvoir laisser la voiture à leurs enfants, mais dès que c'est possible, ils préfèrent utiliser la voiture. Ce sacrifice n'est jamais délibérément reconnu, même si les arguments économiques sont mis en avant, mais il pèse de tout son poids dans la vie quotidienne car il contribue à diffuser dans l'entourage de la personne " sacrifiée ", une image dévalorisante de sa situation.

Ainsi Mme Dupont, qui vient de construire une maison récemment, explique le cheminement qui la conduit à avoir une pratique intermodale complexe (train+bus), la fatigue qu'elle ressent en arrivant le soir chez elle, son envie de ne plus sortir ...cheminement au bout duquel se révèle le sacrifice consenti.

Nous avons 2 garçons de 19 ans donc sur les 2 véhicules ce sont eux qui prennent le deuxième ! 3 véhicules ce n'était pas possible mes fils sont scolarisés sur Marseille donc c'est eux qui prennent le véhicule à 19 ans on a pas envie de prendre le train ! un matin il l'a pris avec moi, qu'est ce qu'il y a eu ce matin là ! je crois que c'est le matin où on a pris le car. Il me dit " tu vois tu veux me faire prendre le train, regarde je suis dans un car maintenant ! " je lui dis " et alors on se laisse mener ! ", moi que je sois pressée mais lui il descendait faire des courses sur Marseille . Et bien non ça va pas du tout les transports en commun ! (Simiane, Mme Durant)

Certaines personnes (3) ont fait le choix de ne fonctionner dès le départ de l'installation qu'avec une seule voiture. Force est de constater qu'il s'agit soit de familles dont les enfants ont quitté le domicile familial, et à moment donné il y a bien eu deux voitures dans la famille, soit de couples sans enfants, soit avec des enfants en bas âges. Les motivations sont ici multiples, difficile à sérier : questions économiques, d'accessibilité au centre ville, de choix personnel... Il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'une organisation qui fonctionne en duo, c'est à dire que le conjoint a des itinéraires fixes et précis, avec des horaires pouvant s'adapter, à partir duquel la personne qui prend le train peut se greffer.

Le déplacement devient alors un objet de contraintes très fortes, demande une organisation au plus serrée bien connue des " mamans taxis ", que l'automobile seule ne suffit plus à garantir d'autant plus quand elle est partagée entre plusieurs personnes : le téléphone portable vient alors comme un complément indispensable au déplacement, un accessoire supplémentaire, qui maintient l'illusion d'une liberté bâillonnée par les réseaux.

Il arrive qu'un descende en voiture, laisse la voiture autour de la gare et l'autre la récupère...suivant l'emploi du temps...mes deux fils ont des portables, mon mari me prévient du bureau....les deux voitures ne restent jamais sur le parking, quand on est à 3 c'est rare qu'elles y restent ” (Simiane, Mme Nicolas)

On trouve toujours une solution pour n'utiliser qu'une seule voiture...c'est vrai que là le portable est utile... ça revient moins cher qu'une voiture ” (Bouc-Bel-Air, M Masson)

L'accompagnement est une pratique très répandue, en augmentation selon les enquêtes transport. Force est de constater qu'une partie de ces accompagnements sont eux, ici, justifiés par la non fiabilité du train. Ainsi les personnes interrogées racontent qu'elles sont systématiquement accompagnées dans le cas où le train aurait du retard ou serait supprimé ; l'accompagnant attendant le départ de l'accompagné pour poursuivre sa route.

Nous sommes ici dans une situation engendrant une double dépendance et qui devient vite difficilement supportable. Les parents accompagnateurs se font bien souvent une raison de cette situation, assumant leur choix résidentiel mais décrivant des organisations de déplacements complexes et fatigantes, qui ne durent qu'un temps, les enfants auront après leur permis de conduire.

Voulant donner le meilleur à leurs enfants, ils sont en même temps conscients de leur part de responsabilité dans le modèle qu'ils transmettent . Ils reprochent à leurs enfants d'avoir la “ mentalité voiture ”, alors qu'ils n'ont pas essayé de leur proposer autre chose. Les liens avec une “ autre conception des déplacements ” et leur propre installation résidentielle est ici évidente. Il est difficile de proposer une autre démarche alors que tout à été conçu sur un autre modèle d'habiter, liant la maison et la voiture.

Je les ai toujours menés, on leur fait pas de bien mais bon... Parce qu'après on est à leur service,...! peut être parce qu'on y est pas habitué, moi quand j'habitais sur Marseille je travaillais en centre ville, je prenais le métro, bus métro, et j'y suis née dans ce machin... et mes fils non, je les ai toujours amenés, ramenés, et puis c'est comme on a été habitué ! ils sont vraiment pas à l'aise pourtant ils sont de la ville ils sont nés ici eux aussi ! c'est moi qui les ai peut être un peu ...(Simiane, Mme Durant)

Report modal entre multimodalité habituelle contrainte et multimodalité circonstancielle réflexive

Les motifs principaux de destination sont le travail puis les études. Sur les 16 personnes rencontrées ayant des pratiques multimodales, la moitié utilisent le train avec un motif unique, le lieu de travail, ou d'études s'inscrivant ainsi dans le champ d'une multimodalité habituelle. Les autres ont un usage du train soit pour leur travail, mais de temps en temps des organisations spécifiques, soit pour un motif à caractère ludique.

Cette tendance est confirmée par l'enquête voyageurs qui révèle que la grande majorité des personnes utilisent le train pour un motif unique, et une destination unique- lieu de travail ou lieu-d'enseignement : soit 43 personnes sur 64. Pour les 21 personnes qui utilisent le train pour plusieurs motifs et destinations, 13 n'ont pas de véhicules personnels. Le profil des personnes utilisant le train pour plusieurs motifs est de types jeunes actifs, vivant chez les parents ou en location.

