



La mobilité périurbaine: le changement, c'est pour quand?

NESSI H., Université Paris Ouest Nanterre La Défense, LAVUE; SAJOUS P., Université du Havre, IDEES;
CONTI B., IFSTTAR, LVMT; PROULHAC L., IFSTTAR, LVMT; THEBERT M., IFSTTAR, LVMT.

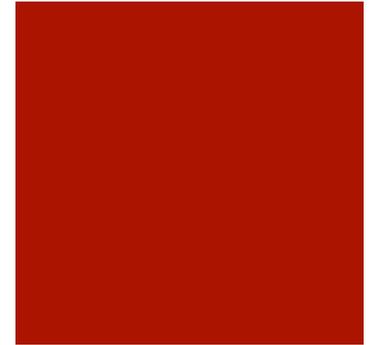
La nature du changement

- Y a-t-il changement effectif du système de mobilité dans le périurbain ?
- Comment le reconnaître et le situer?
- L'ancrage observé est-il de l'ordre du changement du système ou d'une logique d'adaptation au sein même du système pour maintenir son fonctionnement?

Dynamiques du peuplement, des formes urbaines et des mobilités dans les territoires de la périurbanisation. Quels enseignements au regard des enjeux du développement durable ? (2012-2014 ; coord : Anne Aguilera, LVMT).



1. Analyser le changement de pratique dans le périurbain



1.1 Définir le changement pour en comprendre les raisons

La conduite de l'individu dépend du contexte, de sa perception de la situation et de **son calcul d'intérêt (gain, perte)** (Crozier, Friedberg, 1977).

Le changement est perçu comme **« une zone d'incertitude »**, une contrainte que les individus vont intégrer dans leur stratégie **afin de ne pas la subir de manière passive.**

Identification et compréhension de la nature du changement:

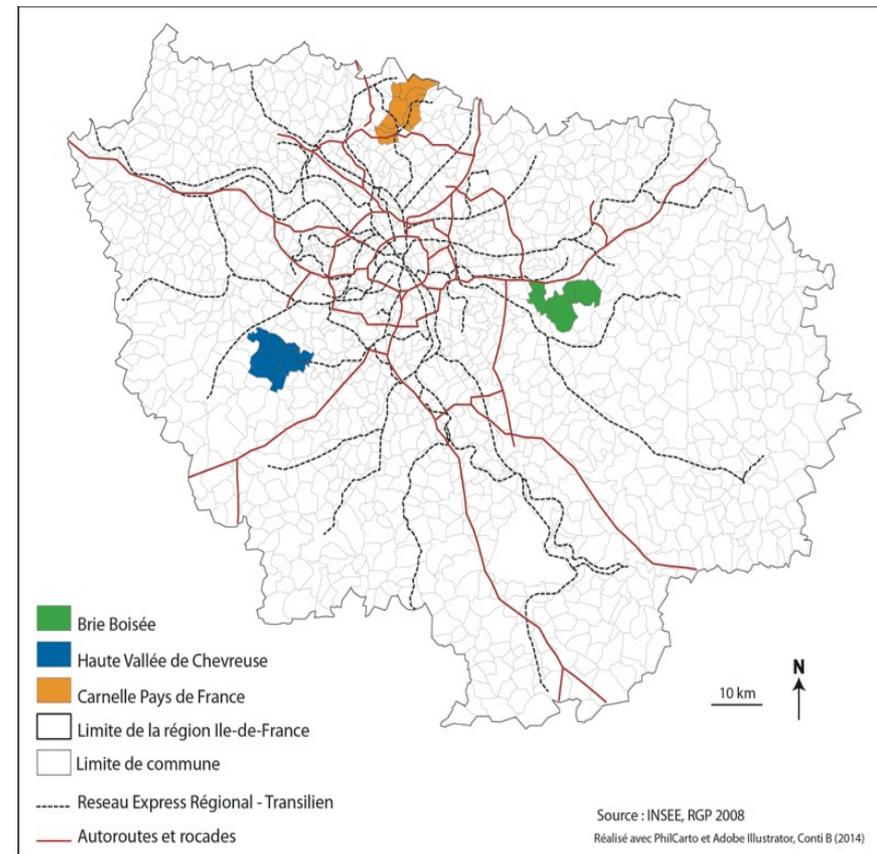
- Comprendre la façon dont les individus envisagent les facteurs qui limitent ou à l'inverse favoriseraient des changements dans leurs pratiques de mobilité spatiale.
- Dans quelle mesure, la nature de ce changement modifie-t-elle ou dessine-t-elle de nouveaux territoires ?

