



HAL
open science

**Transports et mode de vie des ménages périurbains.
Mobilité et systèmes de transport dans les espaces
périurbains**

Odile Andan, Bruno Faivre d'Arcier, Charles Raux, Jean-Michel Cusset

► **To cite this version:**

Odile Andan, Bruno Faivre d'Arcier, Charles Raux, Jean-Michel Cusset. Transports et mode de vie des ménages périurbains. Mobilité et systèmes de transport dans les espaces périurbains. 1991. halshs-00848784

HAL Id: halshs-00848784

<https://shs.hal.science/halshs-00848784>

Submitted on 29 Jul 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Laboratoire d'Economie des Transports
CNRS - Université Lumière Lyon 2 - ENTPE

Institut National de Recherche
sur les Transports et leur Sécurité

L.E.T.

I.N.R.E.T.S.

**MOBILITES ET SYSTEMES DE TRANSPORT
DANS LES ESPACES PERIURBAINS**

**TRANSPORTS ET MODES DE VIE
DES MENAGES PERIURBAINS**

Mai 1991

**Odile ANDAN
Bruno FAIVRE D'ARCIER
Charles RAUX
Jean Michel CUSSET**

Responsable scientifique : Odile ANDAN

Recherche réalisée pour le compte de :

Syndicat des Transports du Rhône et de l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL)
Commissariat Général du Plan (CGP)
Centre d'Etude des Transports Urbains (CETUR)

TRANSPORTS ET MODES DE VIE DES MENAGES PERIURBAINS RESUME

Ce rapport est le dernier volet d'une analyse sur les mobilités résidentielles et quotidiennes de 300 ménages résidant dans cinq communes de la périphérie lyonnaise. Il traite plus particulièrement de la mobilité liée aux activités des enfants, des espaces d'activités et des comportements de déplacements des adultes, ainsi que des difficultés de transport et des possibilités de mise en oeuvre d'une politique de transports collectifs dans ces communes.

Il ressort de cette analyse une certaine normalisation des comportements de déplacements. Malgré une mise à l'écart de la ville centre pour la majorité des individus, et un investissement fort du domicile, la mobilité quotidienne est principalement centrifuge par rapport à la commune de résidence, mais pour les enfants comme pour une partie des adultes, il faut noter l'importance de l'attraction d'un espace de proximité (communes limitrophes et commune de résidence). La charge d'accompagnement des enfants est importante, du fait de la dispersion de leurs activités sur cet espace. Le recours généralisé à la voiture semble moins lié à la faiblesse de l'offre en transports en commun, qu'au sentiment que ce mode de transport est partie prenante du fonctionnement de l'espace périurbain. L'importance des trajets de périphérie à périphérie, comme les bonnes conditions de circulation qui permettent des temps de parcours assez courts, ne sont donc pas les seules raisons de l'usage de ce mode.

Dans ce contexte, la demande pour une amélioration des transports collectifs est faible. Si certains responsables locaux souhaitent une desserte, c'est plus pour affirmer le rattachement de leur commune à l'agglomération que pour répondre à une demande dont le niveau est souvent insuffisant pour justifier la mise en place d'une ligne régulière. La définition d'une politique de transports collectifs pour ces communes doit s'appuyer sur des segments de clientèle bien identifiés : d'un côté, la demande à destination de la ville-centre ne se reportera sur le mode collectif que s'il est en mesure d'offrir des temps de parcours compétitifs avec ceux de la voiture, ce qui implique la mise en oeuvre d'axes lourds en site propre, avec parkings en périphérie pour assurer le rabattement. De l'autre, l'existence d'une demande de déplacements sur un espace de proximité (commune de résidence et communes limitrophes) suppose de concevoir une offre locale, plus souple qu'une ligne régulière. Mais l'absence d'une autorité compétente pour gérer l'interface entre l'agglomération et sa périphérie multipolaire est un obstacle sérieux.

TRANSPORT AND WAYS OF LIFE OF SUBURBAN HOUSEHOLDS SUMMARY

This report presents final results of a survey conducted among 300 households living in peripheral areas of Lyons' conurbation. It provides details on transport difficulties and travel behaviour of adults and children, in relation with the activities they do.

A certain standardization of travel behaviour appears : instead of frequenting the city centre, people seems to spend more time at home and to limit their trips to a local area around the residence location. Trips to work are made mainly in suburbs, and the good traffic conditions, as well as the necessity to accompany children because of the spread of activities location, lead people to use almost always private cars. Consequently, the deficiency of supply is not the main reason of the lack of use of public transport in these areas.

The demand for an improvement of public transport is weak and limited to the wish to maintain a physical link with the conurbation. A new policy needs three elements : i) to define a public authority in charge of interfacing urban transit and peripheral areas, ii) to create competitive public transport for relations with the city centre, such as right-of-way transit with park-and-ride, iii) to organize a specific transit supply for local trips within peripheral areas.

SOMMAIRE

Avant Propos	O-2
Introduction	O-4

PREMIERE PARTIE : LES ACTIVITES DES ENFANTS

Introduction	I-3
Note préliminaire	I-5
1. La population des enfants	I-7
2. Les activités "contraignantes"	I-10
21. La garde : le recours à la nourrice	I-11
22. La scolarité	I-13
23. Conclusion sur les activités scolaires	I-23
3. Les activités libres	I-24
31. Les schémas d'activités libres des enfants	I-24
32. La localisation des activités libres	I-27
33. Les déplacements liés aux les activités libres	I-30
34. Conclusion sur les activités libres	I-37
Conclusion	I-39

DEUXIEME PARTIE : LA LOCALISATION DES ACTIVITES DES HABITANTS DU PERIURBAIN LYONNAIS

Introduction	II-3
Une catégorisation des zones constituant l'agglomération élargie	II-4
1. La localisation du travail	II-5
1.1 Un lieu de travail principalement en périphérie	II-5
1.2 Des trajets peu perturbés par les accompagnements	II-8
2. Les activités autres que le travail	II-10
2.1 Les activités libres	II-10
2.2 Les achats	II-15
2.3 Les accompagnements hors domicile-travail	II-20
3. La sédentarité, un comportement majoritaire ?	II-25
4. Les activités considérées globalement	II-28
4.1 Les fréquentations spatiales globales des actifs	II-28
4.2 Les fréquentations spatiales globales des inactifs	II-33
5. Les activités au domicile	II-38
5.1. Le temps passé au domicile	II-38
5.2. Les activités au domicile	II-41
5.3. Les activités hors domicile abandonnées	II-47
5.4. Conclusion	II-48
Conclusion	II-49

TROISIEME PARTIE : LES TRANSPORTS DES ADULTES DANS LE PERIURBAIN LYONNAIS

Introduction	III-3
1. Possession et disponibilité de La voiture dans les ménages	III-5
1.1. Un niveau de motorisation élevé	III-5
1.2. Une disponibilité inégale de la voiture au sein du ménage	III-7
2. Usage de la voiture : opportunités et contraintes ?	III-9
2.1. L'usage des modes selon les activités	III-9
2.2. L'usage de la voiture : incitations ou contraintes ?	III-18
3. Les accompagnements	III-27
3.1. Les types d'accompagnements	III-28
3.2. Les accompagnements au sein du ménage	III-31
4. Les attitudes en matière de transport	III-35
4.1. Les pratiques en commun de la voiture en dehors de la famille.	III-35
4.2. Les attitudes vis à vis des transports en commun	III-39
Conclusion	III-47

QUATRIEME PARTIE : LES POLITIQUES LOCALES DE TRANSPORT

Introduction	IV-3
1. Modes de vie et besoins de transport	IV-4
1.1. Un mode de vie articulé autour de la voiture	IV-4
1.2. Une perception naissante	IV-7
1.3. Conclusion : une faible demande de transport	IV-14
2. La perception du système de transport	IV-16
2.1. Transport, vous avez dit transport ?	IV-16
2.2. Une conception très conventionnelle du transport collectif	IV-18
2.3. Conclusion : une partition des problèmes de transport entre le dedans et le dehors	IV-21
3. A la recherche de partenaires	IV-25
3.1. Puissance publique et autorité d'agglomération	IV-25
3.2. Coopération intercommunale et déplacements de proximité	IV-28
3.3 Conclusion : gérer l'interface.	IV-30
Conclusion : une gestion des déplacements limitée	IV-32

CONCLUSION

1. Comment caractériser les comportements des ménages "périurbains" ? . . . . .	.2
2. Quels enseignements pour une politique de transport ? . . . . .	.4

AVANT PROPOS

Ce rapport constitue le dernier volet d'une recherche axée sur les mobilités résidentielle et quotidienne de ménages ayant choisi de s'installer dans des communes périurbaines de l'agglomération lyonnaise. Son objectif est de mettre en évidence l'existence éventuelle de comportements de mobilité quotidienne spécifiques, liés aux conditions et modes de vie particuliers dans ces espaces peu denses où domine l'habitat individuel. Plus généralement, l'hypothèse est que les "projets résidentiels" des ménages traduisent le choix (plus ou moins contraint) d'un mode de vie qui peut modifier leurs comportements de déplacement.

Le recours généralisé à la voiture particulière dans ces espaces résulte-t-il d'une inadaptation de l'offre en transport en commun et du simple éclatement des lieux d'activités, ou bien correspond-il à un mode de vie spécifique lié au mode d'habiter ? De quelle manière la mobilité quotidienne est-elle marquée par cette localisation périphérique ? Pour répondre à cette interrogation, il est nécessaire de préciser quelles sont les caractéristiques des ménages qui font le choix d'une localisation périurbaine, dans quelles conditions ce changement de résidence s'est opéré, quels sont les activités et les déplacements que génère cette nouvelle localisation. Sur cette base, une caractérisation des mobilités doit permettre d'identifier des comportements spécifiques, en fonction des contraintes inhérentes à la localisation.

Cette approche originale semble apporter un éclairage nouveau sur la marge de manoeuvre des individus vis-à-vis de l'automobile et fournit des renseignements précieux dans l'optique d'une politique de transport adaptée à ces espaces et ces populations.

Cette analyse s'appuie sur une enquête auprès de 300 ménages répartis dans cinq communes type de la périphérie lyonnaise, réalisée de décembre 1988 à mars 1989, et portant sur les caractéristiques des individus, leur histoire résidentielle et les raisons de leur déménagement, les activités pratiquées (en terme d'habitudes) et les difficultés de transport. Deux séries d'entretiens semi-directifs auprès de 25 ménages et une enquête par entretiens auprès des responsables locaux complètent ce dispositif.

Dans une première phase, l'accent a été mis sur la diversité des espaces périurbains (analyse bibliographique) : la faible densité, la domination de l'habitat individuel et une certaine autonomisation vis-à-vis du centre de l'agglomération sont des caractéristiques communes, mais cela ne permet pas de conclure à une homogénéité de ces espaces périphériques.

La seconde phase a été centrée sur l'analyse des mobilités résidentielles (qui vient s'installer dans ces communes périphériques, pourquoi va-t-on de l'agglomération vers la périphérie) et sur les grands traits caractérisant la mobilité quotidienne des ménages qui ont choisi cette localisation (quelle est la nature des activités pratiquées, quels sont les espaces fréquentés pour le travail, les achats les loisirs). A travers l'analyse des processus de mobilité résidentielle, il a été possible de dégager les attentes vis-à-vis du milieu d'accueil, ainsi que la diversité des objectifs poursuivis par les ménages, qui se traduisent par des attitudes très différentes.

La dernière partie, faisant l'objet de ce rapport, met l'accent sur les comportements de mobilité des individus. En premier lieu sont analysées les activités et la mobilité des enfants, qui semblent jouer un rôle important dans les comportements des ménages (fortes pratiques d'accompagnement). En second lieu, il s'agira d'identifier des comportements de mobilité dominants : malgré la diversité des espaces périurbains et des projets résidentiels des ménages, existe-t-il des comportements "normés" caractérisant la mobilité quotidienne dans ces espaces, ou bien les attitudes des individus induisent-elles des comportements typés ? Au vu de ces analyses, l'observation des difficultés de déplacements rencontrées tentera d'expliquer les comportements modaux et de dégager s'il existe une marge de manoeuvre en matière d'organisation des systèmes de transport. Enfin, le rapport conclura en mettant en relation les caractéristiques de cette demande de déplacement avec la perception qu'en ont les responsables locaux au travers de leurs attentes et de leur politique de transport.

INTRODUCTION

L'analyse de la mobilité résidentielle au cours de la seconde phase de la recherche, a montré une assez forte diversité des populations, entre communes comme au sein d'une même commune. Quelques tendances générales peuvent toutefois s'observer.

- Il s'agit de ménages jeunes au moment de leur migration, dont la constitution de la famille est en cours mais non achevée.
- Les communes choisies présentent toutes une certaine diversité de composition sociale, même si des dominantes sont repérables. Il semble que la population migrante reflète plus ou moins dans sa composition sociale, celle des communes d'accueil, avec une tendance à l'ascension du statut. Ceci contredit l'idée d'une périphérie investie par les classes moyennes.
- Il s'agit de ménages ayant connu l'urbain (40 % proviennent directement de la ville-centre), mais l'on peut observer une grande diversité dans le processus de mobilité résidentielle. Toutefois, la localisation périurbaine n'est pour certains que la conséquence de l'offre de maisons individuelles sur le marché et non la recherche a priori d'un certain mode de vie. Sur ce plan, il faut noter la méconnaissance du milieu d'accueil (équipements, transport).

Des liens entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne ?

Les profils de mobilité résidentielle mis en évidence soulignent une différence d'attitude vis-à-vis des espaces extérieurs au domicile. Certains investissent fortement dans la maison, au point de valoriser une sédentarité et un repli sur la famille. D'autres recherchent une ouverture sur l'espace de voisinage (mobilité de proximité), d'autres visent à une intégration dans la commune d'accueil, une minorité (variable selon les communes) conservant une fréquentation importante de la ville centre.

L'analyse faite globalement au niveau des activités révèle que le nombre d'activités non contraintes des ménages est ainsi assez faible, et que si la mobilité liée aux activités libres ou contraintes est largement centrifuge et externe à la commune de résidence, il faut remarquer la mise à l'écart de la ville-centre, qui même pour le travail (1/3 des actifs) n'est pas le lieu principal de destination (18% des activités libres, 10% des achats).

Ces résultats moyens sont-ils significatifs d'une normalisation des comportements, ou au contraire, masquent-ils une grande diversité, entre des ménages très "mobiles" et des ménages repliés sur leur domicile ?

Un discours irréaliste sur les enfants ?

Souvent les enfants sont plus ou moins explicitement mis en avant comme une raison pour s'installer en périphérie (dans une maison ?) : vie plus agréable, protection par rapport à des

influences extérieures non contrôlables, liberté pour les enfants,... Il semblerait que ceux-ci servent parfois de prétexte pour réaliser un projet résidentiel cher aux parents.

Pourtant, si l'on en juge l'analyse globale de la mobilité des adultes, la question de l'accompagnement apparaît centrale et oblige les parents (qui le vivent plus ou moins bien) à modifier leur emploi du temps pour jouer les chauffeurs de taxis. Quelle est la mobilité des enfants, et dans quelles circonstances les parents sont-ils amenés à les accompagner ? Certains ne préfèrent-ils pas cette contrainte pour mieux contrôler leur progéniture ? L'autonomisation des enfants pose-t-elle un problème fondamental, notamment par rapport à l'usage de la voiture ?

Une voiture omniprésente

Plus de 90% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture, et cette part est encore plus forte pour les achats ou les loisirs. Le taux de motorisation des ménages est particulièrement élevé (de 1,55 à 1,86 voiture par ménage selon les communes). La faiblesse, voire l'inexistence sur les axes transversaux, de l'offre en transport public ne suffit pas à expliquer cet engouement, mais il serait hâtif de conclure à une volonté délibérée de recours à ce mode.

Il faut noter en particulier l'importance des accompagnements, sur le trajet-domicile travail (30% des parents en effectuent régulièrement), comme en dehors : les "parents-taxis" résultent-ils d'une volonté de protection de l'enfant ou du constat d'une autonomisation impossible ? Ces contraintes ne sont-elles pas le frein majeur à une modification des comportements ?

L'arrivée en périurbain s'est accompagnée pour une grande majorité de ménages, d'un accroissement des charges de transport, et ce poste est perçu comme difficilement compressible. Les pratiques de regroupement d'usage avec des voisins ou collègues traduisent-elles un souci d'économie, ou sont-elles significatives d'un changement d'attitude ? De même, la non utilisation des transports en commun résulte-t-elle de l'impossibilité de les prendre, ou bien d'un attachement inconditionnel à ce mode ? Il importe ici de chercher à évaluer dans quelle mesure cet usage est plus imposé que souhaité par les ménages.

Quelle offre de transport collectif ?

Le constat offert par les résultats de l'enquête semble indiquer une faible marge de manoeuvre quant au rôle des transports collectifs, du moins dans leur forme classique (réseau radial, lignes régulières).

La mobilité apparaît en effet très diffuse : les lieux fréquentés sont nombreux et éparpillés, et la part des déplacements à destination de la ville-centre est très minoritaire, à l'exception du motif travail pour lequel elle est de l'ordre d'un tiers.

La faible attraction de la ville centre, un certain repli sur le domicile, mais aussi la forte contrainte d'accompagnement ne sont pas des facteurs très favorables pour l'usage des transports collectifs. Il est nécessaire de mieux préciser les comportements des ménages, de mieux cerner la part contrainte des déplacements et la nature des espaces fréquentés, pour apprécier les besoins de transport dans ces communes.

Sur ce plan, quelle signification donner au développement des pratiques de regroupement d'usage de la voiture : s'agit-il d'une insatisfaction vis-à-vis du recours systématique de l'automobile, peut-on en déduire qu'il existe des besoins à satisfaire, qu'une offre à définir pourrait

intéresser certains segments de population.

Dans ce contexte, plusieurs questions doivent être abordées :

- **Quelle est l'importance de la mobilité des enfants ?** Ce point nous semble capital : l'organisation de la famille et l'emploi du temps des parents sont largement dépendant de leurs activités. Ces contraintes semblent marquer profondément le comportement des parents et leur usage de la voiture. En fonction de l'âge des enfants, le rythme d'activité est fortement dépendant des activités scolaires, et notamment de la localisation des établissements. Les activités libres seront plus ou moins importantes selon leur autonomie et leur territoire va s'agrandir en conséquence. Dans quelle mesure cette autonomisation va décharger les parents de l'accompagnement, comment l'offre de transport collectif peut-elle satisfaire ces déplacements, qui se distribuent très diversement en fréquence, comme en destination.

- **Le mode d'habiter impose-t-il des comportements spécifiques de mobilité quotidienne ?** La faible densité des espaces périurbains, leur éloignement des pôles traditionnels d'attraction, la contrainte d'accompagnement des enfants conduisent-ils à un emploi du temps et des schémas d'activités particuliers ? Peut-on distinguer des groupes de comportement sur ce plan, de façon à isoler des segments de demande homogènes de déplacements, pour lesquels un type d'offre de transport spécifique peut être conçu ?

- **Quels sont les principaux problèmes de transport pour ces catégories de population ?** A travers cette analyse, il s'agit de mettre en évidence la réalité des contraintes excluant tout recours à un autre mode que la voiture. En isolant la part des ménages objectivement "contraints", on définit le champ des possibles pour une action sur les transports collectifs.

Ce rapport s'articule autour de ces trois interrogations, en présentant successivement les activités et les modes de déplacement des enfants (chapitre 1), les comportements-type des ménages, selon leurs niveaux et schémas d'activité, les espaces fréquentés et les pratiques sur le plan modal (chapitre 2) et enfin les principales difficultés de transport et le niveau de recours contraint à la voiture (chapitre 3). Cette caractérisation de la mobilité des ménages résidant en milieu périurbain sera alors confrontée aux politiques de transport prônées par les communes (chapitre 4), avant de conclure sur la réalité des problèmes et les possibilités éventuelles d'y remédier.

Rappelons que les communes choisies pour l'enquête ont été retenues sur la base d'une typologie des mouvements migratoires, de façon à tenir compte des rythmes de la périurbanisation dans le temps. De même, les ménages enquêtés ne sont représentatifs de l'ensemble des populations de ces communes, mais des migrants récents, ayant quitté la ville pour devenir propriétaire d'une maison individuelle. Cette sélection a pour but de mettre l'accent sur une catégorie de population représentative de la périurbanisation récente.

**PREMIERE PARTIE
LES ACTIVITES DES ENFANTS**

INTRODUCTION

Dans le rapport précédent, l'analyse de la mobilité résidentielle en milieu périurbain a montré qu'elle était essentiellement le fait de ménages relativement jeunes, ayant des enfants en bas âge, même si la constitution de la famille n'est pas achevée. L'examen des comportements des enfants paraît être un complément indispensable à cette analyse de la mobilité quotidienne des ménages à plusieurs titres.

Tout d'abord, dans une optique de redéploiement de l'offre, il semble aberrant de se limiter aux adultes, comme c'est le cas le plus souvent. Les enfants constituent une fraction importante de la population vivant en périphérie (près de la moitié de notre échantillon). Il est tout naturel d'essayer de mieux connaître leurs modes de vie, afin d'apprécier la demande qu'ils représentent, quelles que soient les difficultés de ce type d'analyse.

Le traitement des activités des enfants et des déplacements qui leur sont liés est un élément clef des modes de vie des parents en milieu périurbain. L'étude des processus décisionnels a montré une certaine valorisation de la maison en fonction des enfants : protection, liberté pour les enfants, facilité de contrôle et libération pour les enfants.... Et l'analyse de la mobilité quotidienne des parents a révélé une certaine incohérence entre ce discours et la réalité. En particulier l'importance des accompagnements des enfants dans l'emploi du temps des parents contredit cette volonté affichée d'autonomisation des enfants et de libération des parents. Comment expliquer ce décalage ? Cette volonté d'autonomisation est-elle mise en échec par les conditions de vie auxquelles doivent s'adapter les ménages dans ce type d'espace que beaucoup ont choisi sans vraiment connaître ? L'accompagnement en effet relève-t-il d'une nécessité "objective" liée à une inadéquation entre les modes de vie des enfants et les commodités offertes par la commune d'accueil ou est-il une nécessité "intériorisée", donc indépendante des aspects de proximité des équipements correspondant aux activités des enfants ?

Répondre à cette question présente un double intérêt dans cette optique de redéploiement de l'offre :

- celui de savoir dans quelle mesure les enfants "captifs" sont, en fonction de leur degré d'autonomie, susceptibles de constituer une clientèle pour d'autres transports que la VP,
- celui d'élargir les marges de manoeuvre des adultes en matière de choix modal en les libérant de quelques contraintes d'accompagnement.

Nous nous proposons d'étudier les comportements de déplacement des enfants en fonction des activités pratiquées, comme nous l'avons fait pour leurs parents. Nous considérons séparément les activités obligatoires, travail, école et garde chez la nourrice ou la crèche, des autres activités dites "libres", pour les raisons suivantes :

- elles se traduisent différemment en termes de fréquences, de contraintes spatio-temporelles et à ce titre peuvent être l'objet de traitement spécifique dans le cadre de l'organisation des réseaux de transport,
- se plaçant à des moments différents de la journée et même de la semaine, elles n'impliquent pas les mêmes types de contraintes pour les parents et peuvent donner lieu à des arrangements divers entre membres de la même famille, pour gérer les déplacements qu'elles entraînent.

Après une brève présentation de la population des enfants, nous traiterons successivement ces deux grands types d'activités sous les trois plans suivants : lieux fréquentés, modes de transport, modes d'accompagnement. Puis nous terminerons par un tableau récapitulatif par commune les grands traits des flux liés à l'ensemble des activités des enfants.

NOTE PRELIMINAIRE

Cette étude ne prétend pas toutefois donner une image exacte et complète des comportements de mobilité des enfants vivant en milieu périurbain.

Notre enquête ne nous fournit en effet que des informations à prendre avec réserve, pour ces deux raisons :

- les renseignements ont été recueillis par l'intermédiaire des parents, quel que soit l'âge des enfants concernés. Cette forme de médiatisation de l'information peut entraîner une sous estimation des activités pratiquées par les enfants, dans la mesure où pour les plus âgés (adolescents, actifs), l'accroissement de l'autonomie risque d'induire une sous information des parents.
- le questionnaire posé en terme d'habitudes, comme pour les parents, ne permet sans doute pas de saisir l'ensemble des activités pratiquées, en particulier les activités occasionnelles plus difficiles à mémoriser du fait de la médiatisation de l'information.

Nos analyses comportent certaines limites pour les raisons suivantes :

- nous avons mis l'accent sur les activités propres de l'enfant, laissant de côté les activités faites en famille (sorties, achats), dans la mesure où nous avons voulu tenter de cerner le degré d'autonomie de l'enfant et donc évaluer ses difficultés de déplacement.
- l'âge des enfants paraît un paramètre trop significatif des comportements, pour que toute exploitation puisse en faire l'économie. Or une exploitation des données par tranche d'âge nous oblige, compte tenu de la taille de l'échantillon, à nous limiter le plus souvent à un niveau relativement grossier de l'analyse. Cependant quelques explorations plus fines seront menées pour les classes d'âge les mieux représentées et pour lesquelles les données apparaissent les plus fiables.

Malgré ces lacunes sur le niveau de connaissance des activités, les informations tirées de l'enquête permettent de mettre en évidence des tendances lourdes sur les schémas d'activités et les comportements des enfants.

Dans notre analyse, nous privilégierons deux niveaux d'interprétation : la commune de résidence et la tranche d'âge . Dans le premier cas, l'on cherchera s'il apparaît des différences de comportement pouvant se rapporter à la localisation ou l'équipement de ces communes. Dans le second, il s'agira de tenir compte de différences structurelles d'activités, selon que l'on parle d'enfants en bas âge ou d'adolescents.

La décomposition en tranche d'âge cherche à tenir compte du niveau de scolarité :

- | | |
|------------------|----------------------------|
| - de 0 à 2 ans | enfants en bas âge |
| - de 3 à 5 ans | la maternelle |
| - de 6 à 10 ans | le primaire |
| - de 11 à 15 ans | le collège |
| - de 16 à 19 ans | le lycée |
| - plus de 19 ans | le supérieur ou le travail |

Cette décomposition nous semble pertinente, tant sur le plan de la localisation des activités scolaires (localisation des établissements) que sur celui de la nature des activités et de l'autonomisation progressive des enfants.

1. LA POPULATION DES ENFANTS

Cette population inclut toute personne ayant le statut d'enfant, sans préjuger de l'âge. Elle est composée seulement des enfants qui vivent sous le même toit que leur parents, au moment de l'enquête et non de l'ensemble des enfants issus de ces parents.

Ces enfants représentent 48% de l'ensemble de l'échantillon, ce pourcentage variant assez peu selon les communes : un peu plus fort à Jonage et St Pierre (51%) que dans les trois autres localités (46%).

Dans l'ensemble si les couples avec deux enfants sont les plus fréquents, on constate en contrepartie qu'il y a peu de familles nombreuses : seulement 15 couples ont 4 enfants ou plus à la maison. Mais à ce niveau les différences entre communes sont plus évidentes, avec aux deux extrêmes St Pierre et Oriénas :

St Pierre n'a aucun ménage sans enfant, mais n'a quasiment pas non plus de famille nombreuse : les couples avec deux enfants sont largement dominants (56,7%),

Oriénas, à l'opposé, a proportionnellement beaucoup de ménages sans enfants (28,6%), mais a par ailleurs une répartition plus ouverte,

Jonage a comme St Pierre plus de la moitié des couples avec deux enfants, mais a, comme Oriénas une structure plus ouverte : elle comprend peu de ménages de 0 ou 1 enfant et relativement beaucoup de ménages de 4 enfants et plus,

Lissieu a une assez forte proportion de ménages de petite taille (0 ou 1 enfant) et aucun de plus de 3 enfants,

Corbas a un profil assez proche de celui de Lissieu, avec le plus fort pourcentage de couples avec 1 enfant.

Tableau I.1 : Répartition des ménages selon le nombre d'enfant (en %)

Commune	0	1	2	3	4	5	6	Total
Corbas	11,9	28,8	42,4	13,6	1,7	1,7	-	100
Jonage	8,3	13,3	53,3	13,3	6,7	3,3	1,7	100
Lissieu	17,7	17,7	45,2	19,4	-	-	-	100
Oriénas	28,6	8,9	35,7	19,6	5,4	1,8	-	100
St Pierre	-	20,0	56,7	20,0	1,7	-	-	100
Ensemble	13,1	17,8	46,8	17,2	3,0	1,3	0,7	100
Nbe ménages	39	53	139	51	9	4	2	297

Ces écarts entre communes, rappelons le aussi, reflètent la diversité de leurs histoires. Oriénas et Corbas, où le nombre d'enfants est plus faible, ont été les premières à être touchées par les migrations : 64,4% des ménages enquêtés à Corbas se sont installés entre 1977 et 1979, 41% à Oriénas en 1977 et 1978. Elles ont déjà vraisemblablement subi les effets de la décohabitation des jeunes. Ce qui ne peut être le cas pour Jonage et St Pierre où les migrations

sont plus récentes : 56,7% à Jonage installés entre 1982 et 1984 et à St Pierre, 41,7% en 1986 et 1987. Lissieu se partage entre ces deux tendances.

La répartition de ces enfants par classe d'âge montre une prédominance des enfants de 6-10 ans et des 11-15 ans qui représentent plus de la moitié de l'effectif. Notons la présence non négligeable des plus de 16 ans, les enfants en bas âge étant les moins nombreux. Cette pyramide des âges n'a rien pour surprendre dans la mesure où la migration intervient le plus souvent dans des familles déjà en cours de constitution et où il y a eu déjà vieillissement des enfants sur place selon le degré d'ancienneté de la migration. L'analyse au niveau des communes illustre bien ce phénomène. Ainsi dans les "vieilles" communes de Corbas et Orléans, il y a une forte proportion des plus de 16 ans (38 et 35%), et peu d'enfants de moins de 6 ans (10 et 15%). Dans les communes périurbaines plus récentes, Jonage et St Pierre, c'est l'inverse : beaucoup de très jeunes (32 et 22%) et peu de plus de 16 ans. Lissieu constitue un cas intermédiaire.

Tableau I.2 : Répartition des enfants par tranches d'âge et par commune (en %)

Commune. d'enquête	0-2	3-5	6-10	11-15	16-19	> 19	Total % N
Corbas	5	5	24	28	24	14	100 100
Jonage	9	13	36	27	8	6	100 130
Lissieu	5	11	36	24	14	10	100 103
Orléans	3	12	25	25	22	13	100 92
St Pierre	14	18	27	20	11	10	100 127
Ensemble	8	12	30	25	15	10	100 552

Une très faible proportion d'enfants vivent dans des ménages monoparentaux et des ménages sans actifs. Les enfants ont pour une bonne majorité les deux parents actifs (56%). Cependant ce pourcentage varie avec l'âge de l'enfant : plus de couples d'un actif que de couples à deux actifs pour la tranche d'âge des 0 à 2 ans (55,8%), ce chiffre diminuant peu à peu jusqu'à 32% au fur et à mesure que l'enfant grandit. Ceci laisserait supposer que la naissance d'un enfant dans un certain nombre de cas amènerait la femme à interrompre au moins temporairement son activité professionnelle (1).

Tableau I.3 : Répartition des enfants par tranche d'âge selon le statut du ménage (en %)

Classe âge	couple deux act	couple un act.	couple non actif	monopar act.	monopar non act.
0-2 ans	44,2	55,8	0,0	0,0	0,0
3-5 ans	56,7	43,3	0,0	0,0	0,0
6-10 ans	59,4	39,4	0,6	0,6	0,0
11-15 ans	55,9	39,7	1,0	3,7	0,0
16-19 ans	58,3	32,1	0,0	5,9	3,7
> 19 ans	52,6	33,3	7,0	0,0	7,0

Cette rapide description de la population enfantine permet de situer dans quel contexte seront analysées les activités pratiquées. On est en droit de penser que le niveau des activités pratiquées, leur localisation et les modes de déplacement sont fortement dépendantes de l'âge : pour les plus jeunes, cette mobilité est a priori plus faible, et le manque d'autonomie induit certainement une pratique importante d'accompagnement.

Il importe donc d'avoir à l'esprit, en particulier dans la comparaison entre communes, les différences de structure de leurs populations. Ainsi, si les enfants de 10 ans ou plus constituent plus de la moitié de l'échantillon à Corbas et Orléanas, où ils dépassent les 60 %, ils représentent à peine 40 % à Jonage et St Pierre de Chandieu. Les difficultés de déplacement des adolescents seront donc plus fortement représentées dans les communes les plus "anciennes".

2. LES ACTIVITES "CONTRAIGNANTES"

Par activités contraignantes, nous entendons la scolarité, le travail et la garde à la crèche ou chez la nourrice. Les déplacements qui leur sont liés constituent le pivot de la mobilité quotidienne des enfants, autour duquel s'organisent les autres activités dites "libres". C'est sur elles que pèsent le maximum de contraintes au niveau de la fréquence qui est quotidienne, des horaires et des lieux de destination qui sont eux aussi imposés. Mais c'est aussi pour ce genre d'activités qu'il existerait a priori le plus de facilités de déplacement. Ces facilités de déplacement sont liées pour les élèves du primaire à la présence de l'école dans la commune de résidence, pour les élèves de CES à l'existence de ramassages scolaires. Il n'y a que les élèves de lycée qui n'ont d'autres opportunités que celles des transports publics collectifs.

La question est donc de savoir dans quelle mesure ces enfants utilisent les commodités qui leur sont offertes et quelles difficultés ils rencontrent pour se déplacer.

Les activités "contraignantes" représentent une large partie de l'emploi du temps des enfants. Ce pourcentage varie selon les classes d'âge, entre 95% pour les tout petits et 67% pour les 11-15 ans.

Tableau I.4 : Répartition des activités selon les tranches d'âge et par grands types d'activités (en pourcentages)

Types d'activités	0-2	3-5	6-10	11-15	16-19	>19	Total
écoles	10	74	71	67	64	34	64
nourrice/garde	85	19	6	-	-	-	6
travail	-	-	-	-	6	40	5
<i>TOTAL act.contr.</i>	<i>95</i>	<i>93</i>	<i>77</i>	<i>67</i>	<i>70</i>	<i>74</i>	<i>75</i>
affaires person.	3	1	1	1	1	2	1
associations/clubs	-	1	2	2	1	1	2
autre	-	-	-	2	4	3	1
culture	-	-	6	4	5	4	5
sport	2	5	14	23	14	13	15
visites	-	-	-	1	5	3	1
<i>TOTAL act.libres</i>	<i>5</i>	<i>7</i>	<i>23</i>	<i>33</i>	<i>30</i>	<i>26</i>	<i>25</i>
<i>TOTAL activités % nombre/semaine (a)</i>	<i>100 1,98</i>	<i>100 6,64</i>	<i>100 7,09</i>	<i>100 7,52</i>	<i>100 6,69</i>	<i>100 6,10</i>	<i>100 6,58</i>

(a). Afin d'analyser plus facilement les activités des enfants, nous avons, comme pour leurs parents, pondéré chacune des activités déclarées par sa fréquence hebdomadaire, selon la méthode que nous décrivons en annexe.

Excepté les moins de 3 ans et les plus de 19 ans, l'école correspond pour toutes les autres classes d'âge au 2/3 de leurs activités hors du domicile. Pour les moins de 3 ans, les gardes chez la nourrice sont l'essentiel de leurs sorties. Pour les plus de 19 ans, les activités contraignantes se partagent à parts à peu près égales entre le travail et les études.

21. La garde : le recours à la nourrice

Comme nous l'avons vu dans le tableau précédent la garde concerne uniquement des enfants de moins de 11 ans, ce qui semble indiquer qu'au delà de cet âge, une autonomie minimale est assurée à l'enfant, jugé capable de rester chez lui soit seul, soit en compagnie d'un aîné. Nous avons réparti ces enfants de moins de 11 ans selon quatre modes d'organisation quotidienne : aucun recours à la garde, garde chez la nourrice, école et enfin école + garde. Globalement 20% de ces enfants sont confiés à une garde (nourrice ou crèche), les uns à plein temps, les autres à temps partiel en complément de l'école.

Tableau I.5 : Répartition des enfants par tranches d'âge selon les modes d'organisation

Modes organisat.	0-2	3-5	6-10	Total	
	nombre	nombre	nombre	nombre	%
Ecole + garde	-	18	16	34	12,4
Ecole	2	46	149	197	71,6
garde	19	2	-	21	7,6
Rien	22	1	-	23	8,4
Total	43	67	165	275	100,0

Trois classes d'âge sont concernées par ce problème de garde, mais à des titres différents. Pour les plus petits, il s'agit d'un plein temps qui peut être assumé à parts à peu près égales, soit par une garde, soit par la mère restée à la maison. Pour les plus de 2 ans, la garde intervient en complément de l'école dont ils peuvent bénéficier. Elle constitue une solution pour résoudre les problèmes de leur accompagnement et de leur accueil au retour de l'école liés au décalage d'horaires entre le rythme scolaire des enfants et le rythme de travail des parents. Ce mode d'organisation école + nourrice n'est pas très courant chez les enfants de 3-5 ans (26%) et l'est encore moins chez les 6-10 ans (10%).

Tableau I.6 : Répartition des enfants par statut du ménage selon les modes d'organisation (Nbe)

Modes d'organisation	Couple			1 parent	Total
	pas d'act	un actif	2 actifs	actif	ménages
Ecole + garde	-		34	-	34
Ecole	1	93	102	1	197
Garde	-	4	17	-	21
Rien	-	21	2	-	23
Total	1	118	155	1	275

Lieux de scolarité des enfants selon leur commune de résidence

Comme le montre le tableau I.6, ce mode d'organisation école + nourrice est le fait d'une minorité parmi les ménages où les deux travaillent. On est amené à se demander comment les autres parents appartenant à des ménages à deux actifs résolvent ces problèmes liés aux enfants. Acceptent-ils davantage d'autonomie pour leurs enfants ou aménagent-ils leurs horaires de travail en fonction de ces contraintes ? C'est un des points que nous allons voir à travers l'analyse des activités scolaires des enfants.

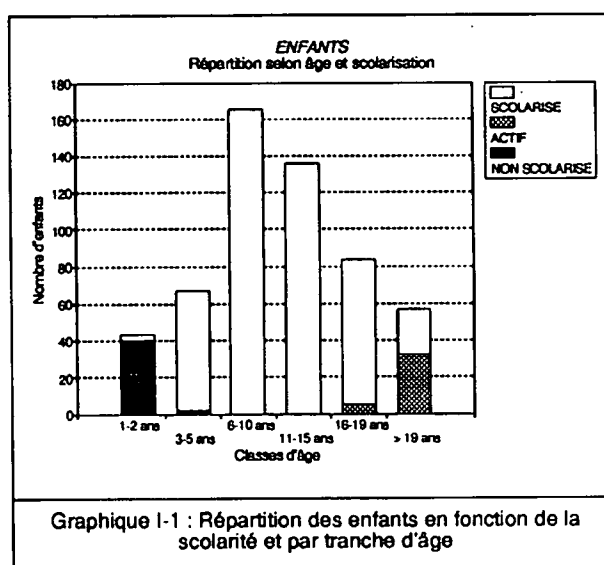
22. La scolarité

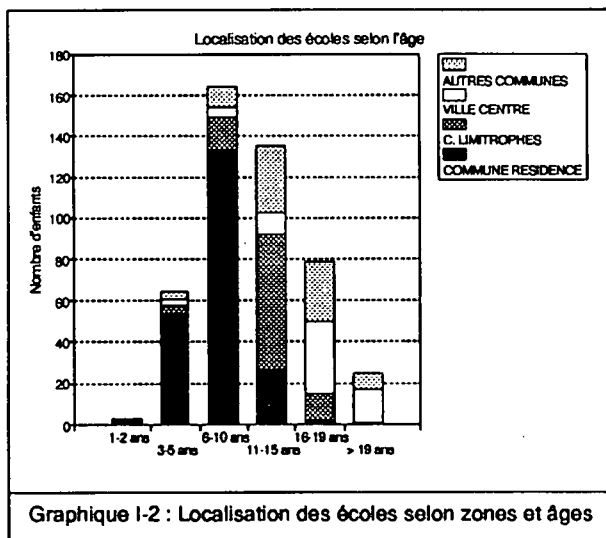
Globalement 85,7% des enfants sont scolarisés. Les 14,3% restant correspondent à deux cas de figure : les moins de 3 ans qui restent sous la garde d'un adulte (7,6%) et les actifs des tranches d'âge 16-19 ans et plus de 19 ans (6,7%). La proportion des actifs infime pour la tranche de 16-19 ans (6%) s'élève à plus de la moitié pour ceux de plus de 19 ans. Leurs lieux d'emploi sont très atomisés, à l'exception d'un bon tiers qui travaillent à Lyon (2).

22.1. Où les scolaires vont-ils en classe ?

Sur l'ensemble des scolarisés, un peu moins de la moitié le sont dans la commune de résidence, 22% dans les localités voisines, 15% au centre et 17% ailleurs. Cependant ces chiffres moyens masquent d'importantes variations selon l'âge d'une part et selon les communes d'enquête d'autre part.

Pour les moins de 11 ans, élèves du primaire, c'est naturellement la commune de résidence, équipée d'une école primaire, qui domine (4/5 de l'effectif), le reste se partageant entre communes limitrophes et ailleurs. A partir de 11 ans, avec l'entrée dans le secondaire, les communes de résidence jouent un rôle de plus en plus résiduel dans la mesure où, à l'exception de Corbas, aucune n'est équipée d'un établissement secondaire. Pour ceux de 11 à 15 ans, ce sont les communes limitrophes qui attirent le plus, soit 48%, alors que pour les 16-19 ans, le centre prend un avantage qui se confirme très nettement pour les plus de 19 ans.





Au niveau des communes, tous âges confondus, nous retrouvons toujours ce clivage entre Jonage et St Pierre et les autres. A Jonage et St Pierre, plus de la moitié des scolaires vont à l'école de la commune (57% et 53%), alors qu'à Corbas, cette proportion tombe à 47%, malgré un meilleur équipement scolaire. Les écarts entre Jonage et St Pierre d'une part et Corbas d'autre part peuvent être vraisemblablement justifiés par la différence de structures d'âge de leur population d'"enfants":

- Jonage constitue l'unique pôle d'attraction pour les élèves du primaire ; au

niveau du secondaire les élèves doivent aller ailleurs, et se dirigent en très grande part sur la commune limitrophe de Meyzieu.

- A St Pierre, même phénomène : primaire sur place, secondaire en dehors de la commune, dans des directions plus diffuses parmi lesquelles se distinguent Mions et Lyon.

- A Corbas, déjà au niveau du primaire, la commune n'est pas l'unique centre d'attraction, ces courants centrifuges se renforçant chez les élèves au delà du primaire ; notons deux pôles d'attraction, Vénissieux et Lyon.

Par contre les différences de structure d'âge ne sauraient expliquer pourquoi la fréquentation de la commune de résidence tombe à 40% à Lissieu et 25% à Orliénas. Dans ces deux communes, on observe déjà un abandon de l'école locale non négligeable chez les enfants du primaire. S'agit-il d'un recours plus important à l'école privée, ou bien d'une insatisfaction vis-à-vis de l'école communale ? Les mouvements centrifuges y sont plus diffus que dans les autres communes d'enquête, même s'ils concernent majoritairement le secteur de résidence. Signalons en particulier l'importance relative de Lyon pour les scolaires de Lissieu.

Tableau I.7 : Lieu de scolarité par tranches d'âge et par commune (en nombre)

Age	Corbas		Jonage		Lissieu		Orliénas		St Pierre	
	HC	C	HC	C	HC	C	HC	C	HC	C
3-5	5	-	17	-	9	2	6	5	17	4
6-10	18	6	45	2	26	11	12	10	31	3
11-15	18	10	2	33	1	24	-	23	5	20
16-19	-	22	-	10	-	13	1	19	-	14
> 19	-	8	-	3	-	4	-	4	-	6
Total	41	46	64	48	36	54	20	61	53	47
	87		112		90		81		100	
%C/Total	47,1		57,1		40,0		24,7		53,0	

(C = sur la commune de résidence, HC = en dehors de la commune de résidence)

Comme on le voit cette dépendance vis-à-vis d'équipement scolaire extérieur n'a pas la même signification d'une commune à l'autre. A Jonage et St Pierre, elle apparaît quasiment imposée par l'âge en fonction duquel évoluent les conditions de scolarisation. Dans les trois autres communes, elle apparaît moins nettement le résultat d'une contrainte, dans la mesure où un pourcentage non négligeable d'enfants vont ailleurs, bien qu'ils aient à proximité de chez eux un établissement scolaire.

222. Les déplacements domicile-école

Comment les enfants se rendent-ils à l'école ? Plus précisément quels modes de transport vont-ils utiliser en fonction des distances à parcourir et des opportunités qui sont offertes aux élèves de CES avec les cars de ramassage ? De quelle autonomie vont-ils faire montre en fonction de leur âge ? Ainsi modes de transport et modes d'accompagnement sont étroitement liés pour permettre de se faire une idée du niveau d'autonomie des enfants pour leurs déplacements, que celui-ci résulte d'une contrainte physique (accès à un mode de transport) ou relationnelle (liberté de déplacement, disponibilité des parents). Nous nous proposons de faire cette analyse des modes de déplacement à deux niveaux : celui des activités scolaires et à celui des individus.

2221. Les activités scolaires : TC et VP à égalité ?

Sur l'ensemble de l'échantillon, la voiture est le mode dominant (44,5%), principalement sous la forme "voiture-passager (37,8%), plus marginalement utilisée comme mode de rabattement sur les TC (4,8%), tandis que la voiture conducteur est bien sûr quasi inexistante, sauf pour les plus de 19 ans. Mais il faut noter que le recours aux transports collectifs vient en second avec 35,3%, soit 15,6% en ramassage scolaire et 19,7% en transports publics ; la marche à pied n'intervient quant à elle que modestement (18,9%), bien que 40% des enfants aillent en classe dans leur commune de résidence. Enfin, on remarquera la quasi inexistence de l'usage des deux roues.

La voiture, même si elle est le mode principal, est loin de jouer chez les scolaires un rôle aussi important que chez les adultes actifs. Cet impact moins important de la voiture ne semble pas uniquement lié à la localisation de l'école. On constate en effet (tableau I.8) que c'est paradoxalement chez les enfants les plus jeunes, qui fréquentent en très forte majorité un établissement à proximité de leur domicile, que son usage est le plus important.

Tableau I.8 : Répartition des activités scolaires selon les modes de déplacement et l'âge (en %)

Tranches d'âge	MAP	Voiture		VP+TC	Transp. coll.		2roues	Total
		passa.	cond.		publics	ramas.		
3 à 5 ans	24,2	69,7		1,5	3,0	1,5		100
6 à 10 ans	33,1	54,1		3,0	5,1	3,0	1,8	100
11 à 15 ans	12,0	15,3		8,0	22,1	41,1	1,5	100
16 à 19 ans	0,3	21,1	1,4	5,0	56,2	14,0	2,1	100
plus de 19 ans		5,8	38,5	7,9	47,8			100
Ensemble	18,9	37,8	1,9	4,8	19,7	15,6	1,4	100

L'âge semble avoir un effet important sur le choix du mode. Chez les plus petits, les déplacements se font quasiment selon deux modes : la VP passager pour les 2/3 et la marche à pied pour l'autre tiers. Pour les 6-10 ans, l'usage de la VP Passager, bien qu'encore dominant, décroît au profit de la marche et marginalement d'autres modes (TC et 2 roues). Face à la part modérée que joue la marche à pied pour les élèves du primaire, on est amené à se demander dans quelle mesure la morphologie des communes de résidence (habitat diffus et étalé) entraîne une certaine captivité vis-à-vis d'un mode plus rapide. Mais on peut aussi se demander pourquoi la voiture est unanimement utilisée et non le vélo.

Avec l'entrée dans le secondaire, significative pour la plupart des élèves de fréquentation d'un établissement en dehors de la commune, le transport collectif prend largement l'avantage sur la voiture, et la marche à pied tend à disparaître. Les transports collectifs combinés avec la voiture passager, sont très peu utilisés.

Les 11-15 ans prennent surtout les cars de ramassage desservant les CES, alors que les plus de 16 ans utilisent les transports publics collectifs.

La localisation des établissements scolaires n'explique qu'en partie ces différences entre les âges (graphique 7) :

- disparition naturelle de la marche à pied pour les enfants qui vont en dehors de la commune : l'éloignement impose un recours à un mode de transport motorisé,

- recours aux circuits de ramassage scolaire pour les 11-15 ans, puis aux transports publics pour les plus grands : ce changement ne fait que traduire un état de l'offre selon la localisation des établissements (attraction plus forte de la ville centre),

- autonomisation des enfants avec l'âge : le fait de pouvoir se débrouiller seul conduit à un recours plus limité à la voiture passager. Il est probable que celui-ci reste fort si des contraintes particulières, comme l'éloignement par rapport à un arrêt de bus se font jour, comme en témoigne l'accroissement des combinaisons voiture passager + TC.

Cette autonomisation progressive ressort lorsque l'on s'intéresse au mode d'accompagnement (Tableau I.9). Dans l'ensemble, ces trajets scolaires se caractérisent par deux grands traits :

- ils se font soit avec la famille (parents, frères et soeurs), soit seul. On a peu recours aux personnes extérieures, nourrices, voisins ou amis.
- ils sont marqués par une extrême régularité : seulement 2% des trajets se font selon des modes d'accompagnement diversifiés.