La multimodalité habituelle se résume au seul trajet réalisé, sans ajouts d'autres motifs. Les personnes vont travailler et reviennent à leur domicile. Elles ont toutes un abonnement travail qu'elles prennent plus volontiers à la semaine qu'au mois pour une gestion plus souple, mais cet abonnement ne les incite pas pour autant à revenir à Marseille pour d'autres motifs. Elles s'inscrivent dans une multimodalité contrainte qui n'a pas d'aspect réflexif, c'est-à-dire qu'elles utilisent leur véhicule pour tous les motifs autres que le travail quand elles vont en centre ville. D'ailleurs pour les personnes ayant des pratiques multimodales, la voiture est souvent associée au week-end, aux loisirs redevant ainsi l'objet d'agrément, de promenades familiales, qui était une de ses vocations premières.

Le week end ...à ce moment là on se déplace en voiture. Parce que souvent à ce moment là on va y aller à 2 , ça va être à des horaires qui vont pas être des horaires de pointe, la circulation va être plus étalée, ça va être plus facile de stationner... et puis c'est une journée de loisirs pas une journée de travail donc on n'est pas forcément organisé, " bon, à quelle heure je vais rentrer ? " (Bouc-Bel -Air, M Millet).

Les habitants du périurbain font aussi le plus souvent leurs courses en voiture à proximité de leur lieu de résidence. L'automobile permet de choisir les lieux de ravitaillement de la maison et les courses alimentaires en périurbain ont tendance à se réaliser dans une relative proximité de la maison. La recherche sur les territoires de la maison montre la prégnance de territoires " péri-domestique " ⁷⁶ à proximité du lieu de résidence, ce qui ne veut pas dire sur la commune de résidence. Les lieux de chalandises sont sur la zone étudiée importants, avec la présence de Plan de Campagne et de Gardanne, qui sont les centres les plus fréquentés.

Les personnes qui utilisent le train ne font pas leurs courses sur leur lieu de destination, ou alors de petits achats ponctuels. Il n'est donc pas rare qu'elles modifient leur pratique habituelle les jours où elles choisissent de faire leurs courses, en ne prenant pas le train ce jour -là pour pouvoir profiter de s'arrêter en cours de route, sur le mode de la pérégrination avec une automobilité circonstancielle.

On sait qu'on va faire les courses, alors on descend en voiture et on s'arrête à Plan de campagne ...mais comme on veut faire les courses le soir il faut qu'on soit de bonne heure dans les magasins ...si c'est pour avoir la foule de 18h, c'est pas la peine ! donc on va descendre de bonne heure en voiture, on va trouver de la place et on pourra repartir de bonne heure

La pérégrination est un avantage certain de l'automobile et elle offre d'autant plus de souplesse quand le travail de la personne est lui aussi souple (horaires à la carte). Les personnes qui n'utilisent que leur voiture, ou qui sont dans un report modal de connexité, ont ainsi la possibilité de faire leurs courses sur le trajet du retour. Les personnes qui prennent le train et rentrent le soir ont le sentiment de se retrouver dans des créneaux horaires d'achats très contraints (samedi).

Les pratiques multimodales réflexives, rarement rencontrées, sont le fait de personnes qui ont une bonne connaissance des réseaux de transport de la ville de Marseille. Le train est alors un réflexe dès qu'il s'agit de se rendre dans les villes centres, d'autant plus qu'elles savent utiliser certains avantages. De ce fait, elles ne

⁷⁶ Pinson D., Thomann S., op.cit.

se limitent pas à leur pratique habituelle, elles sont à même de composer des déplacements faisant intervenir d'autres lieux et d'autres modes.

Pour Mme Martin, l'installation résidentielle a été choisie en fonction de la gare et du fait que la famille n'avait qu'une voiture au départ, donc elle a appris à utiliser les modes de transports et à les combiner entre eux.

Ce qui arrive, une fois par semaine, j'essaie de combiner travail et mes parents . Donc à ce moment là souvent je descends en voiture jusqu'à un parking de la RTM, vous avez Bougainvillier, ou vous avez St Pierre, et de toute façon je prends le métro ou le car. ...vous avez un parking qui marche avec le ticket de métro, c'est la carte " liberté " qui marche avec ça . Vous laissez votre voiture et après vous avez directement le métro... donc direct Castellane, je sors..! ou alors je vais à St pierre et je prends le 54 qui me laisse à Castellane. Si j'ai des visites à faire dans les hôpitaux, je fais toujours ça, je vais à St Pierre, je laisse la voiture et je prends le 54 parce que le soir je peux reprendre le 54 faire ma visite et reprendre ma voiture... des demi journées comme là, si j'ai la voiture un mercredi, je fais ça, je laisse la voiture et après je vais manger chez mes parents, je finis à midi, je récupère ma voiture... et je rentre ! (Simiane, Mme Nicolas)

Les jeunes constituent de leur côté une catégorie pour laquelle le report modal se réalise en cours d'installation résidentielle. Le train est pour eux, surtout une solution économique. Ils disposent d'un abonnement qui leur permet de circuler de manière illimitée sur un même trajet, aussi sont-ils disposés à utiliser le train pour plusieurs motifs de déplacement : les études en semaine et des activités ludiques le week-end. Disposant de revenus limités, l'argent de poche des parents, ils sont très sensibles aux frais d'essence et aux tarifs de stationnement. Quand ils choisissent de prendre la voiture, ils essaient de se grouper pour partager ces frais. En train, ils recherchent à maximiser leur abonnement, car c'est la condition pour prendre le train plus souvent, sinon le prix du billet à l'unité est jugé trop excessif, et les incite à frauder.

Moi j'ai l'abonnement, je le rentabilise à fond mais si jamais vraiment je payais tous mes trajets quand j'avais pas l'abonnement, pour descendre à Marseille ça me faisait 40frs l'aller-retour, plus le métro ça fait 20frs l'aller-retour, ça fait 60frs la journée, quand on est jeune ça fait 60frs rien que le transport plus ce qu'on va dépenser en ville, ça fait des journées chères ! ... je pense qu'il y a peut être 80% des jeunes qui doivent frauder le train, ...Je dis ça pour moi ! les adultes, ils payent ! je pense que c'est un peu cher ! (Simiane, Franck)

Les raisons qui les conduisent à utiliser le train sont là aussi liées à l'accessibilité des centre villes, mais aussi à la peur de circuler en voiture en ville, dû leur manque d'expérience.