1. Analyser le changement de pratique dans le périurbain

1.2 Deux enquêtes et une analyse sur le temps long

Trois communautés de communes périurbaines franciliennes de la Brie Boisée, Carnelle Pays de France et la Haute Vallée de Chevreuse

- Exploitation des données du recensement de la population INSEE sur une période de 40 ans, entre 1968 et 2008.
- Enquête quantitative: 317 ménages
- Entretiens semi-directif : 32 ménages

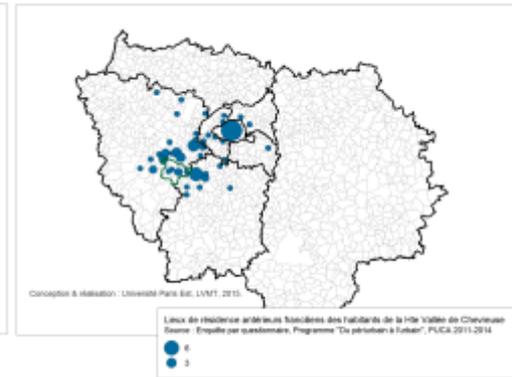
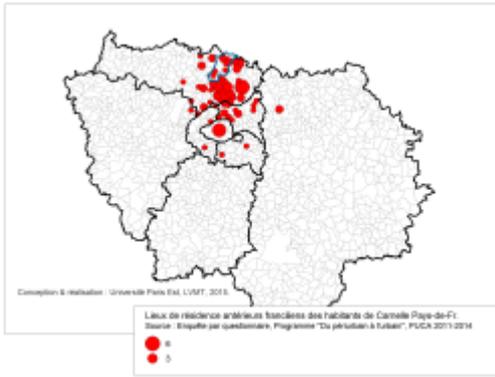
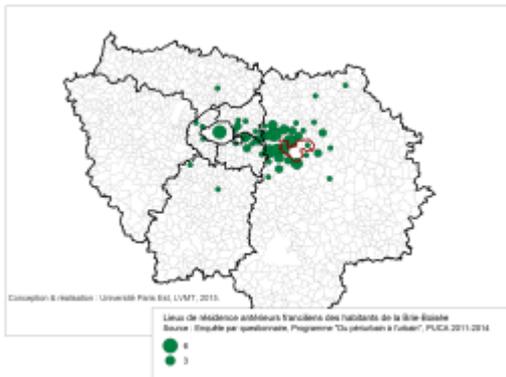


2. Changement dans les mobilités résidentielles, pendulaires et quotidiennes: les évolution depuis 40 ans

➤ L'ancrage résidentiel dans le périurbain francilien

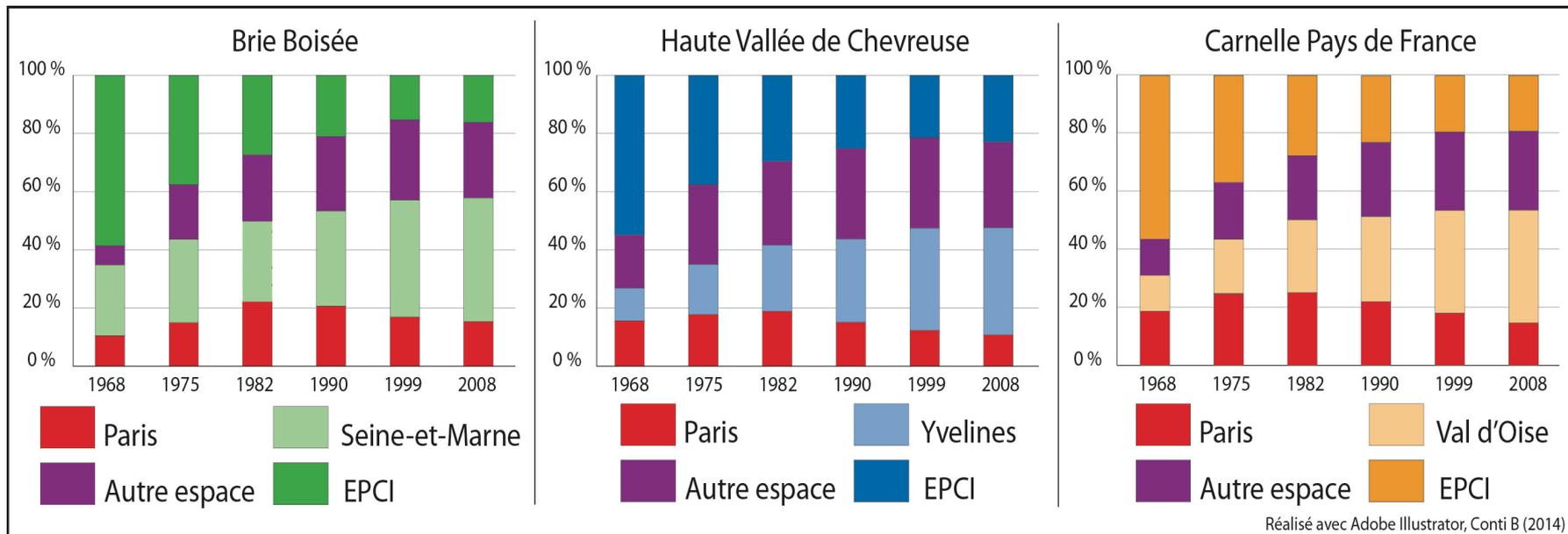
Lieux de résidence précédents des habitants des intercommunalités