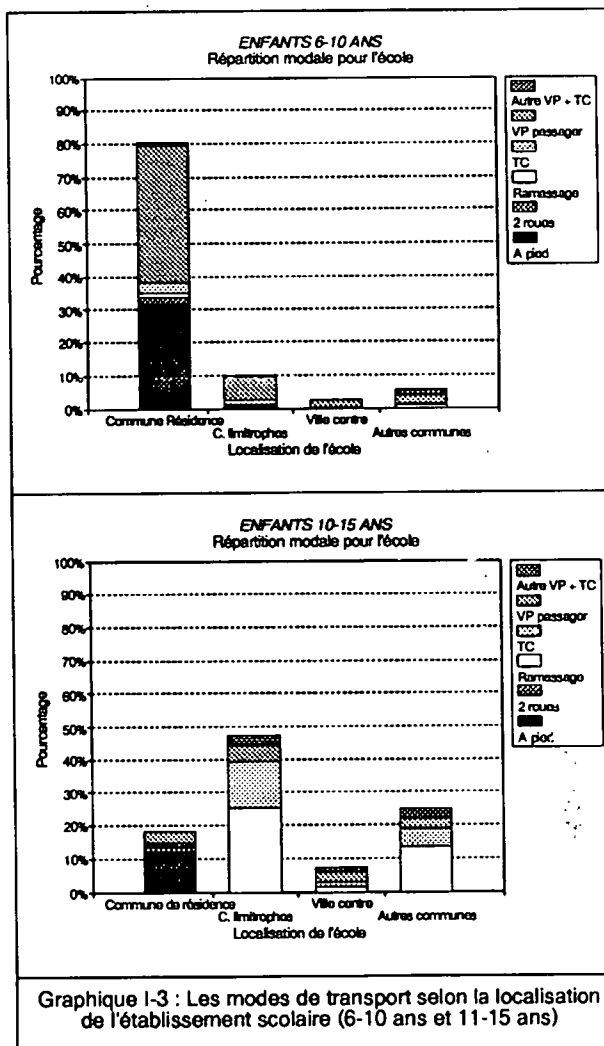


Tableau I.9 : Répartition des activités scolaires selon les modes d'accompagnement et l'âge (en %)

Tranches d'âge	seul	parents	famille	nourrice.	voisins	variab.	Total
3 à 5 ans	3,0	66,7	6,1	16,7	3,0	4,5	100
6 à 10 ans	14,0	57,3	16,7	4,2	6,0	1,8	100
11 à 15 ans	55,6	14,2	17,8	-	9,5	2,9	100
16 à 19 ans	69,0	19,3	2,7	-	8,2	0,7	100
plus de 19 ans	84,5	5,8	4,8	-	4,9	-	100
Ensemble	36,4	38,0	12,7	3,9	6,9	2,2	100

Bien évidemment, ces modes d'accompagnement évoluent avec l'âge. Pour les 3-5 ans, ce sont essentiellement les parents qui s'en chargent, puis la nourrice et très accessoirement d'autres personnes. Pour les 6-10 ans, à côté du rôle encore prépondérant des parents ou la famille dans les accompagnements, on voit apparaître quelques trajets faits seuls. A partir de l'entrée dans le secondaire, les trajets se font un peu plus souvent seul qu'accompagné. L'autonomie totale ne devient jamais la règle, même chez les plus âgés où l'on constate encore 15% de trajets tributaires d'accompagnement.

Tableau I.10 : Répartition des activités scolaires selon les modes de transport et d'accompagnement

3 à 10 ans (en %)

Modes accompagn.	à pied	ramassage	TC publics	Voiture	2 Roues
Parents/famille	62	29	10	100	100
Seul	21	58	14	-	-
Autres	17	13	76	-	-
Total	100	100	100	100	100

11 à 19 ans (en %)

Modes accompagn.	à pied	ramassage	TC publics	Voiture	2 Roues
Parents/famille	12	24	10	82	-
Seul	63	73	80	-	100
Autres	25	3	10	18	-
Total	100	100	100	100	100

Outre l'influence de l'âge, le mode de transport semble intervenir aussi dans le mode d'accompagnement. Le recours à la voiture crée une dépendance totale pour les enfants sans permis. Entre petits et grands, la seule différence, minime d'ailleurs, est le recours un peu plus fréquent pour les plus âgés à des personnes extérieures à la famille pour l'accompagnement en voiture.

D'un autre côté, le ramassage scolaire marque l'accès à un premier niveau d'autonomie : si l'enfant le prend seul, cela reste quand même un déplacement "encadré", et l'autonomie réelle ne sera atteinte qu'avec les transports collectifs publics. Quant à la marche à pied, malgré la commodité de son usage, elle ne libérerait pas totalement de la contrainte d'accompagnement, même chez les enfants de plus de 11 ans. La proximité (condition de la marche) n'est pas synonyme d'autonomie.

En bref

Le choix du lieu de scolarité n'est pas systématiquement marqué dans toutes les communes par les conditions de scolarisation liées à l'âge. Ainsi à Orléanas, Lissieu et même Corbas, un certain pourcentage d'enfants vont en dehors de la commune, sans y être obligés.

On note une forte dépendance vis-à-vis d'un mode de transport motorisé quelle que soit la tranche d'âge. L'usage de la VP décroît fortement Après 11 ans, au profit des transports collectifs,

Le degré d'autonomie des enfants varie avec l'âge, en fonction duquel il augmente et avec le mode de transport. Le ramassage scolaire, dans la mesure où il offre un certain encadrement du trajet favorise plus précocement que les transports publics l'autonomie de l'enfant, alors que la voiture maintient sa dépendance. Ce degré d'autonomie est lié à divers facteurs : facteurs "objectifs" d'ordre physique comme la localisation des établissements scolaires, morphologie de la commune de résidence, d'ordre démographique tel que l'âge pour l'obtention du permis de conduire et facteurs d'ordre subjectif tel que le souci d'assurer la sécurité de l'enfant lors de son déplacement.

On observe très peu d'arrangements en dehors de la famille pour accompagner les enfants.

2222. Au niveau des individus : des comportements très typés

Les résultats précédents ne donnent qu'une image globale par catégorie d'âge, mais nous ne savons pas s'ils sont l'expression d'une forte homogénéité des comportements individuels ou s'ils masquent une certaine diversité. Nous avons donc essayé de pousser l'analyse au niveau des individus. Nous avons caractérisé chaque élève, en fonction des composantes de ses trajets domicile-école : lieu de destination, mode de transport, mode d'accompagnement. L'analyse porte sur les enfants scolarisés de 3 à 19 ans.

Pour produire cette typologie, nous avons eu recours à la même méthode de classification que celle utilisée pour la définition des profils de mobilité résidentielle des ménages et qui s'appuie sur un certain nombre de techniques d'analyse de données : analyse des correspondances multiples, classifications (Nous renvoyons le lecteur à l'annexe All.2 du rapport de 2ème phase). Cela a permis d'identifier cinq types principaux, présentant les caractéristiques suivantes :

- Les "sédentaires piétons" (type 1) : 22,7% des enfants

Ils se caractérisent avant tout par le fait que leur école est sur la commune de résidence (90% des cas), et qu'ils s'y rendent à pied (80%, contre 8% en voiture). Le déplacement se fait avec d'autres membres de la famille (30%), seul (26%) ou avec les parents (23%). C'est dans ce groupe que l'accompagnement par la nourrice est le mieux représenté (16%).

Ce type est bien représenté chez les 6-10 ans (60%), plus faiblement chez les 3-5 ans (21%) ou les 11-15 ans (21%) et totalement absent chez les 16-19 ans. C'est à Jonage qu'ils sont les plus nombreux (41%) ; ils atteignent près de 30% à Corbas et seulement 8% à Orléanas.

- Les "parents chauffeurs" (type 2) : 34,0%

Tous les déplacements vers l'école sont faits en voiture (100%), accompagnés par les parents (90%). Et pourtant, l'école se situe sur la commune de résidence dans 66% des cas, ou sur une commune limitrophe (20%).

C'est là aussi chez les 6-10 ans que ce type est bien représenté (55%), puis chez les 3-5 ans (24%), plus modestement chez les plus grands (11-15 ans : 15%, 16-19 ans : 6%).

Pour Orléans (43%), St Pierre (42%) et Lissieu (37%), cette catégorie est prépondérante, tandis qu'à Jonage, seuls 20% des enfants sont concernés.

- Les "autonomes" (type 3) : 17,1%

Pour ce groupe, l'école est située sur une commune limitrophe (90%) ou sur la commune de résidence (10%), et l'autonomie de l'enfant tient au recours aux transports collectifs, qu'ils soient publics (49%) ou organisés en ramassage (49%). De ce fait, le déplacement est effectué le plus souvent seul (77%), avec d'autres membres de la famille (13%), ou des voisins ou amis (9%).

Il n'est donc pas surprenant que ce type soit très présent chez les 11-15 ans (72%), clientèle particulière du ramassage, ou chez les 16-19 ans (15%), dont les lieux de scolarité sont plus centraux. Mais il faut noter que 12% des 6-10 ans se retrouvent dans ce groupe.

De même, toutes les communes sont concernées (de l'ordre de 20%), à l'exception notable de Lissieu où ce type ne regroupe que 5% des enfants.

- Les "citadins" (type 4 : 12,1%)

Il s'agit des enfants dont l'établissement scolaire est situé dans la ville centre (100%). Deux attitudes divisent ce groupe, puisque sur le plan des modes de transport, 45% ont recours à la voiture passager, 33% aux transports publics et 14% au ramassage, et sur le plan du mode d'accompagnement, 47% vont seul et 36% sont accompagnés par les parents.

Là encore, il est logique de trouver présents dans ce groupe surtout des 16-19 ans (66%) et aussi quelques 11-15 ans (22%).

Sur le plan des communes, Lissieu (21%) et Corbas (15%) se situent au-dessus de la moyenne. Si pour la seconde, cet écart peut être attribué à l'âge des enfants et à sa proximité relative de la ville centre, pour Lissieu, il semble plutôt que l'on retrouve ici un effet de l'attraction observée chez les parents.

- Les autonomes éclatés (type 5 : 14,0%)

Pour ce groupe, l'école est située dans les communes autres (88%) ou limitrophes (7%). Le recours aux TC est largement dominant, selon trois formules : le ramassage (36%), le transport public (33%), ou la voiture passager + TC (29%). Le déplacement est majoritairement fait seul (62%), avec d'autres membres de la famille (17%) ou avec les parents (12%).

Il est constitué principalement de 11-15 ans (52%) et de 16-19 ans (35%).

Ce groupe est bien représenté à Lissieu (23%) et à Orléans (20%), et sous représenté à Corbas (6%).

Cette typologie met en évidence des comportements relativement contrastés. Les types 3 et 5 se distinguent principalement par l'éclatement des lieux de scolarité : les communes limitrophes ou les autres communes. Si l'on assimile ces deux types, on peut constater que les "autonomes" (31%) sont presque aussi nombreux que les "captifs" de la voiture (Type 2 : 34%), tandis que deux autres catégories (types 1 et 4) se différencient, la première par la proximité de

l'école (commune de résidence), la seconde par sa localisation dans la ville centre.

Il n'est donc pas étonnant que ces types renvoient très largement à des tranches d'âge, comme le rappelle le tableau suivant. Les types 1 et 2 dominent chez les moins de 10 ans, les types 3 et 5 chez les 11-15 ans, les types 4 et 5 chez les plus de 16 ans. Ainsi, si l'autonomie semble acquise pour les plus de 10 ans grâce aux transports collectifs, il faut remarquer que 14% des 11-15 ans et 16% des 16-19 ans sont encore très dépendants des parents pour les déplacements vers l'école.

Tableau I.11 : Typologie des déplacements école par tranche d'âge (en %)

Tranches d'âge	Séd.piét.	Par.chauf	Autono.	Citadins	Auto.écl	Total
3 à 5 ans	34	58	2	5	2	100
6 à 10 ans	37	51	6	2	5	100
11 à 15 ans	14	16	38	8	23	100
16 à 19 ans	-	11	15	46	29	100
Moyen.ts âges	23	34	17	12	14	100

Sur le plan des communes, Jonage se distingue par l'importance des "sédentaires piétons" (41%), tandis qu'Orliénas et St Pierre sont marqués par les "captifs" de la voiture passager. Le recours aux TC (Types 3 et 5) est important à Orliénas (40%), et l'attraction de la ville centre n'est pas négligeable à Lissieu (21%).

Tableau I.12 : Typologie des déplacements école par commune (en %)

Commune résid.	Séd.piét	Par.chauf	Autono.	Citadins	Auto.écl	Total
s Corbas	29	32	18	15	6	100
Jonage	41	20	20	8	10	100
Lissieu	15	37	5	21	23	100
Orliénas	8	43	20	8	20	100
St Pierre	15	42	21	9	13	100
Moyen.glob.	23	34	17	12	14	100

En bref

Les comportements autonomes (types 3 et 5) sont minoritaires quelle que soit la commune : aux deux extrêmes, on trouve les deux communes qui ont la population la plus âgée, Corbas avec 24% et Orléanas avec 40%. Les différences de comportements entre communes se situent plutôt au niveau des modes de déplacement utilisés et de la localisation des établissements fréquentés.

- Jonage a le pourcentage le plus fort de "sédentaires piétons" et le plus faible d'enfants accompagnés par les parents et d'enfants automobilistes,
- Orléanas et St Pierre ont les taux les plus élevés d'enfants accompagnés par les parents en voiture,
- Lissieu a le plus fort pourcentage d'enfants fréquentant le centre,
- Corbas présente comme spécificité celle d'avoir des enfants qui se répartissent en proportions à peu près égales entre les divers modes de transport, marche à pied, voiture et transports en commun.

2223. Les difficultés de déplacement des scolaires

Cette description des comportements de déplacement pour l'école ne permet pas de juger des difficultés rencontrées pour ces trajets. A la question "Y-a-t-il des difficultés particulières pour les déplacements de votre enfant pour aller à l'école ?", une minorité a répondu affirmativement.

Ce pourcentage varie selon les comportements de déplacements, en fonction des modes de transport utilisés et du lieu de destination. Ceux qui ont des difficultés sont plus nombreux parmi les clients des transports collectifs que parmi les automobilistes et surtout les piétons dont 5% seulement ont répondu positivement. Et parmi ces clients des TC, ce sont ceux qui vont dans le centre qui sont de beaucoup les plus pénalisés

Tableau I.13 : Pourcentage de personnes ayant déclaré avoir des difficultés de déplacement pour les activités scolaires

<i>Selon le comportement de déplacement</i>		<i>Selon les tranches d'âge</i>	
Sédentaires piétons	5	3 à 5 ans	18
Parents chauffeurs	17	6 à 10 ans	8
Autonomes	22	11 à 15 ans	18
Citadins	52	16 à 19 ans	56
Autonomes "éclatés"	26		

Ce pourcentage varie aussi selon l'âge. Ce sont les 6-10 ans qui semblent avoir le moins de problèmes. Une petite minorité des moins de 15 ans rencontrent des problèmes pour aller en classe, les uns parce qu'ils vont tout près de chez eux, les autres parce qu'ils bénéficient du transport scolaire. Par contre, les 16-19 ans privés des avantages du transport scolaire sont pour une bonne moitié handicapés dans leurs déplacements.

Les variations sont moins sensibles entre communes. C'est à Corbas qu'on rencontre le plus d'élèves ayant des difficultés (32%) et c'est à Lissieu qu'il y en a le moins (14%). Le résultat pour Corbas n'a rien pour surprendre si on se rappelle que c'est une des communes qui compte le plus de jeunes de 16-19 ans et qu'il ne peut y avoir de recours au ramassage scolaire pour les déplacements intracommunaux. Par contre, il est davantage surprenant de trouver le plus faible

nombre de critiques à Orléanas où la structure de la population scolaire est semblable à celle de Corbas et où la desserte en transports collectifs est une des plus déficientes de notre échantillon. Ceci laisserait volontiers supposer que les attitudes vis-à-vis des problèmes de transport peuvent être bien différentes.

Tableau I.14 : Pourcentage de personnes ayant cité ces difficultés selon leur commune de résidence

Type de difficultés	Total	Corbas	Jonage	Lissieu	Orléanas	St Pierre
Fréquence des bus	11	18	7	11	4	13
Distance arrêt bus	6	9	5	3	9	4
Manque d'autonomie	3	1	1	2	5	5
Trop de monde bus	2	8	3	1	-	-
Temps d'attente	1	5	-	1	1	1
RN trop dangereuse	1	1	4	1	-	-
Trajets trop longs		-	2	-	-	-
Total	21	32	20	14	17	13

Les difficultés les plus évoquées concernent les transports collectifs, en termes de qualités de service. L'insuffisance des fréquences est la plus citée, fort curieusement à Corbas, pourtant inclus dans le réseau TCL. Très rares sont ceux qui se plaignent de l'insécurité des routes et du manque d'autonomie pour les enfants.

23. Conclusion sur les activités scolaires

La structure par âge met en opposition les deux communes d'ancienne périurbanisation, Corbas et Orléanas où dominent les plus de 11 ans et les trois autres communes où les élèves du primaire sont en majorité. Cependant ces différences de structure ne se retrouvent pas systématiquement dans les comportements de déplacement.

L'âge en effet ne justifie pas l'importance du taux de fuite des scolaires à Lissieu (60% des élèves vont en dehors de la commune) et même celui d'Orléanas (75%). L'âge ni même les conditions de scolarisation ne justifient pas à eux seuls le fort degré de dépendance des enfants, quelle que soit la commune, le cas de Corbas étant le plus surprenant. Il ne suffit pas d'avoir l'école dans la commune pour pouvoir être autonome. Il ne suffit pas non plus d'avoir au moins 11 ans pour être autonome. Il ne suffit pas non plus de disposer des transports collectifs pour être autonome.

La dépendance des enfants semble le résultante de mécanismes complexes, relevant tant du contexte local dans lequel ils vivent (morphologie et équipement de la commune), du système de transport, que d'éléments plus subjectifs comme le souci de sécuriser l'enfant dans ses déplacements. Mais est-ce suffisant pour expliquer cette dépendance ? C'est peut-être un point qu'il serait utile d'approfondir pour connaître le rôle que peut jouer un éventuel redéploiement de l'offre. Deux facteurs peuvent entraver cette autonomie : la distance liée à la morphologie d'un habitat diffus, et la volonté d'assurer la sécurité de l'enfant.

3. LES ACTIVITES LIBRES

Les activités libres concernent tous les types de loisirs, mais étant donné les difficultés de saisie de l'information, notre analyse ne traite que de ceux qui correspondent à des activités structurées ou régulières. Donc notre recensement n'est pas exhaustif, dans la mesure où il laisse de côté les loisirs informels, en particulier les visites chez les voisins, les jeux dans la rue... et entraîne vraisemblablement une sous estimation du niveau des loisirs, variable selon les classes d'âge.

Ces loisirs relèvent du domaine sportif, sports de plein air comme sports faits en salle, que du domaine culturel (cinéma, musique, danse...), de la vie associative ou encore des relations sociales (visites à la famille, aux amis...) et concernent également les affaires personnelles (santé, entretien de la personne, démarches diverses...). Par rapport aux activités contraignantes, elles relèvent d'une plus grande liberté : liberté de faire ou non telle activité, liberté de choisir dans l'immédiat ou au moins à court terme, le lieu, les horaires.... Bien sûr la marge de liberté n'est pas très large, puisqu'elles doivent s'organiser en fonction des temps libres laissés par la scolarité. Pour ce type d'activités, les enfants ne disposent pas des mêmes opportunités pour se déplacer que pour leur scolarité. De plus, étant donné le faible équipement des communes périurbaines, la pratique de certaines activités impose d'aller hors de la commune, donc d'être dépendant d'un mode de transport motorisé.

Pour la scolarité, malgré quelques facilités liées à la localisation de l'école et au ramassage scolaire, la majorité des enfants s'est révélée dépendante d'un adulte. Compte tenu des contraintes de l'environnement que nous venons de citer, va-t-on voir cette dépendance s'accroître pour ces activités libres ? va-t-on constater une très faible pratique de ces activités ?

31. Les schémas d'activités libres des enfants

Sur l'ensemble des enfants, tous âges confondus, 78% d'entre eux font quelque activité libre. Ce pourcentage augmente avec l'âge jusqu'à 16 ans et diminue ensuite. Ce résultat pour les plus de 16 ans paraît tout aussi peu vraisemblable que la faiblesse du niveau hebdomadaire d'activités que nous avons constatée précédemment. Nous renvoyons le lecteur au tableau I.4 qui montre en effet, la faible part qu'occupent les activités libres dans les schémas d'activités des enfants de tous âges.

Tableau I.15 : Pourcentage d'enfants faisant des activités libres

0 à 2 ans	38	11 à 15 ans	82
3 à 5 ans	49	16 à 19 ans	79
6 à 10 ans	82	plus de 19 ans	78

Comme nous l'avons précisé précédemment, il est fort probable que le mode de saisie des informations par l'intermédiaire des parents, puisse expliquer la faiblesse de ces chiffres. C'est pourquoi nous ne commenterons pas les résultats des plus de 16 ans pour lesquels les marges

d'erreurs risquent d'être trop importantes pour refléter correctement la réalité.

Le nombre d'activités libres est globalement faible. Cependant l'âge est un facteur nettement discriminant : le niveau des activités croît avec l'âge, surtout au moment du passage à l'école primaire pour atteindre son maximum chez les 11-15 ans (0,46 à 2,45 activités par semaine).

Par contre l'âge introduit peu de variante sur la diversité des loisirs : le sport est pour toutes les classes d'âge l'activité prédominante. Cependant chez les 11-15 ans, elle est relativement plus importante que dans les autres tranches d'âge. Les autres activités sont peu pratiquées : activités culturelles, associatives, quelle que soit la tranche d'âge considérée.

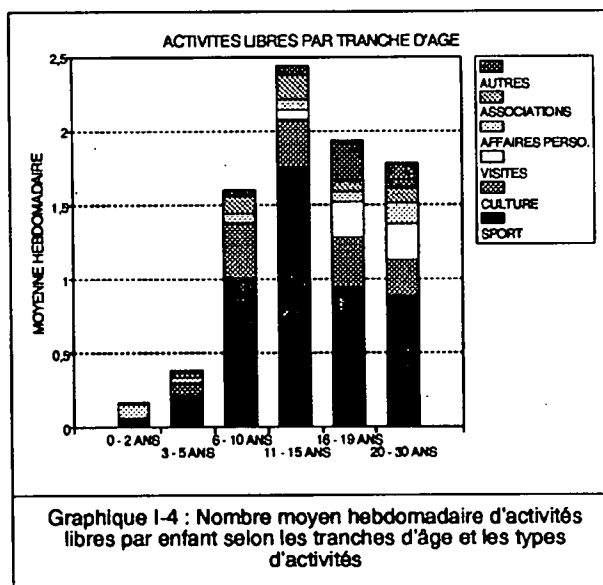


Tableau I.16 : Nombre moyen d'activités libres par semaine

Tranche âge	Ensemble		Corbas	Jonage	Lissieu	Orliénas	St Pierre
	enfant	act.	activit.	activit.	activit.	activit.	activit.
0-2	43	0,46	-	-	-	-	-
3-5	67	0,38	0,80	0,44	0,32	0,32	0,34
6-10	165	1,60	1,98	1,36	1,74	2,00	1,30
11-15	136	2,45	2,81	1,96	3,21	2,20	2,22
16-19	84	1,84	-	-	-	-	-
> 19	57	1,79	-	-	-	-	-

Quelques différences entre communes sont à noter :

- l'effet discriminant de l'âge sur le niveau d'activités s'observe dans toutes les communes, à l'exception d'Orliénas où il n'y a guère de différence entre les 6-10 ans et les 11-15 ans.
- c'est à St Pierre et Jonage que l'on trouve les niveaux les plus bas et à Corbas et Lissieu qu'ils sont les plus élevés. Comme chez les adultes, on retrouve aux deux extrêmes, Jonage où les enfants pratiquent le moins souvent ces activités et Lissieu où on les pratique le plus souvent.

Tableau I.17 : Répartition des enfants selon le niveau d'activités libres pratiquées

Nbe activités par semaine	6-10 ans		11-15 ans	
	Nbe	%	Nbe	%
0,0	30	18	11	8
0,1-0,9	13	8	12	8
1,0-1,9	49	30	29	22
2,0-2,9	43	26	44	32
3,0-4,9	28	17	25	18
5 ou plus	2	1	15	12
Total enfants	165	100	136	100

Il serait toutefois prématuré de déduire de la médiocrité de ces résultats qu'en milieu périurbain, tous les enfants font peu d'autres activités en dehors de l'école. En effet si nous examinons les pratiques au niveau des comportements individuels, nous sommes amenés aux constats suivants :

- il existe une certaine diversité entre enfants : à côté d'une majorité non ou faiblement mobilisée par les activités libres, présence d'une minorité qui au contraire atteint un niveau relativement élevé d'activités libres (3 et plus, soit supérieur au niveau moyen des adultes).

- la pratique de ces activités se développe avec l'âge : par rapport aux 6-10 ans, chez les 11-15 ans, moins d'enfants restent sans en faire et ceux qui en font, tendent à en faire plus fréquemment (30% en font 3 et plus, seulement 18% chez les 6-10 ans).

Tableau I.18 : Répartition des enfants selon leur schéma d'activités

6-10 ans : 165 enfants

Schémas d'activités	Sport	Culture	Autres	Total	Nombre
Sport+Cult.(+Autres)	1,4	1,3	0,1	2,8	24
Sport (+Autres)	1,9	-	0,1	2,0	71
Culture (+Autres)	-	1,4	0,2	1,6	20
(Autres)	-	-	0,8	0,8	20
Rien	-	-	-	-	30

11-15 ans : 136 enfants

Schémas d'activités	Sport	Culture	Autres	Total	Nombre
Sport+Cult.(+Autres)	2,0	1,4	0,4	3,8	20
Sport (+Autres)	2,4	-	0,3	2,7	83
Culture (+Autres)	-	1,2	0,4	1,6	15
(Autres)	-	-	-	-	7
Rien	-	-	-	-	11

Les deux types d'activités "dominantes" sont le sport d'abord et les activités culturelles ensuite. Il y a le plus souvent indépendance entre les pratiques de ces deux types d'activité : généralement on fait soit du sport, soit des activités culturelles, mais plus rarement les deux à la

fois. Comme l'indique le tableau I.18, 24 enfants de 6-10 ans et 20 enfants de 11-15 ans seulement font à la fois du sport et des activités culturelles. Les sportifs sont par ailleurs toujours les plus nombreux.

Le nombre hebdomadaire des activités pratiquées est évidemment dépendant de la diversité de ces activités, mais il est également dépendant de la nature de ces activités. Le sport donne lieu à davantage d'activités que les autres types de loisir. Le sport est plus intensément pratiqué par ceux qui lui accorde le monopole et par les plus âgés.

32. La localisation des activités libres

L'analyse qui suit sera faite au niveau des activités pour dégager quelques tendances d'ensemble et à celui des individus pour rendre compte d'une éventuelle diversité des comportements.

321. Au niveau des activités

A ce niveau d'analyse global où nous avons pris en compte l'ensemble des enfants quel que soit leur âge, la commune apparaît un peu plus attractive pour les activités libres que pour les activités scolaires, à l'exception de Lissieu. Par ailleurs la tendance centrifuge n'est pas de règle dans toutes les communes à la différence des adultes .

Tableau I.19 : Part des activités réalisées sur la commune de résidence (en %)

Lieu de résidence	Enfants		Adultes
	act. scolaires	act.libres	act.libres
Corbas	47	55	44
Jonage	57	59	42
Lissieu	40	35	45
Orliénas	25	49	43
St Pierre	53	58	47

A Corbas, Jonage et St Pierre, la commune de résidence apparaît plus attractive pour les enfants que pour les adultes : 59% des activités sont pratiquées dans la commune de Jonage au lieu de 42%, 58% au lieu de 47% à St Pierre.

A Lissieu et Orliénas, les enfants comme les adultes vont plutôt moins dans leur commune de résidence qu'à l'extérieur de celle-ci; toutefois Orliénas serait moins délaissé pour les activités libres que pour l'école.

On retrouve donc pour les activités libres comme pour la scolarité ce clivage entre Lissieu et Orliénas et les autres communes d'enquête.

Tableau I.20 : Zones fréquentées pour les activités libres selon les communes (en %)

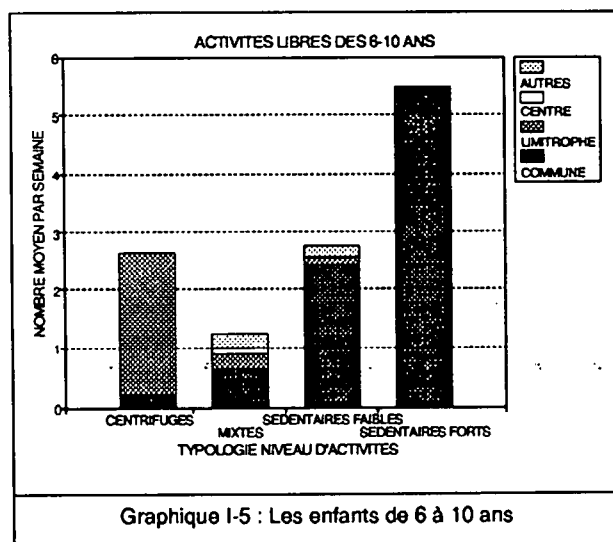
Communes d'enquête	Commune résidence	Communes limit.	Rés.+ Limi.	Centre ville	Autres communes	Total
Corbas	55	23	78	20	2	100
Jonage	59	12	71	13	14	100
Lissieu	35	33	68	16	16	100
Oriénas	49	13	62	7	31	100
Saint Pierre	58	25	83	11	6	100

Vers où va-t-on quand on quitte la commune de résidence ? Les enfants ont gardé peu de liens avec la ville centre, et c'est à Oriénas que ces liens seraient les plus tenus et à Corbas où le seraient le moins. Hormis ce point commun aux cinq lieux d'enquête, les choix varient d'une commune à l'autre. A Saint Pierre, Lissieu et Corbas, on fréquente plus volontiers les localités limitrophes ; à Oriénas, on se disperse surtout dans les "autres" communes et à Jonage, aucune va indifféremment un peu dans toutes les zones.

322. Au niveau individuel

A ce niveau d'analyse, rappelons que nos observations se limitent aux classes d'âge qui font un minimum d'activités et pour lesquelles les données seraient les plus fiables, les 6-10 ans et 11-15 ans.

Nous avons établi pour chacune de ces classes d'âge une typologie selon la même méthode de classification que celle utilisée précédemment et qui s'appuie sur l'analyse des correspondances multiples et des classifications. Nous avons caractérisé chaque enfant par son niveau d'activités libres et les lieux qu'il fréquente.



Les 6-10 ans : types de comportement spatial

Parmi les 6-10 ans, rappelons que 18% d'entre eux ne pratiquent aucune activité en dehors de l'école. Les 82% qui en pratiquent se répartissent dans ces trois grands groupes. Ce n'est que pour une minorité que la commune de résidence constitue leur unique cadre de vie. Les enfants de deux de ces groupes ne fréquentent pas du tout le centre, mais ils ne constituent pas la majorité.

- Les "centrifuges" (groupe 1 : 13%)

Ils sont une minorité, sont presque exclusivement tournés vers les communes limitrophes et ont un niveau d'activités moyen de 2,9 par semaine.

- Les "mixtes" (groupe 2 : 57%)

Ils vont autant à l'extérieur de la commune de résidence que dans la commune même et vont un peu dans toutes les directions. Entre autres, ils vont occasionnellement au centre, et ils sont les seuls enfants à y aller. Ce sont de beaucoup les plus nombreux et ils se caractérisent par un très faible nombre d'activités, soit 1,4 par semaine.

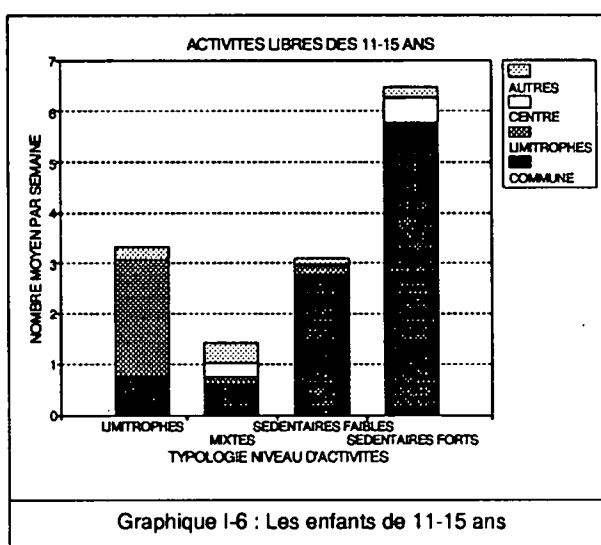
- Les "sédentaires" (groupes 3 et 4 : 30%)

Ils fréquentent leur commune de résidence de manière quasiment exclusive. Ils se différencient l'un de l'autre par leur nombre d'activités, le groupe 3 ayant un niveau moyen (3 par semaine), le groupe 4 un niveau élevé (5,8 par semaine). Le groupe 3 est, comme nous l'avons dit, minoritaire et le groupe 4 constitue l'exception (2%).

Les 11-15 ans : types de comportement spatial

Ceux qui ne font rien sont moins nombreux dans cette classe d'âge, seulement 7%.

On note une similitude de comportements entre cette tranche d'âge et celle des 6-10 ans : la commune de résidence est l'unique cadre de vie pour une minorité et on retrouve la même répartition entre des types de comportements similaires. Le centre n'est guère plus fréquenté que chez les plus jeunes.



Les 11-15 ans ne se différencient guère de leurs cadets, si ce n'est par un niveau d'activités toujours un peu plus élevé quels que soient les groupes.

- Les "centrifuges" (groupe 1 : 17%)

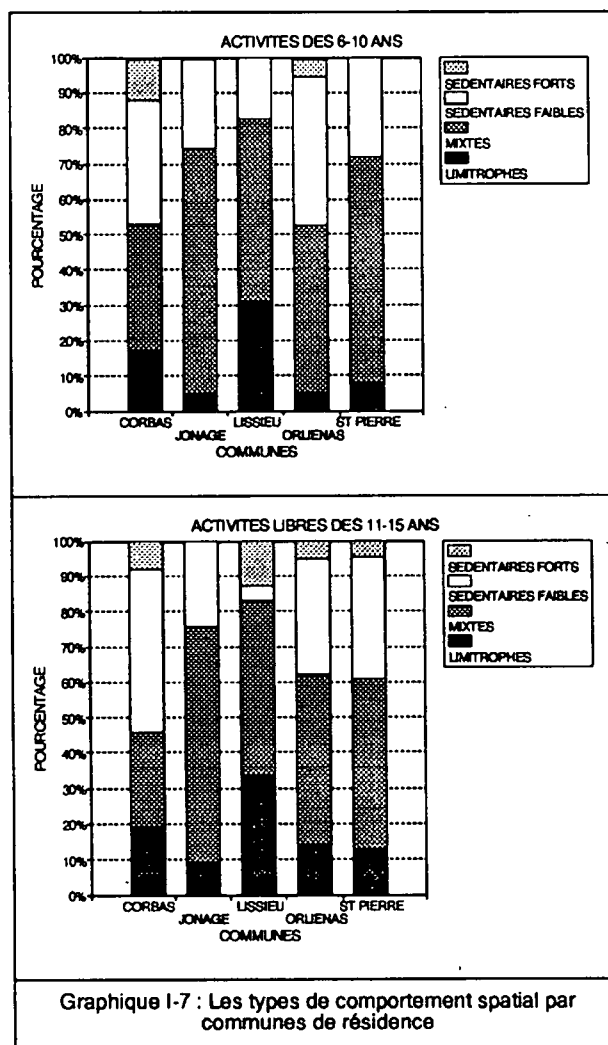
Enfin 17% avec un niveau moyen d'activités (3,5) se tournent de préférence vers les communes limitrophes, sans exclure pour autant la commune de résidence et même les "autres communes".

- Les "mixtes" : (groupe 2 : 49%)

La moitié de ces enfants pratiquent peu d'activités (1,8) et vont aussi bien dans la commune qu'en dehors.

- Les "sédentaires" (groupes 3 et 4 : 34%)

Les enfants de ces catégories se limitent à la commune : le groupe 3 (28%) pour un nombre moyen d'activités (3,2), le groupe 4, très minoritaire (6%) pour une pratique nettement plus importante (6,8).



de "mixtes", mais celle-ci diminue un peu au profit des "sédentaires" et des "limitrophes".

La répartition des comportements selon les communes

Des différences apparaissent entre communes. Si l'on examine la répartition des comportements selon les tranches d'âge, on constate que celle-ci est à peu près la même à Corbas, Jonage et Lissieu, alors qu'elle change à St Pierre et à Orléans.

Corbas se distingue des autres communes par l'importance des "sédentaires" qui représentent à peu près la moitié de l'effectif des enfants.

Lissieu s'oppose à Corbas avec la part la plus faible de sédentaires. On trouve les plus forts pourcentages de "limitrophes".

Jonage se caractérise par les taux les plus élevés de "mixtes" qui correspondent à plus des 2/3 de l'ensemble des enfants.

Orléans comme Corbas compte un bon nombre de "sédentaires" parmi les 6 - 10 ans, mais ce nombre baisse au profit des "limitrophes" chez les 11 - 16 ans.

A St Pierre, la répartition des profils est semblable à celle de Jonage pour les plus jeunes, avec une très forte proportion

En bref

L'âge apparaît discriminant dans la pratique des activités libres : taux de participation et niveau. Mais il ne l'est pas sur la nature des activités libres.

Le sport est pour toutes les classes d'âge l'activité dominante. Les autres activités sont peu pratiquées. Peu d'enfants font plusieurs types d'activités.

Non soumis aux mêmes contraintes que pour la scolarité, les enfants fréquentent un peu plus volontiers leur commune de résidence pour leurs loisirs, en général. Mais ce n'est qu'une minorité d'enfants qui privilégient leur commune de résidence comme lieu exclusif de leurs loisirs. On note très peu de différence entre les classes d'âge, en termes de localisation.

33. Les déplacements liés aux activités libres

Comme pour les activités scolaires, modes de transport et modes d'accompagnement sont étroitement liés pour évaluer le degré d'autonomie des enfants dans leurs déplacements. Nous venons de voir que 30% des enfants pratiquaient leurs loisirs dans leur commune de résidence et qu'une moitié se distraient autant près de chez eux qu'au dehors. Ces comportements spatiaux ont-ils une incidence sur leur degré d'autonomie ou non ?

331. Au niveau des activités : le recours à la voiture

Sur l'ensemble des enfants, tous âges confondus, la voiture est le mode le plus largement utilisé pour les activités libres, autant que chez leurs parents - soit pour les 3/4 de leurs activités. Pour le dernier quart, ils vont soit à pied, soit en 2 roues ou en TC.

Tableau I.21 : Activités libres - Répartition selon les modes de déplacement et l'âge (en %)

Modes transport	Act.scol.	Activités libres			
		Enf.ts âges	6-10 ans	11-15 ans	Adultes
A pied	19	13	14	16	22
Transp.collect.	35	5	1	4	6
VP passager	38	69	84	68	21
VP conducteur	2	7	-	-	51
VP + TC	5	1	1	3	-
Deux roues	1	5	1	9	-
Total	100	100	100	100	100

Nous souhaiterions attirer l'attention sur les deux points suivants :

- La marche à pied est moins utilisée par les enfants que par les adultes, et elle l'est aussi un peu moins pour leurs activités libres que pour l'école. Ce constat surprend plutôt dans la mesure où les loisirs se pratiquent plus souvent dans la commune de résidence chez les enfants que chez les adultes et plus que les activités scolaires (Cf tableau I.21). La marche à pied implique-t-elle des risques que les parents refusent de faire courir à leurs enfants ? Implique-t-elle une perte de temps que les parents cherchent à minimiser ? Autant d'interrogations qu'il serait souhaitable d'éclaircir.
- La voiture est beaucoup plus utilisée pour les activités libres (76%) que pour l'école (44%). On peut voir dans ce renforcement de l'usage de la VP l'effet de la médiocrité des services de transports collectifs. La voiture est bien évidemment utilisée très marginalement en mode conducteur ; ceci signifie donc que la dépendance des enfants vis-à-vis d'un adulte est plus forte pour les activités libres que pour les activités scolaires.

A la différence des activités scolaires, la répartition des activités par mode semble peu évoluer en fonction de l'âge, ou du moins évolue marginalement : un peu moins de voiture passager et un peu plus de 2 roues.

Tableau I.22 : Activités libres. Répartition selon les modes de déplacement et les communes (tous âges confondus et en pourcentage)

Modes déplact.	Corbas	Jonage	Lissieu	Oriénas	St Pierre
A pied	12	15	11	12	15
TC	12	5	2		2
VP Passager	55	66	79	76	70
VP Conducteur	10	2	6	7	8
VP + TC		2	2	1	
Deux roues	10	10		3	5
Total	100	100	100	100	100

Le choix modal varie assez peu d'une commune d'enquête à l'autre. La règle c'est la forte prédominance de la voiture, puis la marche à pied. Les variations sont marginales et portent sur l'usage des TC et/ou des 2 roues qui augmente aux dépens de la voiture dans les deux communes desservies par les TCL, Corbas et à Jonage .

Tableau I.23 : Activités libres. Modes de déplacement selon les zones de destination (en %)

Mode de déplacement	Commune Résidence	Communes(a) Limitrophes	Ville Centre (a)	Autres (a)	Total
A pied	18	10	2	1	13
TC	-	4	30	4	5
VP passager	70	81	37	75	69
VP conducteur	2	5	26	9	7
VP + TC	1	-	2	2	1
Deux Roues	8	-	2	8	5
Total	100	100	100	100	100

(a). Plusieurs activités peuvent être faites au cours d'une même sortie à l'extérieur de la commune, ce qui rend possible l'usage de la marche

La localisation intervient peu sur le choix modal, par le biais de la distance. On constate en effet que la marche à pied est aussi peu utilisée dans la commune de résidence; espace de proximité que dans les espaces extérieurs à la commune.

La localisation interviendrait davantage, par le biais des opportunités de la desserte en transports collectifs. En effet pour 30% des activités pratiquées au centre, on utilise les transports en commun. Cet usage des TC n'existe d'ailleurs que pour se rendre à la ville-centre.

Tableau I.24 : Activités libres. Répartition selon les modes d'accompagnement et l'âge (en %)

Modes accompagnement	Activités libres			Act.scol.
	Tous âges	6-10 ans	11-15 ans	Tous âges
Parents	62	80	58	38
Famille	5	5	4	13
Seul	16	5	14	36
Voisins/amis	12	5	15	7
Variable	4	3	8	2
Nourrice	1	3	-	4
Total	100	100	100	100

L'autonomie des enfants est plus faible pour la pratique des activités libres que pour se rendre à l'école. Cette perte d'autonomie par rapport à la scolarité est à mettre en rapport avec l'usage plus massif de la voiture.

Par rapport aux trajets domicile-école, on note deux différences. Tout d'abord cette perte d'indépendance s'accompagne d'un renforcement du rôle des parents comme accompagnateurs. Ce rôle des parents est d'autant plus important que l'enfant est jeune. Cependant pour les enfants plus âgés, on a un peu plus volontiers recours aux arrangements avec les voisins et les amis.

Tableau I.25 : Activités libres. Répartition selon les modes d'accompagnement et les communes (en pourcentage)

Mode accompagnement	Corbas	Jonage	Lissieu	Oriénas	St Pierre
Parents	52	61	63	66	68
Famille	7	8	5	-	6
Seul	24	19	9	14	13
Voisins/amis	16	8	13	13	9
Variable	1	2	8	7	1
Nourrice	-	1	2		3
Total	100	100	100	100	100

On note de fortes similitudes d'une commune à l'autre, à l'exception de Corbas. A Corbas, il y a moins d'accompagnements assumés par les parents et davantage de déplacements autonomes, soit le quart.

332. Au niveau individuel

Ces divers résultats au niveau des activités nous amèneraient à penser que la localisation des activités n'est guère déterminante sur l'usage des modes de déplacements. En effet la voiture est plus employée pour les activités libres que pour l'école, la marche l'est moins malgré une plus forte concentration des loisirs sur les communes de résidence. Mais cette analyse dans la mesure où elle est globale, n'intègre pas la diversité des comportements spatiaux des enfants. En effet les

enfants qui fréquentent leur commune de résidence pour les loisirs se déplacent-ils de la même façon que ceux qui vont en dehors de leur commune ?

Cette analyse au niveau des comportements individuels de déplacement est là également limitée aux deux tranches d'âge qui à la fois font quelques activités en dehors de l'école et sont les plus fiables, tant par leur nombre que par la qualité de saisie des données, c'est à dire les 6-10 ans et les 11-15 ans. Elle n'apporte guère de changement à ces constats d'ensemble qu'elle renforcerait plutôt.

Enfants de 6-10 ans (133 enfants)

Tableau I.26a : Usage des modes de transport selon les comportements spatiaux (en %)

Modes transport		Centrifuges	Mixtes	Sédentaires peu d'act	Sédentaires bcp d'act
voiture passager		91	91	82	64
à pied		9	7	15	21
2 roues		-	-	1	15
VP + TC		-	-	2	-
TC		-	2	-	-
Total	%	100	100	100	100
	nombre	17	76	37	3

Tableau I.26b : Modes d'accompagnement selon les comportements spatiaux (en %)

Modes accompagnement	Centrifuges	Mixtes	Sédentaires peu d'act.	Sédentaires bcp d'act.
Parents	95	82	80	36
Seul	2	1	8	-
Famille	-	5	4	15
Voisins/amis	3	2	3	49
Variable	-	3	5	-
Nourrice	-	7	-	-
Total	100	100	100	100

Pour cette classe d'âge, la norme de conduite est celle que nous avons décrite globalement :

- au niveau des modes de transports, la voiture est très largement dominante, qu'on sorte ou non de la commune pour ses loisirs. Le seul groupe qui se démarque de cette conduite normée, avec un usage plus modéré de la voiture, quoique encore dominant, est celui des "sédentaires" actifs, mais ils sont très rares (2%).
- au niveau des modes d'accompagnement, la dépendance est quasiment la règle, ce qui n'a rien pour surprendre étant donné le recours très massif à la voiture. Le rôle des parents est prépondérant, sauf pour les rares "sédentaires actifs" qui sollicitent

plus leurs voisins et amis que leurs parents.

Les 11-15 ans (127 enfants)

Tableau I.27a : Usage des modes selon les comportements spatiaux (en %)

Modes transport	Centrifuges	Mixtes	Sédentaires peu d'act	Sédentaires bcp d'act
voiture passager	85	74	64	46
à pied	2	14	22	28
2 roues	8	3	14	13
VP + TC	-	-	2	13
TC	5	9	-	-
Total	100	100	100	100
% nombre	22	62	36	7

Tableau I.27b : Modes d'accompagnement selon les comportements spatiaux (en %)

Modes accompagnement	Centrifuges	Mixtes	Sédentaires peu d'act.	Sédentaires bcp d'act.
Parents	58	74	58	26
Seul	4	13	23	13
Famille	3	6	3	6
Voisins/amis	15	6	10	47
Variable	20	1	6	8
Nourrice	-	-	-	-
Total	100	100	100	100

Pour les 11-15 ans, on remarque une certaine relation entre le type d'espace fréquenté et le choix des modes de transport. Les sédentaires, tout de même, utilisent plus volontiers que les autres les modes de proximité, marche à pied et deux roues. Les comportements de cette tranche d'âge sont moins normés que ceux de leurs cadets. Une certaine diversité de comportements se marque tant dans le choix des modes de transport que dans les accompagnements :

- dans l'utilisation des modes de transport, le groupe des "centrifuges" se singularise par une plus forte dominante de la voiture passager qui se fait aux dépens surtout de la marche à pied ; le groupe des "mixtes" par un usage, bien timide certes des TC ; le groupe des "sédentaires" par une pratique plus fréquente de la marche et des deux roues.
- au niveau des modes d'accompagnement, la diversité entre les 4 groupes est plus sensible. Les "centrifuges" sont fidèles à la règle (un peu plus de la moitié des déplacements avec les parents) ; les "mixtes" sont les plus dépendants des parents (pour les 3/4 de leurs déplacements) ; les "sédentaires" modérés apparaissent les plus autonomes avec 1/4 de leurs déplacements faits seuls ; les "sédentaires" actifs, les moins dépendants de leurs parents, se tournent le plus

volontiers vers les arrangements avec voisins et amis.

En résumé,

Les enfants sont rarement autonomes. La forte dépendance vis-à-vis de la voiture ne suffit pas à expliquer une telle dépendance. Il existe peu de différence entre les enfants qui pratiquent leurs loisirs sur place et les autres, si ce n'est au niveau des types de personnes qui les accompagnent.

Ces problèmes d'accompagnement trouvent très peu solution dans des arrangements hors de la famille, mais toutefois un peu moins rarement que pour la scolarité. Quelques exceptions échappent à cette règle : les "sédentaires actifs" qui sont aussi souvent accompagnés par les amis et voisins que par les divers membres de leur famille.

333. Les difficultés liées aux déplacements de loisirs

Comme pour les activités scolaires, nous avons posé aux parents la question " y-a-t-il des difficultés particulières pour les autres déplacements de votre enfant " ?

Le taux de réponses affirmatives varie beaucoup selon les tranches d'âge. Très peu d'enfants de moins de 6 ans ont des difficultés, ce qui n'a rien de surprenant. Ce sont des enfants entièrement dépendants des parents, vu leur âge, et de plus ils sont moins de la moitié à faire des activités libres. Pour les plus grands, les pourcentages croissent avec l'âge et aussi avec l'intensification de la pratique. Par rapport à la scolarité, les chiffres sont plus élevés pour les tranches 6-10 ans et 11-15 ans, et à l'inverse, un peu moins élevés pour les 16-19 ans. Les commodités de déplacements sont tout aussi médiocres pour la scolarité que pour les activités libres pour les plus âgés.

Tableau 1.28 : Pourcentage de personnes ayant déclaré avoir des difficultés pour leurs déplacements de loisirs

<i>Selon les tranches d'âge</i>	<i>Loisirs</i>	<i>Ecole</i>
0 à 2 ans	0	-
3 à 5 ans	4	18
6 à 10 ans	13	8
11 à 15 ans	33	18
16 à 19 ans	46	56

Le pourcentage de ceux qui ont des difficultés varie aussi en fonction de la localisation de leurs activités. Ils sont naturellement les plus élevés parmi les enfants qui vont en dehors de leur commune de résidence. Ils le sont aussi parmi les "sédentaires actifs", alors qu'ils restent sur leur commune. Comment expliquer cette "contradiction" : problème lié à la dépendance en matière d'accompagnement ou problème de fiabilité des réponses ?

Selon leur comportement spatial (groupes des 6-10 ans et 11-15 ans)

Les centrifuges	49
Les "mixtes"	21
Les sédentaires "modérés"	21
Les sédentaires actifs	40

Le pourcentage des enfants qui ont des difficultés varie aussi d'une commune à l'autre. Il est le plus faible dans les communes les plus jeunes, St Pierre et Jonage. A Corbas et Orléans, il est plus élevé, soit 1/4 des enfants, mais c'est à Lissieu qu'il est le plus fort, soit 1/3 des enfants. Sauf à Lissieu, la structure démographique de la population enfantine plus que le niveau de l'offre, plus ou moins médiocre selon les communes, semble justifier ces résultats.