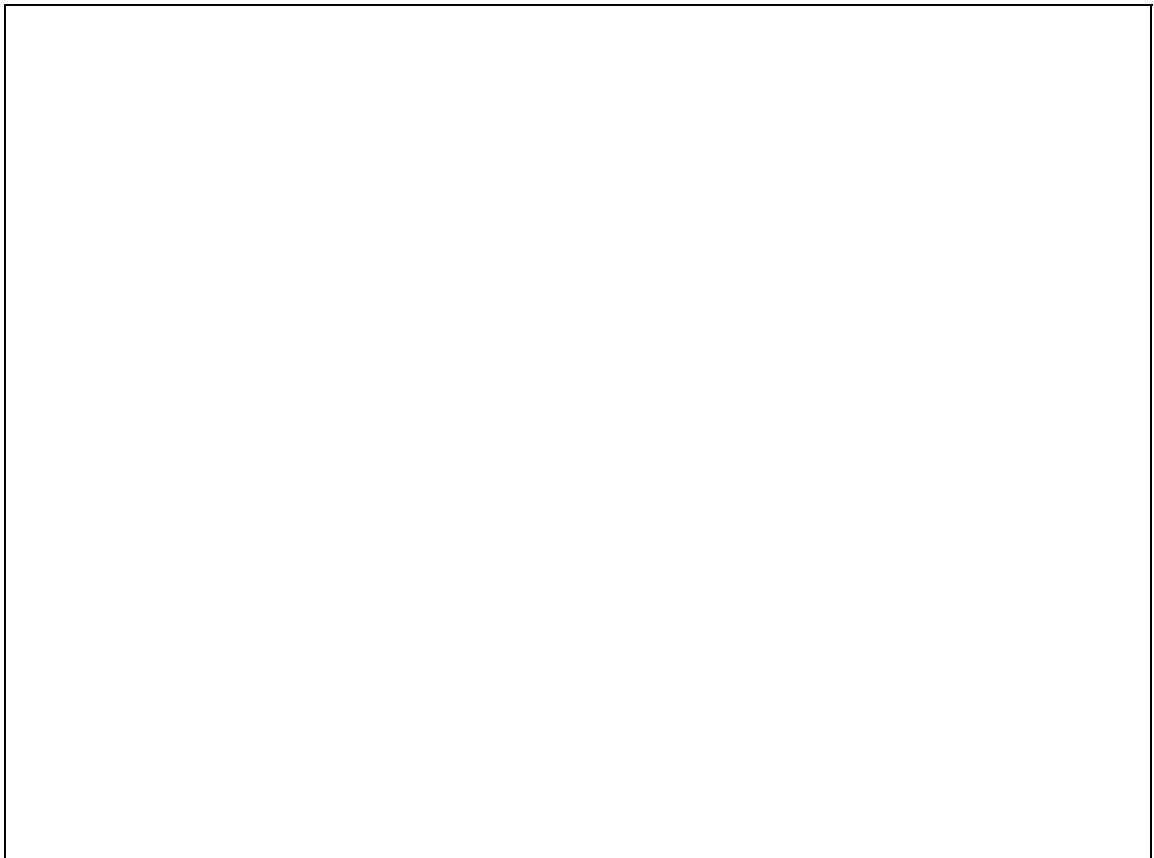
Je prends le train parce que je ne vais pas dans Marseille en voiture ça ne me plaît pas dans Marseille j'ai un peu peur de me garer, donc je préfère prendre le train, quitte à marcher, à prendre le métro plutôt que prendre la voiture.. si je suis seule j'y vais en train et si je suis avec mon copain, on y va en voiture . (Simiane, Alice)

Les attentes des multimodaux

L'adaptation aux horaires des trains est une pratique des plus répandue, et les personnes insistent sur la nécessité d'horaires fiables. Le contexte actuel les contraint à une adaptation parfois mal vécue, car elles prennent souvent le train précédent celui qui leur conviendrait le mieux, de peur de ne pas arriver à l'heure.

La fréquence des trains est satisfait plutôt jugée satisfaisante, mais il s'agit essentiellement de migrations pendulaires. Ainsi les jeunes se plaignent du manque de train le soir et le week-end. Certains horaires paraissent mal adaptés au rythme de la ville : il est ainsi impossible quand on travaille dans un commerce à Aix qui ferme à 19 heures à Aix de rentrer par le train actuel de 19H10 (alors qu'auparavant il était à 19h30). Pourtant Aix est une ville certes "étudiante", mais "de commerces", avec des employés qui n'ont pas forcément beaucoup de moyens.

Les attentes des usagers du train se manifestent autour du thème de l'accueil de la gare avec des demandes en termes de plages d'ouverture plus larges de la gare, des renseignements fiables, une meilleure information des voyageurs. Sont aussi évoqués l'entretien et la convivialité du lieu : une meilleure propreté, la sécurité du parking, un distributeur de billet qui fonctionne, ainsi que des aménagements tels des toilettes, des bancs, une salle chauffée avec des distributeurs de boissons, viennoiseries et presse.



Le report modal en périurbain apparaît essentiellement lié aux difficultés d'accès aux centres-villes, avec notamment la question du stationnement, qui en est un des facteurs, mais aussi aux conditions économiques

et sociales des familles. Ainsi, qu'étant par nature une pratique limitée dans les espaces périurbains, le report modal apparaît d'autant moins attractif qu'il est souvent pratiqué de manière contrainte. En effet, celui-ci s'associe le plus souvent à un partage des véhicules ce qui a pour effet de placer la personne qui le pratique dans un rapport de sacrifice, qui n'est pas du tout valorisant, et qui mobilise plusieurs membres de la famille. Il s'agit alors essentiellement d'un report modal de voisinage associé au projet résidentiel.