	Brie-Boisée	Carnelle Pays de France	Haute Vallée Chevreuse	Total EPCI
EPCI	4 (4%)	8 (7%)	5 (6%)	17 (6%)
Département (hors EPCI)	62 (60%)	63 (57%)	32 (40%)	157 (53%)
Grande couronne	3 (3%)	5 (5%)	13 (16%)	21 (7%)
Petite couronne	24 (23%)	19 (17%)	10 (13%)	53 (18%)
Paris	5 (5%)	5 (5%)	11 (14%)	21 (7%)
Province et étranger	6 (6%)	10 (9%)	9 (11%)	25 (8%)
Ensemble	104 (100%)	110 (100%)	80 (100%)	294 (100%)



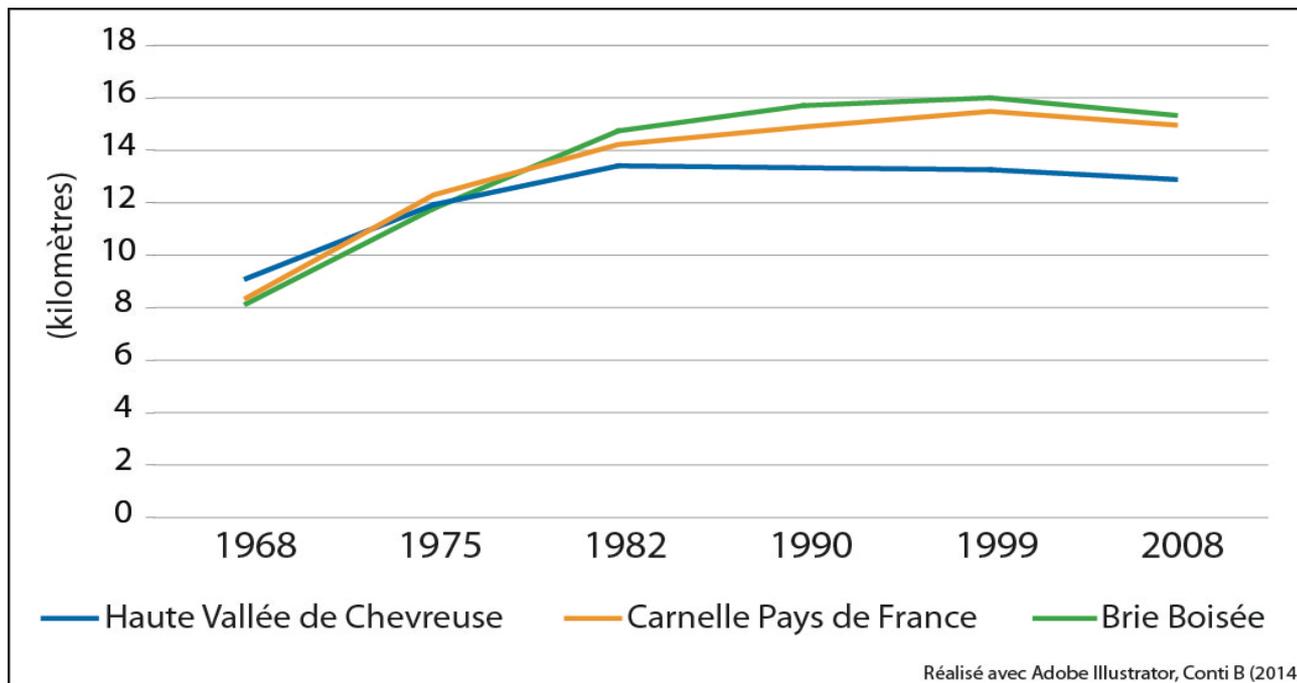
2. Changement dans les mobilités résidentielles, pendulaires et quotidiennes: les évolution depuis 40 ans

➤ Une réorganisation des schémas de mobilité domicile-travail



2. Changement dans les mobilités résidentielles, pendulaires et quotidiennes: les évolution depuis 40 ans

➤ Une réorganisation des schémas de mobilité domicile-travail



2. Changement dans les mobilités résidentielles, pendulaires et quotidiennes: les évolution depuis 40 ans

- Une mobilité quotidienne des ménages périurbains assez stable



	Nbre de dépl./pers./j.	Dist./pers./j. (km)	Durée/pers./j. (min)
1983	3.62	24.3	78.7
<i>dont VP</i>	<i>2.01</i>	<i>15.0</i>	<i>36.6</i>
1991	3.55	24.2	80.8
<i>dont VP</i>	<i>2.69</i>	<i>17.6</i>	<i>54.4</i>
2010	3.35	24.9	80.9
<i>dont VP</i>	<i>2.50</i>	<i>18.8</i>	<i>51.7</i>