Tableau I.29 : Pourcentage de personnes citant des difficultés selon leur commune de résidence

Types difficultés	Total	Corbas	Jonage	Lissieu	Orléans	St Pier.
Manque d'autonomie	11	9	5	26	15	6
Manque de TC	4	7	3	3	5	4
Manque TC dimanche	3	12	1	1	-	1
Distance arrêt bus	2	4	5	1	-	1
Trop d'attente	1	2	1	2	-	-
Trop de monde bus	1	3	1	-	1	-
Problème rabattement	1	-	-	1	5	-
Obligé prendre VP	1	-	-	3	-	1
Insécurité trajet	-	-	-	1	-	-
Total	21	27	16	33	26	10

Il n'y a pas de grief qui fasse l'unanimité entre communes, à la différence de ce qui se passe pour la scolarité. Les communes se divisent en deux groupes : celles où on dénonce prioritairement le manque d'autonomie des enfants, Lissieu et Orléans et celles où l'accent est surtout mis sur les lacunes des transports collectifs, Corbas, Jonage et St Pierre. A Corbas, le principal handicap est la faible fréquence des bus, surtout le dimanche et secondairement le manque d'autonomie ; à Jonage, c'est plutôt la distance aux arrêts de bus.

34. Conclusion sur les activités libres

Les flux générés hors commune par les activités libres des enfants ne sont guère importants et ceci pour deux raisons. La première tient au faible niveau d'activités qu'on observe chez la plupart des enfants. La seconde tient au fait qu'à l'exception de Lissieu, une moitié au moins des activités se fait à l'intérieur de la commune de résidence.

Ces flux extérieurs sont assez dispersés, les enfants présentant une certaine diversité dans leurs comportements au niveau du choix des lieux qu'ils fréquentent. La ville-centre est très peu fréquentée.

Cette diversité des choix de localisation d'activités ne se retrouve guère au niveau de celui

des modes. La voiture est aussi omniprésente, autant que chez les adultes, et la marche moins utilisée que pour les activités scolaires et moins que chez les adultes. Quant à l'autonomie par rapport à l'accompagnement, elle n'existe qu'exceptionnellement.

Les enfants sont donc encore plus dépendants pour les activités libres que scolaires, cette dépendance s'accompagnant du renforcement du rôle des parents. En quelque sorte les loisirs des enfants impliquent l'alourdissement des charges d'accompagnement des parents.

Et pourtant ce n'est qu'une minorité qui évoque des difficultés de déplacement et elle ne le fait pas plus souvent pour les activités libres que pour l'école. Considère-t-on que ces déplacements doivent plus trouver leur solution dans les ressources familiales que dans celles de l'offre en transport ?

Cependant les sensibilités sont différentes selon les communes. A Lissieu surtout et à Orléanas, les plaintes sont plus fréquentes en ce qui concerne les activités libres que les activités scolaires. Le manque d'autonomie à Lissieu est déploré pour plus d'un quart des enfants. Il est vrai que c'est avec Orléanas, une des communes les moins fréquentée pour les loisirs. Mais ceci n'est pas suffisant pour expliquer ce plus fort pourcentage de personnes qui dénoncent ce manque d'autonomie. D'autres éléments explicatifs ne seraient-ils pas à rechercher dans le système éducatif des parents ? Rappelons en effet que ces deux communes sont sociologiquement différentes des trois autres.

CONCLUSION

Les enfants constituent une part non négligeable de la population enquêtée, venue s'installer dans les espaces périurbains. L'observation des déplacements des parents avait mis en évidence l'importance des charges d'accompagnement induites par les déplacements de leurs enfants. La question était de savoir dans quelle mesure ces charges étaient imposées par des contraintes objectivement peu contournables et dans quelle mesure un éventuel déploiement de l'offre de transport pouvait aider à lever une partie de ces charges.

L'analyse des comportements des enfants a montré l'influence de deux principaux facteurs sur les accompagnements, l'âge et l'utilisation de la voiture.

En effet l'âge constitue une limite tangible à toute volonté d'autonomie de la part et pour les enfants. En dessous de 6 ans, aucun enfant ne circule seul, tant pour aller à l'école que pour ses loisirs. Au delà de 6 ans, une certaine diversité des comportements apparaît face à ce problème. Ainsi quelques rares enfants de la classe de 6-10 ans font déjà seuls leurs déplacements, tandis qu'un pourcentage non négligeable de grands n'ont pas d'autonomie. De plus l'autonomie est plus répandue pour les trajets scolaires que pour les autres trajets. Cette variabilité des comportements montre à l'évidence qu'à côté de l'âge, d'autres facteurs interviennent dans cette concession de liberté : volonté d'assurer la sécurité de l'enfant, souci de mieux organiser l'emploi du temps de l'enfant, dépendance liée au mode de transport... ?

Le choix de la voiture en effet entraîne inévitablement la dépendance vis-à-vis d'une autre personne dans la mesure où 90% de ces enfants ne sont pas en âge d'avoir le permis de conduire. Mais là on peut se demander jusqu'à quel point le choix de la voiture est imposé par le contexte local.

On constate que la voiture est largement utilisée, selon les lieux d'enquête pour 40 à 74% des déplacements internes à la commune. Ce recours à la voiture est généralisé à l'ensemble des enfants et non le fait de groupes particuliers. Pourquoi cet usage est-il aussi répandu ? Les distances dans ce milieu peu dense sont-elles longues au point d'imposer un mode de transport motorisé, en l'occurrence la voiture dans la mesure où les transports collectifs ne sont guère structurés pour remplir cette mission de desserte interne ?

On constate également que pour les déplacements à l'extérieur de la commune, la voiture est majoritairement utilisée pour les activités libres, même pour aller au centre ville ; elle l'est pour 25% des élèves du secondaire. Dans la mesure où la plupart de ces trajets sont couverts par l'offre de transport collectifs, on peut s'interroger sur les mobiles amenant cette fraction des enfants à les désaffecter. Les qualités de service sont-elles remises en cause ? Ce n'est même pas le cas, un faible pourcentage de personnes les remettant en question.

Ces diverses constatations nous amènent à conclure que la charge d'accompagnement n'est pas uniquement imposée par la captivité des enfants. Sans nier l'importance de la captivité liée à l'âge ou à l'insuffisance des transports en commun, nous ne pouvons qu'insister sur l'existence d'autres déterminants d'ordre psychologique encourageant ce recours à l'accompagnement.

L'action de ces facteurs amènerait à penser que les solutions au problème de déplacements des enfants peuvent difficilement trouver solution uniquement dans un réaménagement de l'offre actuelle de transports collectifs. Notre position est largement confortée par l'indifférence manifestée par les parents vis-à-vis de celle-ci. Les carences de l'offre, particulièrement sensibles en ce qui concerne les déplacements liés aux loisirs ne suscitent de commentaires que chez un cinquième d'entre eux.

Pourquoi ce manque d'intérêt pour les transports collectifs, pourquoi cette volonté d'accompagner plus qu'il n'apparaît objectivement nécessaire de la part des parents ? Mener une réflexion sur ces deux interrogations semble la première tâche à accomplir dans l'optique d'un éventuel redéploiement de l'offre, dans la mesure où elle peut conditionner la nature et l'impact de toute mesure à envisager.

NOTES DE LA PREMIERE PARTIE

¹. Ce phénomène semble indépendant de la décision de déménager en périurbain. En fait, certaines femmes prennent ou reprennent une activité professionnelle dès que les enfants ont grandi.

². On retrouve ici une tendance identique à celle des parents.

**DEUXIEME PARTIE
LA LOCALISATION DES ACTIVITES
DES HABITANTS
DU PERIURBAIN LYONNAIS**

INTRODUCTION

La recherche de solutions adéquates en termes d'offre de transport nous amène à analyser les rapports qu'entretiennent les ménages avec les différentes zones de l'agglomération dans leurs activités. Cette analyse devrait apporter des éclairages quant à l'orientation des activités et à leur dispersion ou concentration spatiales.

Le rapport précédent¹ nous avait permis de dégager quelques grands traits de ces relations à l'espace, à savoir :

- une forte tendance centrifuge dans la localisation des activités de nos périurbains, par rapport à la commune de résidence ;
- une faible attraction du centre (Lyon - Villeurbanne) sur ces activités : les tendances centrifuges profitent surtout aux communes limitrophes et aux zones de l'agglomération englobant la commune de résidence ;
- une sociabilité assez faible, en décalage par rapport aux discours sur l'intégration et réduite le plus souvent au sport et à la famille ;
- le poids des accompagnements dans l'emploi du temps de nos périurbains et les charges liées aux transports, compte-tenu de l'éloignement des lieux d'activité.

Ces résultats ont été dégagés à partir de l'analyse des activités déclarées par les individus dans chaque commune. Le problème est de savoir si ces résultats expriment une **tendance générale à se conformer à un modèle type de comportement** ou s'ils masquent au contraire une **certaine diversité des comportements**. Retrouve-t-on ou non des profils de mobilité plus spécifiques, reflétant les différentes communes d'accueil ? En bref va-t-on ou non vers une normalisation des mobilités individuelles, se développant désormais selon une logique multipolaire centrée autour de l'espace de proximité et de centres secondaires ?

Quels autres facteurs que la commune de résidence peuvent rendre compte des types que nous aurons mis en évidence ? Le statut (actif, inactif, homme ou femme) de la personne, de même que la présence de jeunes enfants dans le ménage et la double activité des parents, peuvent rendre compte des contraintes de l'emploi du temps.

L'approche privilégiée ici est celle de l'individu, à la différence du rapport précédent où l'unité d'observation était l'activité. Nous analysons ici les comportements des individus, chacun pratiquant un ensemble d'activités et fréquentant un ensemble de lieux.

Pour comparer les pratiques de fréquentation des espaces par les individus, nous recherchons systématiquement des typologies d'individus, chacun étant défini par son profil particulier de fréquentation spatiale, précisé à chaque étape de l'analyse. La recherche de ces typologies d'individus selon leurs fréquentations spatiales va permettre d'affiner les conclusions du précédent rapport et de répondre aux questions précédentes.

Parmi ces activités pratiquées, il en est une qui pèse d'un poids déterminant dans l'emploi du temps des personnes ayant une activité professionnelle, c'est bien sûr le travail. Nous en rappellerons dans un premier temps les résultats issus du précédent rapport. Nous analyserons éga-

lement la localisation des accompagnements sur le trajet domicile-travail pour voir en quoi ces accompagnements modifient le rapport à l'espace des actifs dans leurs déplacements pendulaires entre domicile et travail.

La localisation des activités d'achat et de loisirs est susceptible d'être plus directement influencée que celle du travail par les potentialités d'équipement des communes de résidence et leur environnement physique immédiat. Aussi choisissons-nous de traiter séparément ensuite les activités autres que le travail. Nous aborderons ensuite les pratiques spatiales d'ensemble, c'est-à-dire toutes activités confondues. Enfin, la vue d'ensemble ne serait pas complète si nous ne donnions pas en dernière partie, un aperçu sur les activités pratiquées au domicile : un fort investissement de la maison peut expliquer en partie la nature des schémas d'activités des individus. Il ne s'agira cependant que d'un éclairage sur ces pratiques, au travers des impressions déclarés par les enquêtés, que ce soit sur le temps passé au domicile ou sur la nature des activités qu'ils y réalisent, et leur évolution en plus ou en moins depuis leur déménagement.

Une catégorisation des zones constituant l'agglomération élargie

La situation spatiale des communes d'enquête dans l'agglomération urbaine est très diverse : la nécessité de comparer des comportements individuels d'une commune à l'autre nous conduit à utiliser une classification qui transcende le repérage des lieux fréquentés par leur commune ou quartier. Cette classification ne doit pas non plus être trop détaillée pour maintenir une certaine significativité statistique de l'analyse.

En outre, l'optique d'un éventuel redéploiement de l'offre de transport pour ces communes périphériques nous conduit à distinguer quatre grandes types de desserte :

- la desserte interne à la commune ;
- la desserte de voisinage de la commune, c'est-à-dire les communes limitrophes de celle de résidence ;
- les relations radiales classiques avec la ville-centre (communes de Lyon et Villeurbanne) ;
- les relations avec les autres communes, c'est-à-dire essentiellement le secteur de l'agglomération où est située la commune de résidence (Est, Sud-Ouest, Nord...).

D'une manière générale nous avons à chaque étape de l'analyse calculé des profils de fréquentation de ces quatre types de zones pour chacun des individus, selon la catégorie d'activité considérée.

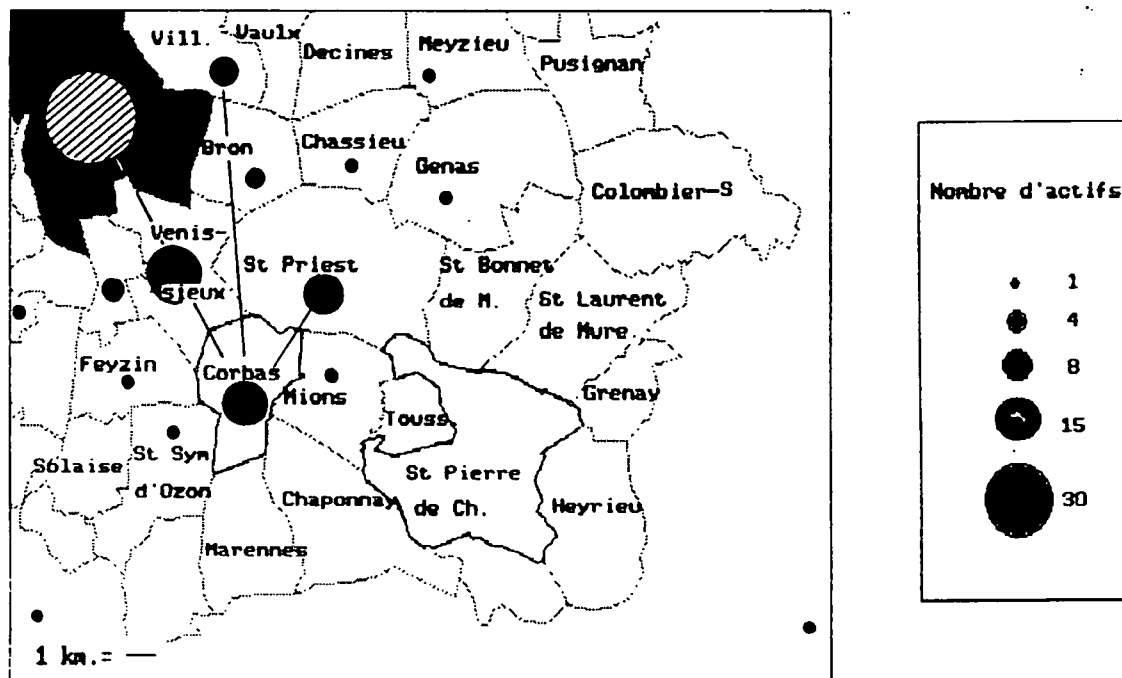
Enfin dans les recherches de typologies de fréquentation de zones, nous souhaitons tenir compte d'intensités d'activité inégales selon les individus, aussi chaque individu est pondéré par son niveau total d'activité pour la catégorie d'activité considérée (somme des fréquences hebdomadaires). Pour chaque recherche de typologie, nous avons utilisé de manière combinée plusieurs techniques de classification².

1. LA LOCALISATION DU TRAVAIL

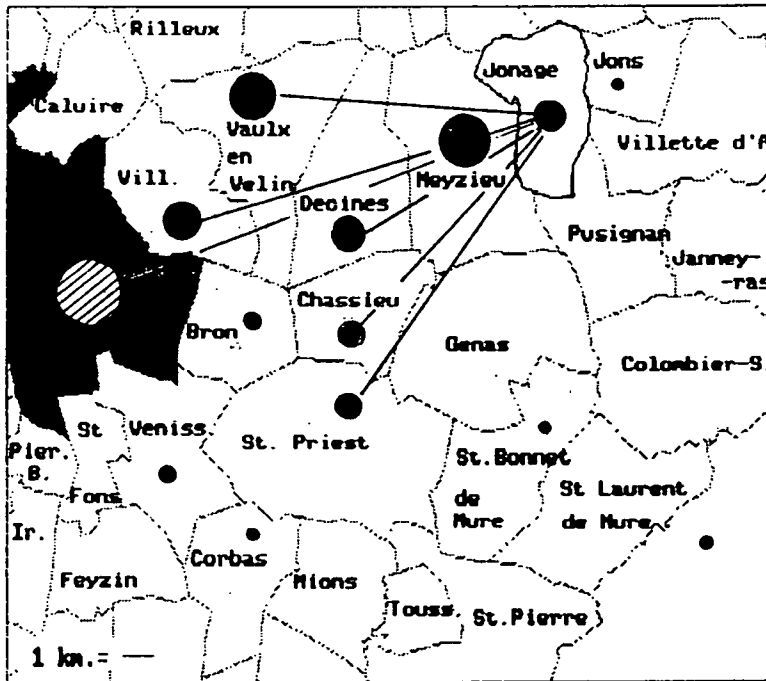
1.1 Un lieu de travail principalement en périphérie

Le rapport précédent avait montré que seul un tiers des actifs (mais la moitié des femmes actives) travaillent dans la ville-centre de l'agglomération. La majorité des lieux de travail se situe dans le même secteur géographique (Nord-Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est, Nord-Est) que celui de la commune de résidence. Nous reprenons ici les cartes de localisation des lieux de travail par commune.

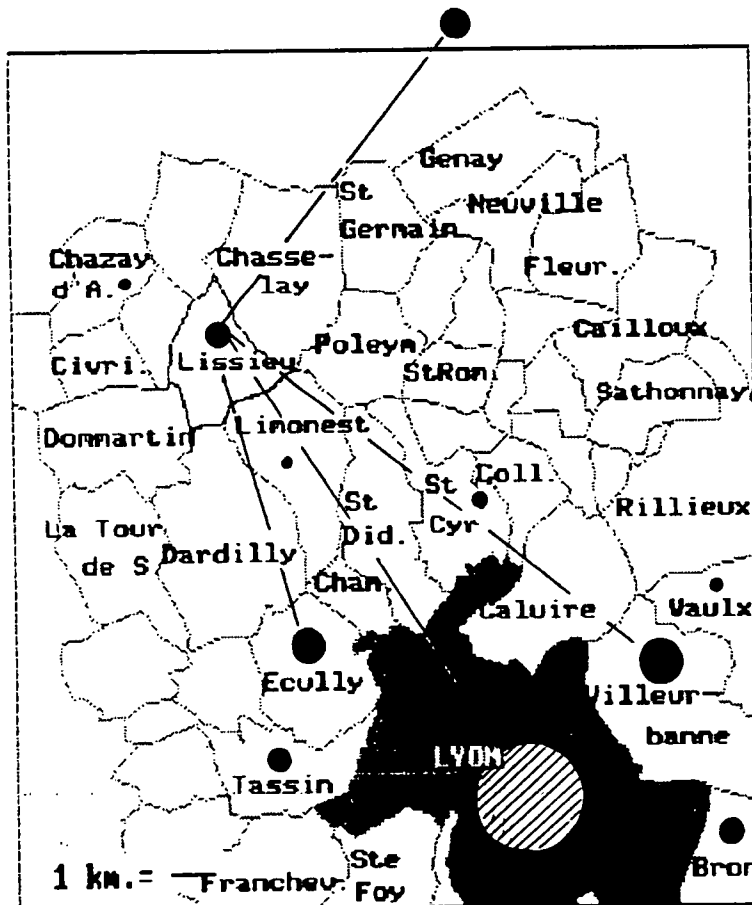
Carte des principaux lieux de travail des actifs de Corbas



Carte des lieux de travail des actifs de Jonage

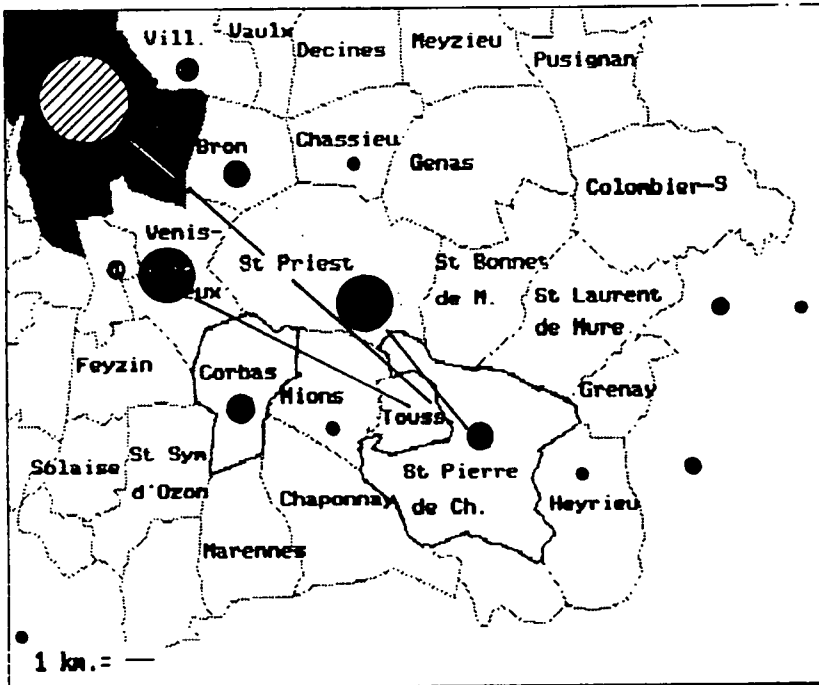


Carte des lieux de travail des actifs de Lissieu

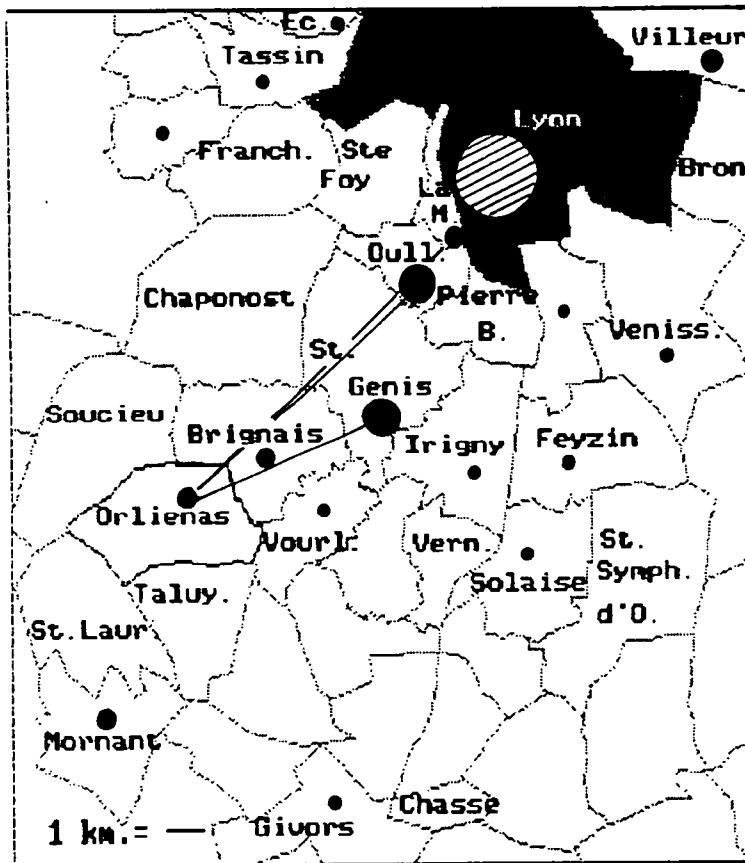


Nombre d'actifs	
•	1
●	4
●	8
●	15
●	30

Carte des lieux de travail des actifs de St Pierre de Chandieu



Carte des lieux de travail des actifs d'Orlienas



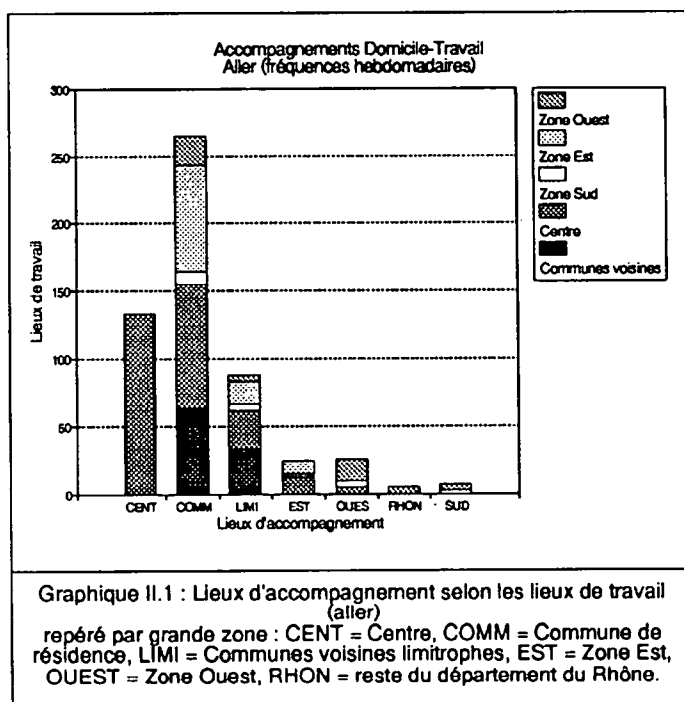
Nombre d'actifs	
	1
	4
	8
	15
	30

La localisation du travail relève d'une logique globale d'agglomération qui transcende l'approche localisée selon la commune de résidence. Les lieux de travail s'organisent à la fois selon un axe radial entre la commune de résidence et le centre de l'agglomération et selon une logique de voisinage de la résidence.

Avant d'en tirer des conclusions hâtives quant à une offre de transport adaptée, il faut tenir compte des accompagnements. L'analyse des accompagnements sur le trajet domicile-travail à l'aller et au retour permet de voir si, pour les personnes concernées, ceux-ci sont à l'origine de détournements d'itinéraire significatifs par rapport au trajet direct domicile-travail.

1.2 Des trajets peu perturbés par les accompagnements

Les accompagnements sur le trajet d'aller au travail concernent 161 individus. Le graphique suivant montre pour chaque lieu d'accompagnement en abscisse, comment se répartissent ensuite les lieux de travail, en tenant compte de la fréquence hebdomadaire déclarée des accompagnements.



Ce graphique montre d'abord que la grande majorité des accompagnements à l'aller se font dans la commune de résidence. Ce type d'accompagnement de proximité en se rendant au travail n'a que peu d'incidences sur le problème des solutions à apporter au transport domicile-travail en général. Tout au plus dénote-t-il par son importance un certain besoin de rapprochement de lieux d'habitation relativement dispersés aux activités de la commune (en général école ou collège).

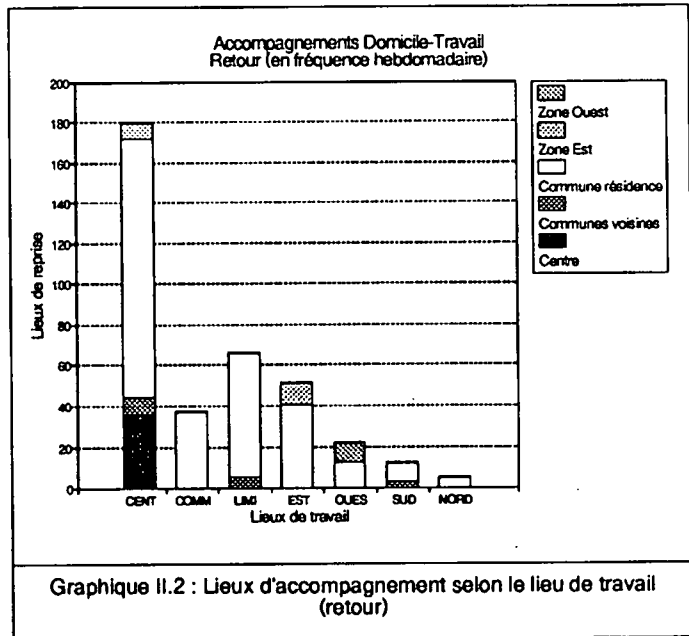
Le deuxième type d'accompagnements en importance regroupent ceux qui se font au centre de l'agglomération et pour lesquels la

totalité des lieux de travail sont également situés dans le centre. Ce type d'itinéraire relève là du transport radial classique de la périphérie vers le centre.

Enfin les accompagnements vers les communes limitrophes sont suivis à plus des trois-quarts par des itinéraires terminaux vers des lieux de travail dans ces mêmes communes limitrophes ou vers le centre. Cette catégorie d'itinéraires peut être assimilée à la première à savoir le type accompagnement de proximité puis centre ou autres zones.

Les accompagnements sur le trajet de retour du travail concernent 107 individus. Le graphique suivant montre pour chaque lieu de travail en abscisse, comment se répartissent ensuite les lieux de reprise ou de dépose de la personne accompagnée, toujours en tenant compte de la fréquence hebdomadaire déclarée des accompagnements.

La grande majorité des accompagnements ou reprises se font à partir d'un lieu de travail situé dans le centre de l'agglomération et consistent soit en une escale dans ce même centre, soit en un trajet quasi-direct vers la commune de résidence. En outre tous les autres itinéraires se caractérisent majoritairement par un trajet quasi-direct vers la commune de résidence. Au retour, encore plus qu'à l'aller, les accompagnements ne constituent pas un détournement significatif d'itinéraire du trajet travail-domicile.



Tout se passe comme si il y avait auto-adaptation des comportements de déplacements entre le domicile et le travail à la contrainte des accompagnements. Ceux-ci sont effectués d'une manière qui ne perturbe que peu le trajet direct entre le domicile et le travail.

En termes d'offre de transports cela implique que celle-ci devra être principalement articulée spatialement sur les axes majeurs du domicile-travail, en tenant compte de la contrainte des accompagnements sur deux dimensions : l'adéquation du mode de transport (par exemple accompagnements de jeunes enfants, voitures d'enfants, etc...) et la desserte de voisinage de la commune de résidence.

2. LES ACTIVITES AUTRES QUE LE TRAVAIL

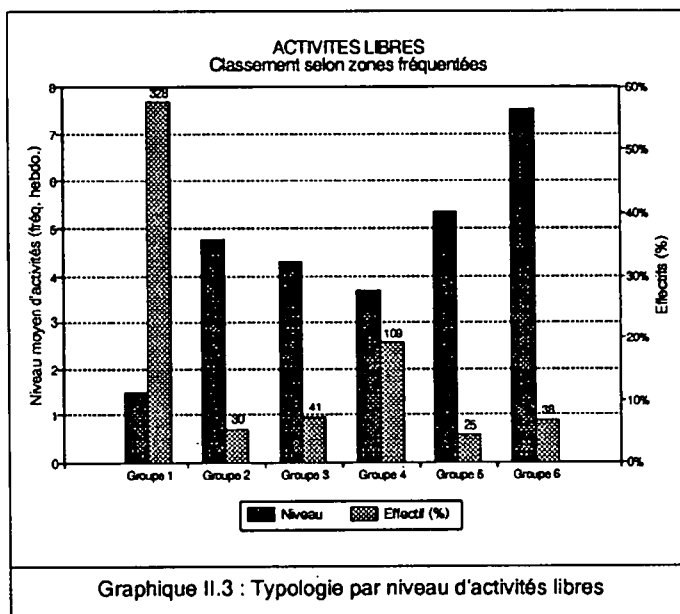
Ces activités autres que le travail, comprennent les loisirs ou activités libres, les achats et les accompagnements (essentiellement des enfants) en dehors du domicile-travail.

2.1 Les activités libres

Ces activités dites libres comprennent tout ce qui ne relève pas d'activités obligatoires ou semi-obligatoires comme le travail, les accompagnements ou les achats : il reste donc les visites à la famille et aux amis, le sport, les promenades, les activités culturelles et associatives, etc...

Nous avons défini pour chacun des 571 individus (sur les 584 enquêtés soit 98%) ayant déclaré pratiquer des activités libres, un profil de fréquentation des différents types de zone (Commune, Centre, Communes limitrophes, Autres) : cette fréquentation est exprimée en fréquence hebdomadaire agrégée pour chacune des zones selon les activités libres. Chaque individu est pondéré par son niveau total d'activités libres (somme des fréquences hebdomadaires). La moyenne générale est de **2,86 activités libres par semaine**.

2.1.1 Un gros noyau et des groupes marginaux



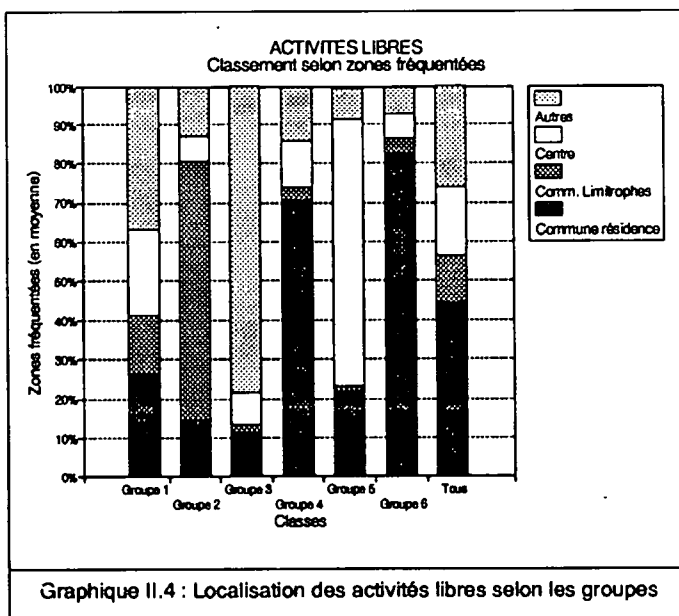
Après plusieurs essais, nous avons obtenu un classement en 6 groupes, expliquant environ 74% de la variance totale de l'échantillon. Les graphiques ci-contre nous montrent à la fois le niveau moyen d'activités libres de chaque classe et son effectif ainsi que leur fréquentation moyenne des différentes zones, comparée à l'ensemble de l'échantillon ("Tous").

On remarque immédiatement une opposition entre des groupes à fort effectif mais à faible niveau d'activité, et des groupes minoritaires à fort niveau d'activité. Ainsi la moyenne de 2,86 activités par

semaine, masque une diversité des comportements, que l'on peut caractériser de la manière suivante :

- les **"sédentaires"** ou "peu et n'importe où" : le groupe 1, noyau très important (328 individus soit 57% de l'échantillon) avec un niveau d'activités libres faible (1,5) ; il se distingue des autres par une fréquentation assez équilibrée des zones, tout en utilisant moins la commune de résidence que la moyenne de l'échantillon ;

- les "résidents": le groupe 4, groupe assez important de 109 individus (19%) avec un niveau d'activités libres assez élevé, proche de 4 activités libres par semaine ; il fréquente surtout la commune de résidence ;
- les "résidents intensifs": le groupe 6, marginal, avec un niveau très élevé d'activités libres (supérieur à 7), fréquentant surtout la commune de résidence ;
- les "limitrophes": le groupe 2 avec un niveau élevé d'activités libres (proche de 5), fréquentant surtout les communes limitrophes ;
- les "citadins": le groupe 5 avec un niveau élevé d'activités libres (supérieur à 5), fréquentant surtout le centre ;
- les "centrifuges": le groupe 3 avec un niveau assez élevé d'activités libres (supérieur à 4), se situant "ailleurs" que dans sa proximité de résidence ou le centre.

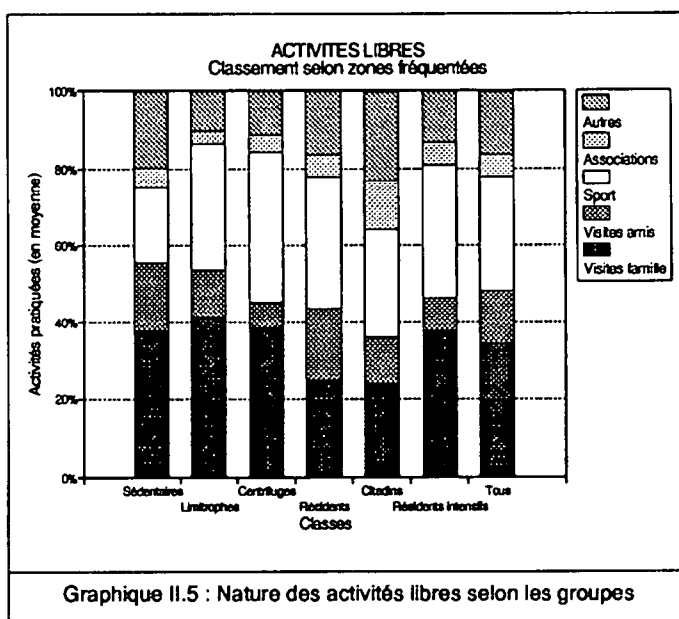


Ainsi, la typologie met en évidence un comportement majoritaire "sédentaire", des "résidents" avec un niveau moyen (près de 4 activités par semaine) et des groupes minoritaires à fort niveau, se distinguant par des lieux d'activité distincts.

2.1.2 Par quoi peut-on expliquer ces typologies spatiales ?

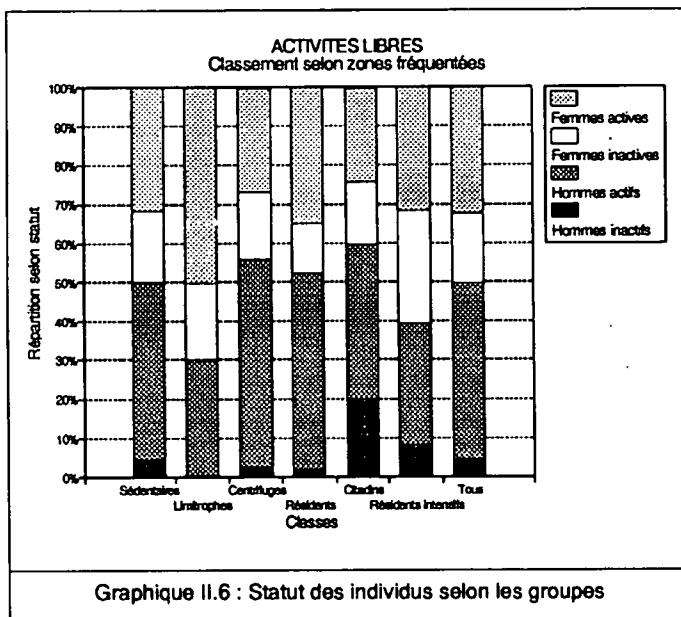
A quels types d'activités correspondent ces groupes ? Le graphique suivant montre comment se répartissent en moyenne les activités pour chacun de ces groupes constitués sur la base des fréquentations spatiales.

Ce graphique montre que les différences entre groupes en termes d'activités sont assez faibles. Le groupe des "sédentaires", noyau le plus important, se distingue de la moyenne de l'échantillon par une part moindre du sport et plus grande de visites. Le groupe des "résidents" se distingue par moins de liens familiaux et plus de sport et de relations avec les amis. Parmi les autres groupes dont on sait qu'ils sont marginaux, seul se distingue le groupe des "citadins" par une place plus grande accordée aux activités associatives et à d'autres activités que les "classiques" et moins aux visites



familiales.

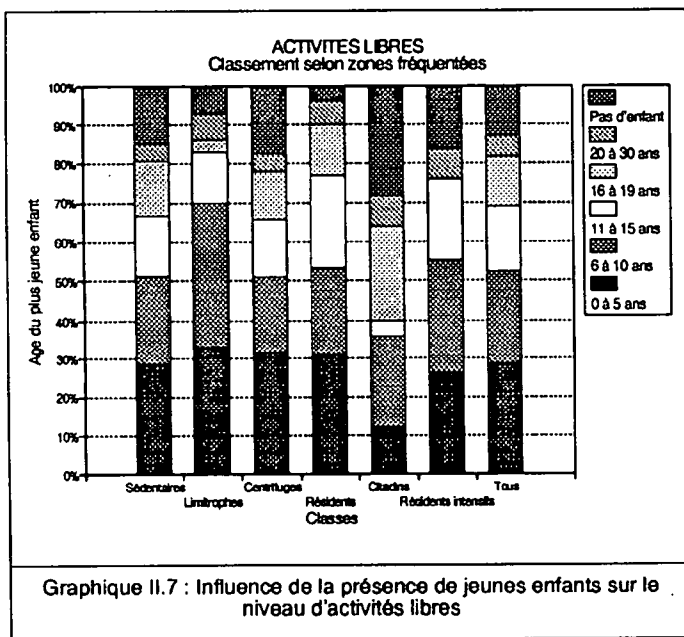
Quel est le statut (sexe-activité) des individus de ces différents groupes et où résident-ils ? Le graphique suivant permet de comparer les statuts des individus des différents groupes.



Il montre que le noyau majoritaire (groupe des "sédentaires") a une composition identique à celle de l'échantillon total. Le groupe des "résidents" se caractérise par une présence plus forte des actifs, hommes ou femmes. Le groupe des "limitrophes" se distingue par une présence plus forte des femmes actives, le groupe des "citadins" par celle des hommes et parmi eux des inactifs, et le groupe des "résidents intensifs" par celle des femmes, et parmi elles des inactives.

Quel est l'impact éventuel de la présence d'enfants sur les

fréquentations spatiales pour les activités libres ?

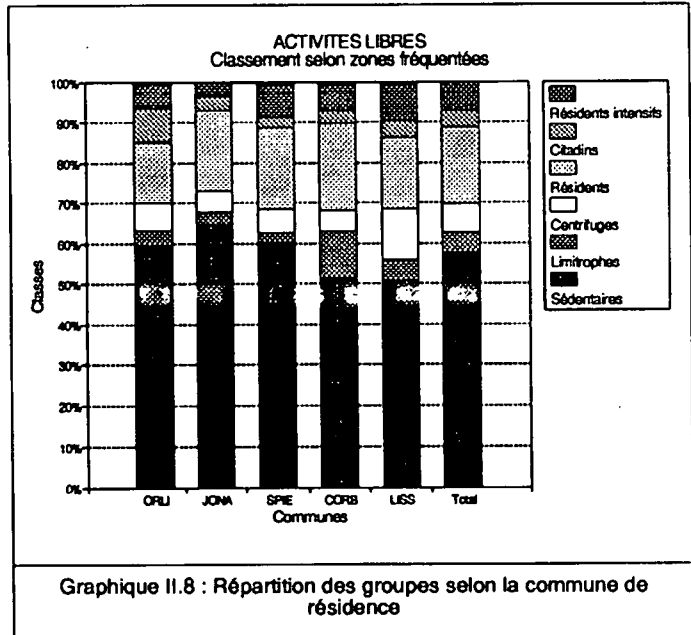


Ce graphique montre que la présence de jeunes enfants (jusqu'à 10 ans) n'est pas forcément un obstacle aux activités libres puisque ceux-ci sont très présents dans le groupe des "limitrophes" avec une pratique assez élevée. Si l'on fixe la limite à 15 ans on peut noter que la présence de ces jeunes enfants est un facteur de limitation des espaces d'activités libres aux espaces de la commune de résidence et limitrophes ("limitrophes", "résidents", "résidents intensifs", 75% à 80% de parents d'enfants de moins de 16 ans) par opposition aux "centrifuges" et plus encore aux "citadins": pour ces

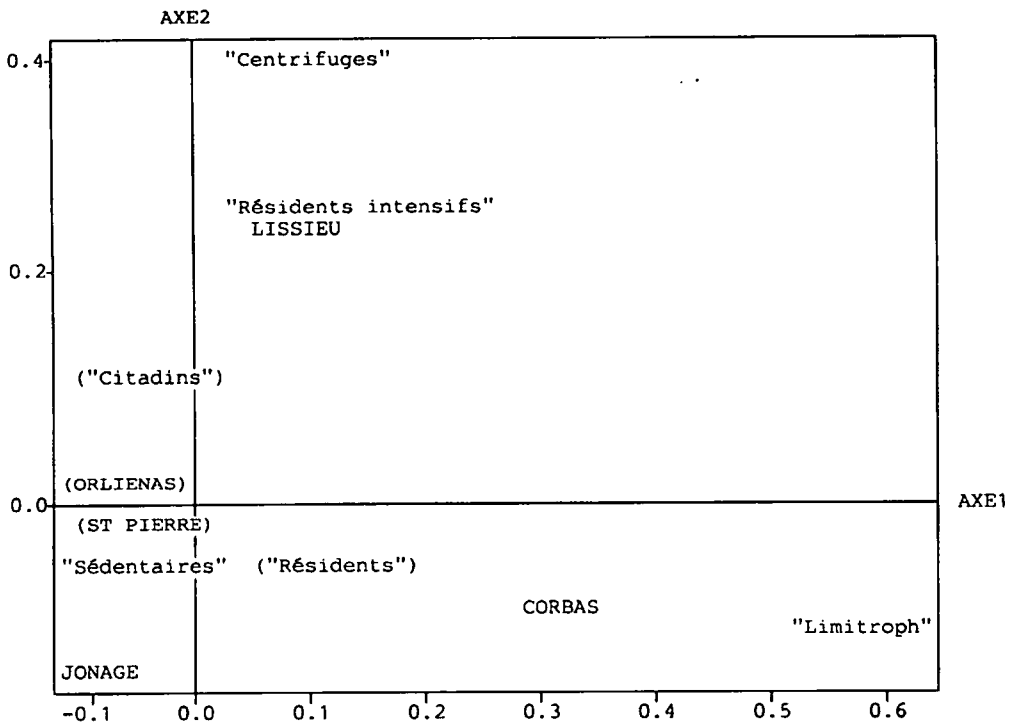
derniers seuls 40% des individus sont parents d'enfants de moins de 16 ans. Faut-il y voir un souci de ne pas trop s'éloigner du domicile ou un facteur d'intégration plus poussé à la commune et son voisinage ?

Peut-on établir une relation entre **communes de résidence** des individus et types de fréquentation spatiale ? C'est ce que montrent les graphiques suivants.

Ce premier graphique montre l'importance relative de chacun des types dans chaque commune : les "sédentaires" sont bien sûr tous majoritaires dans les communes mais c'est à Corbas et Lissieu qu'ils le sont le moins (proches de 50%) et à Jonage qu'ils le sont le plus (65% environ). Lissieu se distingue par sa plus forte proportion de "centrifuges" et de "résidents intensifs" tandis qu'Orliénas se distingue par sa plus forte proportion de "citadins".



Nous résumerons les tendances des différentes communes à l'aide du graphique suivant qui montre la correspondance entre communes de résidence et groupes de fréquentations spatiales pour les activités libres.



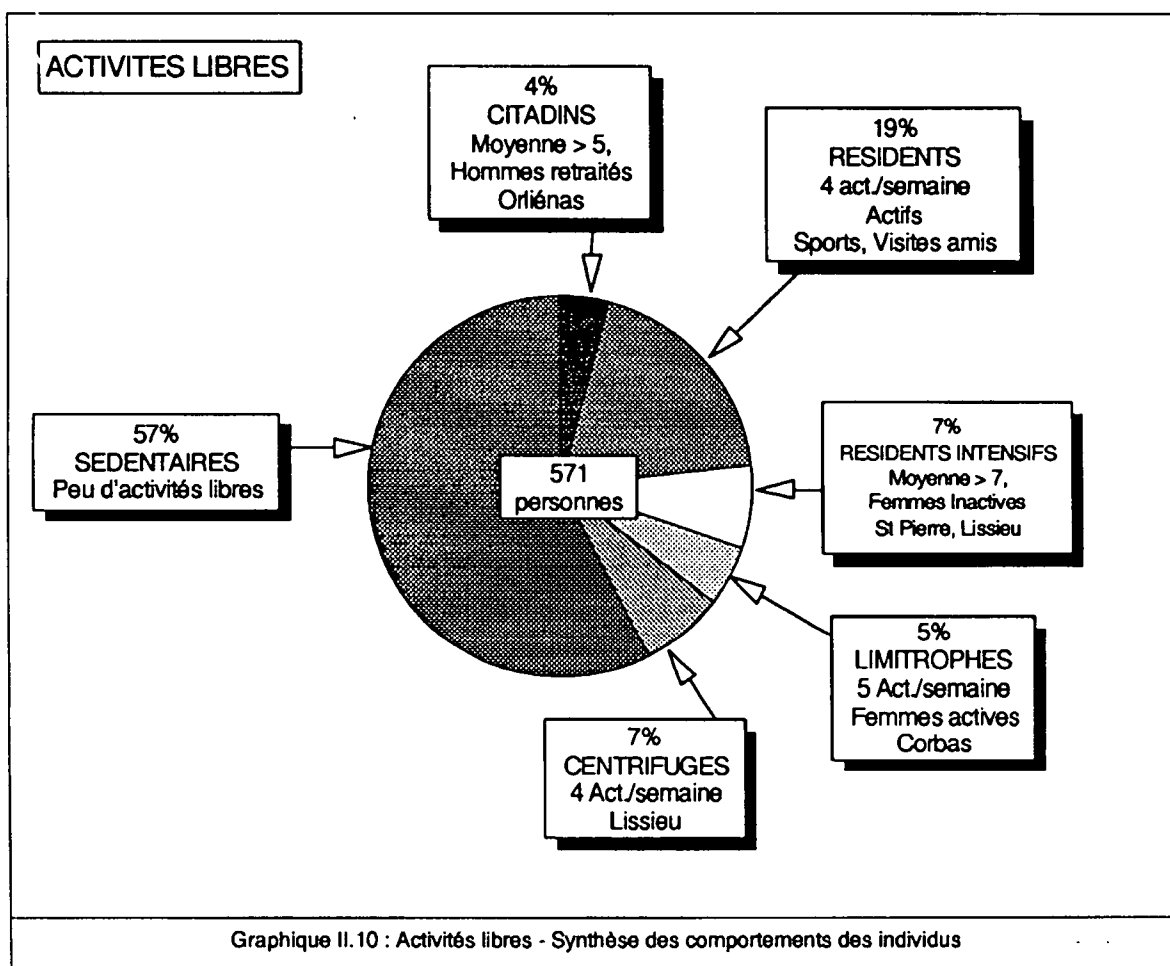
Graphique II.9 : Typologie des comportements d'activités libres et communes de résidence

Résultat d'une analyse factorielle des correspondances sur le tableau croisant l'appartenance des individus aux communes de résidence et aux groupes d'activités libres : le premier axe exprime 42% de la variance du nuage et le second 33% soit au total 75% sur le premier plan factoriel. Le troisième axe, non représenté ici, exprime 21% de la variance. Seuls sont visualisés les groupes convenablement représentés sur ce premier plan factoriel, les autres étant entre parenthèses.