Le report modal se réalise le plus souvent pour motif unique vers le lieu de travail ou les lieux d'enseignements, et les attitudes réflexives vers d'autres lieux et motifs sont marginales. Elles sont liées pour les jeunes au type d'abonnement, mais celui-ci ne semble pas avoir d'incidences fortes chez les adultes, qui choisissent de prendre leur véhicule dès qu'il s'agit d'un autre motif à un autre moment.

Cependant, la plus forte fréquentation de la gare dans le passé tend à montrer que la gare peut être perçue comme un lieu de connexion au monde urbain, qui n'altère pas les valeurs de l'installation résidentielle, car les habitants trouvent alors dans les petites routes, les chemins, l'environnement, la rupture tant recherchée avec l'urbain. Pour certains, les essais infructueux d'un report modal –voiture/train- ont eu pour effet un report modal “à l'envers”, c'est-à-dire vers un retour contraint à l'usage de la voiture.

Conclusion

Nous voici donc au terme de cette recherche dont l'objectif était d'analyser le report modal au regard de la morphologie périurbaine et des représentations de l'installation résidentielle par les habitants, et d'apporter ainsi un éclairage essentiellement qualitatif.

La représentation de l'installation résidentielle constitue le cadre de référence à partir duquel vont s'orienter les pratiques. La recherche d'un cadre environnemental, qui s'est construit sur le rejet de la ville, la valorisation puis la normalisation du statut de propriétaire, mais aussi le repli sur la sphère domestique autour d'une famille atomisée, constituent les points d'ancrage de cette représentation.

Cette installation en périurbain continue de se construire à partir des valeurs de campagne et de nature. Chacun trouvera dans son installation des éléments, à différentes échelles, qui représentent "le naturel" : le village et son environnement de collines boisées, le grand terrain situé en zone NB, le bout de jardin qui suffit à donner l'illusion.

La jouissance du cadre environnemental paraît être une préoccupation des habitants du périurbain, limitée à la maison et son jardin, elle est recherchée ou en tous cas extrêmement valorisée dans tous les trajets autour de la maison, à pied ou en voiture, représentation qui gomme les aspects négatifs, les effets de "tunnel"⁷⁷, les "non lieux"⁷⁸ au profit d'une image qui prend sens dans sa sublimation.

Les habitants qui effectuent un report modal, qu'il soit de "voisinage" avec des parcours à pied ou de "connexité avec des trajets automobiles, valorisent ces moments qui confortent leur représentation de campagne, de vie villageoise. La nature toute proche est appréciée pour ses fonctions ludiques, les habitants aiment aller se promener ainsi à proximité du domicile, d'autant plus quand les enfants sont jeunes.

Cet engouement pour le "naturel" véritable phénomène de société se traduit par un bricolage de sens donné par des acteurs libres de leurs expériences individuelles qui tend à effacer les intérêts collectifs. Ainsi ce cadre environnemental est perçu comme un lieu "hygiénique", hors de portée de la pollution le plus souvent associée à la ville et aux grands centres industriels. La sensibilité à la pollution automobile est peu perceptible,

⁷⁷ Offner J.-M., Pumain D. (sous la dir) (1996), *Réseaux et territoires. Significations croisées*. La Tour d'Aigues : l'Aube.

² Augé, M. (1992), *Non-lieux*. Paris : Le Seuil

hormis pour les personnes sensibilisées par ailleurs aux problèmes écologiques et les habitants du périurbain n'ont pas le sentiment de dégrader l'environnement par l'usage accru des automobiles. La maison maintient alors l'illusion d'une sphère autonome, à l'abri des nuisances mais la réalité, son fonctionnement la rend dépendante des réseaux collectifs –eau, électricité, routes .

Extrêmement valorisée, la maison individuelle se conçoit à partir de l'expérience de la ville, le plus souvent menée en appartement. Offrant une qualité d'espaces, modulables dans le temps, elle est aussi un vecteur d'identité, une source de fierté, le plus souvent durement acquis par l'auto-construction, totale ou partielle, les aménagements, et les décorations.

Elle est aussi perçue comme un lieu de repos d'autant plus que les équipements nécessaires à son fonctionnement, sont basés sur l'utilisation de l' automobile. Arrivés chez eux, après la pénibilité de pérégrinations multiples, les habitants ont ainsi tendance à ne plus vouloir ressortir. Les pérégrinations automobiles, les enchaînements des activités permettent alors plus facilement ces temps de repos, alors que les personnes utilisant le train, se sentent davantage contraintes. Les courses alimentaires ne se réalisent pas alors sur des trajets de retour, elles nécessitent de prendre le véhicule, de ressortir et cette action n'est pas toujours bien vécue.

La maison individuelle en périurbain est aussi le reflet du repli sur la sphère intime, familiale. Elle est un projet familial pour l'épanouissement des enfants dans un cadre toujours préférable à celui de la ville. Le bien être des enfants constitue un des moteurs de ces installations résidentielles en périurbain, avec le cadre environnemental offert, mais aussi le positionnement stratégique par rapport aux lieux d'enseignement.

Mais les enfants ne font que multiplier le besoin de sorties au fur et à mesure de leur avancée en âge. Point de départ, des mobilités individuelles, la maisonnée se retrouve alors de plus en plus confrontée à devoir satisfaire les désirs de chacun. C'est souvent à ce moment-là quand les enfants ont besoin d'autonomie, que les parents revendiquent de meilleurs services en transports collectifs.

La multiplication des véhicules apparaît alors comme la réponse appropriée. Les jeunes du périurbains disposent bien souvent d'une voiture personnelle, pour les familles pouvant se le permettre, ou partagée avec un des parents. Cette voiture est perçue comme une nécessité absolue, certes de par la morphologie spatiale, mais aussi parce qu'elle est intériorisée comme une norme. Les parents sont les premiers initiateurs de ce modèle, même quand ils utilisent le train pour eux-mêmes et d'une manière ambiguë, ils auront tendance à reprocher aux jeunes d'avoir " la mentalité voiture ", car celle-ci ne représente n'a plus la même valeur sociale, entre parents et enfants. La banalisation de l'automobile a ainsi tendance à rendre " invisibles ", les autres moyens de transport.