3. Le changement au sein du système automobile

3.1 Un invariant dans la mobilité quotidienne: le recours à l'automobile

	Nombre de véhicules par ménage	Nombre de véhicules par individu
2010		
Terrains d'études	1.60	0.65
Grande couronne IdF	1.35	0.53
1983		
Terrains d'études	1.43	0.44
Grande couronne IdF	1.13	0.39



3. Le changement au sein du système automobile

3.2 La rationalisation des déplacements automobiles

« Alors en fait non, j'avoue que moi **je ne vais pas toujours faire mes courses au même endroit**, je vais de temps en temps au Carrefour mais je vais aussi beaucoup au Casino de Ferrière autrement je vais chez Leclerc à Montevrain, c'est plus proche. **Je varie selon mon humeur** et j'avoue que je ne vais pas trop souvent à Carrefour car c'est trop grand **moi j'aime mieux les petits hypermarchés et trop loin, j'ai l'impression d'économiser du temps.** (...) donc en général **j'ai tendance à aller vers une surface commerciale plus petite et plus près.** » Cécile, CC Brie Boisée, Ferrières en Brie, 42 ans, mariée avec enfants, agent air France.

3. Le changement au sein du système automobile

3.3 Une volonté de changement: « la voiture, avant c'était un plaisir, maintenant c'est presque une corvée »

« Ben, oui, **à Viarmes, c'est indispensable...** parce que... **autant on est content quand elle ne sert pas, autant on est prisonnier si... si on n'en a pas.** Et je vous dis... ne serait-ce que pour aller au cheval, j'ai besoin de la voiture. Et puis pour faire tout ce qui est... on va dire... ludique. Aller voir les copains... Nos amis, ils n'habitent pas à Viarmes, donc... Donc, là, on a 2 voitures. Moi, j'ai une voiture de fonction. **On a besoin de notre voiture, on n'a pas le choix** » - Stéphanie, CC Carnelle Pays de France, Viarmes, 34 ans, mariée, commerciale

4. La mise en place de mesures correctrices d'adaptation en cas de hausse des carburants



➤ Les apports du savoir-faire automobile dans le contexte prospectif

➤ Juger

➤ Prévoir

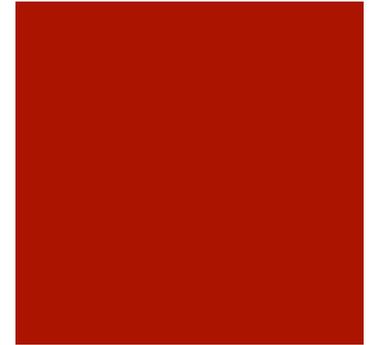
➤ Conjecturer



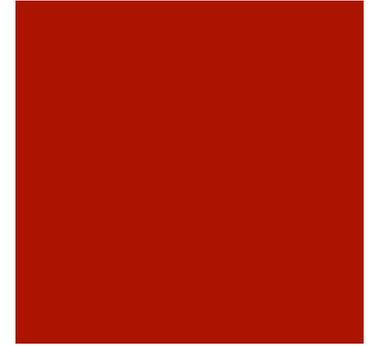
Evolution / Adaptation

4. La mise en place de mesures correctrices d'adaptation en cas de hausse des carburants

- **Des pistes d'adaptations face à une hausse des carburants perçue comme inéluctable**
 - **Su**
 - **Connu**
 - **Vécu**



CONCLUSION



Dimensions **rétrospective et prospective** apportent des précisions sur l'effectivité et le potentiel à plus long terme de certains des changements.

Changements progressifs et peu spectaculaires concernent le **système socio-spatial périurbain** et non le système automobile.

- **le rétrécissement des bassins de vie et la façon dont les ménages investissent ces périmètres, en variant les lieux et les temporalités de fréquentation.**
- modification des usages de l'automobile, dont **l'objectif est le maintien du système socio-spatial du périurbain**, de la localisation résidentielle et du mode de vie flexible adopté par les ménages.
- **L'automobilité est au service de l'ancrage** et du **refus des programmations** complexes et tendues qui caractérisent le recours aux espaces plus lointains de l'agglomération.

Ces analyses confirment que **l'ancrage ne s'oppose pas à la mobilité** (Ortar, 2005) : il repose sur la mise en œuvre d'un **savoir-faire automobile** et d'un **savoir-faire territorial** c'est-à-dire d'une connaissance des ressources du territoire.