L'examen complémentaire des contributions montre que l'axe 1 est associé à Corbas et au groupe des "limitrophes" excentrés, opposé à Jonage et aux comportements "sédentaires". L'axe 2 est associé aux comportements "centrifuges" très excentrés, "résidents intensifs" et à Lissieu, opposés à Jonage. Enfin l'axe 3 associe les comportements "citadins" très excentrés à Orléanas opposés à St Pierre. Les comportements "sédentaires" et "résidents" sont proches du centre du graphique et se retrouvent donc à l'égal dans toutes les communes. Des comportements marginaux et excentrés sur le graphique ont alors tendance à attirer des communes : les "limitrophes" pour Corbas, les "centrifuges" et "résidents intensifs" pour Lissieu, les "citadins" pour Orléanas, comportement rejeté par St Pierre, tandis que Jonage reste proche de comportements "sédentaires".

2.1.3 Conclusion

Le schéma suivant permet de résumer la typologie de nos périurbains selon leurs pratiques spatiales d'activités libres.



Plus de la moitié des enquêtés n'ont que peu d'activités libres déclarées. Le centre de l'agglomération ne concerne que 4% des enquêtés même s'il s'agit de personnes ayant en moyenne un niveau élevé d'activités libres. Enfin les espaces de proximité attirent environ un tiers des enquêtés si l'on ajoute les "résidents" et les "limitrophes".

Au-delà de cette description, deux points importants sont à noter :

- le fait que malgré plusieurs essais il ne soit pas possible de "casser" ce gros noyau d'individus, sans comportement sortant "de l'ordinaire", si on entend par "ordinaire" le comportement moyen de l'échantillon total. Cela reviendra comme une constante tout au long de l'investigation. Est-ce l'indice d'une normalisation des comportements en milieu périurbain ?
- le fait qu'une classification fondée sur la fréquentation de zones, catégorisées de manière très simplifiée, fait ressortir un ordre relativement peu dépendant de la nature des activités pratiquées ou des statuts des individus. Par contre on y retrouve des traces de pratiques différenciées des espaces communaux de résidence, à travers quelques groupes, marginaux il est vrai.

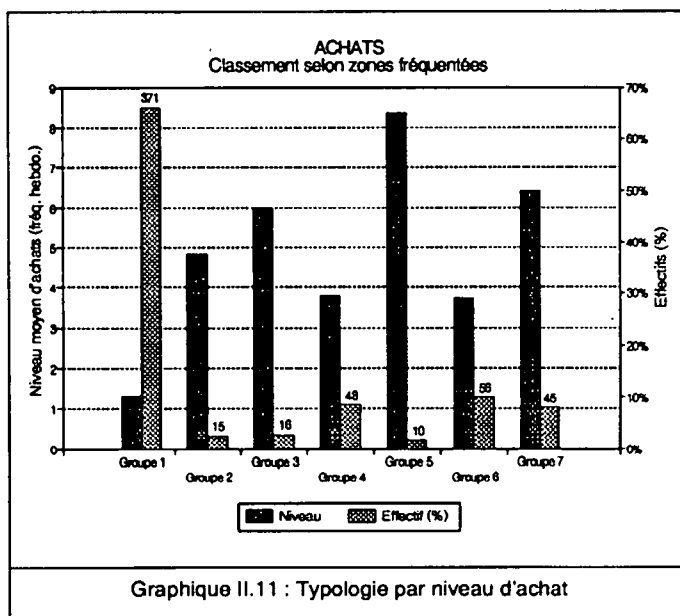
2.2 Les achats

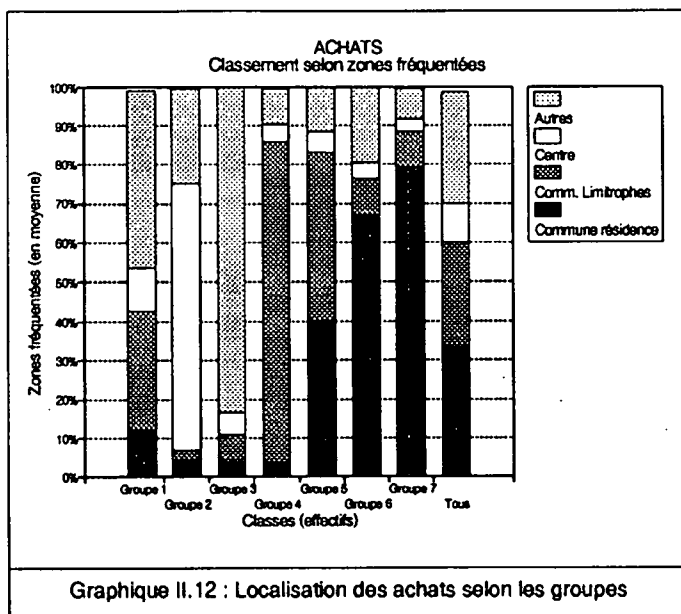
De même que pour les activités libres, nous avons défini pour chacun des 561 individus ayant déclaré des achats, un profil de fréquentation des différents types de zone (Commune, Centre, Communes Limitrophes, Autres) : cette fréquentation est exprimée en fréquence hebdomadaire agrégée pour chacune des zones. Comme pour les activités libres, souhaitant tenir compte d'intensités d'achats inégales selon les individus, nous avons pondéré chaque individu par son niveau total d'achats (somme des fréquences hebdomadaires).

Après plusieurs essais, nous obtenons un classement en 7 groupes expliquant plus de 80% de la variance totale de l'échantillon.

Les graphiques ci-contre montrent à la fois le niveau moyen d'achats de chaque classe et son effectif ainsi que leur fréquentation moyenne des différentes zones.

Là encore nous retrouvons un gros noyau et des groupes assez marginaux. La fréquentation moyenne globale de l'échantillon se répartit entre un tiers sur la commune de résidence, un tiers sur la zone "autres" (essentiellement les grandes surfaces), plus d'un quart sur les communes limitrophes et moins de 10% sur le centre de l'agglomération. Ce profil moyen, comme on peut le voir, cache des différences sensibles entre les groupes :





- les **"sédentaires"**: groupe 1 qui regroupe 66% de l'échantillon avec une faible intensité d'achats, fréquente essentiellement les zones "autres" (plus de 45%) et les communes limitrophes (30%) : c'est une pratique d'achats hebdomadaires dans les grandes surfaces situées au voisinage des communes de résidence.

- les **"résidents moyens"**: groupe 6, 10% de l'échantillon, intensité d'achats moyenne (3 à 4 par semaine), fréquentant à un peu moins de 70% la commune de résidence ;

- les **"résidents intensifs"**: groupe 7, 8% de l'échantillon, intensité d'achats élevée (supérieure à 6), fréquente à

80% la commune de résidence ;

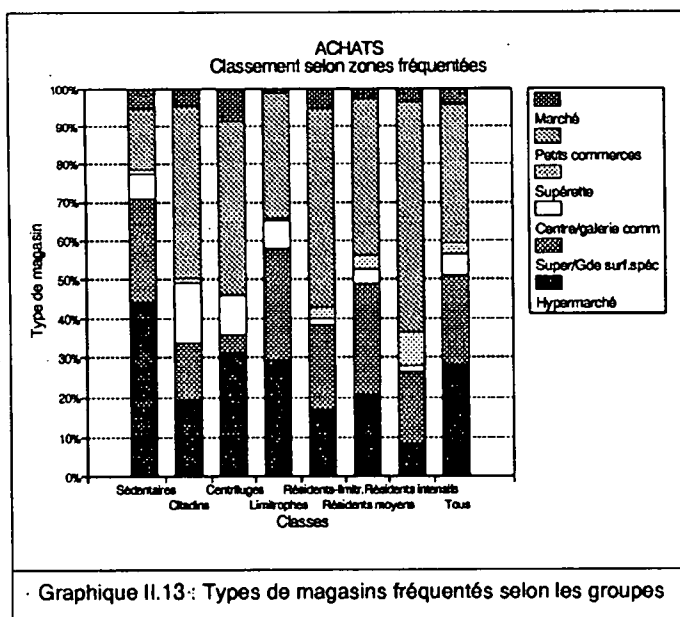
- les **"résidents-limitrophes"**: groupe 5, marginal avec moins de 2% de l'échantillon, intensité d'achats très élevée (supérieure à 8 par semaine), a une fréquentation spatiale répartie à 40% entre la commune de résidence et les communes limitrophes.

- les **"limitrophes"**: groupe 4, 9% de l'échantillon, intensité d'achats moyenne (3 à 4 par semaine), fréquentant à 80% les communes limitrophes ;

- les **"citadins"**: groupe 2, moins de 3% de l'échantillon, intensité d'achats élevée (inférieure à 5), fréquente à environ 70% le centre de l'agglomération ;

- les **"centrifuges"**: groupe 3, moins de 3% de l'échantillon, intensité d'achats élevée (6 par semaine), fréquente à plus de 80% les zones "autres" ;

2.2.1 Comment expliquer ces typologies spatiales d'achats ?



Ces types de fréquentations spatiales peuvent-ils être mis en relation avec des **catégories de magasins** ? Le graphique suivant montre quelle est la répartition des catégories de magasins fréquentés par chaque groupe.

Rappelons que l'ensemble des enquêtés fréquente pour l'essentiel à environ 35% les petits commerces, 30% les hypermarchés, 20% les supermarchés ou grandes surfaces spécialisées. Par rapport à ce comportement moyen, nous voyons que les "sédentaires", même s'ils font peu d'achat, fréquentent largement

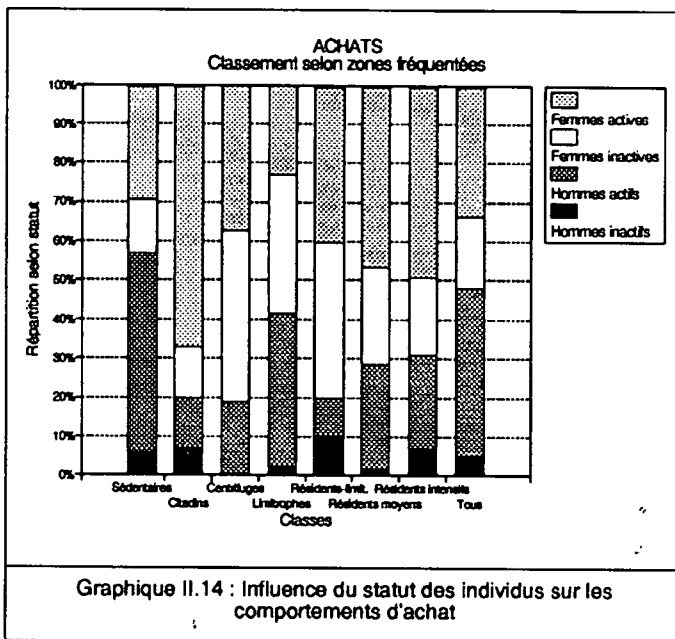
(70%) les hypermarchés ou grandes surfaces. Les "limitrophes", autre groupe important,

fréquentent également beaucoup ces grandes surfaces (presque 60%). A l'opposé on trouve les "résidents intensifs" qui font beaucoup plus appel aux petits commerces (60%) puis les "centrifuges" et les "citadins" (45%), ces derniers fréquentant relativement le plus les galeries ou centres commerciaux. Enfin les "résidents-limitrophes" fréquentent à 40% les grandes surfaces et 50% les petits commerces tandis que les "résidents moyens" ont un comportement moyen très proche de l'échantillon total.

Quels sont les statuts de ces acheteurs ?

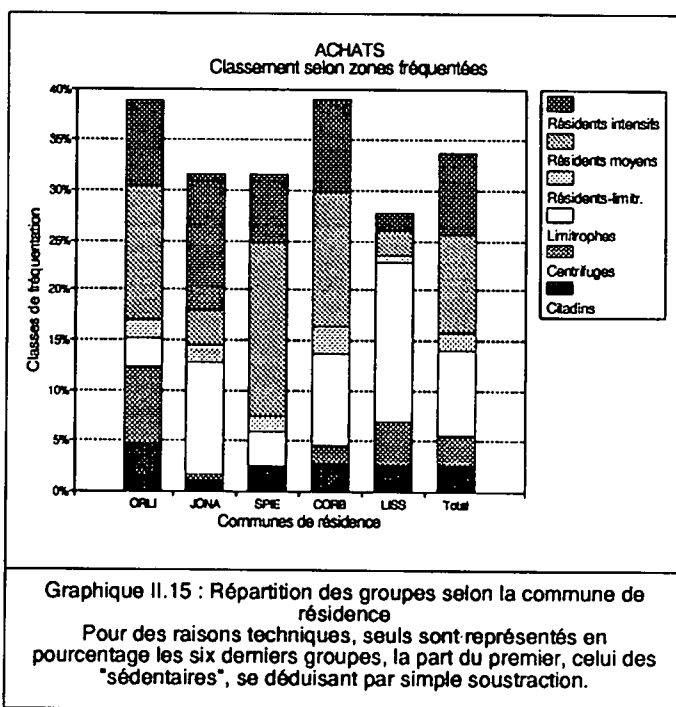
Ce graphique montre que, du point de vue du statut de ses membres, les "sédentaires", à faible mobilité d'achat, se différencie peu de la moyenne de l'échantillon, si l'on excepte une plus grande proportion d'hommes actifs. Par contre les autres groupes ont des compositions plutôt atypiques, essentiellement par la répartition des femmes actives ou inactives.

Les femmes actives sont fortement représentées chez les "citadins" et plus fortement que la moyenne chez les "résidents". Les femmes inactives sont très fortement représentées chez les "centrifuges" et les "résidents-limitrophes".



Où habitent-ils ?

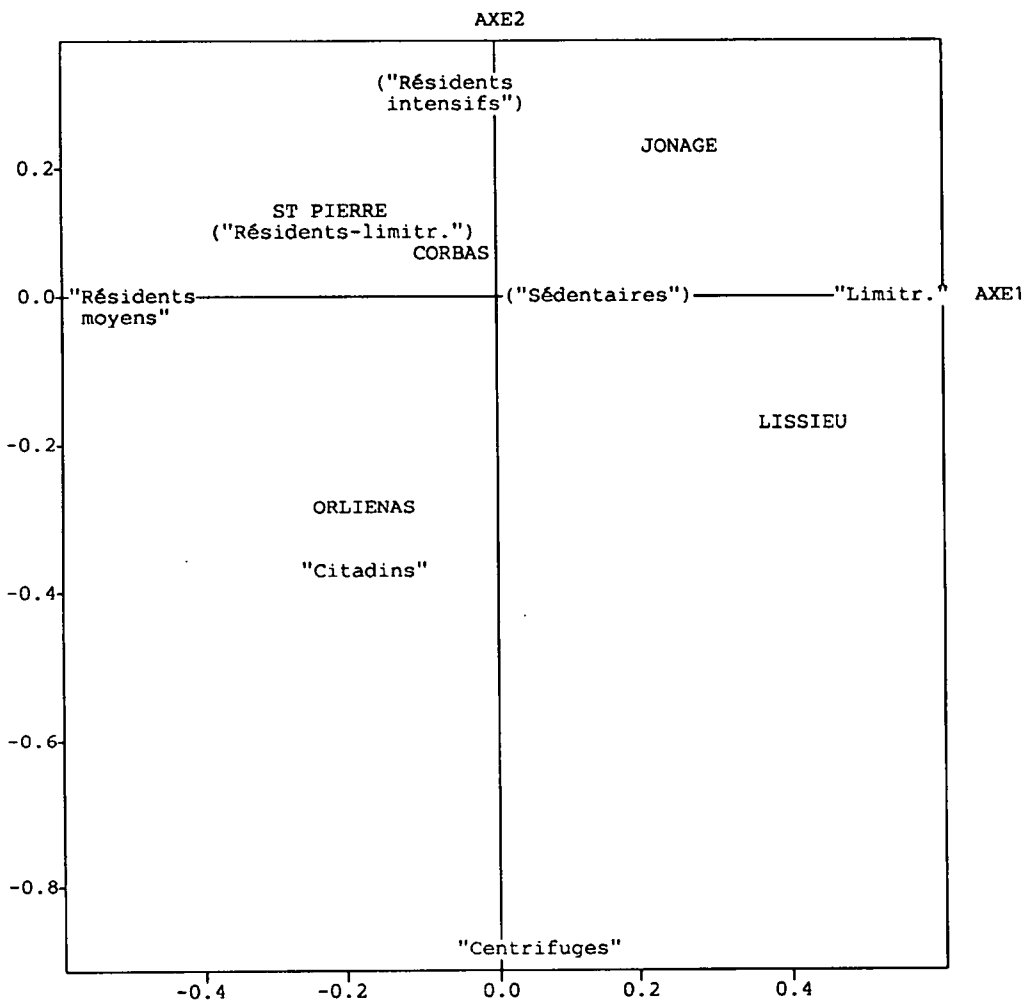
Le graphique ci-contre montre comment se répartissent les habitants des différentes communes selon les groupes de fréquentation spatiale. Nous remarquons tout d'abord que le poids des "sédentaires" est le plus élevé à Lissieu, puis à Jonage et St Pierre, tandis qu'il est le plus faible à Orléans et Corbas : ce sont donc pour ces deux communes que la part des groupes à forte intensité d'achats est la plus élevée. Ces deux communes ont un profil assez similaire, dont 20 à 25% de "résidents moyens" ou "intensifs", exceptée une plus forte part d'usagers "limitrophes" à Corbas (10%) qui bénéficie de la présence d'un hypermarché sur une commune voisine, et de "centrifuges" à Orléans



(7%). Ces résultats confirment que Orléans et Corbas sont des communes où se trouvent le plus de pratiques individuelles intensives d'achats, lesquelles sont réalisées plutôt vers la commune de résidence et autrement dans les communes voisines pour Corbas ou dans la ville-centre pour Orléans.

Lissieu, outre les "sédentaires" à plus de 70%, est composée à 15% de "limitrophes" et ne comprend pratiquement pas de pratique intensive de la commune de résidence. Enfin les pratiques intensives d'achats de St Pierre se font essentiellement dans la commune, tandis qu'à Jonage elles se font aussi bien dans la commune que dans les voisines.

Le graphique suivant, qui montre la correspondance entre communes de résidence et groupes de fréquentations spatiales pour les achats, permet de résumer les situations des différentes communes.



Graphique II.16 : Typologie des comportements d'achat et communes de résidence

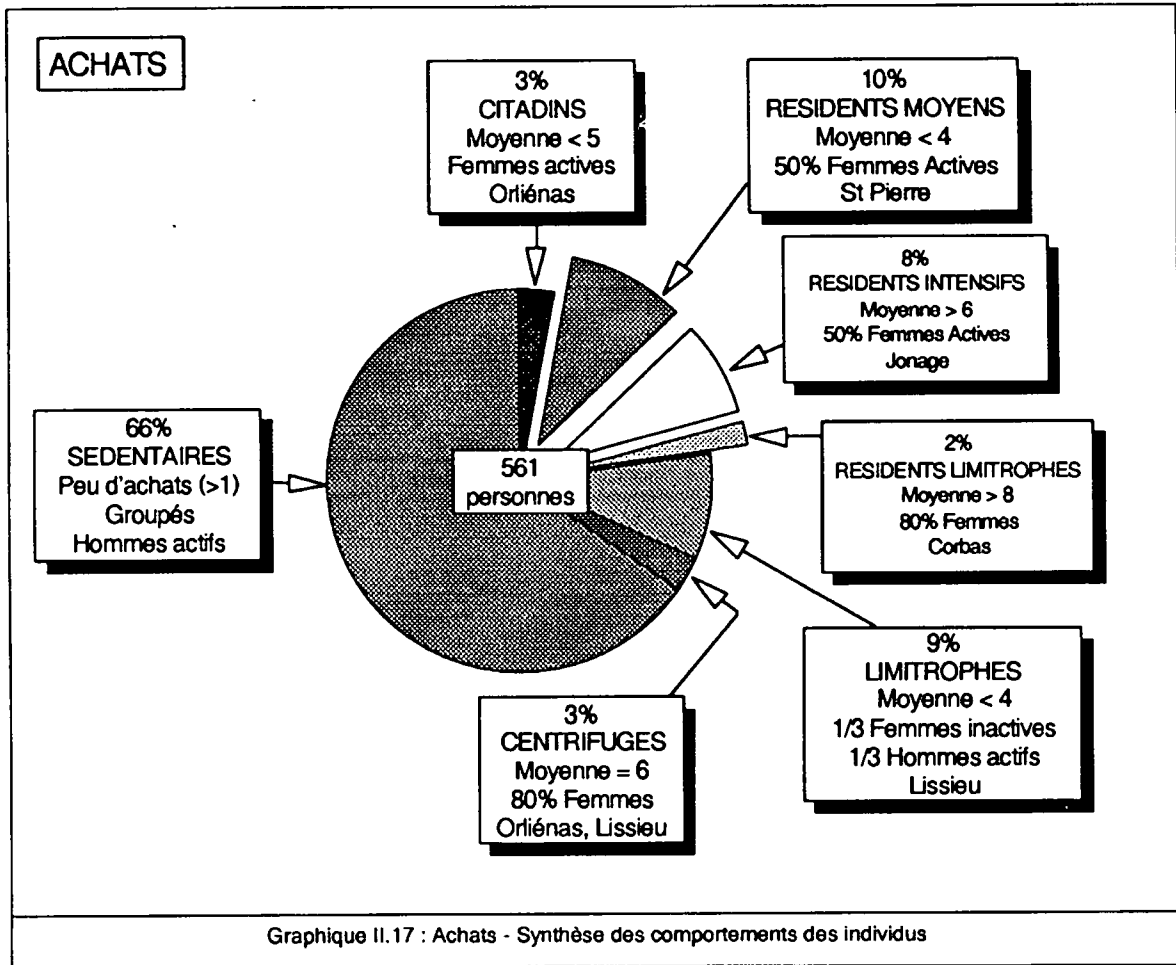
Résultat d'une analyse factorielle des correspondances sur le tableau croisant l'appartenance des individus aux communes de résidence et aux groupes d'achats : le premier axe exprime 53% de la variance du nuage et le second 29% soit au total 82% sur le premier plan factoriel. Le troisième axe, non représenté ici, exprime 15% de la variance. Seuls sont visualisés les groupes convenablement représentés sur ce premier plan factoriel, les autres étant entre parenthèses.

L'examen des contributions montre que l'axe 1 oppose les comportements "limitrophes" aux comportements "résidents moyens" d'une part, et Jonage à Orléans d'autre part. L'axe 2 est un axe associé aux "centrifuges" opposé aux "résidents intensifs" : il attire Lissieu opposé à St

Pierre. L'axe 3 non représenté ici est associé aux "résidents intensifs". Nous voyons donc les positions respectives des communes toutes disposées autour de la position centrale des "sédentaires" et écartelées entre plusieurs types de comportements : entre "limitrophes" et "centrifuges" pour Lissieu, entre "citadins", "résidents moyens" et "centrifuges" pour Orliénas, du côté des groupes de "résidents" pour St Pierre et entre "limitrophes" et "résidents intensifs" pour Jonage. Corbas est plus proche du profil moyen de l'échantillon avec, nous l'avons vu, la plus forte intensité d'achats.

2.2.2 Conclusion

En résumé, nos différents groupes de fréquentation spatiale pour les achats se caractérisent comme le montre le schéma suivant.



Que peut-on en conclure ?

Tout d'abord que, comme pour les activités libres, il existe un gros noyau de "sédentaires" (66%) avec une faible mobilité d'achats que l'on n'arrive pas à casser. Seuls se distinguent quelques groupes marginaux.

Ensuite la ville-centre ne concerne que 3% des acheteurs. Nos périurbains achètent résolument hors du centre de l'agglomération.

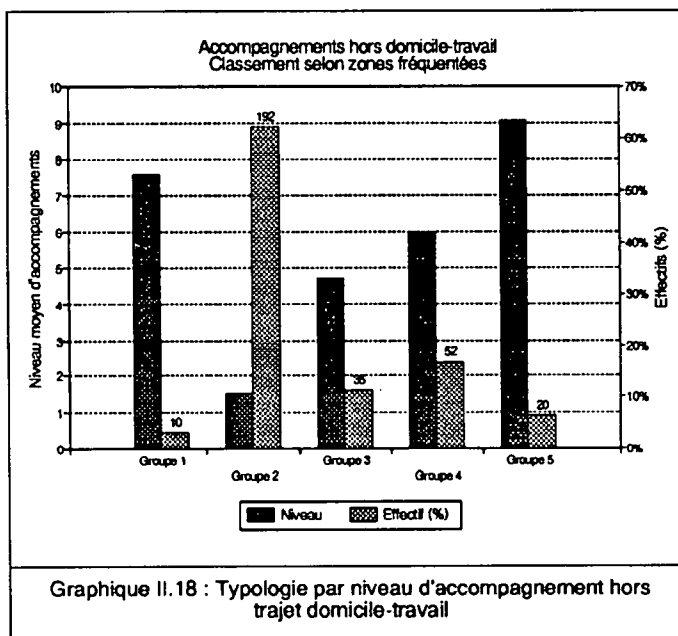
Enfin les achats de proximité concernent un peu moins d'un tiers de nos acheteurs : 20% sur la commune de résidence, 9% sur les communes limitrophes.

La nature des achats semble n'avoir que peu d'influence sur les zones fréquentées. Par contre, si l'on excepte le groupe des "sédentaires", la commune de résidence semble avoir un effet à travers son équipement ou la perception qu'en ont les habitants : dans les groupes qui vont plutôt hors de la commune de résidence, on trouve relativement plus des habitants de Lissieu et d'Orléans ; au contraire plutôt centrés sur la commune de résidence on trouve relativement plus les habitants de St Pierre, Jonage et Corbas. Il semble qu'il faille y voir là un double effet d'équipement de la commune (cas de Corbas mieux équipée) et de revenu des acheteurs avec cette classique opposition Ouest/Est.

2.3 Les accompagnements hors domicile-travail

Les accompagnements en dehors du trajet entre domicile et travail concernent 309 enquêtés, sur les 584, aussi bien actifs qu'inactifs. Pour chaque individu ayant déclaré de tels accompagnements, un profil de fréquentation de chacune des catégories de zones a été calculé, et dans la recherche des classements chacun est pondéré par son niveau global hebdomadaire d'accompagnement hors domicile-travail.

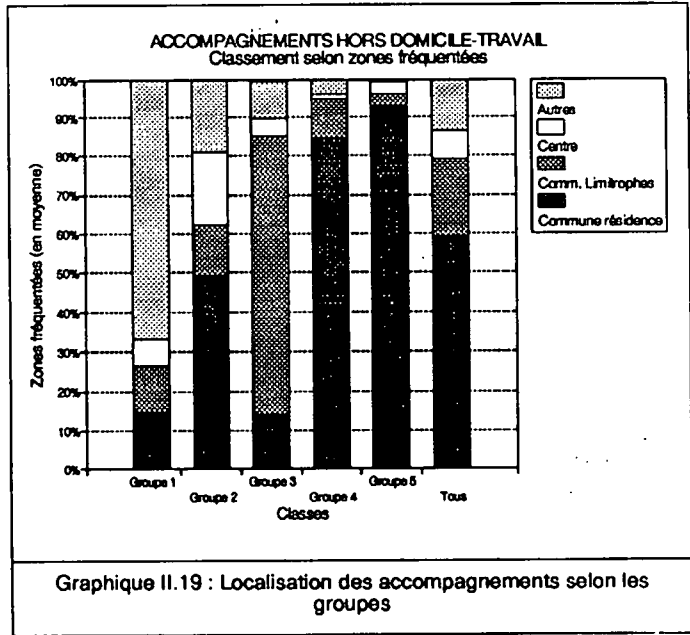
Après essais, nous obtenons un classement en 5 groupes, rendant compte de 73% de la variance totale de notre échantillon de 309 personnes ayant déclaré faire de tels accompagnements.



Le premier graphique montre le **niveau moyen d'accompagnement** de chaque classe. Nous obtenons encore un groupe important, le groupe 2, qui comprend 62% de notre échantillon avec un taux d'accompagnement hebdomadaire moyen de 1,5 environ. Les autres groupes, nettement plus faibles en effectifs sont par ordre d'intensité croissante : le groupe 3 avec 11% de l'échantillon et un taux d'accompagnement assez élevé (proche de 5) ; le groupe 4 avec 17% de l'échantillon et un taux d'accompagnement élevé (proche de 6) ; le groupe 1, marginal avec 3% de

l'échantillon et un taux d'accompagnement très élevé (entre 7 et 8) ; enfin le groupe 5 avec plus de 6% de l'échantillon et un taux d'accompagnement très élevé (de l'ordre de 9 par semaine).

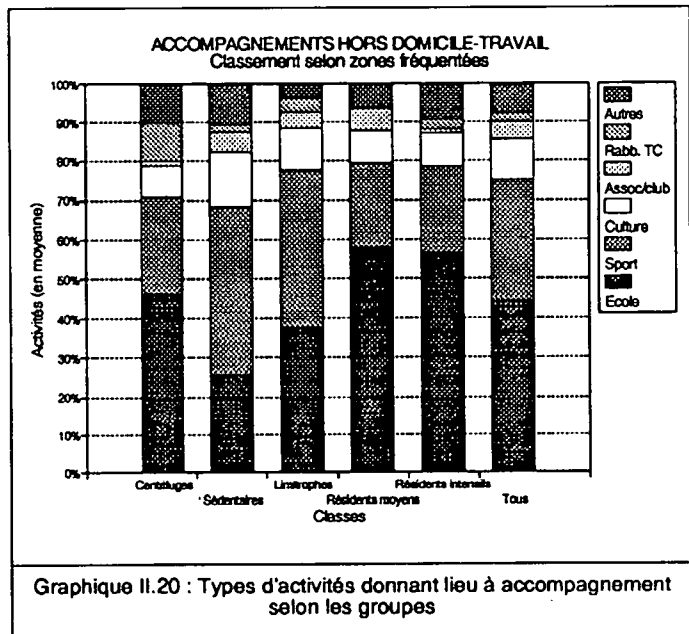
Sur quelles zones géographiques sont faits ces accompagnements ? Le deuxième graphique permet de montrer comment se sont construits les classes. Il montre que notre gros noyau du groupe 2 se distingue assez peu de la moyenne de l'échantillon, si ce n'est par une fréquentation plus marquée du centre au détriment des communes limitrophes et, relatif il est vrai, de la commune de résidence. Nous qualifierons ce groupe de "sédentaires", étant donné son faible niveau d'accompagnements. Le groupe 3 accompagne essentiellement vers les communes limitrophes (70%), nous le qualifierons de "limitrophes" ; le groupe 4 dans la commune de résidence (80%), nous l'appellerons "résidents moyens", de même que le groupe 5 presque exclusivement (90%), nous l'appellerons "résidents intensifs" ; enfin le groupe 1 accompagne à 70% "ailleurs", nous qualifierons ce groupe de "centrifuges".



Graphique II.19 : Localisation des accompagnements selon les groupes

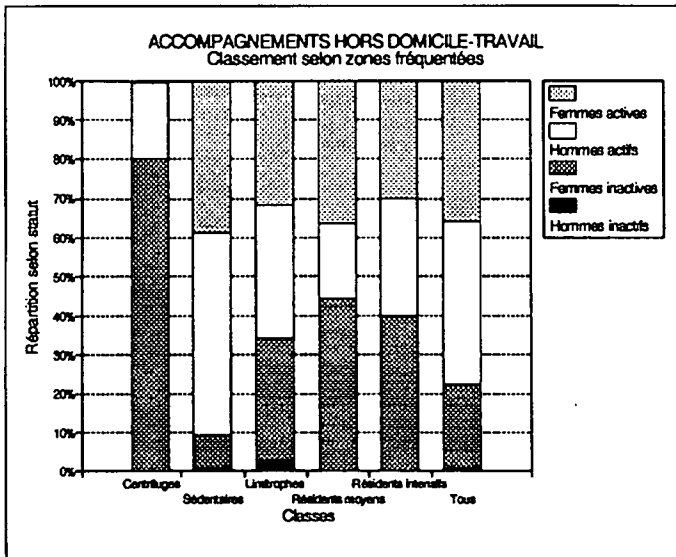
Pour quels types d'activités sont faits ces accompagnements, ou plus exactement, quelles sont les activités pratiquées par les personnes accompagnées ?

Là encore le groupe des "sédentaires" se distingue de l'ensemble de l'échantillon par une proportion plus forte d'accompagnements pour le sport et dans une moindre mesure les activités culturelles et autres, au détriment de l'école. Le groupe des "limitrophes", même si y sont encore prépondérants les accompagnements pour le sport, se rapproche de la moyenne de l'échantillon. Les deux groupes des "résidents" ont une répartition quasi identique, avec plus d'importance pour l'école par rapport à la moyenne de l'échantillon, tandis que le groupe des "centrifuges" se comporte quasiment comme la moyenne de l'échantillon, si l'on excepte le plus d'importance relative des accompagnements vers un arrêt de transports en commun.



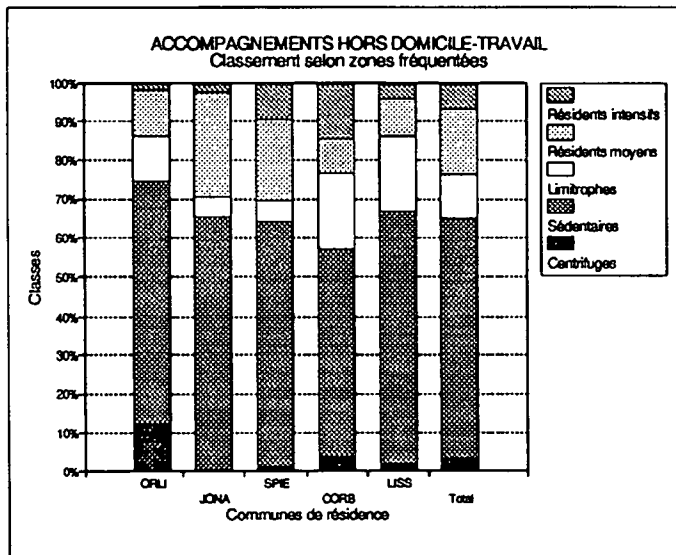
Graphique II.20 : Types d'activités donnant lieu à accompagnement selon les groupes

Quelles sont, selon leur statut, les personnes qui accompagnent ?



Graphique II.21 : Influence du statut des individus sur les pratiques d'accompagnement

40% pour le groupe des "résidents intensifs" ; le groupe des "centrifuges", marginal, est composé à hauteur de 80% de femmes inactives. Nous voyons donc l'effet d'une certaine spécialisation des femmes inactives dans les accompagnements, par comparaison avec les hommes ou femmes actifs qui ne font en général que peu d'accompagnements en dehors du domicile-travail.



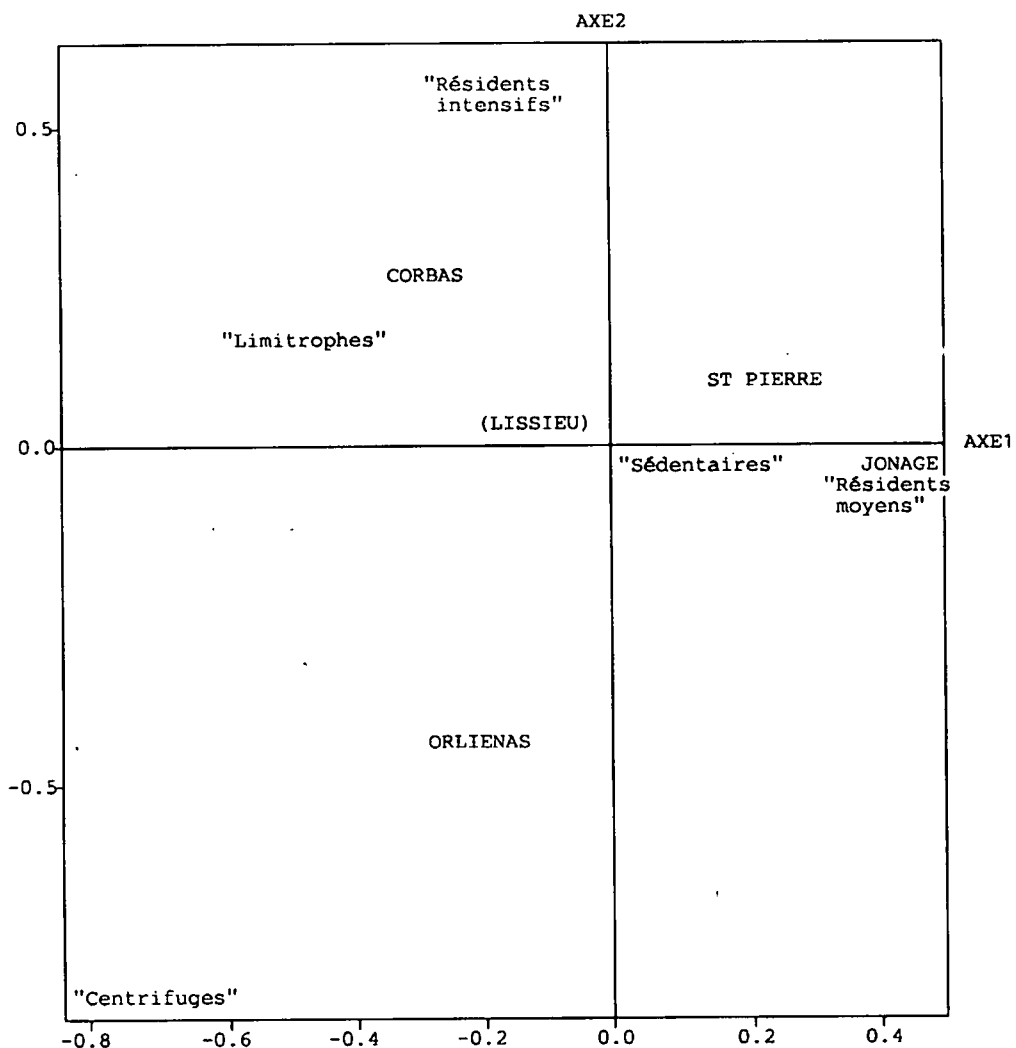
Graphique II.22 : Répartition des groupes selon la commune de résidence

trouvent une proportion relativement forte de "limitrophes" comme à Corbas.

Le graphique suivant permet de synthétiser la position des différentes communes en montrant la correspondance entre communes de résidence et groupes de fréquentations spatiales pour les accompagnements hors domicile-travail.

Ces 309 personnes qui accompagnent sont composées à 40% de femmes actives, 40% d'hommes actifs et 20% de femmes inactives. Nous notons tout de suite que notre groupe des "sédentaires" comprend toujours 40% de femmes actives mais aussi 50% d'hommes actifs au détriment des femmes inactives qui ne sont que moins de 10%. Les autres groupes se distinguent au contraire par leur plus forte proportion de femmes inactives : 30% pour le groupe des "limitrophes", plus de 40% pour le groupe des "résidents moyens", avec à peine 20% d'hommes actifs, et un peu moins de

Existe-t-il des différences entre communes au niveau des pratiques d'accompagnement, ou se répartissent les habitants entre les groupes mis en évidence ? Les "sédentaires" sont bien sûr largement majoritaires dans toutes les communes, mais c'est à Corbas qu'ils sont les moins nombreux, commune où les "résidents intensifs" et les "limitrophes" sont les plus nombreux. Au contraire à Orléans, les "sédentaires" sont les plus nombreux, de même que les centrifuges. Jonage et St Pierre ont en commun une plus forte proportion de "résidents moyens", tandis qu'à Lissieu se



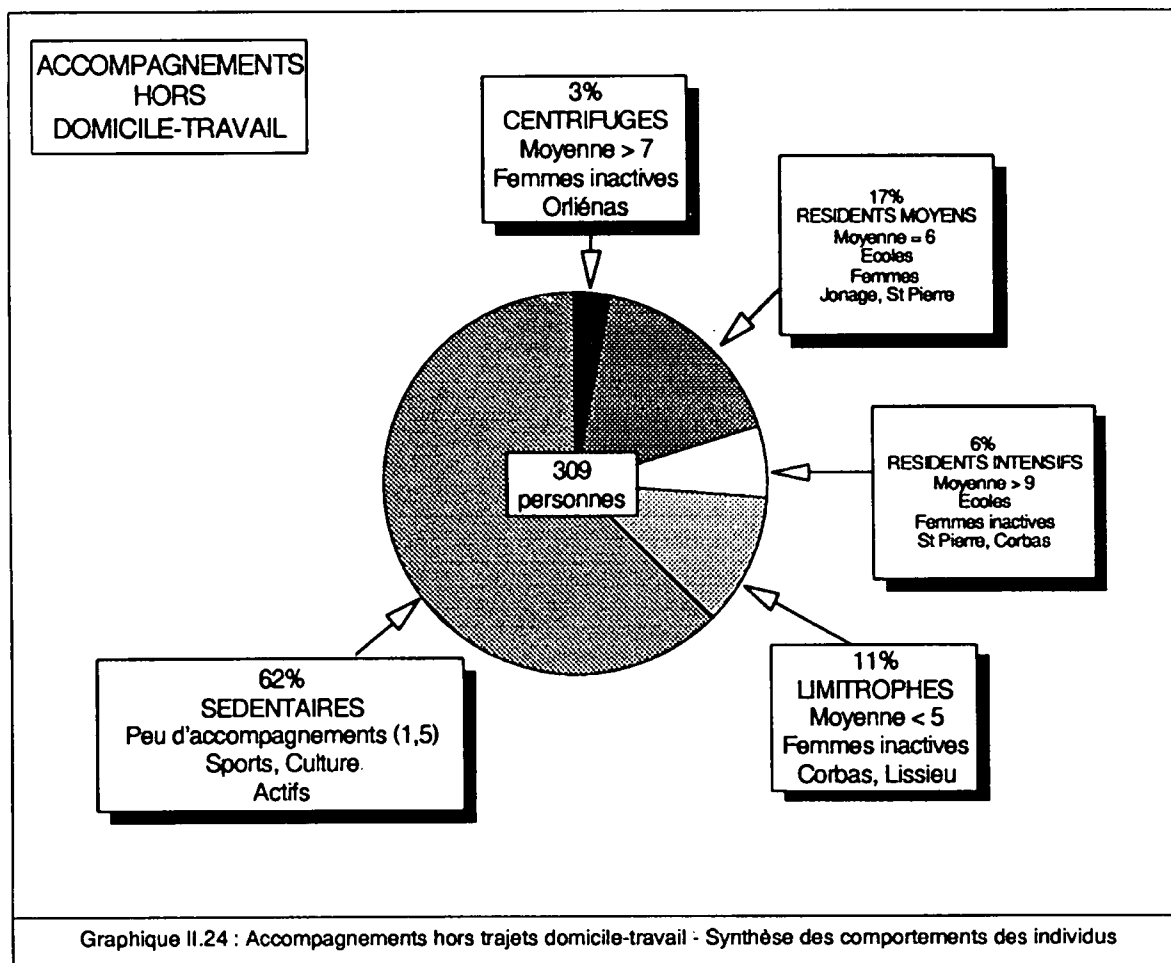
Graphique II.23 : Typologie des comportements d'accompagnement hors trajets domicile-travail, et communes de résidence

Résultat d'une analyse factorielle des correspondances sur le tableau croisant l'appartenance des individus aux communes de résidence et aux groupes d'accompagnements hors domicile-travail : le premier axe exprime 55% de la variance du nuage et le second 32% soit au total 87% sur le premier plan factoriel. Seuls sont visualisés les points convenablement représentés sur ce premier plan factoriel, les autres étant entre parenthèses.

L'axe 1 oppose les "résidents moyens" aux "limitrophes" et aux "centrifuges" ainsi que Jonage à Corbas. L'axe 2 oppose les "résidents intensifs" aux centrifuges" et Corbas à Orléanas. Comme précédemment nous pouvons noter la position centrale du groupe des "sédentaires" qui se retrouve à l'égal dans toutes les communes. Jonage est attirée par les comportements de "résidents moyens", Orléanas par les "centrifuges", Corbas à la fois par les "limitrophes" et les "résidents intensifs" ; St Pierre assez proche des "sédentaires" se situe aussi entre "résidents moyens" et "résidents intensifs", tandis que Lissieu également proche des "sédentaires" est également attirée par les "limitrophes".

2.3.1 Conclusion

Le schéma suivant permet de résumer la typologie des personnes faisant des accompagnements en dehors du trajet domicile-travail.



Nous avons toujours notre gros noyau de "sédentaires", tandis que les espaces de proximité (commune de résidence et limitrophes) concernent plus du tiers des personnes accompagnantes. Le centre de l'agglomération n'apparaît pratiquement pas si ce n'est pour les accompagnements par les "sédentaires" qui justement n'en font que peu.

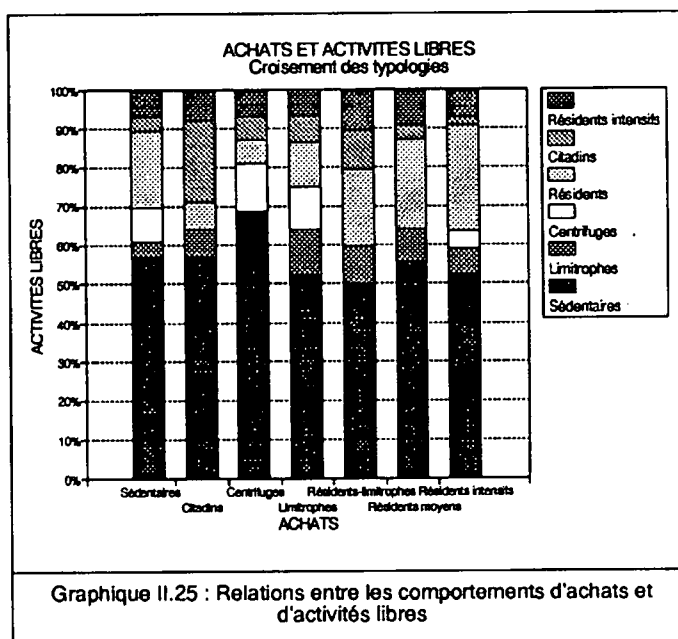
D'une manière générale, nous noterons qu'un classement fondé sur les fréquentations spatiales pour les accompagnements hors domicile-travail n'a que peu de rapport avec la nature des activités des personnes accompagnées. Par contre ce classement reflète la contrainte du travail sur les emplois du temps des actifs, lesquels ne font en général que peu d'accompagnements en dehors du domicile-travail, à l'opposé des femmes inactives. A travers ses groupes plutôt marginaux, ce classement reflète également des pratiques et perceptions de l'espace diverses selon les communes : "ailleurs" pour Orléans, les communes limitrophes pour Lissieu, la commune de résidence ou les limitrophes pour Corbas, la commune de résidence pour Jonage et St Pierre.

3. LA SEDENTARITE, UN COMPORTEMENT MAJORITAIRE ?

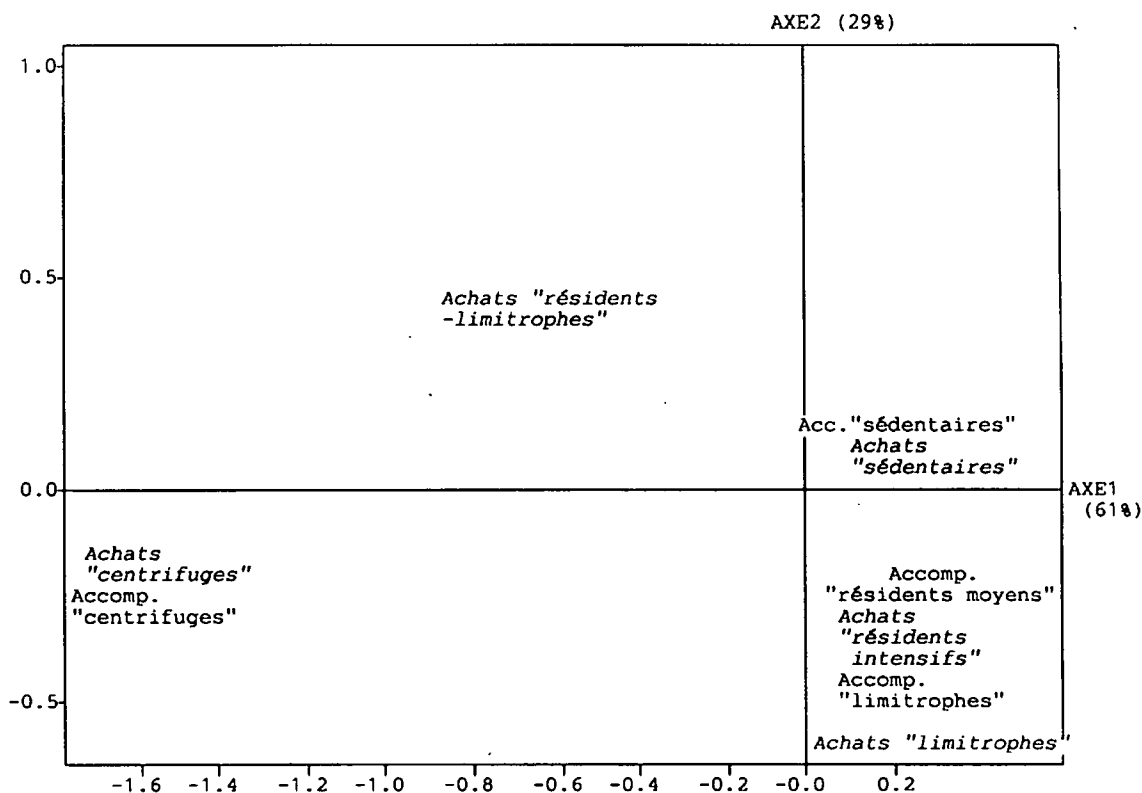
Ayant mis en évidence des comportements "sédentaires" majoritaires chez nos enquêtés, que ce soit pour les activités libres, les achats ou les accompagnements hors du domicile-travail, la question qui vient à l'esprit est la suivante : sont-ce les mêmes individus qui ont des comportements "sédentaires" selon ces trois types d'activités ?