Aux pionniers de la périurbanisation, recherchant la campagne à tout prix, et des bribes de ruralité, fuyant la ville et ses nuisances indigètes, et principalement la ville de Marseille , de nouvelles vagues de population ont succédé, plus contraintes dans leur choix, et sensibles aux offres du marché, traduisant des migrations de courtes distances relevées par l'INSEE.

Contraintes d'habiter plus loin qu'elles ne l'auraient voulu, mais fuyant la ville elles aussi, les choix de localisation apparaissent alors davantage contraints par les prix du marché, qui contribuent à l'éloignement, mais aussi par l'accessibilité à divers équipements, en premier lieu desquels vient le réseau routier, qui facilite les déplacements vers les lieux de travail, suivis des lieux d'enseignements, mais aussi le niveau d'équipement de la commune et la vie sociale souhaitée.

Ces choix sont révélateurs de stratégies d'implantation mettant en évidence le passage d'un modèle patrimonial à un modèle culturel, qui est la recherche d'un meilleur positionnement en termes d'accessibilité aux équipements. Ainsi, les jeunes, bien qu'appréciant l'environnement naturel choisi par les parents, auront tendance à valoriser cette accessibilité.

C'est surtout parmi les habitants les plus anciennement installés, que la maison en périurbain correspond véritablement à un rêve et s'associe à une stratégie de patrimonialisation pour soi ou les siens. Elle correspond pour beaucoup à une finalité, marquée par l'enracinement, les zones périurbaines enregistrant des démographies vieillissantes. Elle peut être une étape, comme l'a été l'achat du premier appartement en ville, qui permettra dans le futur, de réaliser d'autres choix de localisation, paradoxalement davantage pressentis dans des milieux urbains, offrant un maximum d'équipements à proximité. Pour d'autres ce statut est le reflet de l'adhésion à une norme sociale.

La recherche montre une opposition entre les habitants des secteurs diffus et ceux des lotissements. Les habitants du secteur diffus, acteurs de leur projet résidentiel ont façonné la campagne, saisi les opportunités foncières, et ont plus librement choisi leur mode de vie et le cadre naturel recherché et sont très sensibles au développement de l'urbanisation, cherchant à préserver le cadre qu'ils ont eu le privilège d'investir. La voiture, les voitures, devenues un bien d'équipement individuel, les ont accompagnés dans leur choix résidentiel. Symbole de liberté et d'indépendance, elle positionne socialement les individus tout autant que leur installation résidentielle.

Les habitants des lotissements mais plus généralement les habitants les plus contraints dans leur choix, essentiellement installés en fonction de l'offre proposée qui correspondait certes à leur désir de -maison individuelle avec son jardin- se sentent d'avantage pris dans un ensemble dont l'urbanisation est en cours. Acteurs attentifs, ils considèrent que l'ensemble des équipements et des aménagements ne sont pas terminés, et que la question des transports constitue une priorité, d'autant que leur choix de localisation a été dicté par la localisation de la gare de Simiane.

Au niveau des représentations des modes de transports, la perception négative des transports collectifs est surtout le fait de personnes qui ne les utilisent pas ou qui en gardent une expérience négative. Cette expérience est associée à des souvenirs d'enfance, révélant des conditions sociales plus difficiles, ou à la ville elle-même. Rejetant les HLM qui les ont souvent logés, ils rejettent aussi les transports collectifs qui renvoient une image " populaire " ne correspondant plus au choix de vie qu'ils souhaitent avoir ou montrer.

Ainsi, les anciens Marseillais, très nombreux ont tendance à rejeter les transports collectifs tout comme ils ont fui la ville de Marseille. Leur installation résidentielle correspond à un statut social auquel s'apparente à

celui de la voiture. De même, les enfants du périurbain, ou les personnes natives du périurbain, qui n'ont pas l'expérience des transports collectifs, ne perçoivent pas l'utilité du développement des transports en commun.

A l'opposé, les personnes qui utilisent les transports collectifs véhiculent, si on excepte les désagréments dus au fonctionnement de la ligne de chemin de fer, des images très positives. Sont alors très appréciés le confort, la sécurité, la possibilité de mener d'autres activités tout en étant transporté, la convivialité. Cependant, elles auraient tendance à préférer la voiture si elles avaient vraiment le choix de pouvoir stationner en ville.

On peut ainsi noter l'importance du facteur stationnement dans les comportements de reports modaux observés. La non-possibilité de stationnement à destination constituant apparemment un facteur fort de recours aux transports collectifs. Il s'agit d'un sujet sensible, car les personnes les plus réticentes aux transports collectifs, voient dans le manque de place de stationnement plutôt un effet de mauvaise gestion urbaine. Pourtant, plus il y aura de place de parking moins les gens prendront le train, et inversement.

Le report modal de "voisinage" est le plus fréquemment rencontré. Il s'associe directement au projet résidentiel. Habitant, à proximité de la gare de Simiane, s'y rendant à pied, leur lieu de travail se situe aussi dans une relative proximité de la gare St Charles. Le prix du foncier, à Simiane, momentanément plus bas dans les années 80/90 a permis l'installation de familles à revenus modestes. De ce fait, il n'est pas rare de rencontrer des familles, ayant deux voitures, une pour les parents et une pour les enfants. La proximité de la gare leur a permis pendant les premières années d'installation de faire l'économie d'un deuxième véhicule. La personne qui prend le train le fait alors sur le mode du sacrifice, ce qui ne constitue pas un modèle pour les enfants pour lesquels la voiture est préférée.

Le report modal s'inscrit alors dans un régime de contrainte, une mobilité subie, d'autant plus que l'installation résidentielle sera perçue elle aussi comme contrainte. Cette mobilité ressentie négativement pose problèmes car elle n'apparaît pas "*comme une condition d'adaptation et de participation à la vie urbaine*"⁷⁹ et complexifie la constitution d'un "*espace mobile*".

D'autres personnes effectuent un report modal que nous avons appelé de "connexité". Il s'agit des personnes qui résident loin de la gare et qui laissent leur voiture au parking. Leurs motivations sont certes liées à l'inaccessibilité de la ville centre mais elles se nourrissent aussi d'une autre conception des déplacements. C'est aussi le groupe où il y a le plus de personnes venant d'autres régions avec une expérience "valorisée" des transports collectifs.

Installées dans des villages périphériques, plus lointains ou en zones NB, la rupture que constitue le report modal n'est pas péniblement ressentie. Le trajet qui les relie à la gare alimente leur représentation de l'installation résidentielle "à la campagne", et leur permet de mener des activités en voiture sans retourner au domicile. Cependant, la mauvaise qualité de services de la SNCF a découragé les meilleures volontés, elle va à l'encontre du projet d'ascension sociale dans laquelle ont voulu se mettre les habitants du périurbain., et l'on assiste plutôt à un report "à l'envers".

Les transports collectifs sont perçus comme une nécessité liée aux conditions sociales pour certains, et aujourd'hui certainement les plus représentés, mais aussi comme "un choix politique" pour d'autres, qui remettent en cause la voiture pour certains trajets et qui auront été par ailleurs amenés à tester le train, mais le manque de fiabilité les a contraints à revenir vers la voiture. La remise en cause de la voiture apparaît liée à une prise de conscience liée à l'individu, de son positionnement social. La position (écologique ou non, citoyenne ou non) du migrateur est ici capitale et surdétermine les conditions de proximité géographique de la gare.

Au niveau des pratiques, les reports modaux observés sont le plus souvent invariables avec un lieu et un motif de destination unique et contraint : lieu de travail et lieux d'enseignement en centre-ville. La voiture prenant le relais pour mener d'autres activités, en d'autres lieux et moments, même quand il s'agit d'aller vers les centres-villes. Les reports modaux avec des motifs multiples sont surtout le fait des jeunes, qui rentabilisent ainsi leur abonnement, soit le fait de personnes pour lesquelles le transport en commun est devenu un véritable réflexe.

La première exigence des personnes utilisant le train est la fiabilité des horaires, plus que la fréquence des trains, qui est jugée dans l'ensemble satisfaisante. Les doléances se portent ensuite sur l'accueil réservé aux voyageurs, le manque d'informations et la sécurisation du parking de la gare. On ne peut que constater que la pratique du report modal est essentiellement soumise à la qualité de service de la SNCF, mais aussi elle est extrêmement liée à l'accessibilité des centres-villes.

Le report modal en périurbain qui passe par l'amélioration des réseaux de transports collectifs, constitue un enjeu, auquel sont sensibles de plus en plus de personnes, car il est un "marqueur" de développement, les personnes ayant le sentiment que la région très en retard à ce niveau.

⁷⁹ Rémy J., Voyé L., op.cit.

Bibliographie

Abric J-C., Mardellat R. (1986) *Les représentations sociales de l'artisan et de l'artisanat*. Rapport de recherche du Centre d'Études et de Perfectionnement de l'Artisanat et des Métiers Paris.

Augé, M. (1992), *Non-lieux*. Paris : Le Seuil

AUPA (Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix), (1988), *Programme Local de l'Habitat du Pays d'Aix*. Aix-en-Provence.

Bauer, G., Roux J.-M. (1976), *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Paris : Le Seuil.

Bourdieu.P. (1979), *La distinction, critique sociale du jugement*. Paris : Le Seuil.

Bourdieu P.(1980), *Le sens pratique*. Editions de Minuit.

BULLDOC (1978), *Habitat individuel et urbanisation diffuse*. Ministère de l'environnement et du cadre de vie CDU N° 58 Octobre

Bonnin P.(1994), « L'habitation, modalité de l'existence sociale », in *Les hommes, leurs espaces et leurs aspirations*. Hommage à Paul-Henry Chombart de Lauwe. Paris : l'Harmattan, pp. 109-123.

Bonvallet C., Gotman A. (1993), *Le logement une affaire de famille*. Paris : l'Harmattan.

Bertho-Lavenir C. (1996), Lutttes de classes et influences, in *Les Cahiers de médiologie*, n°2. Editions Gallimard.

Bertrand, H., Viard, J. (1996), *Au bonheur des campagnes (et des provinces)*. La Tour d'Aigues : L'Aube.

Caniaux M. (1996), *Une autre culture des déplacements, pour un transport intelligent et humain*. Paris : l'Harmattan.

Courgeau, D. (1979), *Méthodes et mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. INED.

Cuturello, P., Godard, F. (1982), *Familles Mobilisées: Accession à la propriété et notion d'effort des ménages*. Paris : Plan Construction.

Cuturello, P. (1997), *Dialogues de propriétaires*. Paris : Plan Construction Architecture et Habitat, Ministère du Logement, du Transport et du Tourisme.

Dézert, B., Metton, A., Steinberg, J. (1991), *La périurbanisation en France*. Paris : Editions Sedes.

DRAST /MELT Mobilité et vie quotidienne : synthèse et question de recherche in *2001 Plus*, N°48..