Le graphique suivant croise les groupes de comportement spatial d'achats avec ceux des activités libres en montrant la répartition dans chaque groupe d'achats selon les groupes d'activités libres.

Ce graphique montre que ces répartitions selon les groupes d'activités libres se font globalement à l'identique pour chacun des groupes d'achats. Il n'y a apparemment pas de dépendance entre l'appartenance à un groupe de comportement spatial d'achats et l'appartenance à un groupe de comportement spatial d'activités libres, comme cela est d'ailleurs confirmé par un test statistique du Chi-deux ($\text{Chi}^2 = 34,35 - 30 \text{ ddl}$). De même ce test pratiqué sur le croisement entre groupes d'activités libres et groupes d'accompagnements hors domicile-travail montre une indépendance entre ces deux catégorisations de comportement spatial ($\text{Chi}^2 = 19,96 - 20 \text{ ddl}$).



Par contre il n'en est pas de même entre achats et accompagnements hors domicile-travail. La dépendance statistique apparaît significative ($\text{Chi}^2 = 54,73 - 24 \text{ ddl}$) et le graphique suivant montre la correspondance entre groupes de fréquentations spatiales pour les achats et groupes de fréquentations spatiales pour les accompagnements hors domicile-travail.



Graphique II.26 : Relations entre les comportements d'achats et d'accompagnement

Résultat d'une analyse factorielle des correspondances sur le tableau croisant l'appartenance des individus aux groupes d'achats et aux groupes d'accompagnements hors domicile-travail : le premier axe exprime 61% de la variance du nuage et le second 29% soit au total 90%. Seuls sont visualisés les groupes convenablement représentés sur ce premier plan factoriel.

Ce graphique montre d'abord une bonne correspondance entre achats et accompagnements hors domicile-travail d'une part pour les comportements "centrifuges", totalement excentrés sur le graphique, d'autre part pour les comportements "sédentaires". Ce qui veut dire que si l'on a un comportement "centrifuge" pour les achats, on aura une forte probabilité d'avoir un comportement également "centrifuge" pour les accompagnements hors domicile-travail et vice-versa. La concordance est également marquée, quoique moins fortement, pour les "sédentaires".

En effet, non loin du groupe des "sédentaires" donc en relation avec eux, on trouve un ensemble de "résidents" et de "limitrophes" : les acheteurs "résidents intensifs" auront probablement un comportement d'accompagnement de "résidents moyens" ou de "limitrophes" ; par contre les acheteurs "limitrophes" sont plus excentrés et correspondent plutôt à des accompagnements "limitrophes".

A l'opposé et assez excentrés on trouve les acheteurs "résidents-limitrophes" écartelés entre leur commune de résidence et les limitrophes : pour ce qui est des accompagnements hors domicile-travail ils sont plutôt "sédentaires" ou "centrifuges" que "résidents" ou "limitrophes".

En résumé il apparaît une indépendance des comportements spatiaux entre d'une part les activités libres et d'autre part les activités semi-contraintes telles que les achats et les accompagnements hors domicile-travail.

Cela peut s'expliquer à la fois par une relative liberté dans le choix des activités des loisirs et donc de leur localisation, et par certaines contraintes de localisation découlant de relations familiales ou amicales spécifiques. Par contre pour les activités semi-contraintes l'effet d'un souci de

rationalisation des déplacements serait plus marqué. On y trouve notamment que ce sont globalement les mêmes individus qui sont "sédentaires" pour les achats ou les accompagnements hors domicile-travail, de même que ce sont les mêmes qui sont "centrifuges" ; ce sont également les mêmes individus qui sont "résidents intensifs" ou "limitrophes" pour les achats et "résidents moyens" ou "limitrophes" pour les accompagnements.

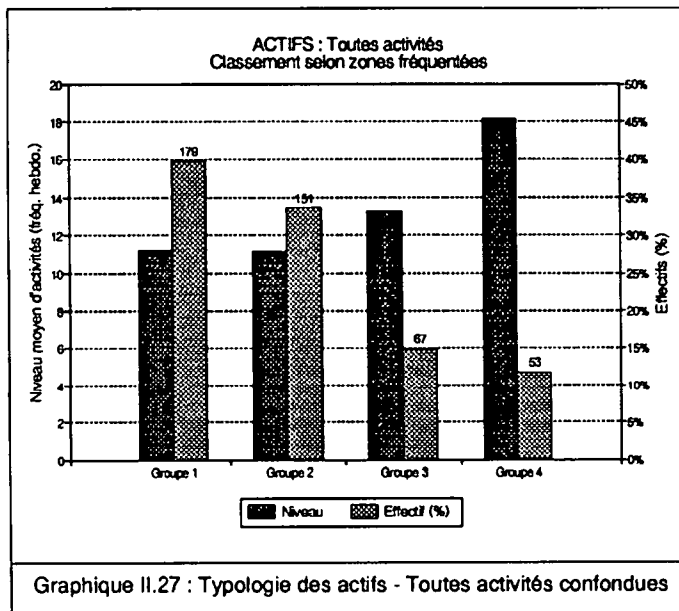
Nous allons analyser maintenant les activités dans leur ensemble, c'est-à-dire comprenant outre le travail pour les actifs, les accompagnements hors domicile-travail, les achats et les loisirs. Les accompagnements sur les trajets domicile-travail ne seront pas pris en compte, puisque, comme nous l'avons indiqué précédemment, ils ne semblent pas perturber fortement les itinéraires de ces trajets.

4. LES ACTIVITES CONSIDEREES GLOBALEMENT

Nous recherchons alors des typologies éventuelles de fréquentation spatiale selon la catégorisation en quatre zones précédemment définie. Cependant compte-tenu du caractère structurant, par sa durée et éventuellement par sa localisation, du travail dans les activités des actifs, nous choisissons de séparer les actifs des inactifs dans l'analyse des fréquentations spatiales.

4.1 Les fréquentations spatiales globales des actifs

Ces actifs sont au nombre de 450 pour lesquels, comme précédemment, nous avons calculé un profil de fréquentation des différents types de zone (commune de résidence, communes limitrophes, centre de l'agglomération, autres), fréquentation exprimée en fréquence hebdomadaire agrégée pour chacune des zones selon toutes les activités. Chaque individu est pondéré par son niveau global d'activités, toutes activités confondues. La moyenne globale de l'échantillon est de **12,3 activités par semaine**. Nous avons obtenu un classement en 4 groupes, expliquant environ 66% de la variance totale de l'échantillon.



Les 4 groupes que nous obtenons sont plus équilibrés du point de vue de leurs effectifs, par rapport à ce que nous avons l'habitude d'obtenir précédemment. Ce rééquilibrage s'explique en partie par le poids du travail dans les activités de cet échantillon et son caractère nivelant et structurant quant à son rythme et sa localisation.

Les deux premiers groupes sont d'effectifs proches (35 à 40% de l'échantillon) avec un niveau total moyen d'activité quasi-identique et inférieur à la moyenne (entre 11 et 12 activités par semaine).

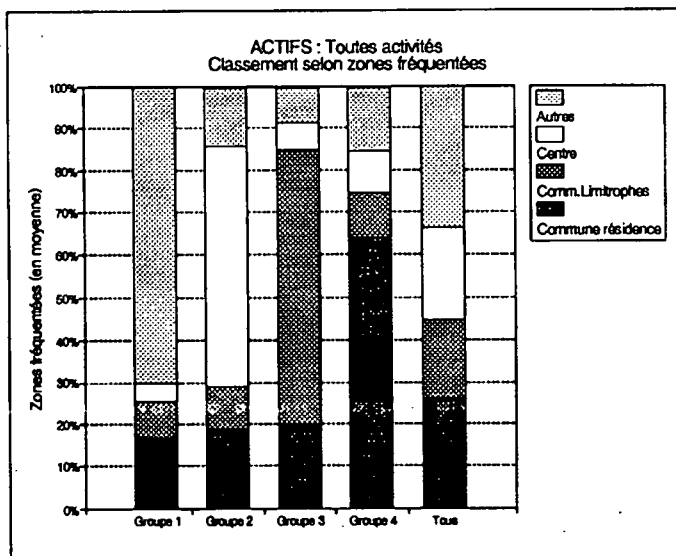
Se détachent ensuite deux groupes minoritaires avec des niveaux moyens d'activités plus élevés : le groupe 3 avec près de 14% des actifs et un niveau moyen proche de 14 activités par semaine et le groupe 4 avec un peu plus de 10% des actifs et un niveau moyen supérieur à 18 activités par semaine.

Ces groupes se distinguent par des fréquentations spatiales assez typées, ce qui permet de proposer directement une dénomination : les "autres" pour le groupe 1, les "citadins" pour le groupe 2, les "limitrophes" pour le groupe 3 et les "résidents" pour le groupe 4.

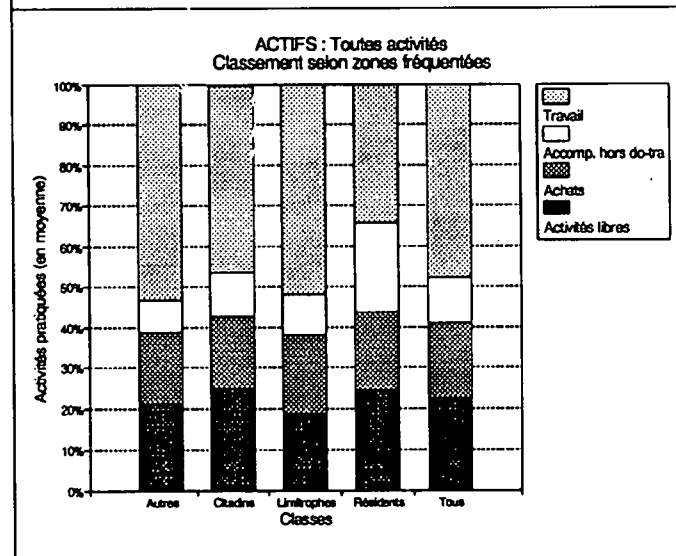
Du point de vue des activités pratiquées par contre les différences ne sont pas aussi marquées, si l'on s'en tient aux grandes catégories : travail, accompagnements hors domicile-travail, achats, loisirs.

En effet seul se détache du profil moyen de l'échantillon, le groupe des "résidents" avec une plus grande part relative consacrée aux accompagnements au détriment de la part d'intensité des activités de travail dans leurs activités. Le surcroît d'intensité d'activités de ce groupe s'expliquerait donc par une plus grande intensité d'accompagnements.

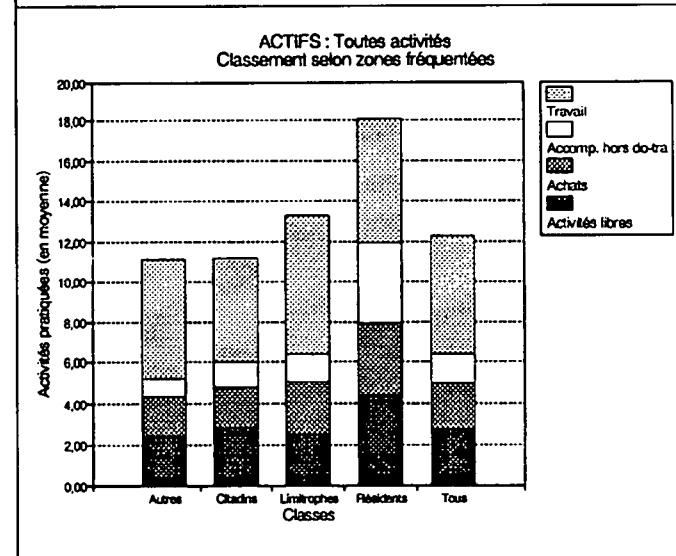
En fait, comme le montre le graphique ci-contre, ce surcroît global d'activités des "résidents" s'explique à la fois par un surcroît d'accompagnements, d'achats et d'activités libres. Notons également que le surcroît global d'activités des "limitrophes" s'explique par un surcroît de travail par rapport à la moyenne de l'échantillon.



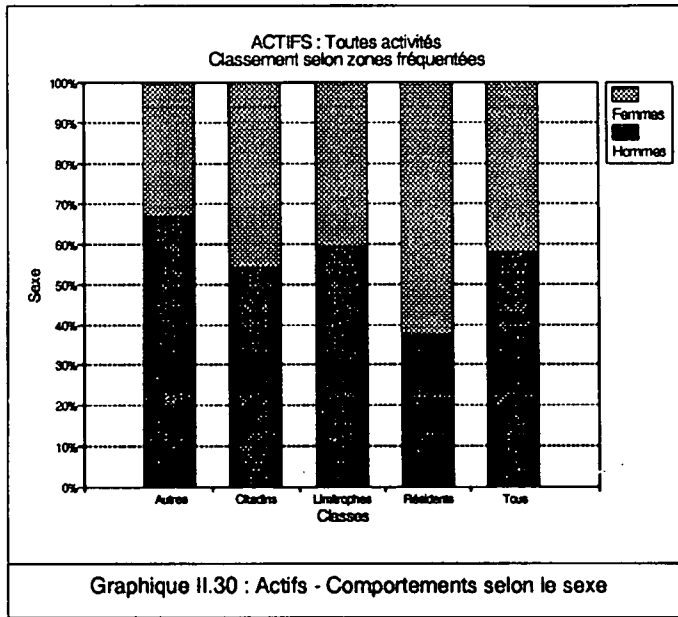
Graphique II.28 : Actifs - Répartition des activités par zones géographiques



Graphique II.28 : Actifs - Nature des activités

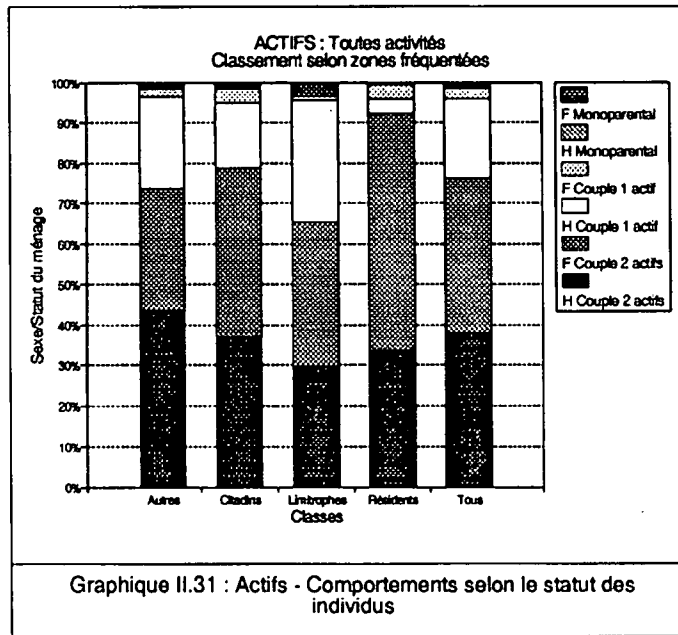


Graphique II.29 : Actifs - Niveau d'activités par nature



Qui sont ces actifs dans chacun de ces groupes ? Le graphique ci-contre montre comment ces groupes se répartissent entre hommes et femmes. Si dans l'ensemble des actifs les hommes sont majoritaires à 60%, les femmes le sont à plus de 60% chez les "résidents".

Le rapport à l'espace est-il induit par des rôles ou partages d'activités assignés entre hommes et femmes à l'intérieur du ménage ? En d'autres termes, à quels types de ménages appartiennent les individus de ces différents groupes de fréquentations spatiales ?

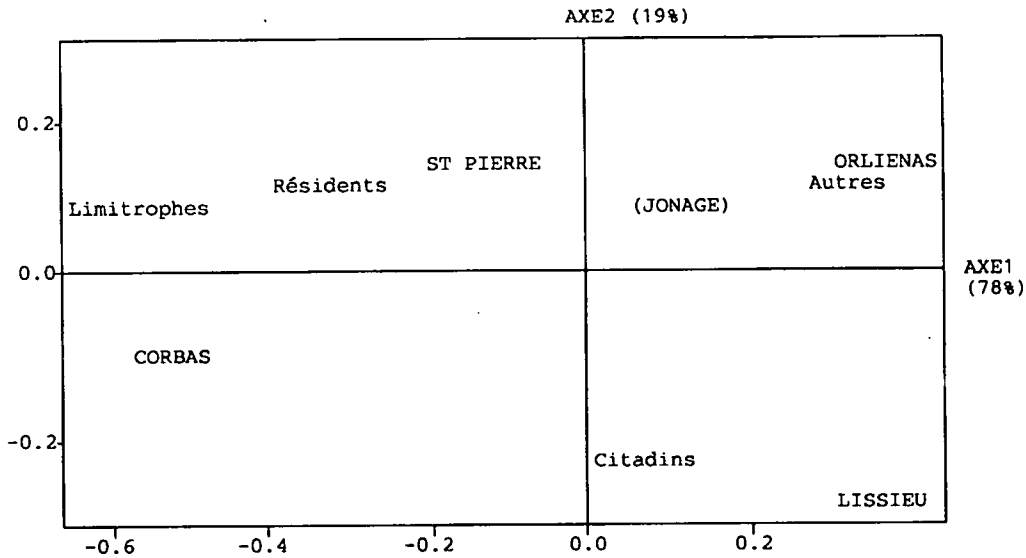


Ce graphique montre que là encore c'est le groupe des "résidents" qui se distingue du lot, puisque c'est là que les femmes sont majoritaires et qu'elles appartiennent pratiquement toutes à des ménages où les deux conjoints sont actifs. Chez les "limitrophes", autre groupe à forte intensité d'activités, les hommes appartenant à des couples où leur conjoint est inactif, sont plus présents que dans la moyenne de l'échantillon.

Si ces groupes se retrouvent dans toutes les communes de résidence, il existe quand même des nuances.

Le graphique ci-contre montre la correspondance entre appartenance à une commune de résidence et groupes de fréquentations spatiales par les actifs.

L'examen des contributions confirme que l'axe 1 est construit par l'opposition entre les groupes "autres" et "limitrophes". L'axe 2 est essentiellement associé aux "citadins". La catégorie des "résidents" est bien représentée, associée à "limitrophes" sur l'axe 1. Les positions des communes montrent une bonne association entre Orléanas et les comportements "autres". Lissieu se situe résolument sur le quart en bas à droite et correspond donc à une combinaison majoritaire de comportements "citadins" ou "autres" opposés à "résidents" et "limitrophes". A l'opposé on trouve Corbas qui combine des comportements majoritaires de "limitrophes" et "résidents" et dans une moindre mesure de "citadins". St Pierre apparaît à l'écart de la ville puisque associée aux "limitrophes" et "résidents" et dans une moindre mesure aux "autres".



Graphique II.32 : Actifs - Relations entre les comportements d'activités et les communes de résidence

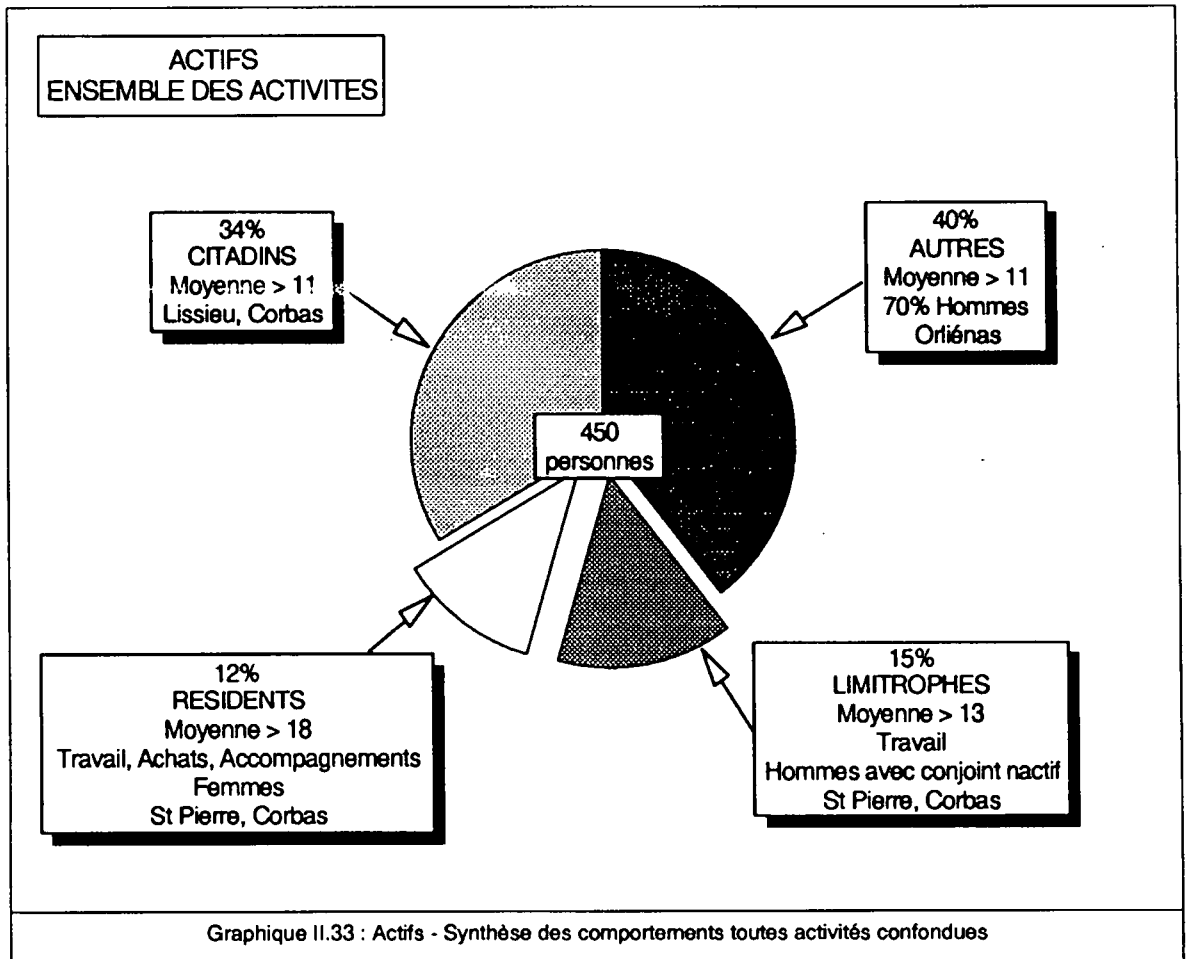
³ Résultat d'une analyse factorielle des correspondances sur le tableau croisant l'appartenance des individus aux communes de résidence et aux groupes de fréquentations spatiales, toutes activités confondues. Le premier axe exprime 78% de la variance du nuage et le second 19% soit au total 97%. Tous les points sont très bien représentés sur ce plan factoriel sauf JONAGE dont l'angle avec le plan a un cosinus carré de 0,57.

Si l'on peut se permettre de caricaturer ces groupes, on peut noter que les habitants de Corbas ont un espace d'activité assez riche puisqu'on les retrouve associés aussi bien au centre, qu'aux communes limitrophes et à la commune de résidence. Dans l'ordre décroissant de diversité on trouve St Pierre associé aux communes limitrophes et à la commune de résidence, puis Lissieu associé au centre de l'agglomération et Orlienas aux zones "autres".

L'usage typique des espaces de proximité (commune de résidence et limitrophes) concerne moins d'un tiers des actifs, celui du centre-ville un tiers des actifs, tandis que le groupe le plus important, les "autres", sont ceux qui se rapprochent le plus du schéma caricatural "auto-boulot-dodo" avec en moyenne deux achats et deux activités libres par semaine.

En outre les intensités moyennes d'activité des différents groupes (de 11 à plus de 18), chacun étant associé à une pratique spatiale assez typée, montre que la question du transport ne se réduit pas à une offre centre-périphérie. Celle-ci ne concerne globalement qu'un tiers de l'échantillon (les "citadins" soit 34%). Il reste pour 40% le groupe des "autres", pour lequel une exploration plus fine permettrait de pousser plus avant l'analyse, mais aussi plus d'un quart d'autres demandes potentielles : la desserte de proximité à l'intérieur de la commune ("résidents", 12%) et la desserte vers les communes limitrophes, que ce soit pour le travail, les achats en grande surface ou d'autres activités de loisirs (limitrophes", 15%).

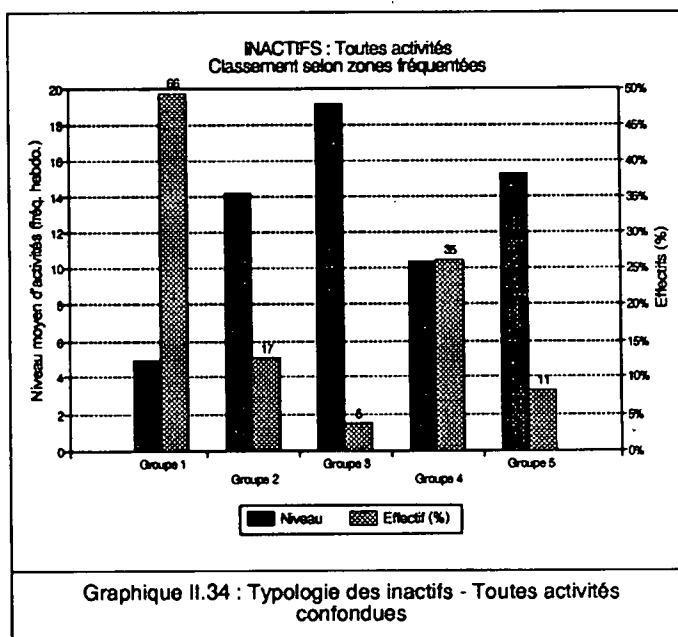
Le schéma suivant montre comment se répartissent les actifs selon les types de fréquentations spatiales.



4.2 Les fréquentations spatiales globales des inactifs

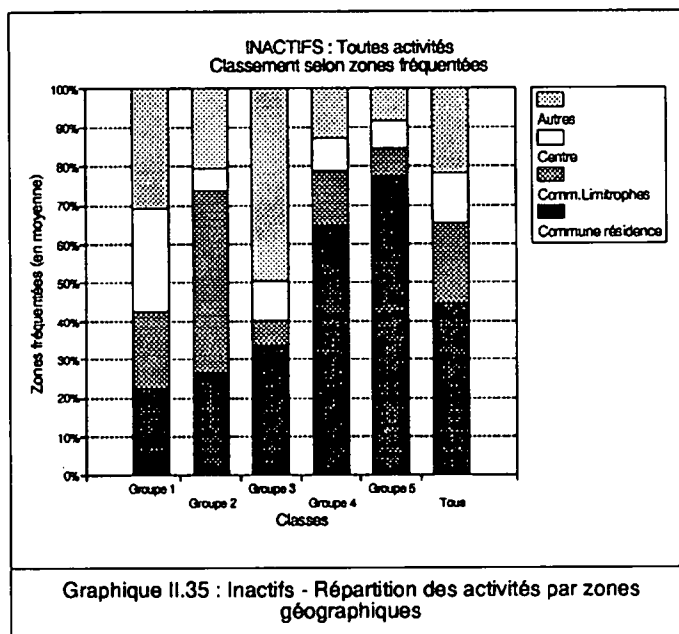
Les inactifs sont au nombre de 134 et nous avons calculé pour chacun d'eux, comme précédemment, un profil de fréquentation des différents types de zone (commune de résidence, communes limitrophes, centre de l'agglomération, autres), fréquentation exprimée en fréquence hebdomadaire agrégée pour chacune des zones selon toutes les activités. Chaque individu est pondéré par son niveau global d'activités, toutes activités confondues. La moyenne globale de l'échantillon est de 8,9 activités par semaine. Nous avons obtenu un classement en 5 groupes, expliquant environ 68% de la variance totale de l'échantillon.

Les groupes obtenus sont très déséquilibrés puisque nous avons tout d'abord le groupe 1 avec près de 50% de l'échantillon et une intensité d'activités faible, proche de 5 activités par semaine. Ce groupe fréquente également toutes les zones et en raison de son faible niveau d'activités, nous le qualifierons de "sédentaires". Le groupe 4 regroupe plus de 25% de l'échantillon avec une intensité moyenne d'activités (proche de 10) : il fréquente surtout la commune de résidence, nous le qualifierons de "résidents moyens".

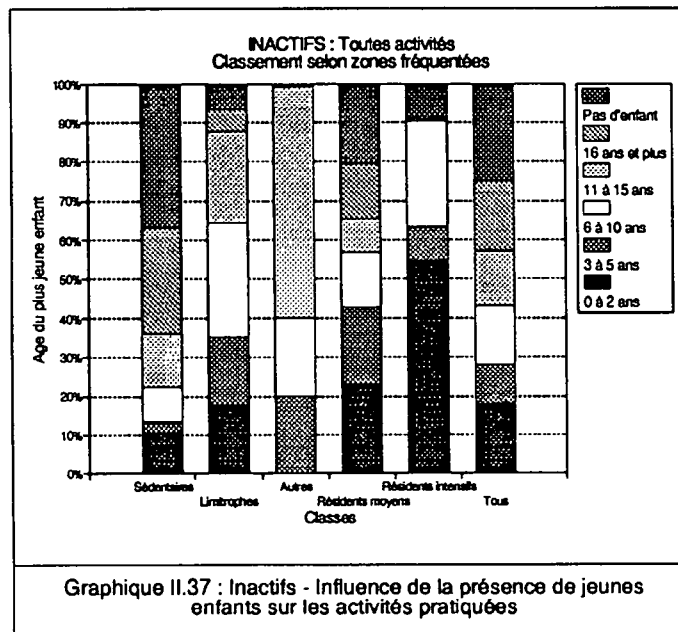
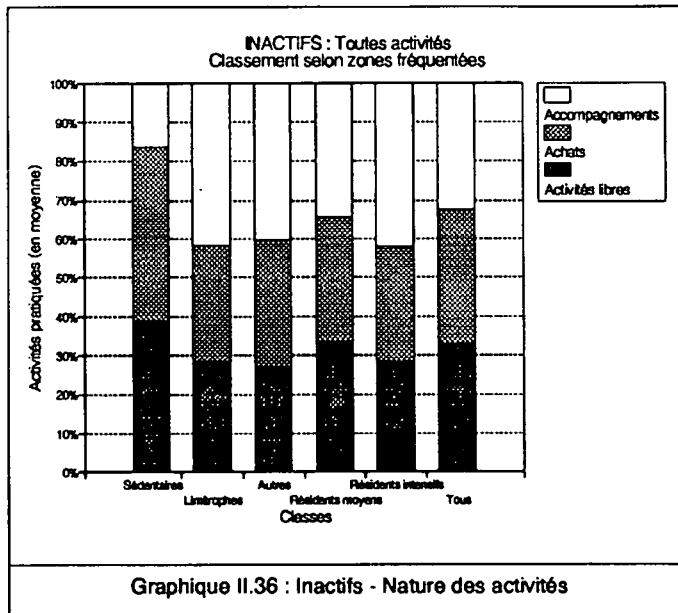


Graphique II.34 : Typologie des inactifs - Toutes activités confondues

Viennent ensuite des groupes assez marginaux : le groupe 2 avec 12% de l'échantillon et une intensité d'activités assez forte (14 activités par semaine) que nous qualifierons de "limitrophes"; le groupe 5 avec 8% de l'échantillon et une intensité d'activités forte (plus de 15 activités par semaine) que nous qualifierons de "résidents intensifs"; le groupe 3 marginal avec moins de 5% de l'échantillon et une intensité d'activités très forte (plus de 19 activités par semaine) que nous qualifierons de "autres".



Graphique II.35 : Inactifs - Répartition des activités par zones géographiques



Ces types de fréquentations spatiales correspondent-ils à des activités dominantes ? Le graphique ci-contre montre qu'il n'en est rien, sauf pour le groupe des "sédentaires", groupe à faible intensité d'activités où les accompagnements sont très minoritaires, le reste se partageant à égalité entre achats et activités libres.

La contrainte de garde ou d'accompagnement des enfants se retrouve-t-elle à travers les fréquentations spatiales de ces inactives (puisque ce sont en grande majorité (78%) des femmes) ? Nous pouvons l'analyser à travers le graphique ci-contre qui montre comment se répartissent dans chaque classe les inactives selon l'âge du plus jeune enfant dans leur famille.

Cela montre en effet que les classes à forte intensité d'activités, c'est-à-dire autres que les "sédentaires", sont celles où la présence d'enfants (jusqu'à 15 ans) est la plus fréquente.

Si l'on analyse chaque classe par ordre croissant de niveau

d'activités, nous observons que :

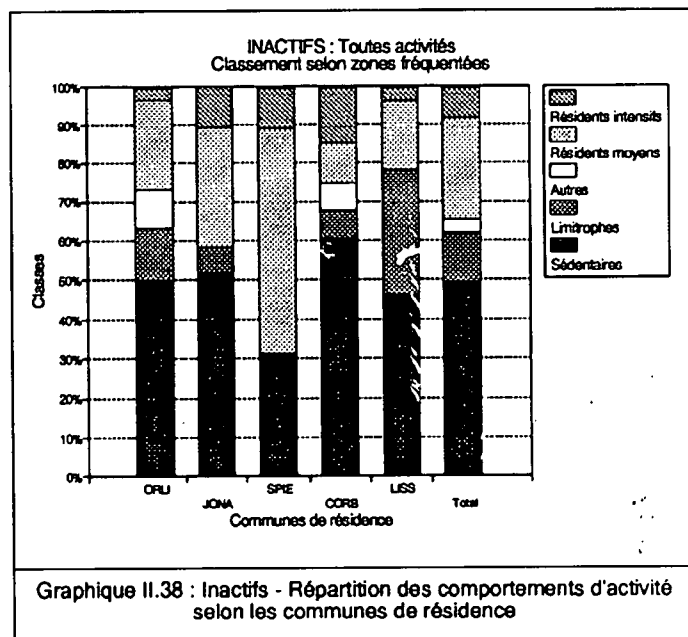
- les "résidents moyens" sont à près de 60% parents d'enfants de moins de 10 ans, avec assez peu de 11 à 15 ans (moins de 10%) ;
- les "résidents intensifs" sont presque exclusivement parents de jeunes enfants de moins de 10 ans (90%) avec plus de 50% de 0 à 2 ans ;
- les "limitrophes" sont à plus de 50% parents d'enfants de 6 à 15 ans ;
- les "autres" (qui ne sont que 5) sont exclusivement parents d'enfants de moins de 15 ans.

Nous pouvons donc mettre assez clairement en évidence une corrélation entre âge des enfants et fréquentations spatiales des mères de famille : la présence de jeunes enfants (moins de 10 ans) et même de très jeunes enfants dans le cas des "résidents intensifs", semble impliquer d'une part des accompagnements plus fréquents à l'école de la commune et à d'autres activités ;

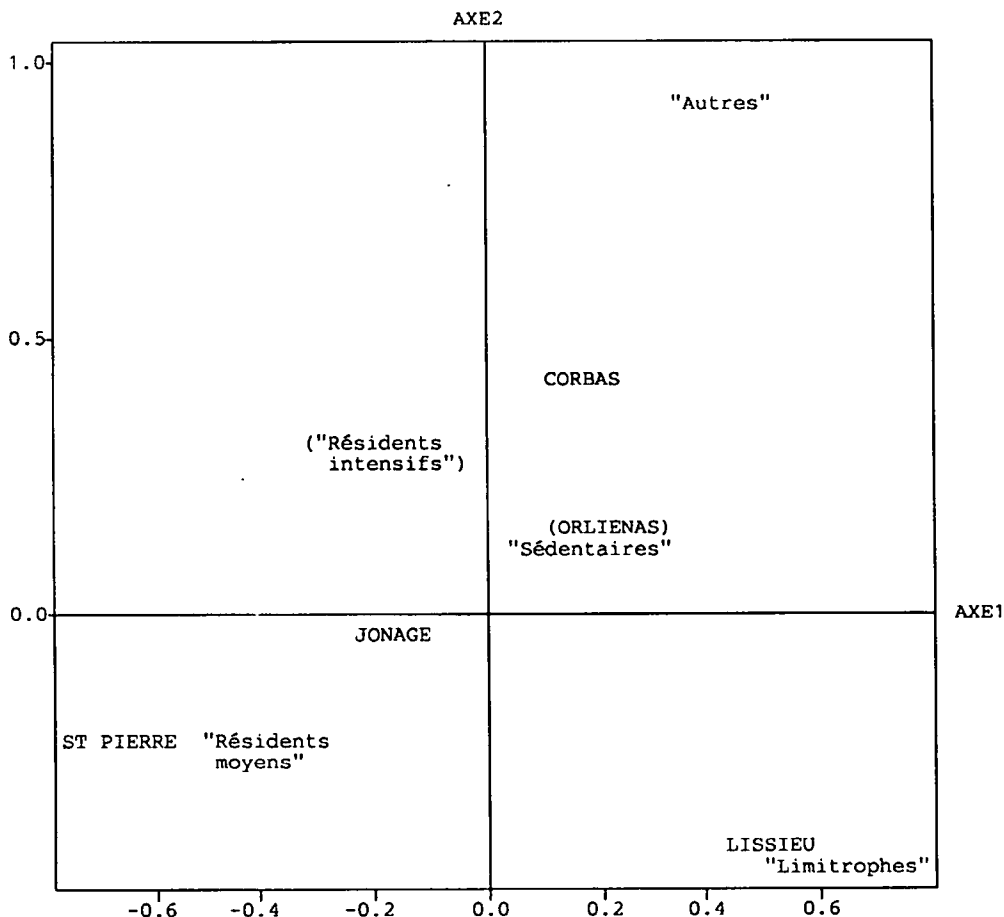
elle semble impliquer également la nécessité de ne pas s'éloigner trop de cette commune lors des moments de liberté dans l'emploi du temps. Dès que les enfants sont plus âgés (au-delà de 6 ans), les parents les accompagnent plus volontiers dans les communes environnantes (limitrophes ou "autres" : ce peut être le sport mais aussi le collège pour les plus de 11 ans) ; mais également ces parents semblent disposer de plus de liberté dans leur éloignement du domicile.

Les communes de résidence sont-elles typées par les différentes classes de fréquentations spatiales qu'on y retrouve ?

La comparaison avec le profil global de l'échantillon montre qu'Orliénas ne s'en distingue pas beaucoup. Par contre St Pierre fait apparaître une assez forte proportion de "résidents", "moyens" ou "intensifs" (près de 70%) de même que Jonage mais dans une moindre mesure (plus de 40%). Corbas se distingue des autres par la proportion la plus forte de "sédentaires", Lissieu par la proportion la plus forte de "limitrophes", toujours par rapport au profil global de l'échantillon.



Cependant pour mieux faire apparaître la correspondance entre communes de résidence et classes de fréquentation spatiales des inactifs, nous analysons le graphique suivant :



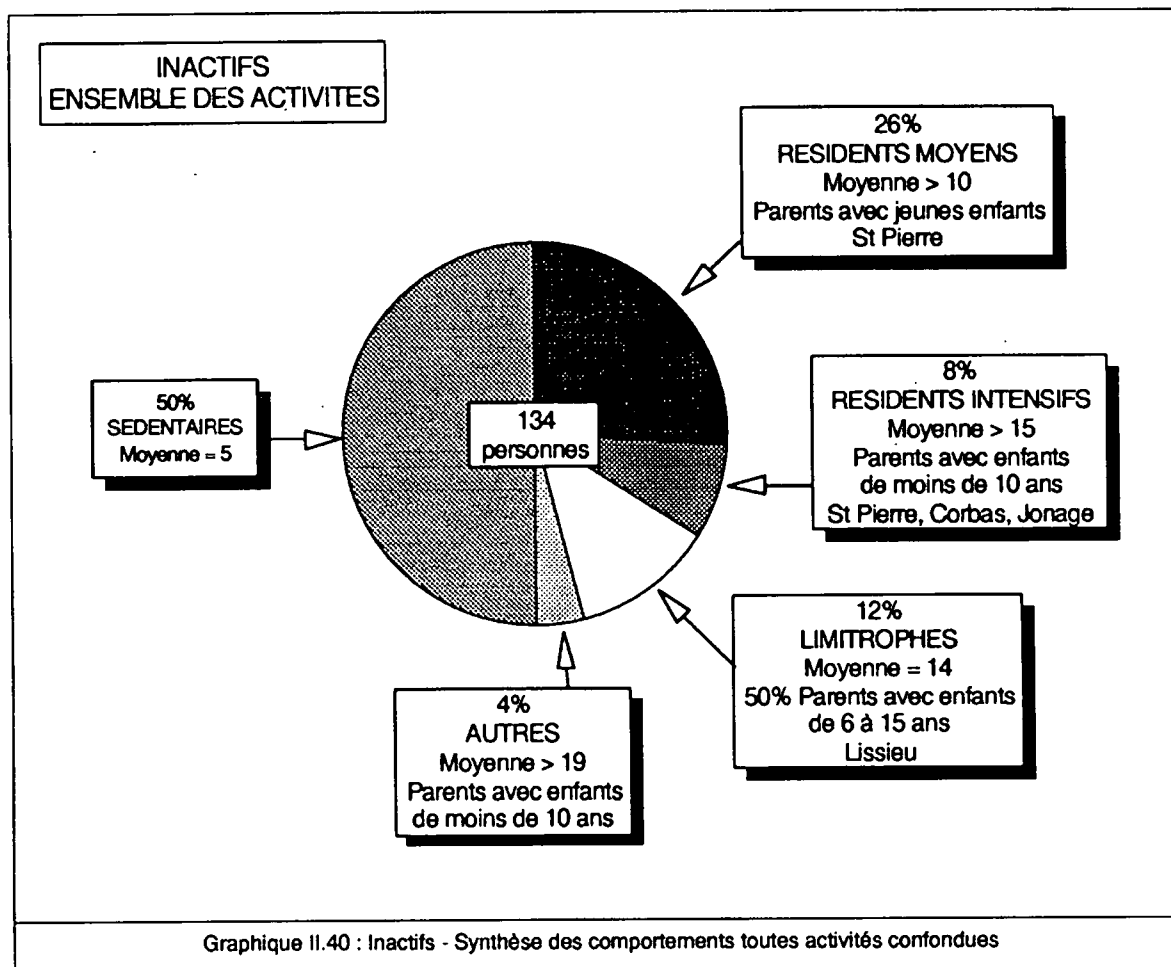
Graphique II.39 : Inactifs - Relations entre les comportements d'activités et les communes de résidence

Plan factoriel 1-2, résultat d'une analyse factorielle des correspondances sur le tableau croisant l'appartenance des inactifs aux communes de résidence et aux groupes de fréquentations spatiales, toutes activités confondues. Le premier axe exprime 54% de la variance du nuage et le second 33% soit au total 87%. Tous les points sont très bien représentés sur ce plan factoriel sauf ORLIENAS et "résidents intensifs".

L'axe 1 peut s'expliquer, au vu des contributions à l'inertie, comme une opposition entre "limitrophes" et "résidents moyens" associée à l'opposition entre St Pierre et Lissieu. L'axe 2 peut s'expliquer par une opposition entre "autres" et "limitrophes" associée à l'opposition entre Corbas et Lissieu.

Nous voyons donc que les inactifs de Lissieu sont étroitement associés à des comportements "limitrophes", tandis qu'à l'opposé ceux de St Pierre sont associés aux "résidents moyens". Ceux de Corbas sont attirés par les comportements "autres" vers le haut, mais également proches des "sédentaires". Enfin les inactifs de Jonage sont proches du centre du graphique donc avec un comportement proche du profil moyen global.

Le schéma suivant résume la typologie de fréquentations spatiales des inactifs.



Nous constatons là encore que si nous ajoutons les "résidents" et les "limitrophes", nous obtenons environ 45% de l'échantillon des inactifs, correspondant à des fréquentations spatiales de la commune de résidence ou de son voisinage immédiat, avec des niveaux moyens non négligeable (de 10 à plus de 19 activités par semaine). Ces déplacements semblent largement liés à la présence de jeunes enfants qui sont un facteur de fréquentation de la commune de résidence ou des limitrophes quand ils grandissent.

5. LES ACTIVITES AU DOMICILE

La possession d'une maison individuelle, la présence d'un jardin, comme la localisation en périphérie sont-ils des éléments générateurs d'un mode de vie différent, telle est la question que pose l'accès à un nouveau mode d'habiter. L'analyse des activités des ménages montre en effet une moindre attraction de la ville-centre, des pratiques d'achats groupés en grande surface et un niveau moyen d'activités libres modéré, du à la présence majoritaire de groupes dits "sédentaires".

Faut-il en conclure alors que ces ménages investissent plus dans leur domicile, que leur vie est centrée sur la famille et sur un espace de proximité restreint ? Les comportements de déplacement résultent-ils de contraintes liées à l'éloignement (qui rendrait plus difficile la réalisation de certaines activités) ou bien s'agit-il d'une volonté de recentrage sur le domicile ?

Pour tenter de répondre à ces interrogations, il nous a paru nécessaire de chercher à préciser la nature des activités au domicile. La délocalisation résidentielle induit-elle une pratique différente de l'espace de vie familial, quelles activités nouvelles y sont pratiquées et sont-elles de nature à expliquer certaines attitudes de repli ?

Dans un premier temps, on cherchera à préciser si les ménages estiment passer plus de temps chez eux qu'avant leur déménagement, puis quelles sont les activités pratiquées et comment elles ont évolué.

5.1. Le temps passé au domicile

Deux questions ont été posées, concernant le temps passé au domicile, la première en semaine, la seconde les jours de repos.

En semaine

Près de 60% des personnes déclarent passer plus de temps chez eux, un quart moins et 15% ne se prononcent pas :

Tableau II.1 : temps passé au domicile en semaine

Semaine	hommes	femmes	ensemble
Plus	58	61	60
Moins	28	24	26
Ne sait pas	15	15	15

Les jours de repos

Plus de 80% des gens déclarent passer plus de temps chez eux, une faible minorité déclare en passer moins ou ne se prononce pas :

Tableau II.2 : temps passé au domicile les jours de repos

Jours de repos	hommes	femmes	ensemble
Plus	86	81	84
Moins	8	9	7
Ne sait pas	6	12	9

Le croisement des réponses aux deux questions fait apparaître plusieurs phénomènes :

- une faible majorité affirme passer plus de temps au domicile dans les deux cas,
- une minorité non négligeable (presque 20%) passe moins de temps au domicile en semaine, et plus les jours de repos,
- une part marginale (moins de 5%) déclare y passer moins de temps dans tous les cas,
- enfin, pour plus de 18% des gens, il y a une incertitude, plus particulièrement forte pour la semaine.

Tableau II.3 : Evolution du temps passé au domicile

semaine\repos	plus	moins	ne sait pas
Plus	56	2	1
Moins	19	5	2
Ne sait pas	9	1	6

Si l'investissement du domicile semble plus fort dans la majorité des cas, on peut s'interroger sur la signification des comportements minoritaires. L'écart entre un investissement plus faible la semaine et plus fort les jours de repos semble traduire une redistribution des activités dans le temps. Pour certains ménages, les contraintes d'organisation et de gestion de leur emploi du temps imposées par la nouvelle localisation et le nouveau mode de vie leur dicterait un partage plus fort entre semaine et jours de repos. Ce type de comportement a déjà été mis en évidence dans d'autres contextes, comme le déménagement de ménages de Paris vers la ville nouvelle de Marne la Vallée³.

Par commune

Le temps passé au domicile est plus ou moins important selon les communes d'enquête, même s'il se confirme que la tendance est un accroissement du temps passé, notamment les jours de repos.

Tableau II.4 : Temps passé au domicile par commune

Corbas

semaine\repos	Plus	Moins	Ne sait pas	Total
Plus	75	3	0	78
Moins	15	2	1	17
Ne sait pas	2	0	3	5
Total	92	4	4	100

Jonage

semaine\repos	Plus	Moins	Ne sait pas	Total
Plus	70	5	0	75
Moins	17	3	0	20
Ne sait pas	3	0	3	5
Total	89	8	3	100

Lissieu

semaine\repos	Plus	Moins	Ne sait pas	Total
Plus	48	0	2	50
Moins	20	5	1	26
Ne sait pas	16	1	8	24
Total	84	6	10	100

Orliénas

semaine\repos	Plus	Moins	Ne sait pas	Total
Plus	47	2	2	51
Moins	27	3	4	33
Ne sait pas	10	0	6	16
Total	84	5	11	100

St Pierre

semaine\repos	Plus	Moins	Ne sait pas	Total
Plus	40	1	3	44
Moins	16	11	6	33
Ne sait pas	13	2	8	23
Total	69	13	18	100

C'est à Corbas et Jonage que le temps passé au domicile s'est le plus accru : pour près de 90% des gens les jours de repos et pour les 3/4 la semaine. On remarquera par ailleurs que les indécis sont peu nombreux (moins de 5%).

A Lissieu et Orliénas, près de la moitié seulement des individus estiment passer plus de temps en semaine comme les jours de repos. Même si une large majorité passe plus de temps au domicile les jours de repos (84%), une forte minorité y passe moins de temps en semaine (26% à Lissieu et 33% à Orliénas). Enfin, de 10 à 25% des individus ne se prononcent pas, surtout pour la semaine.

St Pierre se distingue des quatre autres communes : une proportion non négligeable d'individus (13%) déclarent passer moins de temps à leur domicile les jours de repos, et près 1/3 en semaine. De même, la proportion des indécis est élevée.

On peut résumer les différences entre communes, en mettant en évidence les individus qui déclarent un changement dans le temps passé (hors "ne sait pas") :

Tableau II.5 : Evolution du temps passé au domicile par commune

Communes	Plus Repos Plus Semaine	Plus Repos Moins Semaine	Moins Repos Plus Semaine	Moins Repos Moins Semaine	
CORBAS (110 p.)	80	16	3	2	100
JONAGE (113 p.)	74	18	5	4	100
LISSIEU (88 p.)	66	27	0	7	100
ORLIENAS (85 p.)	60	34	2	4	100
ST PIERRE (81 p.)	59	24	1	16	100

Si l'investissement du domicile les jours de repos semble assez logique et correspondre à une valorisation de la maison, les différences de comportement en semaine posent question : s'agit-il de ménages conservant une activité importante hors de leur domicile, ou bien faut-il y voir l'effet de contraintes liées à l'éloignement du lieu de travail, des autres équipements et des charges d'accompagnement ?

5.2. Les activités au domicile

Une série de questions permet de mieux connaître les activités au domicile des ménages, que l'on peut regrouper en quatre catégories :

- les visites (famille, voisins, amis)
- l'entretien de la propriété (bricolage, jardin)
- les activités classiques (télévision, lecture, jeux)
- les activités particulières (peinture, musique,...)