- Dubet F., Martucelli D. (1998), *Dans quelle société vivons nous ?* Paris : Le Seuil.
- Dupuy, G. (1995), *L'auto et la ville*. Paris : Flammarion.
- Dupuy, G. (1999), *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Paris : Anthropos.
- Gilbert, Y., Meistersheim, J. (1981), « *Habitat individuel péri-urbain et modification des rapports sociaux aux territoires* » . Synthèse de l'étude mutations de l'espace rural, urbanisation et production de l'habitat individuel, Comité méditerranéen d'études et de recherche sur l'environnement, STU.
- Gossiaux J-F., Barjonnet P-E., (1990), *Automobilisme et société locale : les jeunes et l'auto dans la vallée de la Meuse. Une étude anthropologique*. Rapport INRETS n°113
- INSEE (1999), RGP PACA, Premiers regards.
- Kaufmann , J.-C. (1998), *L'entretien compréhensif*. Paris : Nathan.
- Kaufmann V. (1997), *Accessibilité automobile et fréquentation d'un centre ville. Etude comparée de six agglomérations françaises et suisse Recherche Transports Sécurité n° 55*.
- Kaufmann V., (2001), *Automobiles et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* Paris : La Documentation Française, PREDIT.
- Le Jeannic, T. (1997), « Trente ans de périurbanisation », in *Économie et Statistique*. Paris : INSEE.
- Lévy J. (2000), *Les formes de la ville* . CERTU
- Manonni P. (1998), *Les représentations sociales*. QSJ.
- Massot M-H., (1996) , *La multimodalité automobiles et transports collectifs : complémentarités des pratiques modales dans les grandes agglomérations Recherche Transports Sécurité N°50*.
- Mauss, M. (1905), « Essais sur les variations saisonnières des sociétés eskimos ; Étude de morphologie sociale », in Mauss, M. (1950), *Sociologie et anthropologie*, Paris : PUF.
- Mayoux, J. (Commission présidée par...), (1979), *Demain l'espace, l'habitat individuel péri-urbain*, Paris: La Documentation Française.
- Moles, A. (1992), *Vers une psycho-géographie*. Encyclopédie de géographie. Paris : Economica.
- Moliner P., (sous la direction), (2001), *La dynamique des représentations sociales*. Edition : Presse Universitaire de Grenoble.
- Offner J.-M., Pumain D. (sous la dir) (1996), *Réseaux et territoires. Significations croisées*. La Tour d'Aigues : l'Aube.

Orfeuill, J-P, (2000), *Stratégies de localisation. Ménages et services dans l'espace urbain*. Paris : La Documentation Française, PREDIT.

Pillet C. (1995), Migrations et périurbanisation dans l'aire Marseille-Aix en Provence » in, *INSEE PACA, Sud Information Economique*, n°101.

Pinson D., Thomann S. (2000), *Territoires de la maison en peri-urbain et métropolisation*, PUCA.

Régazolla T. (1995), *La mobilité : une histoire de longue durée*. Ministère de l'Equipement, DAU, Plan Urbain.

Rémy J., Voyé L. (1995), *La Ville : vers une nouvelle définition?* Paris : L'Harmattan, Collection Villes et Entreprises.

Wiel, M. (1998) « Comment gérer la transition urbaine? » in *Recherche Transports Sécurité*, n° 58.

Annexes

QUESTIONNAIRE

Heure de départ : _____

Heure de retour à Simiane : _____

Comment arrivez vous à la gare ?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> En voiture laissée au parking | <input type="checkbox"/> A pied |
| <input type="checkbox"/> Déposé en voiture laissées au parking | <input type="checkbox"/> Vélo, 2 roues motorisées |
| <input type="checkbox"/> Déposé en deux roues motorisées | <input type="checkbox"/> Bus |

Quel est votre motif de déplacement

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Travail/Professionnel
Visites familles/amis | <input type="checkbox"/> Courses |
| <input type="checkbox"/> Lycée
Autre | <input type="checkbox"/> Démarches administratives/de santé |
| <input type="checkbox"/> Enseignement Sup. | <input type="checkbox"/> Activités ludiques |

Quel est votre destination ? _____
Quartier _____

Arrivé à destination prenez vous un autre moyen de transport collectif ?

- Métro Bus

A quelles fréquences prenez vous le train ?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Tous les jours de la semaine de fois par mois) | <input type="checkbox"/> Occasionnellement Préciser (nombre |
| <input type="checkbox"/> Certains jours Préciser | <input type="checkbox"/> Première fois |

Quel titre de transport utilisez-vous ?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Billet Plein tarif | <input type="checkbox"/> Abonnement Préciser |
| <input type="checkbox"/> Billet tarif réduit | <input type="checkbox"/> Gratuité/personnel SNCF |

Disposez vous d'une voiture personnelle ?

Oui Non

Pour quelles raisons prenez vous le train ?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Non disponibilité de voiture
Confort/sécurité du train | <input type="checkbox"/> Embouteillage |
| <input type="checkbox"/> Tarifs très attractifs
Préciser | <input type="checkbox"/> Risque d'accident <input type="checkbox"/> Autres |
| <input type="checkbox"/> Difficultés de stationnement | |

Quels sont les avantages du train ?

Vous arrive-t-il de prendre ce train pour un autre motif qu'aujourd'hui ou/et une autre destination ?

Préciser

Motif : _____

Destination : _____

Quels sont les services et aménagements que vous voudriez voir développer sur la gare de Simiane ?

Depuis quand prenez vous le train ?

GUIDE D'ENTRETIEN

Thème 1 : installation résidentielle

- Motivation de départ
 - Avantages/inconvénients (habitat, évolution..)
 - Importance de la propriété
- Présence de la gare/choix de localisation
- Parcours résidentiels antérieurs
- Intégration des coûts de déplacements et temps de transport ?
- Estimation des dépenses
- Perception des changements ./aux déplacements
- Vécu de l'installation résidentielle par rapport aux besoins de déplacements .

Thème 2 : les pratiques de déplacements en train et en voiture

Habitudes de déplacements durant la semaine

Difficultés/facilités de ces déplacements

Le week- end

Types de déplacements réalisés en voiture /en train

modification des habitudes

représentation de la voiture

Motivations pour le train (coût...)/ Avantages /Inconvénients

Étapes et vécu du déplacement en train

L'aller en voiture ou déposé - à pied- les distances Les aménagements à faire

Le temps passé dans le train

L'arrivée à destination et les autres déplacements TC

Le retour à Simiane et les déplacements consécutifs

Titre de transport

Vous arrive t-il de prendre un autre moyen de transport pour ce même trajet ?

Avez -vous connaissance d'un autre moyen de transport...(perception)

Prenez vous ce train pour un autre motif, une autre destination ?

Profitez vous de votre déplacement en train pour des motifs autres que celui du travail...