Pour chacune d'elles, la réponse précise s'il s'agit d'une activité nouvelle, si elle est plus ou

moins pratiquée qu'avant leur installation en périurbain.

Tableau II.6 : Activités au domicile selon le sexe

HOMMES

Activités (%)	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité	
Visite Famille	2	24	59	11	4	100
Visite Voisins	17	27	29	7	20	100
Visite Amis	4	22	55	9	9	100
Bricolage	34	45	10	1	10	100
Jardin	75	4	3	0	18	100
Télévision	3	11	47	32	7	100
Lecture	2	13	45	15	24	100
Jeux	5	9	28	12	47	100
Act. Artistiques	1	2	3	2	92	100
Autres	3	1	1	2	93	100

FEMMES

Activités (%)	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité	
Visite Famille	1	29	55	11	3	100
Visite Voisins	19	22	33	7	19	100
Visite Amis	3	25	53	11	8	100
Bricolage	23	17	10	1	49	100
Jardin	67	1	2	1	30	100
Télévision	1	13	52	23	11	100
Lecture	2	17	48	16	16	100
Jeux	6	11	29	9	45	100
Act. Artistiques	0	1	3	1	95	100
Autres	2	4	6	2	85	100

Plusieurs éléments ressortent de la lecture de ces deux tableaux. En premier lieu, les différences entre hommes et femmes sont peu importantes, à l'exception du bricolage et du jardin, qui sont moins cités par les femmes.

Dans la plupart des cas, le rythme d'activités n'a pas évolué, mais pour quelques activités, les variations ne sont pas négligeables.

Les visites

Les visites ont tendance à être plus importantes pour un quart des individus, alors qu'elles ne diminuent que pour 10%. On remarquera notamment l'accroissement des visites de voisins, qui laisse supposer un investissement plus fort dans les relations de voisinage, même si la part des individus ne citant pas ce type de visite montre que tous ne recherchent pas cette sociabilité de proximité.

Le croisement des réponses pour les trois catégories de visite ne permet pas de déceler de tendances dominantes, c'est-à-dire d'individus recevant systématiquement plus ou moins. Seuls 29,6% d'entre eux déclarent un niveau inchangé pour les trois catégories, et 9,4% une augmentation.

De même, seuls 20,4% déclarent que l'une au moins des catégories a vu son niveau baisser, phénomène sans doute lié à un éloignement de leurs anciennes relations (principalement la famille). Seuls 10 individus (1,7%) déclarent une baisse des visites pour les trois catégories.

En conclusion, il semble que les comportements aient peu changé globalement, l'augmentation du niveau de visite étant plus sensible que la baisse : si la maison est une opportunité pour recevoir plus fréquemment des visites, cela ne modifie pas fortement les pratiques antérieures.

L'entretien de la propriété

L'investissement du domicile se traduit principalement par deux activités, le bricolage et l'entretien du jardin.

Bien que non cité par près de la moitié des femmes, le bricolage est une activité nouvelle ou plus importante pour une grande majorité des hommes (près de 80%) et pour beaucoup de femmes (40%). Cela traduit un investissement dans le domicile et peut constituer une raison de l'accroissement du temps passé au domicile.

De même, l'entretien du jardin est bien sûr une activité nouvelle pour les 3/4 des hommes et les 2/3 des femmes. Pourtant, cette activité n'est pas citée par 30% des femmes et 18% des hommes. Il est possible que cela traduise une répartition des rôles dans le couple, le jardin étant le "domaine réservé" de l'un des deux, soit par goût, soit par manque de temps.

La répartition par commune montre que ces "abstentionnistes" sont plus importants à Jonage (37,8%) et à St Pierre (28,3%), alors qu'à Lissieu, la quasi-totalité des hommes pratiquent cette activité.

Les activités classiques

Dans ce domaine, trois activités ont été distinguées : la télévision, la lecture et les jeux. La télévision est l'activité la plus citée : si la moitié des individus déclarent la regarder autant qu'avant, il faut noter que près d'un tiers des hommes et un quart des femmes la regardent moins qu'avant leur déménagement, tandis qu'un peu plus de 10% des individus déclarent la regarder plus.

La lecture ne connaît pas de changements importants, les plus et les moins étant du même niveau (15%). Un quart des hommes et 15% des femmes ne la citent pas.

Les jeux ne sont pas cités par près de la moitié des individus. Là aussi un équilibre apparaît entre les plus et les moins, sans grande différence selon le sexe.

Les activités particulières

Cette catégorie regroupe les activités artistiques (peinture, musique,...) et les "passe-temps", du type tricot, tapisserie, collections, informatique,... Il faut remarquer qu'elles ne sont pratiquées que par un nombre très faible d'individus : moins de 10% en règle générale.

Des différences selon les communes

L'observation des schémas d'activités selon la commune de résidence permet de mettre en évidence quelques différences de comportement.

Visites

Corbas est la commune où le niveau de visite a le moins changé (plus des 2/3 des individus). Toutefois, pour près d'un tiers des individus, les visites de voisins sont nouvelles ou ont progressé.

CORBAS	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité
Famille	1	15	72	11	2
Voisins	10	22	44	15	9
Amis	1	16	65	15	3

A Jonage, stabilité et changement sont plus équilibrés. On remarquera que les visites d'amis et de voisins ne sont pas citées par une part non négligeable d'individus. La tendance à l'accroissement des visites est marquée et concerne un tiers des individus.

JONAGE	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité
Famille	0	31	51	15	3
Voisins	14	26	29	8	23
Amis	3	27	45	12	14

C'est à Lissieu que l'on note la plus forte proportion de visites "nouvelles", notamment pour les voisins. L'accroissement du nombre de visites est manifeste, même si la stabilité reste dominante.

LISSIEU	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité
Famille	7	28	57	5	3
Voisins	33	27	34	2	4
Amis	13	23	60	3	1

Pour Orléans, on remarquera que près de 40% des individus ne citent pas les visites de

voisins. Assez paradoxalement, les comportements sont assez proches de ceux de Jonage.

ORLIENAS	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité
Famille	0	40	46	11	3
Voisins	13	22	21	4	40
Amis	0	31	49	8	12

St Pierre se caractérise par une assez forte stabilité des comportements, mais aussi par une proportion notable d'individus ne citant pas les visites de voisins. Si la tendance à la hausse des visites se vérifie, plus de 10% des individus déclarent moins recevoir famille ou amis.

ST PIERRE	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité
Famille	1	22	58	13	8
Voisins	19	25	25	7	24
Amis	0	22	53	13	13

La comparaison des communes fait ressortir trois groupes : Corbas et St Pierre (plutôt stabilité), Jonage et Orliénas (légère hausse) et Lissieu (forte hausse).

Entretien de la maison

Bricolage

L'activité bricolage est en forte croissance dans toutes les communes pour près des 2/3 des individus. Cependant à Jonage, Orliénas et St Pierre, les femmes la pratiquent moins, ce qui explique la proportion de non cité plus importante.

Bricolage	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité
CORBAS	41	28	12	1	18
JONAGE	22	26	9	2	42
LISSIEU	36	26	17	1	21
ORLIENAS	17	43	6	1	34
ST PIERRE	26	34	5	1	34

Jardin

L'entretien du jardin, qu'il soit d'agrément ou potager est une activité nouvelle pour toutes les communes. La seule différence tient à l'importance des "non cité". A Jonage, cela concerne autant les hommes que les femmes, alors qu'à St Pierre ce sont plutôt des femmes.

Jardin	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité
CORBAS	77	3	2	0	19
JONAGE	57	2	3	1	38
LISSIEU	88	0	2	1	10
ORLIENAS	70	3	2	0	25
ST PIERRE	63	6	3	0	28

Les autres activités

Les différences entre communes sont moins marquées pour cette catégorie d'activités. Pour la télévision, la stabilité est un peu plus affirmée à Corbas, Jonage et St Pierre, mais la tendance à la baisse concerne de 20 à 30% des individus dans toutes les communes.

Télévision	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité
CORBAS	2	14	51	31	3
JONAGE	2	10	53	21	14
LISSIEU	3	13	47	28	10
ORLIENAS	5	18	44	31	3
ST PIERRE	1	5	53	28	13

La lecture est pratiquée très différemment. La proportion de non cité est importante à St Pierre et Jonage, cette activité est en hausse légère à Orléans et Lissieu et plutôt en baisse à Corbas.

Lecture	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité
CORBAS	1	15	48	26	11
JONAGE	1	10	48	13	29
LISSIEU	9	13	59	12	7
ORLIENAS	0	25	43	14	19
ST PIERRE	1	13	39	16	35

Pour les jeux, les réponses sont variables, avec un taux de non cité particulièrement fort à Jonage et Orléans. Cette activité est en légère hausse à Lissieu et Orléans.

Jeux	Nouvelle	Plus	Pareil	Moins	Non cité
CORBAS	3	11	43	15	28
JONAGE	1	6	21	5	67
LISSIEU	18	7	34	7	35
ORLIENAS	4	14	19	8	55
ST PIERRE	3	11	25	18	44

Sur l'ensemble des trois activités, Jonage subit le moins de changement, à l'inverse d'Orliénas. Malgré une assez forte stabilité, il faut noter globalement une opposition est-ouest : à Lissieu et Orliénas, ceux qui les pratiquent plus semblent un peu plus nombreux que ceux qui les pratiquent moins, phénomène inverse pour Corbas, Jonage et St Pierre.

Ces changements sont relativement faibles : grosso modo, la pratique de la moitié des individus n'a pas changé, elle a augmenté pour 1/4 et elle a diminué pour 1/4.

5.3. Les activités hors domicile abandonnées

La délocalisation vers la périphérie peut avoir une conséquence bien naturelle, celle de briser des relations anciennes. Les raisons peuvent être de deux ordres. Soit l'éloignement rend l'activité impraticable, soit l'organisation du temps dans la nouvelle localisation ne permet plus la pratique de l'activité.

Il était intéressant de voir l'importance des changements sur ce plan. Bien sûr l'abandon d'une activité ne signifie pas forcément qu'on ne la pratique plus : par exemple, on changera de club de sport pour en avoir un plus proche du domicile. De même, on peut abandonner une activité pour d'autres raisons. Le but de cette question est plus de voir les ruptures provoquées par la délocalisation

Tableau II.7 : Individus déclarant avoir abandonné au moins une activité

Activités	Hommes	Femmes	Ensemble
CORBAS	16%	25%	21%
JONAGE	23%	29%	26%
LISSIEU	18%	25%	22%
ORLIENAS	12%	21%	17%
ST PIERRE	18%	10%	14%
Ensemble	18%	22%	20%

Une personne sur 5 seulement déclare avoir abandonné au moins une activité. Cette proportion est un peu plus forte à Jonage et plus faible à Orliénas et St Pierre. Les femmes semblent un peu plus touchées, à l'exception de St Pierre.

Tableau II.8 : Nature des activités abandonnées

Activités	Hommes	Femmes	Ensemble
Sport	47%	55%	52%
Culturelles	12%	19%	16%
Associatives	10%	8%	9%
Loisirs	6%	8%	7%
Visites	6%	3%	4%
Divers	20%	8%	13%

Les activités sportives sont les plus touchées, loin devant les activités culturelles ou associatives. Il y a peut-être ici l'effet d'un simple transfert au profit d'une localisation plus proche du nouveau domicile. Les loisirs et les visites ne sont quant à eux, que faiblement concernés.

Tableau II.9 : Raisons de l'abandon des activités

Manque de temps	34%
Trop loin	19%
Pas d'équipement sur place	11%
A cause des enfants	9%
N'a plus de raison d'être	6%
Manque de TC	4%
N'a plus les moyens	4%
Divers	13%

Les raisons de l'abandon sont diverses. On remarquera que c'est le manque de temps qui est la raison la plus fréquemment invoquée (1/3 des individus), ce qui semble indiquer une gestion de l'emploi du temps plus rigoureuse, peut-être du fait d'un plus fort investissement dans la nouvelle résidence (Cf. temps passé au domicile).

L'éloignement est la seconde raison, à laquelle on peut raccorder le manque de TC. L'absence d'équipements sur place vient ensuite : la périphérie n'est pas aussi riche que la ville centre en terme d'opportunités ou de structure d'accueil des activités.

Notons enfin des raisons familiales (les enfants) ou financières (n'a plus les moyens).

5.4. Conclusion

La maison semble être une opportunité pour "recevoir" davantage, mais elle oblige aussi les individus à consacrer plus de temps à son entretien (bricolage et jardin), ce qui se fait sans doute au détriment d'autres activités, notamment la télévision. Ces quelques éléments peuvent expliquer la part plus importante de temps passé au domicile, mais ils ne suffisent pas pour comprendre les différences entre les individus. En effet la stabilité des comportements, quant à la nature des activités pratiquées, reste dominante, et c'est plus dans les attitudes de sociabilité vers l'extérieur que l'on pourra comprendre la diversité des profils de mobilité.

La plupart des individus semblent indiquer passer plus de temps dans leur domicile, notamment les jours de repos. Si la réception de la famille et des amis est en progression, l'entretien de la maison et du jardin constitue une charge nouvelle qui doit leur prendre un certain temps. L'analyse de l'évolution de leurs activités au domicile ne permet pas de mettre en évidence des groupes plus ou moins homogènes de comportement. De même, il n'existe pas de corrélation entre ces niveaux d'activité et le temps passé au domicile.

Les différences entre hommes et femmes ne sont guère significatives et seule la répartition par commune laisse présager une légère variation des comportements. C'est à Lissieu et Orléans que ce niveau d'activité à domicile semble, toutes proportions gardées, s'être accru, alors que dans les trois autres communes les comportements sont inchangés, et pour une minorité de ménages en légère régression.

CONCLUSION

L'analyse des fréquentations spatiales de nos habitants du périurbain lyonnais confirme ce que faisaient apparaître les précédents résultats, à savoir l'évitement majoritaire du centre de l'agglomération.

En second lieu apparaît une sorte de normalisation des comportements d'activités non contraintes ou semi-contraintes, que ce soit en niveau ou en espaces fréquentés. Cela est vrai pour les activités libres, comme pour les achats ou les accompagnements en dehors du domicile-travail. L'habitat en périurbain correspond pour une majorité des enquêtés, si l'on ne considère pas le travail, à une pratique hebdomadaire assez faible des autres activités (moyenne hebdomadaire inférieure à 1,5 pour chacune des trois catégories d'activité). Cependant ces sédentaires du périurbain ne constituent pas forcément un groupe stable. Nous avons montré notamment que les "sédentaires" des activités libres ne l'étaient pas pour les autres activités semi-contraintes alors que par contre les "sédentaires" des achats et ceux des accompagnements étaient souvent les mêmes.

Bien que notre enquête ne puisse le prouver, on peut se demander dans quelle mesure l'investissement du domicile, qu'il s'agisse de l'entretien de la maison et du jardin ou du recentrage sur des activités à domicile, tel qu'il se traduit en terme de temps passé chez soi, ne constitue pas une explication parmi d'autres, de l'importance des comportements sédentaires.

A côté de ces comportements majoritaires, il faut souligner l'existence de groupes parfois marginaux, qui ont des comportements d'activités hors du domicile assez typés, en intensité et comme au niveau de leur fréquentation spatiale.

C'est principalement par rapport à ces groupes minoritaires que des différences apparaissent selon les communes de résidence : leur niveau d'équipement ou celui des communes voisines, leur rattachement plus ou moins fort à l'agglomération, notamment du fait de la localisation des lieux de travail vont favoriser des comportements plus intenses ou plus centrifuges. De même, les comportements individuels apparaissent marqués par le statut, actif ou inactif, de la personne et la présence d'enfants.

Ainsi, pour les actifs, **Orliénas** apparaît assez orientée vers l'ailleurs, autre que l'environnement immédiat ou le centre ; **Lissieu** apparaît écartelée entre la ville-centre et cet "ailleurs" ; **Corbas** semble avoir une palette de fréquentations spatiales plus diversifiée entre la ville-centre et Corbas elle-même et son environnement ; **St Pierre** apparaît plus centrée sur elle-même ou son voisinage, alors que **Jonage** apparaît plus écartelée entre son voisinage et l'"ailleurs".

Pour les inactifs, **Lissieu** apparaît orientée vers son voisinage immédiat, **St Pierre** centrée sur elle-même, **Corbas** semble écartelée entre elle-même et l'"ailleurs", tandis que **Jonage** ne semble pas induire de comportement a-typique.

Enfin sur le plan des transport en commun, la logique d'évitement du centre contredit le

principe d'une offre radiale , quand cette offre existe. Une proportion non négligeable des enquêtés, 25% pour les actifs, 45% pour les inactifs, ont des pratiques spatiales centrées sur la commune de résidence ou son voisinage immédiat, avec des intensités assez élevées : cela montre l'existence d'une demande potentielle pour une desserte de proximité entre communes périphériques appartenant à une même zone de solidarité spatiale.

La partie suivante va permettre de confronter ces résultats sur les comportements en terme d'activités et de zones fréquentées, avec les problèmes de transport rencontrés par les individus.

Notes de la deuxième partie

¹ "Mobilité résidentielle, activités et espaces fréquentés en milieux périurbains. Enquête en périphérie de Lyon", Nov.1989

² Classification ascendante hiérarchique puis nuées dynamiques. Nous renvoyons le lecteur intéressé à l'annexe correspondante du rapport mentionné ci-dessus.

³ O.ANDAN et alii, "Mobilité et espace urbain. Etude longitudinale des comportements de mobilité en fonction du changement de résidence", Paris, Centre de Recherche Analyse de l'Espace, rapport pour le MRT, septembre 1984, 201p.

**TROISIEME PARTIE
LES TRANSPORTS DES ADULTES DANS LE
PERIURBAIN LYONNAIS**

INTRODUCTION

Quels enseignements de l'étude de la demande pouvons-nous retenir, pour éclairer les politiques de transport ? Deux questions paraissent particulièrement utiles à débattre dans ce but. D'une part comment expliquer l'usage massif de la voiture ? D'autre part, le problème de l'offre de transport est-il ou non un vrai problème en milieu périurbain ?

L'analyse des activités des adultes a montré l'importance de l'usage de la voiture, quel que soit le type d'activités : travail, achats, activités libres... Une identification des choix individuels de modes de transport ne paraît guère susceptible d'apporter quelque éclairage nouveau, tellement est commune chez tous ces ménages cette suprématie de la voiture.

Plutôt que de s'attarder à ce repérage des choix individuels, il nous semble plus pertinent de s'interroger sur les conditions d'usage de la voiture. En effet, dans le rapport précédent, l'analyse de la situation financière des ménages avait révélé que les dépenses en transport, bien que rendues plus lourdes par l'installation en milieu périurbain, n'étaient pas les premières que les ménages cherchaient à réduire. Comment expliquer ce type de contradiction ? La voiture serait-elle donc rendue si indispensable, imposée par certaines contraintes ?

Parmi les contraintes entraînant le recours à la voiture, quelle est la part de celles qui relèvent de domaines autres que celui du système de transports collectifs ? Répondre à cette question est un moyen de mieux définir l'importance de la population susceptible d'être concernée par un éventuel redéploiement de l'offre en transports collectifs.

Nous avons constaté au fil de notre recherche l'importance des activités d'accompagnement. Que celles-ci soient imposées par les problèmes de captivité des enfants ou nécessités "intériorisées, elles n'en représentent pas moins pour les adultes quelques servitudes. Il est intéressant de voir comment celles-ci se traduisent dans la vie des parents pour apprécier la manière dont elles rendent nécessaire l'usage de la voiture. S'agit-il de faire des déplacements supplémentaires, d'aménager les horaires de départ au travail pour déposer les enfants sur le trajet ? Comment s'organisent les conjoints pour assumer cette charge ?

L'analyse de la mobilité résidentielle a révélé que le choix de la localisation de la résidence tient rarement compte des équipements et des possibilités de transport collectifs dont dispose la commune d'accueil. Un tel constat nous amène à nous interroger sur la place que tient le problème de transport pour ces ménages périurbains. Quelle est leur attitude face à l'offre de transport existante ? Repère-t-on des comportements traduisant un malaise par rapport à celle-ci, tels que le partage de la voiture, le recours au stop ? L'observation de ces différents arrangements pour pallier les inconvénients de la captivité peut déboucher sur une réflexion traitant des formes de transport adaptées à l'habitat et au mode de vie périurbains.

Quel intérêt portent-ils à une éventuelle redéfinition de l'offre de transport ? Quelles sont leurs revendications ?

Bref autant de questions qui peuvent révéler les marges de manoeuvre dont disposent les responsables des transports, tout en montrant quelques points forts sur lesquels appuyer leur politique.

Cette partie s'organisera donc autour de ces trois grandes questions :

- l'usage des modes : opportunités et contraintes d'usage de la voiture,
- les servitudes liées aux accompagnements au sein du ménage,
- les attitudes en matière de transport.

Au préalable nous rappellerons quelques informations concernant le niveau de motorisation des ménages de l'échantillon et les conditions d'accès à l'usage de la voiture.

1. POSSESSION ET DISPONIBILITE DE LA VOITURE DANS LES MENAGES

1.1. Un niveau de motorisation élevé

Sur l'ensemble des ménages de l'échantillon, le taux moyen de motorisation est de 1,75, taux nettement plus fort que ceux donnés par l'enquête ménage 1986 pour le centre (0,65 à 0,95) et même pour les communes périphériques de la COURLY (1,32 à 1,57). La comparaison entre les niveaux d'équipement des ménages de l'enquête 1986 et ceux de l'échantillon montre que chez ces derniers la bimotorisation y est bien plus développée que dans l'ensemble de la 2ème couronne .

Tableau III.1 : Répartition des ménages selon le niveau de motorisation . Enquêtes ménages 1986) en pourcentage

Niveau d'équipement		Secteurs géographiques		
		Centre	1ère Cour.	2ème Cour
Ménages	0VP	38,26	24,73	8,84
	1VP	49,58	53,06	45,00
	2VP et +	12,16	22,21	46,15
Total		100	100	100

Les ménages bi-motorisés sont en effet de beaucoup les plus nombreux (63%) et seulement 28% des ménages ont un seul véhicule. Les situations extrêmes sont rares : 2,0% de ménages sans voiture et 6,7% multi-motorisés. Ce niveau de motorisation n'a rien de surprenant, dans la mesure où ces ménages résident dans des communes généralement mal ou non desservies par les transports en commun et vivent dans des quartiers assez souvent éloignés des divers équipements locaux. Il est même étonnant de trouver encore des ménages périurbains qui n'ont pas de voiture.

Le niveau de motorisation semble varier en fonction de trois facteurs :

- *la présence d'enfant et l'âge du premier enfant* : les ménages sans enfant, ont le niveau de motorisation le plus faible : 51% seulement ont 2 VP ou plus. En corollaire, les ménages ayant des enfants en âge de conduire ont un niveau de motorisation supérieur à ceux qui ont des enfants plus jeunes : 77% ont 2 VP ou plus, dont 20% multi-motorisés pour les premiers, 70% avec 2 VP ou plus dont 4% multi-motorisés pour les seconds.

Tableau III.2 : Répartition des ménages selon leur niveau de motorisation et l'âge de leur premier enfant (en %)

Age enfant	0VP	1VP	2VP	> 2VP	Total Ménages	
<18 ans	1,6	27,5	67,4	3,6	100	193
>18 ans	1,5	21,5	56,9	20,0	100	65
pas d'enf.	5,1	43,6	51,3	0,0	100	39
Ensemble	2,0	28,3	63,0	6,7	100	297

- le *nombre d'actifs* : l'écart est en effet sensible entre les ménages à deux actifs et les autres : ils ont pour 82% d'entre eux 2 VP ou plus, alors que les autres ne sont que pour 52% bi ou multi-motorisés. Par contre, il n'y a guère de différence entre les ménages à un actif et ceux qui n'ont pas d'actifs.

Tableau III.3 : Répartition des ménages selon le niveau de motorisation et leur nombre d'actifs (en %)

Nbre act	0VP	1VP	2VP	> 2VP	Total Ménages	
0 actif	5,3	42,1	42,1	10,5	100	19
1 actif	1,9	45,3	50,0	2,8	100	106
2 actifs	1,7	16,3	73,3	8,7	100	172
Ensemble	2,0	28,3	63,0	6,7	100	297

- la *CSP des personnes* : la mono-motorisation est plus répandue chez les catégories modestes et à l'opposé, c'est chez les cadres et les professions intermédiaires qu'il y a le plus de ménages multi-motorisés.

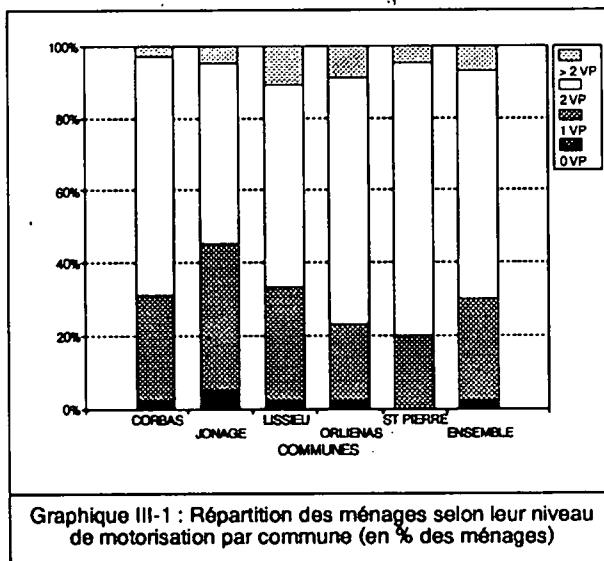
Tableau III.4 : Répartition des personnes selon leur CSP et le niveau de motorisation de leur ménage (en %)

CSP	0VP	1VP	2VP	> 2VP	Total person.	
Agriculteur	-	-	-	-	-	1
Art./com.	11	34	49	6	100	53
Cadres	-	23	57	20	100	68
Prof int.	1	17	72	10	100	151
Employés	1	25	70	4	100	186
Ouvriers	1	42	56	1	100	108
Inactifs	8	38	46	8	100	13
Ensemble	2	27	64	7	100	580

Le niveau de motorisation, même s'il reste toujours assez élevé, varie d'une commune à l'autre. Il est le plus bas à Jonage avec une moyenne de 1,55 véhicule par ménage et le plus fort à Oriénas avec 1,86 (Cf. annexes 3ème partie)

L'analyse des communes selon un niveau de motorisation décroissant donne l'ordre suivant :

Orliénas arrive en tête avec à la fois un niveau moyen de 1,86 et le plus fort pourcentage de ménages multi-motorisés. De tels scores ne peuvent s'expliquer ni par le niveau d'activité des ménages, ni même par l'âge du premier enfant, mais plutôt par la composition des CSP dominée par des classes assez aisées et peut être aussi par les problèmes de desserte à l'intérieur et à l'extérieur de la commune.



Graphique III-1 : Répartition des ménages selon leur niveau de motorisation par commune (en % des ménages)

Saint Pierre de Chandieu a un niveau de motorisation égal à celui d'Orliénas, mais il recouvre une moins grande diversité de situations. En effet pas de ménage sans voiture, très peu de ménages multi-motorisés et les 3/4 avec deux voitures ! Une telle homogénéité des situations serait, à la différence d'Orliénas, à relier à des contraintes : contrainte de la double activité à l'intérieur du ménage : ainsi c'est à Saint Pierre que les ménages à deux actifs sont les plus nombreux) et la contrainte de transport. Rappelons que cette commune est particulièrement mal desservie.

Lissieu a un niveau de motorisation un peu moins élevé mais qui masque une certaine disparité au sein des ménages. C'est ici qu'on trouve les niveaux les plus élevés de ménages mono-motorisés et de ménages multi-motorisés. Ces contrastes ne refléteraient-ils pas ce clivage à l'intérieur de Lissieu entre deux types de population ?

Corbas a un niveau de motorisation légèrement inférieur à celui de Lissieu, mais avec moins de disparité entre les ménages. Ce niveau est même fort élevé, pour une population qui est parmi les plus modestes de l'échantillon ; ici, ce n'est pas la pression de la double activité qui pourrait justifier un tel niveau de motorisation, mais plutôt le pourcentage relativement élevé de ménages ayant des enfants en âge de conduire.

Jonage a un niveau de motorisation nettement plus bas que les autres communes : 1,55 en moyenne. Cela est du en partie au taux élevé de ménages non motorisés (5%) et s'explique aussi par le fait que l'on trouve un des plus forts pourcentages de CSP d'employés et d'ouvriers, le plus petit nombre de ménages ayant des enfants en âge de conduire et un des taux les plus bas de ménages à deux actifs.

1.2. Une disponibilité inégale de la voiture au sein du ménage

Une très forte majorité des personnes ont le permis de conduire. Cependant notons une petite disparité entre sexes : tous les hommes ont le permis, alors que 11% des femmes ne l'ont pas.

Cette inégalité entre sexes s'affirme, s'il l'on considère qui dispose d'une voiture au sein du ménage : 16% des femmes ne disposent pas de voiture, alors que les hommes dans cette situation ne sont que 2%. Deux facteurs peuvent rendre compte de cette différence :

- d'une part il faut ajouter au nombre de voitures possédées par le ménage, les voitures de fonction dont l'usage améliore les marges de manoeuvre du couple.

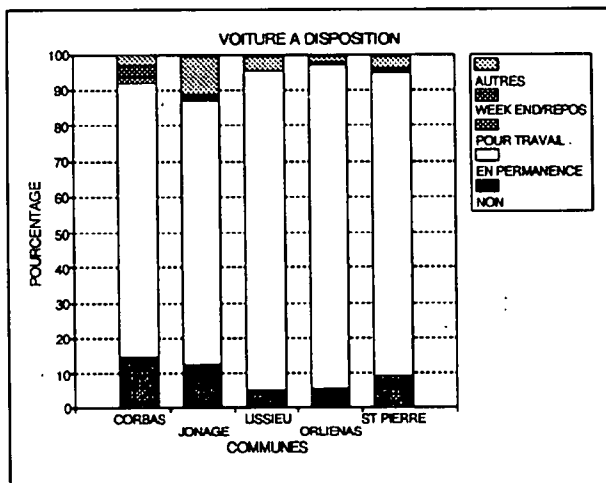
Ainsi 28% des ménages possédant une voiture bénéficient d'une voiture de fonction, et seulement 8% des ménages bi ou multimotorisés.

- d'autre part, dans le cas de ménages monomotorisés, c'est le plus souvent l'homme qui se sert de la voiture, même si sa conjointe a le permis. En effet 91,8% ont en permanence l'usage de la voiture, alors que les femmes ne sont que 76,4% à être dans ce cas. Les arrangements entre conjoints ne sont donc guère la règle.

Ainsi un quart des femmes sont en situation de dépendance, pour se déplacer : 7% de façon intermittente dans le cas d'arrangement avec le conjoint et 16% de manière permanente quand elles ne disposent jamais de la voiture qu'elles aient ou non le permis.

Tableau III.5 : Disponibilité d'une voiture selon le sexe (en %)

Mise à disposition	Homme	Femme
Non	2	16
En permanence	92	77
Pour le travail seulement	1	1
Les week end/jours de repos	1	1
Autres	4	5
Total	100	100



Graphique III-2 : Disponibilité de la voiture dans le ménage par commune

Il existe aussi une certaine inégalité entre les ménages des cinq communes. C'est à Corbas surtout, puis à Jonage qu'on trouve les plus forts pourcentages de captifs permanents. Ces scores n'ont rien pour étonner, dans la mesure où c'est dans ces deux localités que le niveau de motorisation sont les moins élevés. Notons qu'à Jonage, malgré un moins bon équipement qu'à Corbas, les captifs permanents n'y sont pas plus nombreux, grâce à un système d'arrangement entre membres du couple plus développé.

Brièvement nous pouvons résumer ainsi :

- le taux de motorisation est élevé dans l'ensemble des communes
- ce taux varie selon 4 facteurs : la présence et l'âge des enfants; le nombre d'actifs du ménage, la CSP des actifs, le niveau de desserte en TC de la commune de résidence
- globalement 1/4 des femmes ne disposent pas de voiture ; elles sont plus nombreuses à Jonage et à Corbas.
- Orléans et St Pierre, les deux communes les plus mal desservies, ont les taux de motorisation les plus élevés ; dans les autres communes, l'existence d'une desserte moins médiocre rend possible une plus grande diversité de situations

2. USAGE DE LA VOITURE : OPPORTUNITES ET CONTRAINTES ?

Un bref aperçu de l'utilisation des modes de transport paraît un préliminaire nécessaire à toute réflexion cherchant à faire le point sur les problèmes de transport en périurbain. Les déplacements des adultes sont associés à la réalisation d'activités de toutes sortes, qui les conditionnent diversement de par leur rythme et leur caractère plus ou moins contraignant. Nous nous proposons donc de rappeler rapidement dans ses grands traits l'usage des modes, selon les activités pratiquées : l'activité la plus structurante, le travail et les autres activités : achats, accompagnements et activités libres.

2.1. L'usage des modes selon les activités

2.1.1. Les déplacements domicile-travail

Le choix modal des individus

Comme le montre le tableau suivant, le comportement modal des actifs peut être caractérisé par deux traits dominants :

- très forte suprématie de la voiture tant chez les femmes que chez les hommes,
- rôle très marginal des TC et du ramassage, celui de la marche et des deux roues étant encore plus insignifiants.

93% des hommes et 91% des femmes n'utilisent jamais d'autre mode que la voiture. Corbas se distingue des autres communes avec 14% d'hommes et 21% des femmes empruntant d'autres modes que la VP. L'existence d'un ramassage employeur, mentionné nulle part ailleurs comme mode, la proximité relative du lieu de travail expliquent en grande partie la singularité de Corbas.

La part de la voiture conducteur (VPC) est particulièrement élevée surtout à Oriénas et à Lissieu. Il est à noter que les hommes utilisent plus la voiture que les femmes quelle que soit leur commune de résidence. Certes cette différence est plutôt faible, à l'exception de Corbas où 86% des hommes et seulement 68% des femmes sont chauffeurs. Rappelons que c'est dans cette commune en effet où elles sont les plus nombreuses à ne pas disposer d'une voiture.

Tableau III.6 : Répartition des actifs selon leur choix modal et par commune (en %)

Hommes

Modes transport	Total	Corbas	Jonage	Lissieu	Orliénas	St Pierre.
VP conducteur VP passager	92 1	86 -	93 2	98 -	98 -	87 2
TC Ramassage	1 1	- 4	3 -	- -	- -	2 -
2 Roues Marche à pied	1 -	2 -	2 -	- -	- -	2 -
VPC + TC VPC + ramassage VPP + TC VP + 2R ou MAP	- 2 - 2	- 6 - 2	- - - -	- - - 2	- - - 2	- 2 - 5
Total	100	100	100	100	100	100

Femmes

Modes transport	Total	Corbas	Jonage	Lissieu	Orliénas	St Pierre
VP conducteur VP passager	84 7	68 11	79 3	87 5	94 6	90 10
TC Ramassage	4 1	8 5	6 -	5 -	- -	- -
2 Roues Marche à pied	- 1	- 5	- -	- -	- -	- -
VPC + TC VPC + ramassage VPP + TC VP + 2R ou MAP	1 - 2 -	- - 3 -	6 - 3 3	- - 3 -	- - - -	- - - -
Total	100	100	100	100	100	100

C'est bien évidemment à Corbas que les femmes sont les plus nombreuses à utiliser la voiture passager (11%). A St Pierre de Chandieu, ce pourcentage est aussi élevé qu'à Corbas (10%). La motorisation des ménages n'explique pas la particularité de cette commune où le taux de bimotorisation est un des plus forts ; en revanche, pour des raisons d'économie, l'usage d'un seul véhicule peut se comprendre surtout si les deux conjoints travaillent dans le même secteur géographique.

Les transports en commun sont rarement utilisés quelle que soit la commune.

La durée du trajet

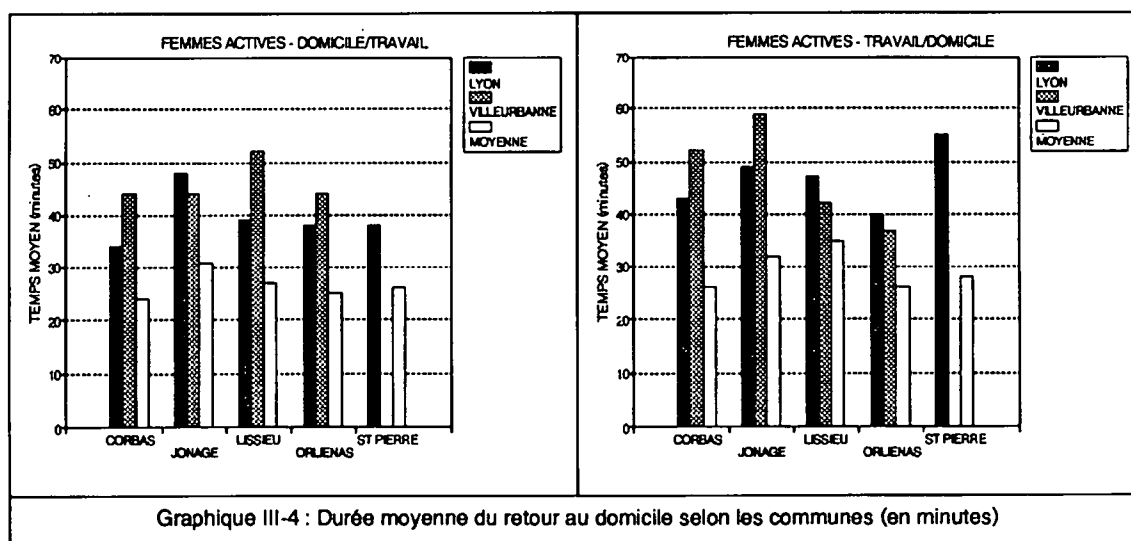
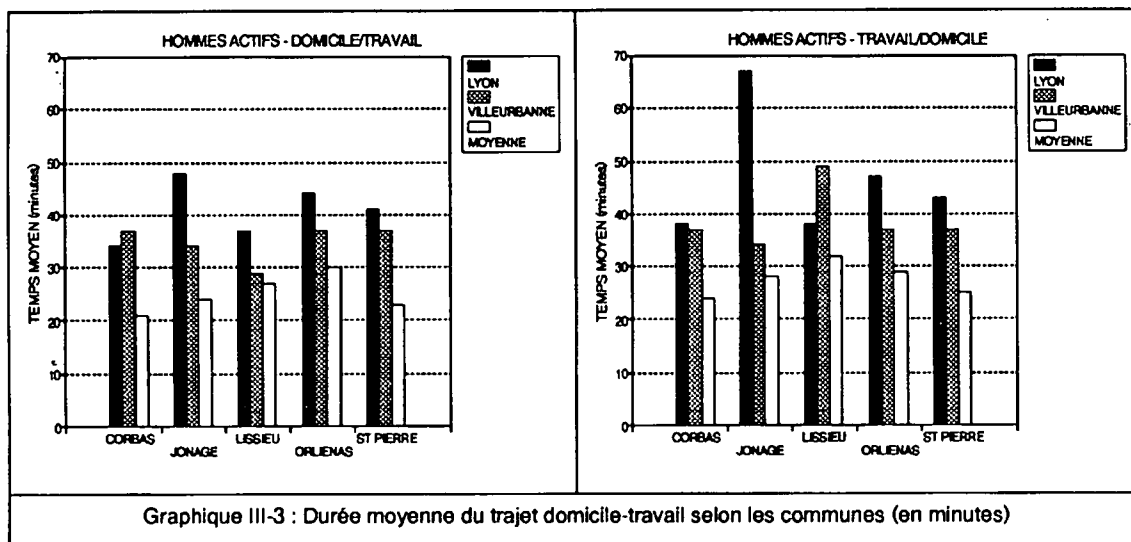
Si l'on prend en compte uniquement les actifs travaillant hors commune et qui sont l'écrasante majorité, soit 94%, les durées moyennes de déplacement enregistrées sont assez peu élevées dans l'ensemble, tant pour les femmes que pour les hommes. Ceci peut s'expliquer

par le fait qu'une proportion non négligeable de personnes travaillent dans le même secteur géographique que celui de leur commune de résidence. Rappelons qu'aux facteurs de choix de la commune d'accueil, les ménages ont souvent associé la contrainte de la proximité du travail, cette contrainte s'exprimant plus en termes de temps que de distance.

Tableau III.7 : Temps du trajet D-T et T-D (en minutes)

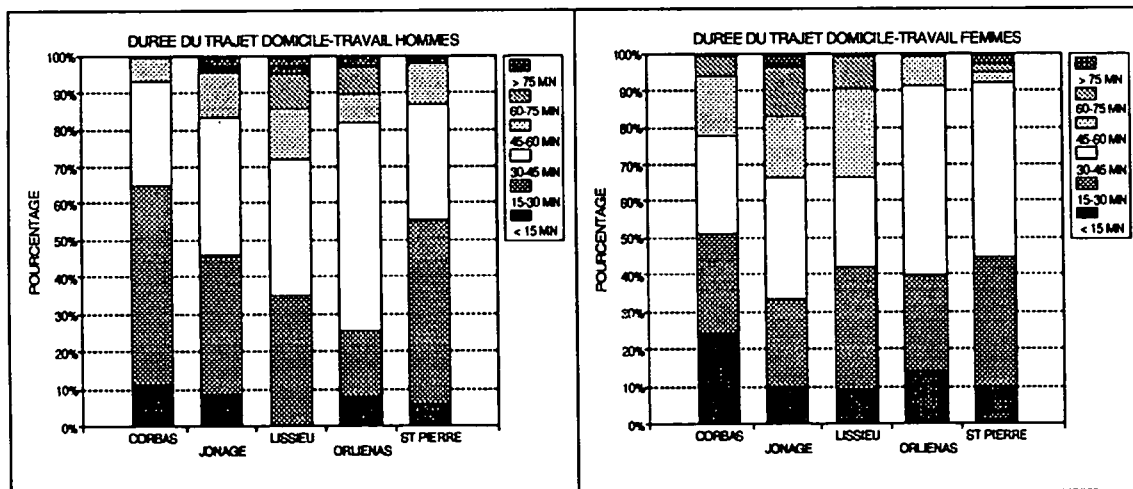
Trajets	Moyenne	Hommes Ecart-type	Moyenne	Femmes Ecart-type
domicile-travail	27	15	29	16
travail-domicile	29	19	32	18

Ainsi les trajets de longue durée, d'une heure et plus sont effectivement l'exception sur l'ensemble des actifs (4% des hommes et 7% des femmes). La très grande majorité des déplacements domicile-travail des hommes se situent entre 1/4 d'heure et moins de 3/4 d'heure ce qui est cohérent avec les moyennes observées plus haut.

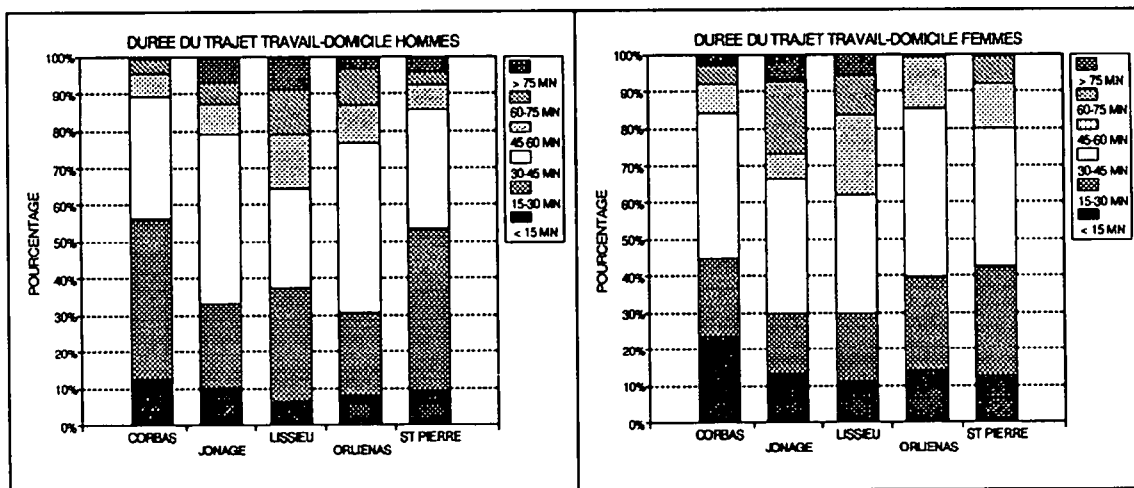


Cependant l'analyse détaillée de la répartition des temps de trajet par commune des hommes et des femmes, nous amènent à corriger ces premiers constats.

Les trajets excédant l'heure ne sont pas si exceptionnels qu'il ne paraît à Jonage et à Lissieu, surtout pour revenir au domicile. C'est parmi les femmes qu'on trouve le plus fort pourcentage à Jonage 13% à l'aller et 24% au retour ; à Lissieu, cet handicap est mieux partagé entre hommes et femmes : près de 10% à l'aller et près de 20% au retour.



Graphique III-5 : Répartition des actifs selon leur temps de trajet domicile-travail, par commune



Graphique III-6 : Répartition des actifs selon leur temps de trajet travail-domicile par commune

Notons davantage de disparités entre les hommes des diverses communes qu'entre les femmes. Les hommes de Corbas apparaissent les plus privilégiés avec les 2/3 d'entre eux mettant moins de 30 minutes pour aller au travail ; à Orléans, à l'opposé, seulement 24% ont des trajets inférieurs à la demi-heure. Cette différence entre Corbas et Orléans existe au retour, mais elle est moins marquée.

Chez les femmes, la répartition des déplacements est étalée entre un plus grand nombre de classes que chez les hommes : entre 5 minutes et une heure, avec un "débordement" pour Jonage (aller et retour) et Lissieu (retour). Elles ont des trajets proportionnellement plus longs, sauf celles d'Orléans. Ceci s'expliquerait à la fois par le lieu de

travail (les femmes travaillent plus fréquemment que les hommes à Lyon ou Villeurbanne), et par une fréquence supérieure d'activités réalisées au cours de ces déplacements (accompagnements et achats en particulier).

Tableau III.8 : Temps moyen de déplacement aller et retour pour le travail selon la localisation du travail et de la résidence (en minutes)

Hommes

Lieu travail	Corbas		Jonage		Lissieu		Orliénas		St Pierre	
	A	R	A	R	A	R	A	R	A	R
Lyon	34	38	48	67	37	38	44	47	41	43
Villeurbanne	37	37	34	34	29	49	37	37	37	37
Vénissieux	22	22	-	-	-	-	-	-	27	41
Meysieu	-	-	19	17	-	-	-	-	37	37
St Priest	14	28	-	-	-	-	-	-	24	24
St Fons	-	-	-	-	-	-	-	-	24	22
Oullins	-	-	-	-	-	-	29	29	-	-
Pierre Bénite	-	-	-	-	-	-	33	29	-	-
Tassin	-	-	-	-	37	21	-	-	-	-
Ecully	-	-	-	-	22	22	-	-	-	-

Femmes

Lieu travail	Corbas		Jonage		Lissieu		Orliénas		St Pierre	
	A	R	A	R	A	R	A	R	A	R
Lyon	34	43	48	49	39	47	38	40	38	55
Villeurbanne	44	52	44	59	52	42	44	37	-	-
Vénissieux	22	22	-	-	-	-	-	-	30	37
Meysieu	-	-	19	26	-	-	-	-	-	-
St Priest	17	17	-	-	-	-	-	-	-	-
Oullins	-	-	-	-	-	-	37	24	-	-
Pierre Bénite	-	-	-	-	-	-	29	29	-	-
Tassin	-	-	-	-	37	37	-	-	-	-
Ecully	22	22	-	-	-	-	-	-	-	-
Vaulx en V	-	-	37	52	-	-	-	-	-	-
Villefranche	27	32	-	-	-	-	-	-	-	-
St Genis Laval	-	-	-	-	-	-	14	14	-	-

On a repris dans ce tableau les principales communes où se rendent les actifs enquêtés. Les temps de parcours effectués essentiellement en voiture, comme on sait, augmentent quand on se rapproche du centre, Lyon et Villeurbanne. Deux raisons peuvent être évoquées pour cela : à très peu d'exceptions près, Lyon et Villeurbanne sont les pôles d'emploi les plus éloignés, en conséquence les plus longs théoriquement à atteindre et l'encombrement, plus fréquent au centre, entraîne une diminution des vitesses.

Les temps moyens de parcours vers Lyon varient entre la demi-heure et 3/4 d'heure. La commune la plus favorisée est Corbas, la plus proche de Lyon, et Jonage la plus pénalisée. Pourtant Jonage n'est pas plus éloignée que Lissieu et Orliénas : la traversée par petites routes de zones densément peuplées serait une explication possible. Lissieu, au contraire paraît nettement avantagé avec des temps de parcours guère différents de ceux de la commune de

Corbas, pourtant la plus proche de Lyon. Lissieu est en fait la seule localité de l'échantillon à être reliée par autoroute à Lyon.

Dans l'ensemble des relations avec Lyon et Villeurbanne, peu de variation du temps de trajet entre l'aller et le retour pour les hommes, à quelques exceptions près : Jonage pour les relations avec Lyon et Lissieu pour celles avec Villeurbanne. L'écart de temps entre l'aller et le retour des actifs de Jonage qui travaillent à Lyon est assez fort, peut-être en raison des embouteillages le soir sur le trajet ? La traversée de Lyon pour les gens de Lissieu serait-elle plus pénalisante que celle du tunnel de Fourvière ? Une analyse plus fine des durées de déplacement devrait prendre en considération la flexibilité des horaires de travail et l'heure à laquelle les gens quittent leur domicile et leur lieu de travail ainsi que la nature des itinéraires empruntés.

Par contre pour les femmes, il y a plus d'irrégularités entre l'aller et le retour

Les activités "greffées" sur le trajet du travail

Le trajet domicile-travail n'est pas direct pour tous. Ainsi les trajets de travail sont pour une fraction non négligeable d'actifs relativement complexes dans la mesure où se greffent d'autres activités comme les accompagnements, les achats ou des démarches diverses.

Tableau III.9 : Pourcentage de personnes faisant des activités sur le trajet domicile-travail, selon le mode de transport

Utilisateurs	Accompagnements		Autres act.aller		Autres act.retour	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
VP conducteur	33	57	4	6	10	33
VP passager	0	0	0	0	0	19
TC	0	0	0	0	0	0
Ramassage 2 Roues Marche à pied						
Moyenne tous modes	31	49	3	5	9	30

Cette pratique d'arrêts multiples est plus fréquente chez les femmes et pourrait bien être la cause de l'allongement de leur temps de trajet entre l'aller et le retour que nous avons constaté précédemment.

Comment caractériser les trajets domicile-travail ?

- l'usage de la voiture est très fortement dominant, surtout en mode conducteur,
- la durée du trajet domicile-travail est assez peu élevée, variant pour la très grande majorité entre un et trois quarts d'heure.
- le trajet domicile-travail est utilisé pour faire d'autres activités par une importante minorité d'actifs

Quelques différences sont à noter entre hommes et femmes :

- elles utilisent un peu moins que les hommes la voiture en mode conducteur.
- étant plus nombreuses que les hommes à travailler à Lyon et à pratiquer des activités sur leur trajet, elles ont des temps de trajets plus longs, et aussi plus irréguliers entre l'aller et le retour

Des différences sont aussi à souligner au niveau des communes d'enquête, même si elles sont mineures :

- Corbas : on utilise moins la voiture- conducteur, mais un peu plus la voiture- passager et les TC qu'ailleurs ; c'est là qu'on compte le plus fort pourcentage d'hommes bénéficiant d'un temps de trajet domicile-travail inférieur à 30 minutes,
- Jonage : les actifs semblent plus pénalisés qu'ailleurs avec les relations les plus lentes avec Lyon et un pourcentage non négligeable de femmes ayant des trajets supérieurs à l'heure (13% pour l'aller et 24% pour le retour),
- Lissieu : la situation est mitigée ; c'est la commune qui profite des relations les plus rapides avec Lyon, mais c'est là aussi qu'on trouve un certain nombre d'actifs ayant des parcours supérieurs à l'heure (environ 10% à l'aller et 20% au retour),
- Oriénas : peu d'hommes ici figurent parmi les plus favorisés ; ils ne sont que 24% à avoir des trajets inférieurs à la demi-heure,
- Saint Pierre : les conditions de trajet diffèreraient globalement peu entre hommes et femmes, tant en termes de mode que de temps de trajet, ce qui n'est pas le cas dans les autres communes.

2.1.2. Les autres activités

Nous ne considérons ici que les achats et les activités libres, les accompagnements donnant lieu plus loin à un traitement spécifique. La voiture est omni présente et l'utilisation des TC est marginale quelle que soit l'activité. Cependant on peut noter quelques différences avec le travail : la part de la voiture conducteur très fortement prépondérante dans le travail diminue au profit de la voiture passager et de la marche à pied pour les achats et surtout les activités libres. Il semblerait que le caractère moins contraignant de ces activités laisse une plus grande souplesse dans l'utilisation des modes.

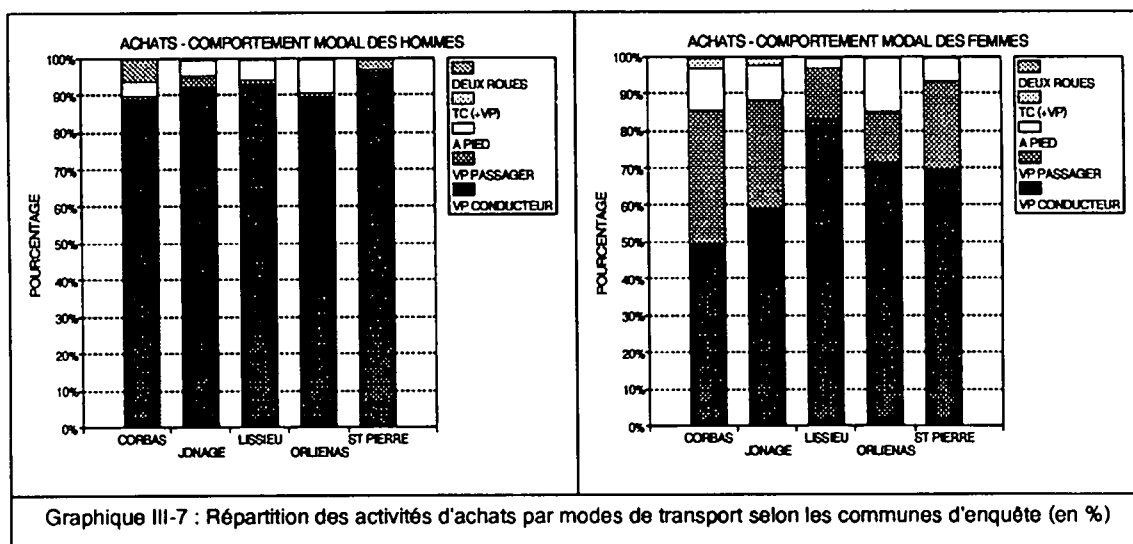
Tableau III.10 : Répartition des modes de transport selon les types d'activités (en %)

Modes de transport	Achats	Act.lib.
Voiture conduct.	74	52
Voiture passager	16	21
Bus	1	1
2 Roues	1	4
Marche à pied	8	22
Total	100	100

Les achats

Les achats se font rarement avec d'autres modes que la voiture : 8% sont à pied, 1% en deux-roues et 1% en transports collectifs. La part de la voiture passager n'est plus tout à fait négligeable, soit 16%.

Cet usage de la voiture est massif quelle que soit la localisation des achats. En effet seulement 18% des achats effectués dans la commune de résidence le sont à pied. Pourquoi ? est-ce lié à l'éloignement de la plupart des résidences par rapport aux commerces ? est-ce dû à la volonté de gagner du temps en prenant la voiture ou encore à l'habitude prise de la voiture ? Les achats en centre-ville ne sont faits que pour 8% en transports en commun, et pour 1,5% en VP + TC, malgré les facilités de la desserte en TC.



Chez les femmes on remarquera par rapport aux hommes, outre une plus forte fréquence de la voiture passager, un recours plus important de la marche à pied (sauf à Lissieu), et l'usage, certes marginal, des transports en commun à Corbas (3%) et à Jonage (2%).

Peu de différences apparaissent entre les hommes des différentes communes : dans 90% des cas au moins ils se déplacent en voiture comme conducteurs ; très peu vont faire les achats à pied et encore plus rares sont ceux qui sont en voiture passager.

Chez les femmes, on note moins d'homogénéité entre communes. La répartition modale pour les déplacements d'achat révèle l'opposition entre les femmes de l'Ouest et celles de l'Est : c'est à Lissieu et Orléans qu'elles utilisent le plus la voiture comme conductrices, et le moins comme passagères, caractéristique qu'il faut attribuer à la plus grande proportion d'individus assurant seuls dans le ménage, la responsabilité des achats courants.

Les activités libres

La voiture est aussi utilisée dans la majorité des cas : 73%. Par rapport aux achats, une différence sensible est à souligner : l'usage de la voiture moins intensif au profit de la marche à pied. Bien sûr, ce pourcentage peut s'expliquer par la proportion d'activités réalisées à proximité dans la commune de résidence (44%). Mais alors pourquoi seulement 8% de marche à pied

pour les achats effectués pour 34% dans la commune de résidence ? Notons aussi que l'usage de la voiture se répartit pour près d'un tiers en voiture passager. Apparemment les loisirs sembleraient induire quelques changements de comportement, tout mineurs soient-ils. Prend-on davantage son temps, serait-on plus convivial ?

Cependant si nous faisons l'analyse des modes non plus au niveau des activités, mais des individus, nous constatons que rares sont ceux qui n'ont pas de sorties de loisir (2%) et qu'un certain nombre d'individus s'écarte de ce profil moyen.

Quatre types de comportements ont pu être identifiés (1) :

- les "diversifiés" (71%)

Ils sont très proches du profil moyen, c'est à dire que tout en réservant la priorité à la voiture-conducteur, ils vont aussi en voiture passager et à pied pour 40% de leurs activités. Ce type est de beaucoup le mieux représenté et se caractérise par un nombre faible de loisirs (1,88 par semaine).

- les "passagers" (8%)

Ils pratiquent très peu la marche et se laissent la plupart du temps conduire et ont, malgré cette dépendance, un niveau d'activités supérieur au groupe précédent (4,29). Ce comportement certes est peu répandu.

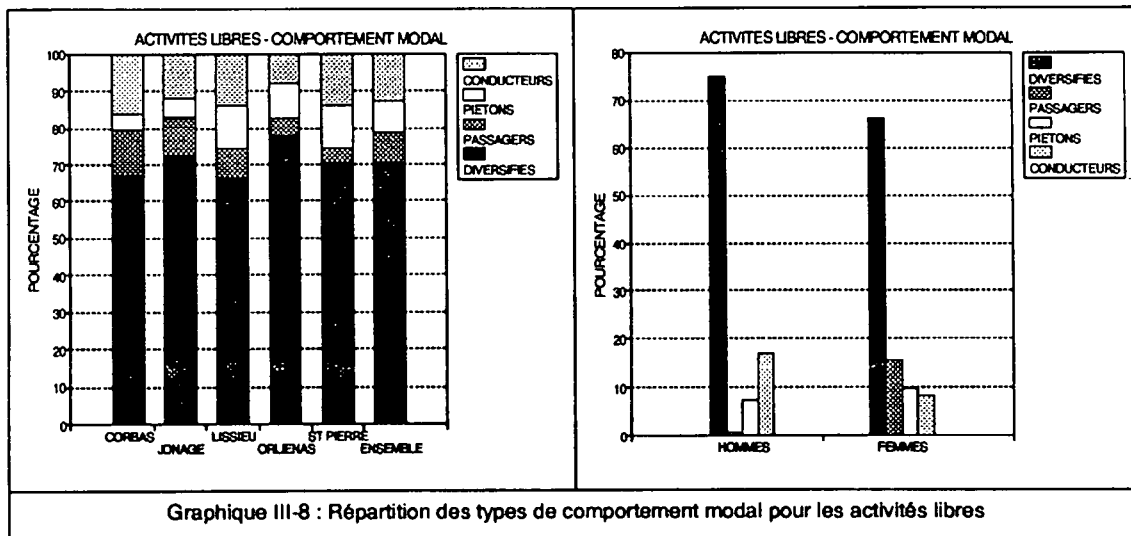
- les "piétons" (8%)

Ils sont ainsi appelés parce qu'ils se distinguent nettement des trois autres groupes, par l'usage très fréquent de la marche, soit les 3/4 du temps. Le reste du temps, ils prennent autant la voiture comme conducteurs que comme passagers. Par ailleurs, ils ont un niveau d'activités élevé (5,35).

- les conducteurs (13%)

Ils vont très rarement à pied et ne connaissent guère que la voiture-conducteur. Ils ont eux aussi un niveau d'activités bien supérieur à la norme (5,68).

La distribution de ces groupes selon les communes d'enquête ne laisse pas apparaître de grandes différences. Tout au plus, Lissieu et Saint Pierre se distinguent par une meilleure représentation du type piéton, qui par contre est quasiment absent à Corbas et Jonage. Le groupe passager est mieux représenté à Corbas et Jonage qu'ailleurs.



Enfin notons, que c'est chez les femmes essentiellement qu'on trouve les groupes les plus marginaux : le groupe passager (16%) et le groupe piéton. Les hommes se partagent essentiellement en deux groupes rassemblant 92% d'entre eux, le groupe moyen et le groupe conducteur.

Brièvement, les grands traits de l'usage modal pour les activités autres que le travail sont les suivants :

- la priorité de la voiture est encore de règle, quelle que soit l'activité,
- la priorité de la voiture est de règle quelle que soit la destination : elle est amplement utilisée pour les déplacements à l'intérieur de la commune de résidence.
- les comportements apparaissent fortement normés : peu de diversité entre individus et peu de différences d'une commune à l'autre.

Quelques différences par rapport au trajet domicile-travail, sont à noter :

- la part de la voiture conducteur diminue pour les achats et encore un peu plus pour les loisirs ; cette différence est essentiellement due aux femmes qui pratiquent un peu plus la voiture passager et aussi la marche,
- les comportements modaux sont moins figés, en particulier pour les loisirs où le groupe des "diversifiés" est largement dominant.

2.2. L'usage de la voiture : incitations ou contraintes ?

Comme nous venons de le constater l'usage de la voiture est très fortement dominant, quelle que soit l'activité concernée. L'on peut toutefois se demander jusqu'à quel point cette priorité accordée à la voiture est librement choisie ou si elle est parfois imposée par des nécessités de diverses natures auxquelles sont confrontés les membres du couple. Ces nécessités peuvent tout aussi bien relever de l'environnement du ménage, (l'absence de transports collectifs par exemple), d'obligations liées au travail ou à la vie de famille, ou encore de facteurs psychologiques. Il n'est pas de notre propos d'étudier l'ensemble de ces facteurs qui délimitent le champ d'action des ménages, mais d'essayer de saisir parmi ceux-ci les moins difficiles à repérer.

Dans une optique de politique de transport, il paraît en effet intéressant de pouvoir séparer parmi la population enquêtée ces deux groupes de personnes :

- celles dont les obligations personnelles sont telles qu'elles sont quasiment dans l'impossibilité d'utiliser d'autres modes de transport que la voiture,
- celles qui n'ayant pas ce genre d'handicap, peuvent à priori constituer une population cible dans le cas d'un redéploiement de l'offre de transport.

Nous nous limiterons aux conditions de choix concernant les déplacements liés au travail pour les raisons suivantes :

- c'est l'activité la plus régulière, qui structure le plus fortement les comportements de mobilité des individus,
- du fait de sa régularité, de son caractère contraignant, les conditions de déplacement qui s'y rattachent sont moins mal aisées à cerner.

2.2.1. Des habitudes extrêmement régulières

Les comportements de déplacement sont très figés : une imposante majorité utilise toujours le même mode de transport au fil des jours et vont et viennent chaque jour par le même mode, comme nous avons pu le voir précédemment dans le tableau 7 relatif au choix modal.

La régularité modale aller-retour est largement dominante : seulement cinq actifs sur 450 n'utilisent pas le même mode au retour qu'à l'aller ; quatre reviennent en voiture passager et une en transport en commun.

Seulement 17 actifs changent de modes de transport selon les jours, recourant tantôt à la voiture, tantôt à un autre mode : TC, ramassage, 2-roues ou marche à pied.

Ainsi les actifs "plurimodaux" ou ceux n'utilisant pas exclusivement la VP sont une très faible minorité dans cet échantillon. Pourquoi sont-ils si peu nombreux à varier leur façon de faire ? Les autres seraient-ils des habitués de la voiture, soit parce qu'ils sont attirés par les facilités d'usage offertes par les conditions de circulation, soit parce qu'un certain nombre d'obligations à assumer les oblige à prendre la voiture, soit tout simplement par routine ?

2.2.2. Opportunités et difficultés d'usage liées aux conditions de circulation

L'usage de la voiture implique la prise en considération des conditions de circulation et de parking, si l'on ne veut perdre trop de temps. Celle-ci paraît d'autant légitimée qu'il s'agit du type de déplacements sur lesquels la contrainte de temps est la plus pesante.

Les faibles contraintes de stationnement

Le problème de stationnement induisant souvent une perte de temps, voir même l'alourdissement des dépenses de transport, n'en est pas un pour la grande majorité des actifs. En effet sur l'ensemble des actifs près des deux tiers disposent du parking de l'entreprise pour stationner : les plus avantagés étant ceux de Corbas (77%) et les plus défavorisés ceux de Lissieu (50%). 71% des hommes mais seulement 58% des femmes bénéficient du parking de leur entreprise. Cependant ces facilités ne sont pas les mêmes pour tous : les actifs de Lissieu sont moins favorisés que ceux des autres communes.

Pourcentage d'actifs bénéficiant d'un parking

Corbas	77
Jonage	60
Lissieu	50
Orliénas	67
St Pierre	73

La localisation du travail et la nature du travail expliquent sans doute ces écarts. Rappelons que c'est chez les actifs de Lissieu qu'on trouve la plus forte proportion d'hommes et de femmes travaillant à Lyon ou Villeurbanne où les entreprises peuvent offrir de telles facilités de stationnement moins souvent qu'en périphérie.

Le pourcentage des bénéficiaires de parking varie selon le mode de transport utilisé. C'est bien évidemment chez les automobilistes-conducteurs qu'on trouve le chiffre le plus élevé, soit 70% ; celui-ci tombe à la moitié parmi les automobilistes passagers, et au tiers pour ceux qui n'utilisent pas la voiture. La facilité de parquer serait-elle une incitation à prendre la voiture ?

L'accès assez répandu au stationnement-entreprise est à rapprocher avec le fait que la très grande majorité des gens (91%) se déplaçant en voiture déclarent ne jamais payer de stationnement près de leur lieu de travail. En effet c'est parmi ceux qui n'ont pas de lieu de travail habituel, et en conséquence ne disposent pas de parking réservé qu'on trouve un pourcentage non négligeable qui paie de temps en temps le stationnement - soit un tiers d'entre eux au lieu de 6% chez les autres.

Si l'on prend l'ensemble des actifs utilisant la VP seule ou combinée à d'autres modes, aucun ne paie à chaque fois le stationnement du véhicule.

Les difficultés sur le trajet et à l'arrivée

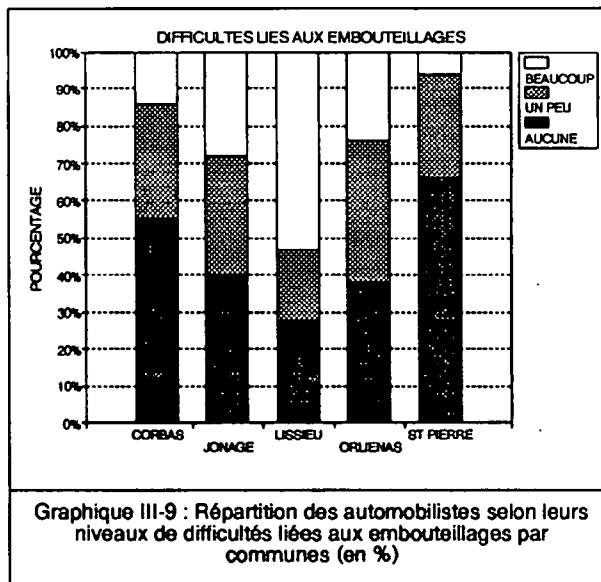
Les difficultés ont été classées en quatre catégories : les embouteillages, le stationnement, la sécurité de la circulation, la qualité des routes.

Tableau III.11 : Pourcentages d'automobilistes ayant répondu avoir des difficultés

Niveaux de difficultés	aucune	un peu	beaucoup
stationnement	82	8	9
embouteillages	45	30	25
qualité des routes	70	24	6
sécurité de circulation	63	23	12

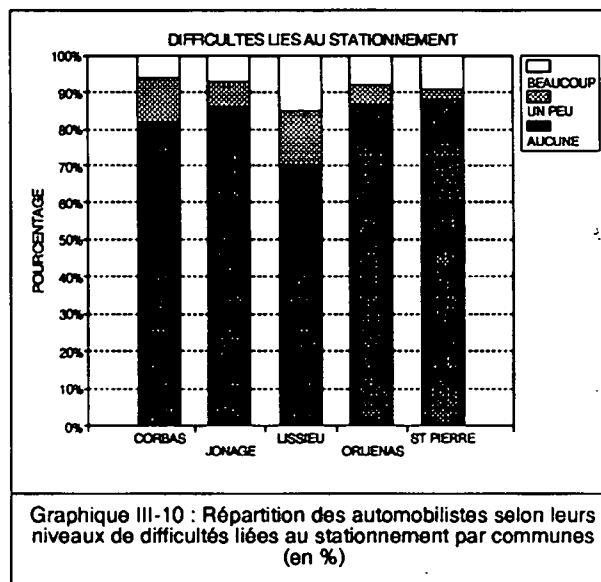
Les embouteillages sont de loin la difficulté la plus courante : elle est évoquée par plus de la moitié des automobilistes ; la sécurité vient en second avec 1/3 d'actifs qui déplorent son insuffisance.

Ces problèmes sont diversement ressentis selon les communes. Les embouteillages, c'est à Lissieu surtout et aussi à Jonage qu'ils sont les plus souvent déplorés. Les actifs de Corbas et de St Pierre de Chandieu semblent les plus favorisés à cet égard.



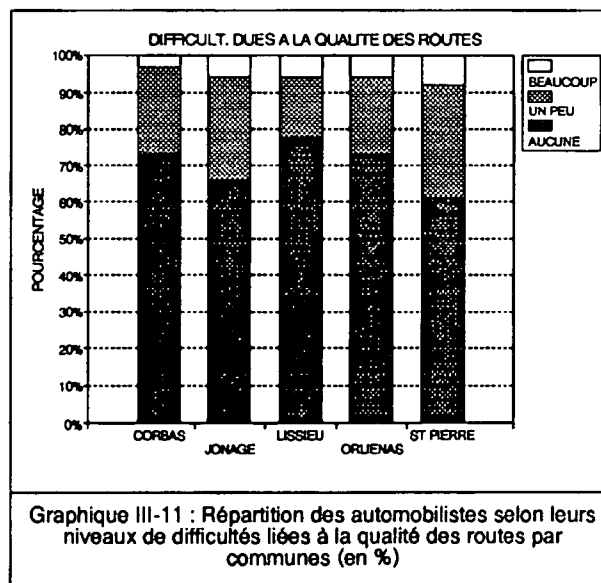
D'une manière générale, le stationnement n'est pas un handicap comme on l'a vu plus haut ; Lissieu fait peut être exception avec une minorité non négligeable (plus de 20%) qui déclare avoir des difficultés.

En ce qui concerne les difficultés liées à la qualité des routes, le profil des réponses est presque identique d'une commune à l'autre encore qu' à St Pierre et à Jonage, la mauvaise qualité du réseau routier semble plus ressentie qu'ailleurs.

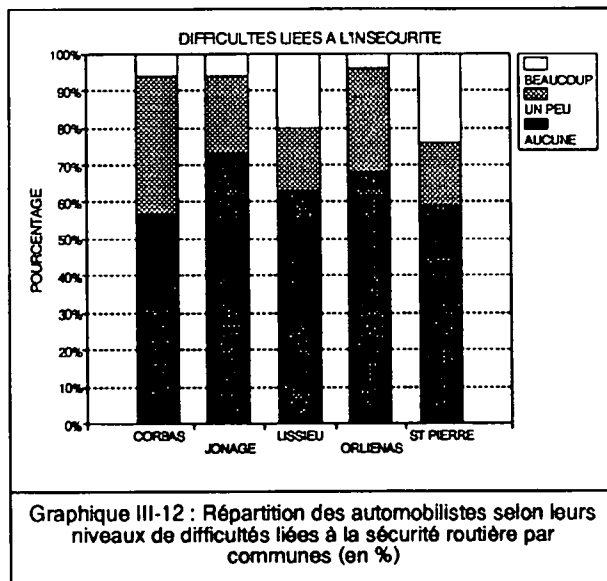


C'est à Lissieu et à St Pierre de Chandieu que l'on trouve une plus forte proportion de personnes ayant beaucoup de difficultés liées à l'insuffisance en matière de sécurité routière.

En dehors des embouteillages, il n'y a guère d'éléments dissuasifs incitant à renoncer à la voiture. Même le parking ne pose problème que pour une faible minorité des actifs.



Graphique III-11 : Répartition des automobilistes selon leurs niveaux de difficultés liées à la qualité des routes par communes (en %)



Cependant les conditions d'usage de la voiture n'apparaissent pas également favorables d'une commune à l'autre. Les moins favorisées sont Lissieu et Jonage : à Lissieu, un certain nombre cumule les difficultés tant sur le trajet qu'en fin de parcours (embouteillages, insécurité routière et problèmes de stationnement) ; à Jonage, une minorité se plaint des embouteillages d'abord, puis de la mauvaise qualité des routes. Les plus favorisées sont Oriéans et Corbas où les actifs sont en petite minorité à rencontrer des problèmes. Quant à Saint Pierre, on déplore la mauvaise qualité des routes.

2.2.3. Contraintes d'usage de la VP

La voiture de par sa souplesse d'usage apparaît comme le mode de transport le plus susceptible de s'adapter à toutes situations peu compatibles avec les transports en commun : trajets multiples liés au travail, détours pour déposer quelqu'un sur son trajet, arrêts. Nous allons tenter dans un premier temps, de repérer et d'isoler les individus se trouvant dans ces situations, qui rendent peu contournable l'emploi de la voiture. Ensuite nous chercherons à apprécier pour les autres actifs non soumis à ce type de contraintes, les difficultés qui peuvent les détourner des transports collectifs : trajet domicile-travail non desservi, problème de fréquence de desserte.

Les captifs de leurs contraintes professionnelles ou familiales

VP dans le cadre du travail

Sur l'ensemble des actifs, 38% déclarent avoir besoin d'une voiture dans le cadre de leur travail. Ce besoin est plus ou moins impératif, mais il est à noter que les 2/3 de ceux-ci (soit 25% du total des actifs) doivent prendre la voiture fréquemment. Toutefois cette disposition d'un véhicule semble conditionnée par ces deux facteurs :

- le premier est lié à la localisation même du travail. Ainsi c'est parmi ceux qui n'ont pas de lieu de travail habituel qu'on trouve une écrasante majorité, soit 95%, obligée de prendre la voiture et de la prendre très souvent. Il est bien évident que seule la voiture est adaptée à la variation et la variété des trajets domicile- travail.

- le second est lié à la nature du travail qui impose cette contrainte tant de façon épisodique que permanente.

Tableau III.12 : Répartition des actifs selon la localisation du travail et le besoin de voiture dans le cadre du travail (en %)

Lieu de travail	Besoin de voiture dans travail				
	Non	Parfois	Souvent	Toujours	Nb act.
Dans com.resid.	81	18	0	2	26
Hors com.résid.	67	12	6	15	387
Sans lieu fixe	5	14	3	78	37
Ensemble en %	62	13	5	20	100
Ensemble en nbe	281	57	23	89	450

VP pour les accompagnements

Les accompagnements sont diversement motivés : le bas âge de l'enfant, les problèmes de sécurité, le souci d'économie dans le cadre d'un budget trop tendu... Quelle qu'en soit la raison, la nécessité d'accompagner les enfants ou éventuellement le conjoint impose généralement l'usage de la voiture. La pratique des accompagnements sur le parcours domicile-travail (et retour) est une pratique relativement courante (38%) pour les personnes enquêtées, mais elle est plus courante chez les femmes (49%) que chez les hommes (31%).

Cette pratique de l'accompagnement varie peu entre les hommes des diverses communes. Par contre elle varie de façon sensible entre les femmes. On retrouve ainsi le vieux clivage entre communes anciennement touchées par la périurbanisation, Corbas et Orié纳斯, où les femmes ne sont guère plus nombreuses que les hommes à accompagner et les autres où la dissymétrie est marquée. Rappelons que dans ces communes, les ménages comptent davantage d'enfants d'une part et qu'il s'agit d'enfants généralement plus jeunes, donc en âge d'être volontiers accompagnés.

Tableau III.13 : Pourcentages des actifs ayant déclaré faire des accompagnements sur le trajet domicile-travail

Sexe	Corbas	Jonage	Lissieu	Orié纳斯	S Pierre	Total
Hommes	35	33	29	28	30	31
Femmes	37	65	62	34	61	49

Si l'on tient compte de ceux qui ont soit des obligations professionnelles, soit des obligations d'accompagnement, soit les deux à la fois, on constate que 60% des actifs sont contraints d'utiliser leur voiture. Ceux-ci à priori ne peuvent guère être concernés par un éventuel redéploiement de l'offre en transports collectifs, si ce n'est indirectement par des mesures qui, favorisant les déplacements des personnes "dépendantes" (enfants surtout, conjointes) les soulageraient des charges d'accompagnement. Nous reviendrons plus loin sur l'importance que représente ces contraintes pour ces accompagnants.

Les autres actifs et les transports collectifs

Quant aux autres (40% de l'ensemble des actifs) qui ne sont pas soumis à ces types de contraintes, ils utilisent tout de même pour une très forte majorité la voiture. On est donc amené à s'interroger sur l'existence d'autres facteurs susceptibles de les pousser à prendre la voiture, tels que les carences des transports collectifs.

Le pourcentage de ces actifs a priori "non contraints" varie assez peu d'ailleurs d'une commune à l'autre, avec un minimum de 33% à Lissieu et un maximum de 44% à Orléanas et Saint Pierre

Parmi ces derniers, 12% travaillent dans leur commune de résidence et ne sont donc guère concernés par ces problèmes de desserte.

Parmi les autres qui travaillent au dehors de leur commune, nous nous proposons de qualifier leur situation en fonction des possibilités offertes par le réseau des transports collectifs. Nous essayons de cette manière de savoir combien sont rendus dépendants d'un mode de transport individuel, dans la mesure où ils sont dans l'impossibilité d'utiliser les transports collectifs.

La cause principale est bien évidemment liée à un problème d'itinéraire. Nous avons considéré que sont dans ce cas tous ceux qui ne disposent pas de liaison directe TC (bus, train) entre leurs communes de travail et de résidence et sont, dans le meilleur des cas, assujettis à des contraintes de correspondance très dissuasives. Un tiers vont travailler dans des localités qui ne sont pas desservies depuis leurs communes de résidence parce qu'elles se trouvent à l'écart des lignes radiales convergeant sur Lyon. En effet, aucune commune n'est desservie par une ligne transversale, à l'exception de Corbas traversé par la relation Vénissieux - St Priest.

Pour ceux qui bénéficient d'une desserte (23% de l'ensemble des actifs), soit 57% des "non contraints", nous avons analysé s'il y a adéquation entre les horaires de départ et de retour du travail et les horaires des services de TC. Nous avons ventilé les actifs selon l'heure de leur départ du domicile et l'heure de départ du travail et nous avons comptabilisé le nombre de services (bus et train) dans les créneaux horaires correspondants.

Tableau III.14 : Répartition des actifs selon les heures de départ du domicile (en %)

Heures	Corbas	Jonage	Lissieu	Orléanas	St Pierre	Total
sans indicat.	8	18	13	34	25	20
avant 7 heures	33	33	33	17	14	25
7h à 7h30	13	18	10	14	23	16
7h30 à 8h	21	15	17	20	18	18
8h à 9h	21	6	13	8	11	12
9h à 18h	5	6	7	0	2	4
18h à 24h	0	3	7	6	7	5
Total	100	100	100	100	100	100

Tableau III.15 : Nombre de services de TC (bus et train confondus) selon les créneaux horaires au départ du domicile

Créneaux horaires	Corbas		Jonage		Lissieu		Orliénas	St Pierre
Destinations	L (1)	SP (2)	L (3)	V (3)	L (4)	VS (4)	L	L
avant 7 heures	2	2	2	3	3	1	1	3
7h à 7h30	1	2	1	3	1	1	1	1
7h30 à 8h	-	1	-	1	1	1	-	2
8h à 9h	1	2	1	2	1	1	1	-
9h à 18h	2	16	2	14	12	6	3	6
après 18h	2	3	2	7	2	4	-	1
TOTAL	8	26	8	30	20	14	6	13

(1) Lyon, (2) St Priest, (3) Villeurbanne, (4) Villefranche sur Saône

Corbas, Jonage et Orliénas sont uniquement desservis par bus,

Lissieu et Saint Pierre sont desservis par bus et par train, mais les gares sont éloignées des zones d'agglomération.

Tableau III.16 : Répartition des actifs selon les heures de départ du travail (en %)

Heures	Corbas	Jonage	Lissieu	Orliénas	St Pierre	Total
sans indicat.	15	27	20	34	34	26 av
ant 7 heures	2	0	3	3	2	2
7h à 16h	15	15	13	9	7	12
16h à 16h30	10	9	13	9	7	9
16h30 à 17h	21	12	3	14	5	11
17h à 17h30	10	12	13	11	23	15
17h30 à 18h30	18	18	20	11	16	17
18h30 à 24h	8	6	13	9	7	8
Total	100	100	100	100	100	100

Tableau III.17 : Nombre de services TC (bus et train confondus) selon les créneaux horaires au départ du travail

Créneaux horaires	Corbas		Jonage		Lissieu		Orliénas	St Pierre.
Provenances	L	SP	L	V	L	VS	L	L
avant 7h	-	3	1	3	1	3	-	2
7h à 16h	4	14	2	14	11	7	3	3
16h à 16h30	1	2	-	-	1	1	-	-
16h30 à 17h	-	1	1	3	1	1	1	1
17h à 17h30	1	2	1	1	2	-	1	1
17h30 à 18h30	2	3	1	4	3	1	1	2
18h30 à 24h	2	1	-	3	4	1	-	3
TOTAL	10	26	6	28	23	14	6	12

Un pourcentage d'actifs non négligeable ne semble pas avoir d'horaires réguliers pour aller et revenir du travail, 20% à l'aller et 26% au retour.

Quant à ceux qui ont des horaires réguliers, la comparaison des deux types de tableaux nous amène à souligner deux carences de taille auxquelles ils sont confrontés :

- la fréquence des services est généralement très faible, quel que soit le créneau horaire avec 1 ou 2 services. Cependant la fréquence sur la relation Jonage-Villeurbanne serait meilleure le matin, avant 7h30 où déjà plus des 2/3 des actifs quittent leur domicile, et le soir entre 16h30 et 17h.
- dans chacune des communes enquêtées, il existe des créneaux horaires non desservis et ces cas sont plus fréquents pour revenir du travail que pour y aller. A l'aller il s'agit surtout du créneau de 7h30 à 8 heures et le soir de celui de 16h à 16h30. Orléanas apparaît la plus défavorisé de toutes les communes, étant coupé de Lyon entre 18h30 et 7 heures.

A cette faiblesse des fréquences qui impose soit des temps d'attente très longs, soit la servitude de se plier à des horaires, il faut ajouter la longueur du temps de trajet. Le minimum depuis le terminus à Lyon est pour Corbas mairie 35', Jonage 30', Lissieu 30' quel que soit le mode, Orléanas 39' et St Pierre 40' par bus et 21' par train. Le nombre d'arrêts est de plus généralement faible, à l'exception de Corbas, tant au départ de ces communes qu'à l'arrivée à Lyon, nécessitant des trajets terminaux plus ou moins fastidieux (marche ou correspondance) qui rallongent donc les temps des trajets domicile-travail.

Même pour cette population d'actifs apparemment plus favorisée que les autres, l'usage de la voiture apparaît souhaitable si ce n'est même imposée, en égard aux très médiocres conditions de transport offertes par le réseau de transports collectifs : temps de trajet trop longs, incommodités liées à l'attente et aux trajets terminaux.

En résumé,

Peut-on parler de captifs de la voiture en milieu périurbain ?

En effet l'usage de la voiture semble pour le plus grand nombre d'actifs imposé par les contraintes, prioritairement celles relevant de leur environnement personnel (travail et famille), puis celles découlant des caractères mêmes du réseau de transport.

→ Finalement le pourcentage d'actifs disposant de la possibilité de choisir entre la voiture et les transports collectifs dans leur formule actuelle est faible, soit 23%.

Pour ces 23% qui sont aujourd'hui a priori en situation de choisir, la voiture peut aisément paraître attrayante en égard des TC. En effet on peut se garer sans problème et les pertes de temps liées aux embouteillages sont-elles aussi dissuasives que celles entraînées par les carences des transports collectifs ?

3. LES ACCOMPAGNEMENTS

Nous avons constaté lors du rapport précédent que les activités d'accompagnement occupaient une place importante dans la vie quotidienne des résidents périurbains et qu'ils concernaient principalement les enfants, pour les activités scolaires et extra-scolaires. Mais dire que les modes de vie des adultes dans le périurbain sont fortement marqués par les obligations liées aux enfants ne suffit pas à décrire les réalités de telles situations. Au delà de ce constat, il est utile de voir de quelle manière ces contraintes se concrétisent pour les ménages et pour ce faire de savoir d'une part qui fait des accompagnements, quand et combien et, d'autre part, comment ces charges sont réparties au sein des ménages et quels facteurs interviennent pour moduler cette répartition.

Il y a lieu de distinguer deux types d'accompagnements dans la mesure où ils n'entraînent pas les mêmes servitudes : ceux qui se font à l'occasion du trajet domicile-travail et ceux qui se font en dehors. Comme on peut le voir dans le tableau suivant, les premiers sont uniquement destinés à accompagner à l'école, la nourrice et le travail, les seconds surtout aux divers équipements de loisirs et accessoirement (pour un quart) à l'école. Les premiers n'impliquent pas de déplacement spécifique, tout au plus un détour, ils imposent par contre divers arrangements au niveau des horaires et parcours entre les passagers de la voiture, tous possédant peu de marges de liberté. Les seconds entraînent un déplacement spécifique, mais se situent plus volontiers dans des périodes moins tendues de l'emploi du temps des parents.

Tableau III.18 : Répartition des activités d'accompagnements selon les motifs à destination (en %)

Motifs	Sur domicile-travail		Hors domicile-travail	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Travail	36	8	1	1
ole	39	57	21	23
Nourrice	13	28	2	3
Rabattement TC	11	7	-	-
Achats	1	-	8	-
Aff. person.	-	-	4	14
Visites	-	-	2	1
Sports	-	-	41	34
Act. culturelles	-	-	12	13
Act. associat.	-	-	5	7
Divers	-	-	4	4

3.1. Les types d'accompagnements

3.1.1. Les accompagnements sur le domicile-travail

Les personnes qui font les accompagnements

Toute considération de fréquence mise à part, globalement 38% des actifs font des accompagnements sur leur trajet domicile-travail. Parmi ces actifs, 82% accompagnent des enfants, 10% les conjoints et le reste, des personnes extérieures à la famille. Comme on peut le voir, les enfants font l'objet exclusif des accompagnements pour la très grande majorité. Il n'y a en effet qu'une faible minorité qui fait des accompagnements d'autres personnes.

Il existe peu de différence entre les hommes des diverses communes, alors que le niveau de participation chez les femmes varie beaucoup d'une commune à l'autre. On observe une assez forte disparité entre femmes et hommes. Globalement la charge d'accompagnement incombe plus volontiers aux femmes qu'aux hommes : 1/3 des hommes et la moitié des femmes. Cependant cette disparité n'est pas de règle dans toutes les communes, puisqu'à Orliéans et Corbas, les femmes ne participent pas plus aux accompagnements que les hommes et y participent bien moins que les femmes des autres communes.

Tableau III.19 : Proportion des actifs faisant des accompagnements sur le trajet domicile-travail

Sexe	Corbas	Jonage	Lissieu	Orliéans	S Pierre	Total
Hommes	35	33	29	28	30	31
Femmes	37	65	62	34	61	49

Orliéans et Corbas, rappelons le, sont des communes plus anciennement touchées par la périurbanisation et comportent, du moins au niveau de notre échantillon une population moins jeune. Ainsi cette différence avec les trois autres communes trouverait naturellement explication dans l'âge du dernier enfant, comme le montre le tableau suivant.

Tableau III.20 : Taux de participation des actifs aux accompagnements sur le domicile-travail selon l'âge du dernier enfant (en %).

Sexe	Total	Enfant >16 ans	Enfant <16 ans
Hommes	31	30	31
Femmes	49	23	60

Le taux de participation des femmes paraît nettement lié à l'âge du dernier enfant alors qu'il n'en est rien pour les hommes.

Les rythmes d'accompagnements

La pratique des accompagnements est très fréquente, soit quotidienne, soit deux ou trois fois par semaine. Les fréquences les plus élevées s'observent plus volontiers chez les femmes que chez les hommes : elles sont quotidiennes pour 68% des femmes qui font des

accompagnements et pour 47% des hommes. L'accompagnement paraît être une charge bien plus lourde pour les femmes que pour les hommes.

Tableau III.21 : Répartition des actifs accompagnants selon la fréquence minimum de leurs accompagnements sur le trajet domicile-travail (en %)

Fréquences	Total	Hommes	Femmes
Tous les jours	58	47	68
2/3 fois/sem.	25	34	17
1 fois/sem	10	10	11
2/3 fois/mois	2	4	-
1 fois/mois	1	-	1
variable	3	4	2
rarement	1	1	1

3.1.2. Hors domicile-travail

Les personnes qui font les accompagnements

En dehors du domicile-travail ce sont surtout les accompagnements d'enfants qui mobilisent le plus d'adultes, soit 57% de l'ensemble de l'échantillon. Par contre peu d'adultes pratiquent les accompagnements d'autres personnes, en moyenne 12% seulement, ce chiffre étant particulièrement faible chez les femmes actives. A Orléanas ce type d'accompagnements paraît exceptionnel, tant chez les hommes que chez les femmes.

Nous proposons de focaliser l'attention sur les accompagnements d'enfants dans la mesure où ils tiennent une place bien plus importante dans le mode de vie de ces ménages périurbains.

Tableau III.22 : Pourcentage de personnes faisant des accompagnements selon leur statut

Statut	Corbas	Jonage	Lissieu	Orléanas	St Pierre	Total	
	%	%	%	%	%	%	Nb
Accompagnant des enfants							
H.actifs	61	58	26	49	53	46	133
F.act.	49	82	53	47	63	58	110
F.inact.	40	72	76	60	74	63	66
Accompagnant d'autres personnes							
H.act.	16	19	15	5	12	14	40
F.act.	8	12	13	3	7	8	15
F.inact.	20	12	33	0	21	17	18

Toute considération de fréquence mise à part, en règle générale les accompagnements d'enfants hors domicile-travail concernent une fraction d'hommes et de femmes plus importante que les accompagnements sur le domicile-travail. L'écart entre les deux types d'accompagnements est d'ailleurs plus net chez les hommes que chez les femmes (sauf à Lissieu) : une moitié d'entre eux font des accompagnements hors domicile-travail contre un tiers sur le trajet domicile-travail.

Le taux de participation, soit près de la moitié chez les hommes, augmente chez les femmes pour atteindre 63% chez celles qui n'ont pas d'activité professionnelle.

En dehors de ce constat, il est très difficile de définir des règles de comportements d'une commune à l'autre. Les pourcentages de participation des divers types de personnes varient sensiblement d'une commune à l'autre. La diversité fait loi. Ainsi, Corbas se distingue des autres communes, parce qu'elle est la seule où ce sont les hommes qui ont la plus forte participation. A Jonage, le plus fort pourcentage s'observe chez les femmes actives, et chez les femmes inactives dans les autres communes. Lissieu se démarque par ailleurs par une très faible participation des hommes et une des plus fortes chez les femmes inactives. Y-aurait-il plus volontiers répartition des tâches à Lissieu en fonction des disponibilités des membres du couple ? C'est ce que nous allons examiner au niveau du ménage.

Tableau III.23 : Taux de participation des parents aux accompagnements hors domicile-travail selon l'âge du dernier enfant

Sexe	Total	Enfants <16	Enfants >16
Hommes	46	58	22
Femmes actives	58	79	23
Femmes inactives	63	86	16

Dans ce type d'accompagnements, l'âge du dernier enfant intervient de façon bien plus sensible sur le taux de participation des adultes que dans les accompagnements sur le trajet domicile-travail : les hommes et les femmes sont bien plus nombreux à pratiquer ces accompagnements quand le dernier enfant a moins de 16 ans que lorsqu'il a dépassé cette limite d'âge..

Les rythmes des accompagnements

Les rythmes de ces types d'accompagnements diffèrent beaucoup selon qu'on est actif ou non. Pour les actifs ils sont bien différents de ceux liés au trajet domicile-travail : les pratiques sont à peu près les mêmes chez les femmes que chez les hommes et elles sont quotidiennes chez une faible minorité. Le cas le plus courant est 1 ou 2/3 fois par semaine, ce qui déjà représente un sérieux alourdissement de l'emploi du temps de ces actifs. Les femmes inactives, en grande majorité, font des accompagnements tous les jours ou à défaut 2/3 fois par semaine, soit selon des rythmes similaires à ceux des femmes actives sur leur trajet domicile-travail.

Tableau III.24 : Répartition des personnes accompagnantes selon la fréquence minimum de leurs accompagnements hors domicile-travail (en %)

Fréquences	Total	Hommes	Fem. act.	Fem.inact
Tous les jours	23	13	12	62
2/3 fois/sem.	28	29	31	21
1 fois/sem	30	36	35	11
2/3 fois/mois	6	11	5	-
1 fois/mois	4	3	5	3
variable	4	5	4	2
rarement	5	3	8	1

3.2. Les accompagnements au sein du ménage

Qui assume les charges d'accompagnement au sein du ménage ? Cette analyse détaillée au niveau des deux types d'accompagnements ne suffit pas pour le savoir. En effet est-ce les mêmes qui accompagnent sur le trajet domicile-travail et en dehors du travail ? Ces charges sont-elles plutôt sous la responsabilité des femmes, comme cette analyse le laisserait supposer ou l'organisation des accompagnements donne-t-elle lieu à des comportements moins normés ?

Dans un premier temps, nous nous proposons d'étudier les comportements individuels à partir de l'ensemble de leurs accompagnements, quelle que soit le type de personnes transportées. Ensuite nous verrons comment sont réparties ces charges au sein du couple.

3.2.1. Les comportements d'accompagnements

Les personnes inactives

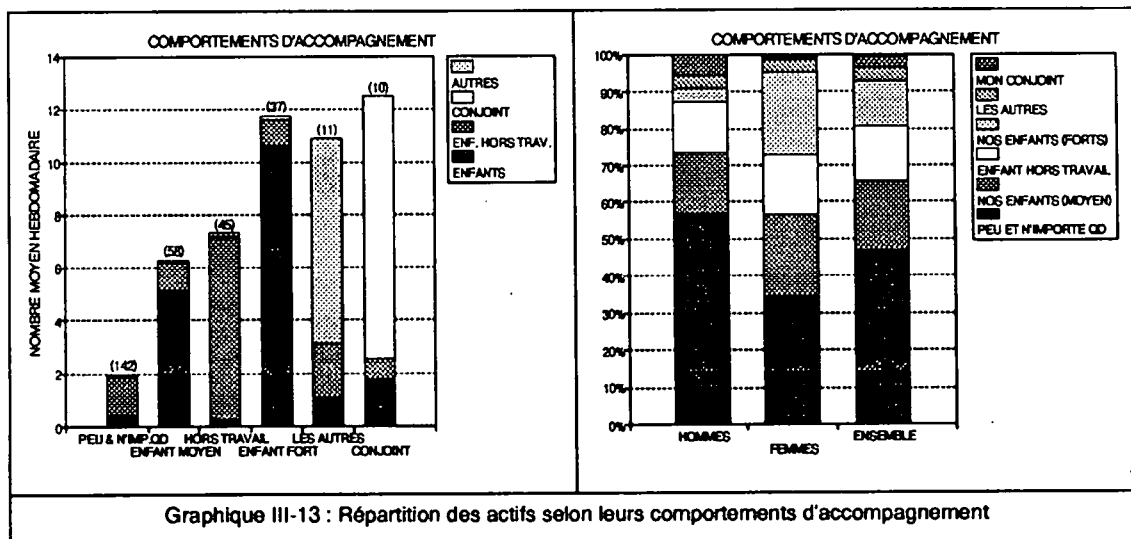
Pour les personnes inactives, le cas se réduit aux accompagnements hors travail, qui ont été décrits précédemment. Comme nous venons de le voir, plus de la moitié assument chaque jour le rôle de chauffeur. Pour celles-ci, il s'agit d'une obligation assez pesante : bien peu d'entre elles accompagnent 1 à 2 fois par semaine, le cas le plus courant étant au moins une fois par jour.

Tableau III.25 : Répartition des femmes inactives selon le nombre de leurs accompagnements

Nombre hebdo. d'accompagnements	% de femmes
0,1 à 0,9	14
1,0 à 1,9	2
2,0 à 3,9	14
4,0 à 5,9	20
6,0 à 7,9	30
8,0 et plus	21

Les personnes actives

Pour les personnes actives, nous avons établi une typologie en utilisant la méthode décrite dans le rapport précédent. Elle prend en compte comme paramètres le type d'accompagnement, qui est accompagné et la fréquence. Nous avons ainsi pu dégager six types (Cf. annexe 3ème partie).



"peu et un peu n'importe quand" (groupe 2 : 47%)

Ils font peu d'accompagnements par semaine (moins de 2), guère plus en dehors du trajet domicile-travail que sur leur trajet.

"Les charges familiales hors travail" (groupe 4 : 15%)

Ils se distinguent nettement des autres en ce sens qu'ils font essentiellement leurs accompagnements en dehors du trajet domicile-travail. Ils les font à une bonne fréquence, soit plus de 7 par semaine, ce qui représente un alourdissement important de leur journée de travail.

"Le domicile-travail support privilégié des charges familiales"

Ce type regroupe les autres types qui font peu volontiers les accompagnements en dehors du domicile-travail. Ils se différencient les uns des autres plus par la qualité des personnes transportées que par le niveau des accompagnements :

- "nos enfants" (groupes 1 : 19% et 6 : 12%) : ils représentent le quart de la population des actifs et transportent exclusivement leurs enfants ; pour le groupe 6 ces accompagnements sont plus fréquents (12 environ) que pour le groupe 1 (près de 6),
- "mon conjoint" (groupe 5 : 3%) : ce sont eux qui ont le niveau d'accompagnement le plus élevé (plus de 12 par semaine) ; ils amènent surtout le conjoint et fort accessoirement leurs enfants,
- "les autres" (groupe 3 : 4%) présente l'originalité de véhiculer plus souvent d'"autres personnes" que leurs enfants et d'être les seuls à le faire. Leur niveau d'accompagnement est guère moins élevé que ceux des groupes 5 et 6 (11 environ).

Si l'on tient donc compte de l'ensemble des accompagnements, le taux de participation des actifs est élevé (67%), les concernant pour plus de la moitié. Le décalage entre hommes et femmes est mieux mis en évidence que dans l'analyse par type d'accompagnements ; il s'agit, d'une différence de nombre (58% des hommes et 73% des femmes) et non de profil : elles sont bien plus nombreuses à assumer cette charge, l'assument plus souvent.