- Que pensez vous du confort du train ?
- Que pensez vous des horaires et des fréquences du train ?
- Que pensez vous des tarifs
- Du système de billetterie ?
- Que pensez vous de la sécurité du train ?
- Que pensez vous de la longueur du trajet en train en voiture

Qu'est ce que vous aimeriez trouver sur la gare de Simiane ?

Thème 4 : les contextes spécifiques

La voiture partagée (quand c'est le cas)

L'achat de la seconde voiture...

Thème 5 : l'usage du vélo et marche à pied.

Thème 6 : les attentes

Pensez vous qu'il soit nécessaire de mener une politique de transport en commun ?

Vous sentiriez -vous concerné par un système de transport collectif?

Si il y avait un transport collectif plus fiable envisageriez vous de changer votre mode de déplacement ?

Dans l'ensemble, comment jugez vous les systèmes de transports ?

Au niveau local, sur la commune

Au niveau de " région "

Parcours résidentiels des personnes

Nom	Résidence antérieure	Type habitat antérieur	Statut antérieur	Type d'habitat actuel	Années d'occupation	Statut actuel
Marchetti	Marseille	Appartement	Propriétaire	Maison isolée	1990	Propriétaire
Rieu	Paris		Propriétaire	Maison isolée	1988	Propriétaire
Royer	Bouc Bel Air	Maison en lotissement	Propriétaire	Maison proche centre village	1980	Propriétaire
Bellon	Simiane	Maison isolée	Location	Maison de village	1987	Propriétaire
Roy	Paris Simiane	Maison isolée	Propriétaire	Maison en lotissement	1995	Propriétaire
Font	Marseille	Maison	Propriétaire	Maison isolée	1985	Propriétaire
Vasseur	Marseille	Appartement	Locataire	Maison isolée		Propriétaire
Bormond	Bretagne	Maison	Propriétaire	Maison en lotissement	1979	Propriétaire
Trasick	Paris Marseille	Appartement	Propriétaire	Maison en lotissement	1988	Propriétaire
Elodie	Marseille	Appartement	Location	Maison en lotissement	1990	Propriétaire (parents)
Alice	Marseille	Appartement	Locataire	Maison en lotissement	1981	Propriétaire (parents)
Vincent	Aix		Propriétaire	Maison isolée	1980	Propriétaire (parents)
Pierre	Marseille	Appartement	Parents propriétaire	Maison en lotissement	1987	Propriétaire (parents)
Levêque	Aix	Appartement	Locataire	Maison isolée	1999	Hébergée
Anne	Paris	Appartement	Propriétaire	Maison isolée	1985	Propriétaire (parents)
Dupuis	Marseille	Appartement	Locataire	Maison en lotissement	1981	Propriétaire
Nicolas	Ardèche	Maison	Propriétaire	Maison en lotissement	1985	Propriétaire
Giani	Marseille	Appartement	Location	Maison proche village	1997	Propriétaire
Arnaud	Marseille	Maison	Propriétaire	Maison en lotissement	1975	Propriétaire
Avril	Marseille	Appartement	Propriétaire	Maison n lotissement	1987	Propriétaire
Franck	Paris	Appartement	Propriétaire	Bastide dans hameau	1984	Héritage (parents)
Millet	Marseille	Appartement	Location	Maison de village	1999	Location
Cive	Marseille	Maison	Location	Maison en lotissement	1981	Propriétaire
Rolland	La	Maison	Propriétaire	Maison en	1991	Propriétaire

	Rochelle			lotissement		
Durant	Marseille	Maison	Propriétaire	Maison en lotissement	1999	Propriétaire
Masson	Pélissane (13)	Maison	Locataire	Maison en lotissement	1985	Propriétaire

Caractéristiques des personnes – modes utilisés

Nom	Sexe	Age	Taille Ménage	Nombre voitures	Profession	Lieu de travail/ Etudes	Revenus/ménages FFR	Mode utilisé
• Marchetti	F	45-50	3	2	sans		350 000	Voiture
• Rieu	F	55-60	3	1	commerçant	Bouc	NR	Voiture
• Royer	F	50-55	5	4	sans		NR	Voiture
• Bellon	F	40-45	4	2	enseignant	Marseille	300 000	Voiture
• Vasseur	H	45-50	4	2	Agent EDF	Marseille	250 000	Voiture
• Bormond	F	45-50	1	1	enseignante	Marseille	650 000	Voiture
• Trasick	H	45-50	4	2	Agent EFD	Marseille	325 000	Voiture
• Elodie	F	20-25	5	2	étudiante	Marseille	NR	Voiture
• Alice	F	20-25	4	2	étudiante	Marseille	NR	Voiture
• Vincent	H	20-25	5	2	étudiant	Marseille	NR	Voiture
• Pierre	H	20-25	4	3	intérimaire		NR	Voiture
• Levêque	F	20-25	2	1	employée	Aix	150 000	Voiture+train
• Anne	F	20-25	4	3	étudiante	Aix	NR	Voiture+train
• Dupuis	F	40-45	4	2	Employé SNCF	Marseille	250 000	Marche+train
• Nicolas	F	40-45	4	2	employée	Marseille	250 000	Marche+train+métro
• Roy	H	45-50	4	2	informaticien	Marseille	325 000	Voiture +train
• Font	F	40-50	4	2	sans		250 000	Marche+train
• Giani	F	30-35	2	2	employée	Marseille	250 000	Voiture+train
• Arnaud	H	70-75	2	1	retraité		150 000	Marche+train
• Avril	F	45-50	4	2	Prof inter	Marseille	300 000	Marche/VI+train
• Franck	H	17	4	3	lycéen	Marseille	NR	Marche+train+métro
• Millet	H	30-35	2	1	commerçant	Marseille	190 000	Voiture+train
• Cive	F	35-40	3	1	enseignant	Marseille	350 000	Marche+train
• Rolland	F	45-50	2	2	employée	Aix	200 000	Voiture+car
• Durant	F	40-45	4	2	Employée Mairie	Marseille	250 000	Marche+train+bus
• Masson	H	40-45	4	1	Cadre	Marseille	250 000	Voiture +train +marche