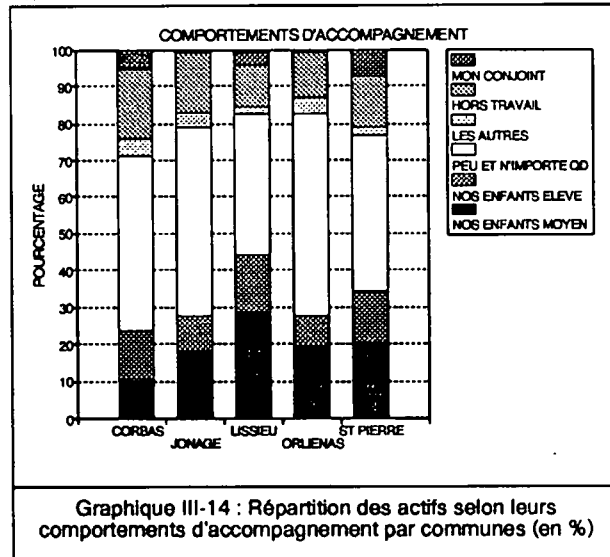
Sur l'ensemble des actifs, des différences assez nettes apparaissent entre communes :

- le taux de participation varie sensiblement : par ordre d'importance, citons Jonage avec 80%, puis St Pierre et Corbas (72% et 69%) et enfin Orléanas et Lissieu (59% et 56%),

- Jonage et St Pierre sont proches de cette distribution moyenne décrite ci-dessus.

- Orléanas s'en écarte avec une sur-représentation du groupe "peu et n'importe qui",

- à Corbas et Lissieu se distinguent avec les catégories "nos enfants", sous représentées à Corbas et sur-représentées à Lissieu.



3.2.2. L'organisation des accompagnements dans les ménages

Tableau III.26 : Répartition des ménages par types de participation des conjoints en fonction de l'âge des enfants (en %)

Type de participation	Ensemble	enf.<16 ans	enf.>16 ans
Femme seule	23	28	13
Homme seul	12	8	19
Homme et femme	46	61	15
Personne	19	3	53

Sur l'ensemble des ménages, le cas le plus répandu est le ménage où les deux participent aux accompagnements. Dans le cas de ménages où un seul fait des accompagnements, c'est le plus souvent la femme qui assure cette charge. Et bien peu de ménages sont libérés de cette contrainte. Cependant ces chiffres moyens masque une certaine variété de situations. En effet divers facteurs interviennent pour modifier cette organisation des accompagnements au sein du couple.

Le plus discriminant est l'âge des enfants, ou plutôt la présence d'enfant de moins de 16 ans. Il intervient fortement sous deux aspects :

- sur le niveau de pratique : la quasi totalité des ménages font des accompagnements dans un cas, la moitié seulement dans l'autre,
- sur le mode de participation : quand il y a un enfant de moins de 16 ans, l'accompagnement est affaire de couple, le plus souvent, ou affaire de femme, mais rarement celle des hommes.

Tableau III.27 : Répartition des ménages par types de participation en fonction du niveau de motorisation (en %)

Type de participation	1 VP	2 VP	plus de 2VP
Femme seule	23	27	6
Homme seul	24	7	14
Homme et femme	26	50	55
Personne	27	16	25

Le niveau de motorisation a seulement un impact sur les modes de participation. Plus on est motorisé, plus l'accompagnement relève des deux membres du couple ; dans les ménages monomotorisés, les solutions sont plus diversifiées et l'homme autant que la femme se retrouve seul à assurer les accompagnements.

Tableau III.28 : Répartition des ménages par types de participation en fonction du nombre d'actifs (en %)

Type de participation	Couple 1act.	Couple 2act.	Autres
Femme seule	28	19	26
Homme seul	13	11	12
Homme et femme	44	54	0
Personne	15	16	62

Enfin le nombre d'actifs dans le ménage apparaît peu discriminant, entraînant un léger report des accompagnements sur la femme seule, quand il n'y a qu'un actif.

En résumé,

Les hommes sont plus nombreux à faire des accompagnements en dehors de leur trajet domicile-travail que sur leur trajet domicile-travail, quelle que soit la commune, sauf à Lissieu où le taux de participation n'atteint le tiers ni dans un cas ni dans l'autre.

La charge d'accompagnement est fort inégale selon les ménages. La présence d'enfant de moins de 16 ans est en cela un facteur fortement discriminant. Seulement chez 3% des ménages avec enfant de moins de 16 ans les parents ne font pas d'accompagnements, contre 53% chez ceux qui n'ont pas d'enfant de moins de 16 ans. En outre la charge n'est pas répartie de même manière entre homme et femme. Ainsi les femmes des ménages ayant un enfant de moins de 16 ans assurent plus souvent que les hommes les accompagnements. Par contre dans les ménages n'ayant pas d'enfants de moins de 16 ans, il n'y a guère de différence de comportements entre femmes et hommes.

Chez les actifs, le trajet domicile-travail est le principal support de ces accompagnements, à l'exception d'une seul groupe minoritaire d'ailleurs. Ces accompagnements interviennent donc dans l'emploi du temps des parents, plus en termes d'arrangements d'horaires et de trajets que de déplacements supplémentaires à assurer.

Les accompagnements sont des contraintes plus ou moins fortes selon les communes :

- Jonage et St Pierre, beaucoup de participants, mais à fréquence modérée,
- Corbas, participants assez nombreux et fréquence plutôt modérée,
- Lissieu, moins de participants, mais fréquence élevée,
- Orléans, à la fois moins de participants et fréquence la plus basse.

LES ATTITUDES EN MATIERE DE TRANSPORT

Ces diverses analyses ont mis en évidence l'intérêt que présente la voiture en milieu périurbain. Elle est utilisée massivement certes, mais non sans bonne raison. Bien des éléments interviennent pour rendre son emploi assez peu contournable. Elle est apparue le mode le mieux adapté à la complexité des conditions de vie des ménages. Même si l'utilité de la voiture n'est plus à démontrer, on peut toutefois s'appesantir sur les effets à moyen terme de cet usage massif. Plusieurs questions surgissent à l'esprit, telles que :

- si chacun utilise si facilement la voiture au gré de ses besoins, ne risque-t-on pas à terme de déboucher sur des problèmes de congestion difficilement solubles ?
- la charge financière liée à cet emploi massif de la voiture ne risque-t-elle pas de rendre encore plus précaire et invivable la situation de certains ménages déjà en difficulté, comme nous l'avons constaté à travers l'analyse de la migration résidentielle ?

Ces questions nous invitent donc à aborder le problème d'un éventuel redéploiement de l'offre de transport. Vers quelle solution est-il justifié de s'orienter ? Nous avons vu que la voiture est omniprésente dans ces espaces périurbains et qu'une bonne fraction des actifs était captive de la voiture, pour raisons personnelles. Alors doit-on pour autant abonder dans cette tendance ou au contraire prendre quelque mesure en faveur d'un mode alternatif à la voiture ? Sur quelles informations s'appuyer ?

Nous proposons donc de faire l'inventaire de tout ce qui peut conforter la mise en place d'une politique de transport susceptible de palier ces dangers. Cette réflexion s'appuiera sur ces deux considérations :

- la voiture peut-elle être investie sur une forme autre que privative. Observe-t-on actuellement, dans une telle optique, des pratiques de voiture en commun avec des personnes extérieures à la famille ?
- pourquoi les transports collectifs connaissent-ils tant d'insuccès ? quelles améliorations les personnes enquêtées attendent-elles en matière d'offre de transport ?

4.1. Les pratiques en commun de la voiture en dehors de la famille

Transporter quelqu'un d'autre que la famille est en soi un acte de convivialité, pouvant servir de point d'appui à la promotion de nouvelles formes d'usage de la voiture. Mais cette convivialité peut se produire dans des circonstances bien différentes. Elle peut être un acte assez courant de la vie quotidienne où l'on s'arrange volontiers avec le voisin, l'ami, le collègue pour faire ensemble le trajet. Elle peut revêtir aussi l'aspect d'un dépannage, pour aider quelqu'un aux prises avec une difficulté : panne de voiture ou auto-stop.

Ce sont donc ces deux types de convivialité que nous allons tenter de repérer chez les personnes enquêtées.

4.1.1. Le partage de la voiture

Cette pratique commune de la voiture peut repérée dans notre base de données sous deux formes : celle d'activité d'accompagnement comme nous avons pu le voir sur le trajet domicile-travail et en dehors et celle de mode d'accompagnement pour aller faire des achats ou se distraire.

Les analyses faites dans ce rapport et le rapport précédent ont montré que ces pratiques existaient, sauf pour les achats où elles sont trop exceptionnelles pour être prises en compte. Notre projet n'est point de les étudier au niveau de chaque type d'activité, mais plutôt de définir des profils individuels sur la base de l'ensemble des activités.

Tableau III.29 : Répartition des personnes selon les circonstances où elles partagent la voiture (en %)

Types de partage	Corbas	Jonage	Lissieu	Oriénas	St Pier.
Hommes					
D-T + act.lib.	2	-	-	-	3
Act.lib.	14	20	21	23	10
Hors D-T + act.lib	-	-	5	-	-
Hors D-T	7	8	8	-	5
D-T	3	-	2	-	2
Rien	73	72	64	77	80
Femmes					
D-T + act.lib	-	-	-	4	2
Act.lib.	15	12	20	23	10
Hors D-T + act.lib	2	-	8	-	2
Hors D-T	7	5	9	2	8
D-T	3	3	3	2	2
Rien	73	80	60	69	76

Cette typologie ne tient pas compte de la fréquence de ces pratiques, mais seulement de la diversité des circonstances où elles ont lieu : le trajet domicile-travail, les accompagnements hors domicile-travail et les activités libres. Ainsi 5 types ont pu être dégagés :

- sur le trajet domicile-travail et les activités libres,
- uniquement pour les activités libres,
- des accompagnements hors trajet domicile-travail et activités libres,
- uniquement des accompagnements hors domicile-travail,
- uniquement sur le trajet domicile-travail.

La proportion de personnes pratiquant cette forme de convivialité n'est pas tout à fait négligeable, soit 1/4 de l'ensemble de l'échantillon. Il y a peu de différence entre hommes et femmes.

Des différences s'observent par contre entre communes : c'est à Lissieu que l'usage en commun de la voiture trouve le plus d'adeptes, (40% chez les femmes et 36% chez les hommes) et à St Pierre qu'il en trouve le moins (24% chez les femmes et 20% chez les hommes).

Ce type de convivialité est plutôt rare sur le trajet domicile-travail et s'observe plutôt pour les activités libres. Ce double constat nous amène à nous demander jusqu'à quel point ces arrangements sont incompatibles avec les contraintes de temps et de lieu qui pèsent sur l'activité la plus fréquente, le travail !

Tableau III.30 : Pourcentage de ceux qui partagent la voiture selon l'activité professionnelle

Sexe/activité	pourcentages
Hommes actifs	28
Hommes inactifs	14
Femmes actives	26
Femmes inact.	32

L'activité professionnelle n'exerce guère d'influence sur ce type de comportement, du moins chez les femmes qui sont à proportions à peu près égales à partager leur voiture. Chez les hommes, ce serait par contre différent, si on peut se fier à ce résultat calculé sur un si faible nombre d'hommes inactifs.

Ces informations obtenues à partir des données sur les diverses habitudes des personnes ont été croisées avec cette question de "discours" portant directement sur la convivialité " vous arrive-t-il de vous arranger avec des voisins ou des amis habitant à proximité pour partir à plusieurs avec la même voiture ?

Tableau III.31 : Nombre de personnes pratiquant ou non le partage de la VP dans les habitudes et le discours.

Habitudes	Discours		
	Oui	Non	Total
Oui	80	81	161
Non	81	342	423
Total	161	423	584

Il n'y a guère de cohérence entre ces deux types d'informations, puisque seulement pour la moitié de ceux qui ont répondu affirmativement, les réponses concordent. Cette incohérence est non seulement observée, au niveau du nombre de ceux qui pratiquent cette convivialité, mais aussi à celui des activités pour lesquelles on partage la voiture. Dans le discours, en effet, les achats sont mentionnés en premier (41% des cas), puis le travail (39%), les activités sportives (20%). Dans les habitudes, cette pratique n'existe pas pour les achats et par contre est la plus courante pour les activités libres.

Deux remarques s'imposent à ce propos :

- il se pose un problème de saisie de l'information, face à une telle incohérence entre ces deux types de résultats. Nous renvoyons donc là à un débat d'ordre méthodologique.
- malgré cette difficulté de saisie, on peut retenir qu'une minorité de personnes acceptent de partager leur voiture avec des personnes extérieures à la famille. Cette minorité représente, au moins, 14% de l'échantillon, si nous nous limitons aux réponses cohérentes entre les 2 séries de données.

4.1.2. Les dépannages

Ces dépannages ont été repérés à travers deux types de questions :

- la première portant sur les solutions envisagées en cas de panne de voiture, s'adresse uniquement aux actifs se rendant au travail en automobile,
- la seconde relative aux pratiques de l'auto-stop, a été posée à tous les adultes de l'échantillon.

Les alternatives au véhicule en panne

Cette question concerne les 95% des actifs qui utilisent la voiture sur leur trajet de travail.

Une grande majorité (77%), soit 317 personnes ne mentionnent qu'une solution et très rares sont ceux qui n'en ont pas (4%).

Si l'on classe les solutions selon le nombre de fois qu'elles sont mentionnées, les réponses se répartissent principalement comme suit entre les alternatives :

Tableau III.32 : Pourcentages d'actifs ayant cité :

1. autre véhicule de la maison	23
2. recours au conjoint ou famille	26
3. ne sait pas	4
4. recours au garagiste	4
5. arrangement avec collègue/voisin	26
6. emprunt d'une voiture de fonction	12
7. transports en commun	14
8. stop	3
9. ne va pas travailler	5
10. autres diverses	11

Les solutions envisagées sont assez diversifiées, mais viennent en tête tout de même celles qui font appel à la famille (1 et 2 =49%). Parmi les autres possibilités, celle du recours aux voisins ou collègues vient en second et est davantage citée que l'usage d'un transport collectif. Notons que 5% des actifs renoncent à aller travailler. On peut s'interroger sur la raison d'une position aussi radicale : ne disposent-ils pas de service de TC, sont-ils captifs d'une situation difficile qui les prive d'autres recours et les isole des autres ?

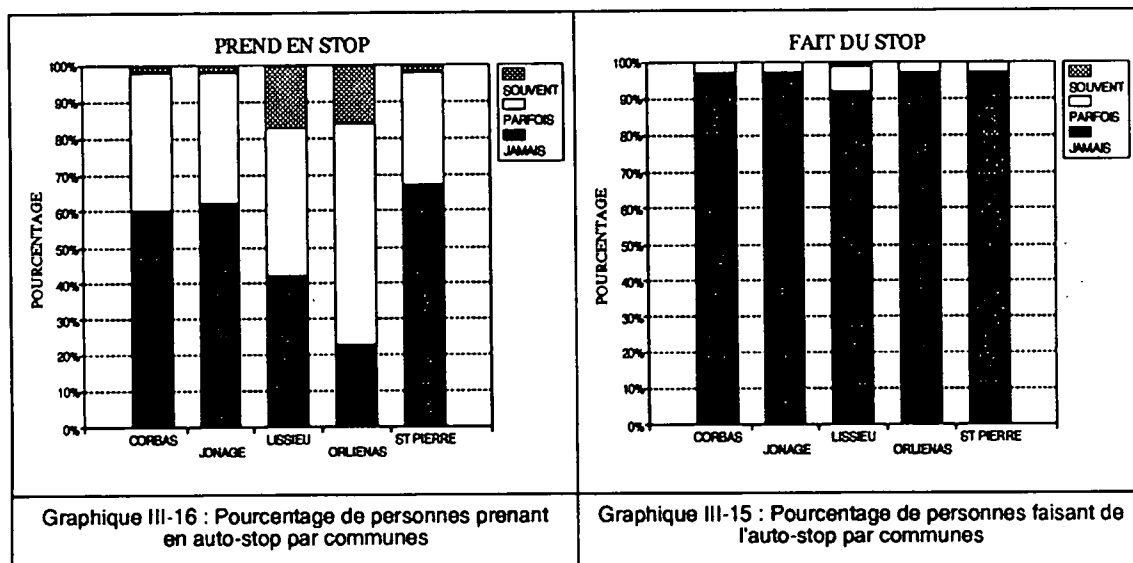
Les alternatives sont sensiblement différentes selon les communes :

- à Corbas, le plus courant, c'est le recours aux personnes extérieures à la famille,
- à Jonage, c'est à parts égales le recours aux voisins/amis et l'usage des TC,
- à Lissieu, c'est la priorité aux dépannages dans la famille,
- à Orléans, c'est d'abord le conjoint, puis le voisin ou collègue,
- à St Pierre, trois solutions sont également retenues: l'autre véhicule de la maison, se faire conduire par le conjoint ou alors par une personne extérieure à la famille.

La pratique de l'auto-stop

Faire de l'auto-stop est exceptionnel dans toutes les communes d'enquête ; en revanche on prend plus volontiers des gens en stop : ce pourcentage ne descend jamais en dessous de 30%. Cependant selon les communes, on est plus ou moins ouvert à ce type de convivialité. Les personnes d'Orléans et dans une moindre mesure de Lissieu se distinguent

des trois autres communes, en pratiquant ce service en majorité : à Orliénas, la pratique est déclarée occasionnelle par 60% environ des enquêtés et fréquente par près de 20% ; à Lissieu elle est occasionnelle pour 40% et fréquente pour 20% environ. Dans les trois autres communes, c'est une bonne minorité qui prend des autostoppeurs et de façon occasionnelle, soit 30-40% environ. Pourrait-on aller jusqu'à dire que c'est parmi les habitants des communes les plus aisées que les attitudes seraient les plus ouvertes à l'auto-stop.



Graphique III-16 : Pourcentage de personnes prenant en auto-stop par communes

Graphique III-15 : Pourcentage de personnes faisant de l'auto-stop par communes

"Prendre un autostoppeur" est nettement plus répandu que les autres pratiques et pourquoi donc ? On peut effectivement se demander si on prend plus volontiers un autostoppeur qu'on ne prend son voisin, c'est parce qu'il concerne surtout les enfants et que ce geste de convivialité n'impose pas la contrainte d'un arrangement préalable. C'est un acte libre, au fil de l'occasion.

En bref

- L'usage de la voiture, autre que privatif, s'observe plus volontiers sous forme de dépannage que d'acte de vie quotidienne. Prendre un autostoppeur est le comportement le plus répandu, chez au moins un tiers des personnes. Quant au partage de la voiture, il ne semble être le fait que d'une petite minorité (14%).
- C'est parmi les habitants d'Orliénas et de Lissieu qu'on a pu observer les pourcentages les plus élevés de ceux qui pratiquent les diverses formes de convivialité. A Lissieu, cette convivialité se manifeste plus volontiers qu'ailleurs dans les actes de la vie quotidienne ; à Orliénas, elle est plutôt associée à la volonté de dépanner.

4.2. Les attitudes vis à vis des transports en commun

Il s'agit maintenant de traiter du problème des transports en commun. Nous avons vu à travers l'analyse des activités qu'ils étaient très peu utilisés. Il y a deux manières d'éclairer cette question des transports collectifs : recenser les griefs qui leur sont faits dans leur état actuel et voir dans quelles directions s'orientent les souhaits des personnes enquêtées.

4.2.1. Expérience et abandon des transports en commun

Ces informations ont été saisies d'une part pour le domicile-travail auprès des actifs n'utilisant pas les transports collectifs et d'autre part pour les autres activités auprès de

l'ensemble de l'échantillon.

Pour le domicile-travail

Rappelons-le, 95% des actifs n'utilisent actuellement pas les TC pour se rendre à leur travail. Parmi ceux-ci une minorité seulement, les a expérimentés. Cette minorité est plus ou moins faible selon les communes :

Tableau III.33 : Pourcentages d'actifs ayant essayé les TC

	Total	Corbas	Jonage	Lissieu	Oriénas	St Pierre
Oui	9	13	13	8	4	6
Exception.	9	13	16	9	3	3

C'est bien évidemment dans les communes bénéficiant des transports de la COURLY, Corbas et Jonage, que cette minorité est la plus importante, soit plus du quart des actifs. Et à l'inverse, ce sont les communes les plus mal desservies où les essais ont été fort rares.

Pourquoi donc une telle désaffection des transports collectifs. Les raisons en sont multiples comme l'indiquent le tableau suivant.

Tableau III.34 : Pourcentages d'actifs ayant cité :

- l'impossibilité de prendre les transports en commun	27
- l'absence de transport en commun sur le trajet D-T	23
- les trajets trop longs et le problème de correspondance	20
- les horaires mal adaptés	23
- l'insuffisance des services	15
- l'arrêt trop éloigné	6
- la non utilité des transports en commun	3
- le ramassage employeur	3
- la proximité du lieu de travail	2
- les transports en commun "ennuyeux"	3
- trop cher	2
- autres	3

Ces diverses raisons ne sont pas de même nature et peuvent être regroupées en 4 rubriques.

Les deux les plus évoquées sont liées aux qualités de l'offre de TC existante . La première concerne les aspects temporels : trajets trop longs, correspondance, horaires mal adaptés, insuffisance des services. La seconde concerne la couverture spatiale de l'offre de TC : pas de lignes de bus sur le trajet domicile-travail, et trop longue distance à parcourir jusqu'à l'arrêt de bus.

Une autre relève du domaine de l'impossibilité. Peu d'actifs explicitent en quoi prendre les TC est impossible. Mais à la lumière des développements qui ont précédé sur la "captivité" vis-à-vis de la voiture, il n'est pas déraisonnable de supposer que les transports collectifs sont incompatibles avec les contraintes personnelles de ces actifs.

Enfin la dernière rubrique rassemble des motifs relevant plutôt du domaine de la perception : transports ennuyeux, sans utilité.

Des différences entre les communes sont sensibles si l'on considère l'importance

respective des différentes raisons avancées. A Orléanas et à Lissieu c'est le motif "impossibilité" qui vient en premier ; dans les autres communes sont évoqués plutôt les transports en commun existants peu pratiques, mal adaptés ou insuffisants.

A Corbas, les principales raisons évoquées sont la longueur des trajets (30% des actifs), les horaires inadaptés (25%), l'insuffisance des services (15%). La non utilisation des transports en commun tient moins à leur inexistence qu'à leur inadaptation pour les déplacements domicile-travail ; l'absence de lignes sur le trajet domicile-travail est citée par 12% des actifs. Pour 14%, les transports collectifs ne présentent pas d'intérêt surtout en raison de services de ramassage employeur (RVI et Rhône-Poulenc par exemple).

A Jonage, la configuration des réponses est proche de celle de Corbas : la non adaptation de l'offre actuelle de transports en commun est dominante avec des trajets trop longs ou des correspondances peu pratiques (31%), l'insuffisance des services (13%) ou des horaires inadaptés (23%) ; en revanche très peu de personnes jugent les TC sans intérêt (2%).

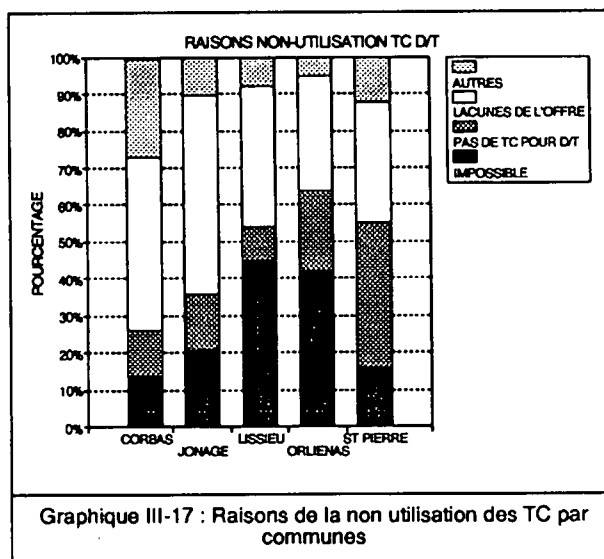
A Lissieu, l'impossibilité de prendre les transports en commun est ressentie par une part importante des actifs, soit (43%). Les problèmes liés aux horaires et temps de trajets viennent en second. 12% déplorent l'absence de ligne desservant leur domicile-travail.

A Orléanas aussi, l'impossibilité de prendre les TC est fortement ressentie, comme à Lissieu (42%). Les carences du réseau de transport sont citées par un quart des actifs. Par ailleurs les problèmes de temps se posent plus en termes d'horaires mal adaptés que de fréquence insuffisante ou de trajet trop long.

Enfin à Saint Pierre de Chandieu, l'handicap majeur est affaire de réseau : 42% déclarent ne pas avoir leur trajet domicile-travail desservi par les TC. L'attention par ailleurs est centrée sur deux autres lacunes des services TC : l'inadaptation des horaires (22%) et la fréquence (15%).

Les autres activités

A la question, " (en dehors des trajets domicile-travail pour les actifs), vous arrive-t-il d'utiliser les transports en commun ?", sur l'ensemble de l'échantillon, 25% ont répondu affirmativement ! Ce pourcentage est particulièrement surprenant si on le rapproche des résultats de l'analyse des modes par activité où l'usage des TC était exceptionnel. On retrouve encore là, du moins en apparence, une incohérence entre les habitudes déclarées et le discours. En effet si on analyse les fréquences de ces pratiques, on constate qu'elles sont très occasionnelles, imposées par certaines situations comme indisponibilité de la voiture en réparation, trajet terminal fait en TC en direction du centre commercial de la Part Dieu..., à ce titre trop rares pour être enregistrées dans les habitudes.



Il y a bien sûr des différences entre communes : c'est dans les communes de la COURLY, donc desservies par les TCL, Corbas et Jonage que les personnes enquêtées sont les plus nombreuses à avoir essayé les TC (32 et 44%). Dans les autres, c'est le fait d'une petite minorité (entre 18 et 12%).

On observe les mêmes différences entre les communes, au niveau de la connaissance des TC. C'est à Corbas et Jonage que la connaissance des TC serait la meilleure.

Tableau III.35 : Répartition des personnes selon leur connaissance des TC (en %)

Note	Total	Corbas	Jonage	Lissieu	Oriénas	St Pierre
Bon	26	39	31	23	14	21
Moyen	43	40	44	54	39	35
Mauvais	31	21	25	23	47	44

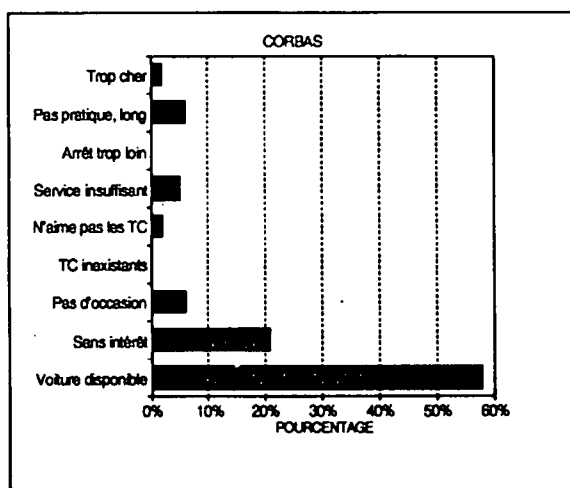
Pourquoi 75% des personnes ne prennent-elles pas les TC ? Les raisons invoquées sont très diverses et ont été regroupées en neuf rubriques.

Tableau III.36 : Pourcentages de personnes ayant cité :

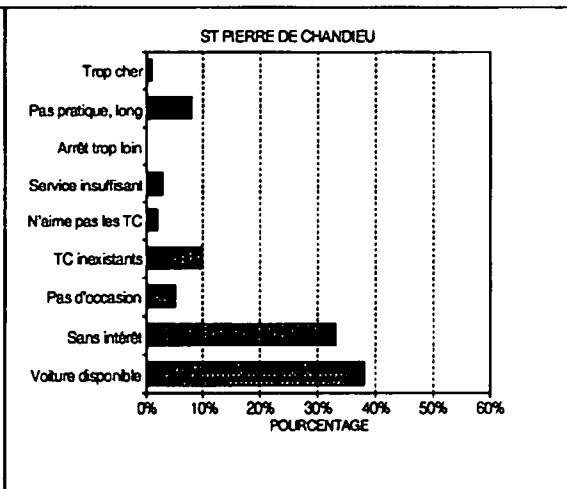
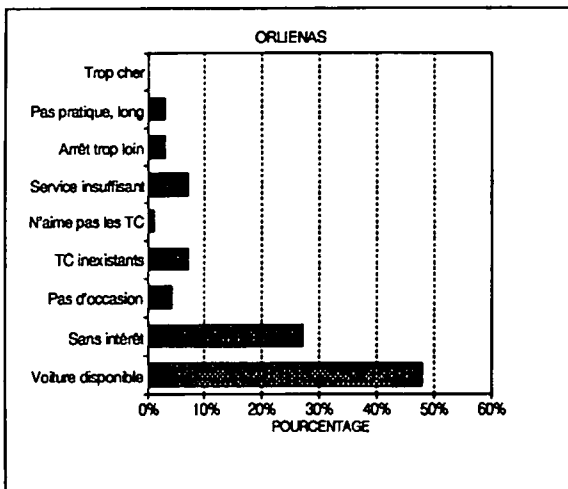
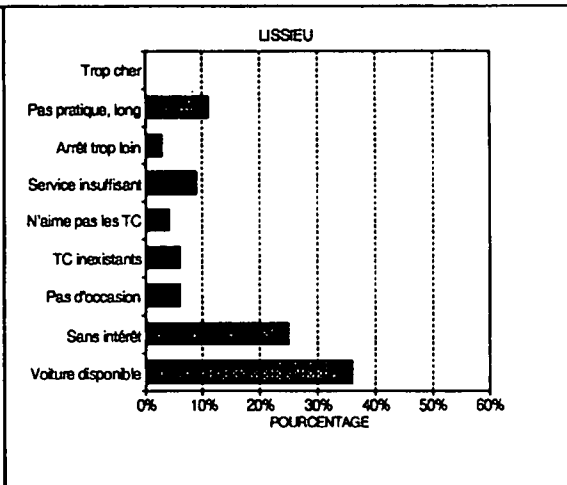
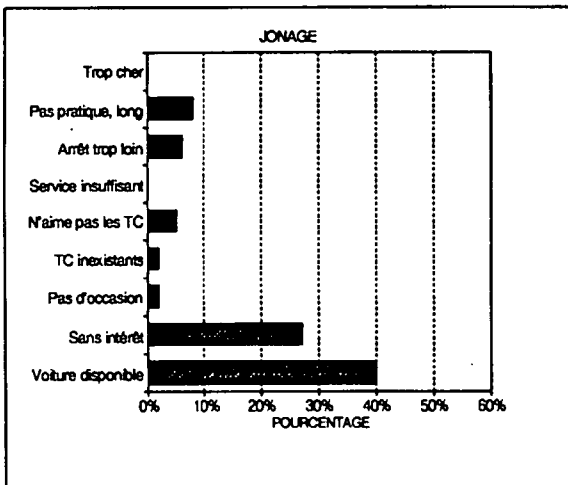
TC, trop cher	1
TC trop longs, pas pratiques	10
Arrêt trop éloigné	4
Services insuffisants	14
N'aime pas les TC	4
TC inexistant	6
N'a pas l'occasion de prendre les TC	6
TC, sans intérêt	26
Dispose d'une voiture	42

Le rejet des transports collectifs apparaît plus lié à des facteurs indépendants des qualités de l'offre existante : la disponibilité d'une voiture, l'absence d'intérêt pour les TC, "n'a pas l'occasion de prendre les TC". Les carences propres à l'offre existante sont rarement évoquées, si ce n'est les fréquences insuffisantes. Ces réponses diffèrent sensiblement de celles qui ont été avancées à propos du domicile-travail, pour la très grande majorité relevant des qualités mêmes de l'offre.

On observe une certaine homogénéité des réponses d'une commune à l'autre. Tout au plus les personnes de St Pierre et d'Oriénas se distinguent des autres communes en évoquant moins les problèmes de temps, mais un peu plus celui de la rareté des lignes.



Graphique III-18 : Pourcentages ayant cité les motifs de désaffection des TC selon les communes



4.2.2. Les attentes en matière de transport

Après avoir examiné les diverses raisons qui ont amené les personnes interrogées à négliger les transports collectifs, nous avons voulu connaître quels aspects des transports ils souhaitaient voir améliorer. La question étant ouverte, ils avaient la liberté de suggérer aussi bien des améliorations portant sur les conditions d'usage de la voiture que sur les TC.

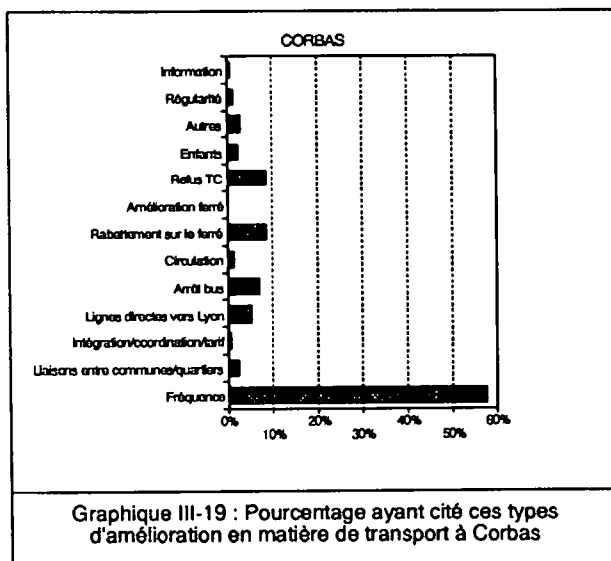
Une petite minorité de personnes ont refusé de répondre à cette question, entre 18% et 8% selon les communes. C'est à Jonage et Lissieu qu'ils ont été les plus motivés.

Les suggestions faites portent essentiellement sur les transports collectifs. Seulement 11% des remarques concernent les problèmes de circulation, plus exactement celui de la sécurité des enfants.

Les observations sur les transports collectifs peuvent être groupées selon 5 grandes rubriques :

- la qualité du service : fréquence des services, y compris aux heures creuses, régularité des services,
- la couverture spatiale du réseau de TC : lignes directes reliant la commune d'enquête à Lyon, liaisons entre les communes et à l'intérieur de la commune, de quartier à quartier, création d'arrêt de bus
- la coordination entre types de transports collectifs, en particulier rabattement bus sur axe de transport lourd (métro ou rail) et l'intégration tarifaire
- l'information sur les transports en commun
- enfin le refus ouvert des TC

Les attentes en matière de transport sont différentes d'une commune à l'autre.

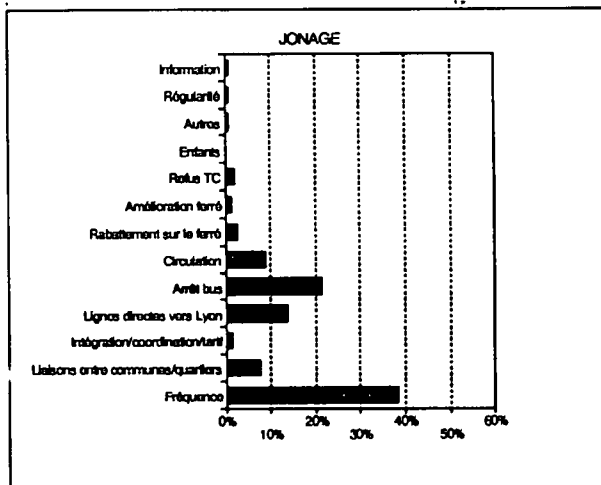


A Corbas, l'attention est fortement monopolisée sur les problèmes de fréquence, en général surtout, mais aussi en heures creuses. Les autres aspects sont très peu abordés, à l'exception de quelques observations sur le rabattement bus sur métro et les arrêts de bus.

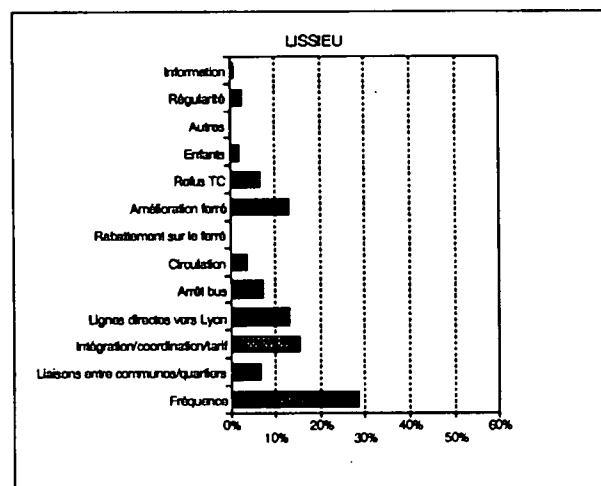
A Jonage, le problème de sécurité des enfants, lié à la circulation routière est un peu plus évoqué qu'ailleurs. Quant aux transports collectifs, l'amélioration des fréquences de services est citée en premier aussi, comme dans la plupart des communes d'enquête. Mais c'est ici qu'on insiste le plus nettement sur l'augmentation du nombre des arrêts de bus et sur l'augmentation des liaisons directes avec Lyon, sans rupture de charge à Meyzieu.

A Lissieu, on est un peu moins sensible aux problèmes de fréquence qu'à Corbas et à Jonage, l'accent étant mis plus volontiers qu'ailleurs sur la coordination et l'intégration de Lissieu dans le réseau TCL. Il faut rappeler que Lissieu voit passer en bordure de la commune la ligne TCL reliant Chasselay à Lyon, sans que la commune puisse bénéficier des mêmes avantages que sa voisine. Egalement est abordé par une minorité un peu moins timide qu'ailleurs, le problème de la réactivation de la ligne de chemin de fer reliant Lissieu à Lyon.

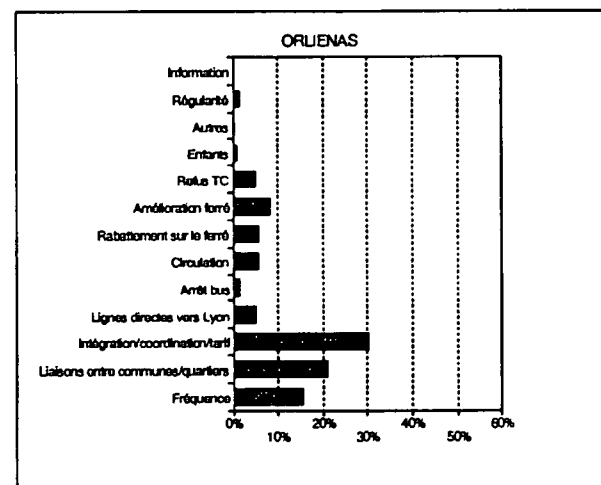
A Orléans se distingue des autres communes par le faible intérêt porté aux problèmes de fréquence. Le problème majeur est un problème de réseau, tout particulièrement celui des liaisons entre communes et quartiers. Orléans, en effet, est une commune très étalée, faite de petits hameaux très dispersés sur le territoire communal. Egalement est un peu moins rarement évoqué qu'ailleurs le problème de sécurité des enfants.



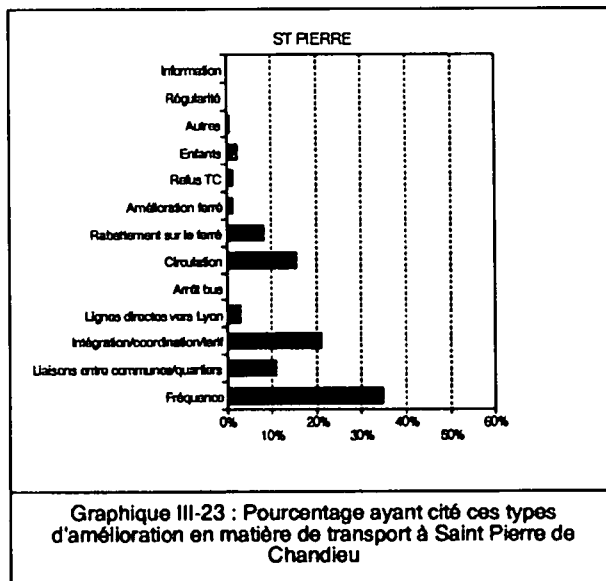
Graphique III-20 : Pourcentage ayant cité ces types d'amélioration en matière de transport à Jonage



Graphique III-21 : Pourcentage ayant cité ces types d'amélioration en matière de transport à Lissieu



Graphique III-22 : Pourcentage ayant cité ces types d'amélioration en matière de transport à Orléans



A St Pierre de Chandieu, l'amélioration des fréquences est la première réclamation. Par ailleurs, c'est ici qu'est évoquée avec le plus d'insistance la sécurité des enfants, soit par 1/4 des personnes interrogées. Comme à Lissieu, on aborde plus volontiers qu'ailleurs le problème d'intégration aux réseaux TCL, soit pour l'obtenir, soit pour le rejeter, dans la mesure où elle signifie pour certains des impôts locaux plus lourds.

En bref

L'opinion sur les transports collectifs est fondée sur des bases relativement ténues : peu peuvent parler en fonction d'expériences vécues, et peu peuvent s'appuyer sur une bonne maîtrise de l'information sur les TC.

Les attitudes face aux TC ne sont pas identiques quand il s'agit du domicile-travail ou des autres activités moins contraintes. Le refus des TC pour aller au travail s'appuie le plus souvent sur un certain nombre de critiques de l'offre existante. Le refus pour les autres activités relève plus d'une sorte d'indifférence. Cela se passerait comme si le désintérêt, lié en partie à la disposition si pratique de la voiture, était tel qu'on ne prend même pas la peine de s'informer. Pourquoi cette différence d'attitude selon les types d'activités ? Les TC seraient-ils voués à remplir seulement certaines catégories de missions, comme le transport vers le travail ?

L'organisation des TC ne se pose pas dans les mêmes termes d'une commune à l'autre :

- à Corbas, le renforcement de la fréquence de services tant demandé peut-il être la solution aux problèmes de temps responsables de la désaffection des TC ?
- à Jonage, pour palier les problèmes de temps, le remède à apporter est double : augmenter les fréquences des services, et améliorer l'accessibilité à Lyon-Villeurbanne (plus d'arrêts et lignes directes),
- à Lissieu, l'amélioration porterait sur une meilleure coordination des différents réseaux de transport (TCL, fer, autres réseaux de bus) et aussi sur l'augmentation des fréquences,
- à Orléans, on souhaite avant tout une réorganisation spatiale du réseau, mais plus orientée sur la desserte de commune ou quartier à quartier que sur les liaisons avec Lyon,
- à St Pierre, les griefs formulés par les actifs sont repris au niveau des souhaits, portant surtout sur la configuration du réseau de TC.

CONCLUSION

Quels enseignements tirer de ces divers développements pour un éventuel redéploiement de l'offre en transport ?

La voiture est omniprésente, tant pour les adultes que pour les enfants qui, par le truchement des accompagnements, sont aussi utilisateurs de la voiture. Le bilan apparaît assez négatif en ce qui concerne d'autres modes que la voiture particulière.

Les transports collectifs sont massivement rejetés et cela pour trois causes : l'impossibilité de les prendre, l'indifférence dont ils sont l'objet et leurs propres lacunes. Peut-être pouvons nous réexaminer chacune de ces causes pour définir les marges de manoeuvre dont disposent les responsables des transports.

Les lacunes propres aux transports

Nous ne reviendrons pas sur la nature des diverses améliorations souhaitées. Si nous nous en tenons simplement à ces suggestions, nous ne pouvons manquer d'insister sur l'importance plus ou moins grande des réformes qu'elles entraînent.

Ainsi, les cas apparemment les plus simples à résoudre sont quelques modifications de l'offre existante en termes de fréquences, de nombre d'arrêts : cas de Corbas et de Jonage.

Le cas est un peu plus complexe à Lissieu et à St Pierre où les aménagements relèvent des problèmes de coordination entre réseaux de transports, et nécessitent des négociations, des ententes entre divers partenaires, tant au plan financier que spatial.

Enfin à Orliénas, c'est une véritable réforme de l'offre qui est demandée, avec des lignes, non seulement nouvelles, mais tangentielles à la ville-centre.

En conséquence, les moyens à mettre en oeuvre sont bien différents d'une commune à l'autre ! On est en droit de s'interroger sur la faisabilité de telles améliorations a fortiori dans le "périurbain" en général. Cela donne la mesure du travail à faire si l'on devait traiter l'ensemble des communes périurbaines.....

L'indifférence

Une fois identifiées les réformes souhaitées, sans préjuger bien évidemment de leur faisabilité, une autre question se pose : cela vaut-il la peine de promouvoir ces réformes auprès d'un public peu réceptif ? Nous avons constaté d'une part que ces "périurbains" faisaient preuve en effet d'indifférence, de manque de curiosité, de méconnaissance de l'offre des TC et qu'ils semblaient limiter d'autre part, les missions des TC aux migrations de travail. Il ne suffit donc pas d'améliorer l'offre, mais il faut aussi que ces améliorations soient perçues pour avoir quelque efficacité. Comment donc réactiver l'attention des habitants sur les transports collectifs ? Affaire d'information ? Il ne semble pas que cela puisse être suffisant, pour ramener l'intérêt sur un domaine "désaffecté". Il y a là peut être à innover à deux niveaux : celui de la promotion de l'image de marque des transports autres que la voiture particulière et celui de la diffusion de l'information. Au préalable une analyse approfondie des rapports des habitants à la

voiture particulière semblerait assez utile pour voir dans quelle mesure ces stratégies de promotion sont justifiées et le cas échéant les orienter.

L'impossibilité

L'impossibilité de prendre les transports collectifs est une autre cause de leur désaffection, et n'est évoquée que pour l'activité de travail, qui entraîne les déplacements les plus nombreux et réguliers.

Nous avons essayé d'évaluer le pourcentage de population active qui n'était pas en situation de prendre les TC. Pour évaluer cette impossibilité, nous nous sommes limités aux raisons personnelles objectives et repérables : la nécessité de disposer d'une voiture dans le cadre du travail et les charges d'accompagnements. Ainsi ces deux contraintes mettent hors du champ d'atteinte des TC une fraction importante des actifs, soit 60%.

Est-il possible de réduire le pourcentage de ceux qui sont hors d'atteinte des TC ? Peut-il y avoir un effet quelconque en agissant sur les accompagnements, qui atteignent une ampleur particulièrement importante chez les ménages ayant des enfants de moins de 16 ans ? Cette question renvoie à deux autres interrogations :

- la solution des problèmes d'accompagnements relève-t-elle du seul domaine des transports ?

Ces accompagnements sont-ils indispensables ? Nous avons pu constater que certains accompagnements se faisaient dans la commune même de résidence. L'accompagnement serait-il plus destiné à assurer la sécurité de l'enfant qu'à lui éviter la fatigue et la perte de temps d'une marche ? Au delà des faits observés, il paraît nécessaire de réfléchir sur la signification de ces accompagnements : sont-ils imposés par une situation objective ou sont-ils intériorisés comme contraintes par les parents ?

- les actifs, une fois libérés des accompagnements sont-ils disposés à abandonner la voiture particulière ? Cette question revient à se demander de quelle manière ces "périurbains" investissent la voiture. Nous ne possédons en fait guère d'information à ce sujet.

Nous avons seulement constaté que face aux carences des transports collectifs, peu de personnes cherchent d'autre alternative. Le partage de la voiture est peu observé. Peu songent à s'arranger entre amis ou voisins pour limiter l'usage de leur véhicule. Comme nous l'avons vu, ce partage est plus volontiers pratiqué quand il s'agit d'activités libres d'une part et quand il s'agit d'autostoppeur. Ces deux types de convivialité ont pour point commun qu'ils concernent des actes sur lesquels pèsent le moins de contraintes. On est donc amené à se demander dans quelle mesure le véritable obstacle à la voiture en commun n'est pas une absence de convivialité, mais plutôt une indisponibilité entraînée par le manque de souplesse des actifs lié à la fixité spatio-temporelle du travail.

Annexes de la troisième partie

Répartition des ménages selon leur niveau de motorisation dans les communes d'enquête (%)

Communes	0VP	1VP	2VP	>2VP	Total	Moyen.
Corbas	1,7	28,8	66,1	3,4	100	1,73
Jonage	5,0	40,0	50,0	5,0	100	1,55
Lissieu	1,6	30,6	56,5	11,3	100	1,79
Oriénas	1,8	21,4	67,9	9,5	100	1,86
St Pierre	0,0	20,0	75,0	5,0	100	1,85

Répartition des actifs selon les profils d'accompagnement (en %)

Profils	Hommes	Femmes	Total
"Peu et n'importe quand"	57	34	47
"Charges familiales hors D-T"	14	16	15
"Nos enfants" niveau moyen	17	22	19
"Nos enfants "niveau élevé"	3	23	12
"Les autres"	4	4	4
"Mon conjoint"	5	1	3
	100	100	100
Taux de participation	58%	73%	67%

**QUATRIEME PARTIE
LES POLITIQUES LOCALES DE TRANSPORT**

INTRODUCTION

L'observation des modes de vie des ménages périurbains et de leurs problèmes de déplacements a mis en évidence des comportements somme toute assez normés, même s'il existe des différences entre communes. Le recours généralisé à la voiture, le rapport limité pour beaucoup à la ville centre, les charges d'accompagnement des enfants et un investissement fort du domicile sont les traits les plus caractéristiques de ces comportements.

Comment, dans ce cadre, sont perçus les problèmes de déplacements et de transport par les responsables locaux ? Sont-ils demandeurs d'améliorations des systèmes de transport et comment traduisent-ils les attentes des populations en termes de politique de transport ? La question mérite d'être soulevée, car il y a parfois un décalage entre les comportements individuels et les volontés de développement local.

Une série d'entretiens ont été menés auprès des responsables locaux sur leur perception des problèmes et sur leurs attentes, afin de voir comment ils conçoivent l'organisation des transports, tant dans le cadre global de l'agglomération, que par rapport à la desserte de leur commune.

Ces entretiens font ressortir une grande diversité des attitudes selon les communes : les difficultés de transport ne semblent pas les mêmes, les besoins ne sont pas appréciés de la même façon, les attentes sont spécifiques. Pour tenter de synthétiser ces différences d'appréciation, nous présenterons les résultats en distinguant trois grands thèmes.

En premier lieu, nous analyserons comment les responsables locaux perçoivent les problèmes de déplacement des habitants de leur commune. Quelle est la nature de ces problèmes, comment sont-ils apparus, comment les responsables locaux les analysent-ils par rapport au mode de vie périurbain ?

Nous nous intéresserons ensuite à la perception qu'ont les élus du système de transport dans sa globalité. Il ne s'agit pas que de la desserte proprement dite de chaque commune, mais de son rattachement au système de transport de l'agglomération et du rôle qu'ils lui assignent.

Enfin, la confrontation entre une demande de déplacement et une offre de transport met en évidence les lacunes et soulève le problème des responsabilités institutionnelles : qui gère le système, comment chacun y participe, comment se fait l'arbitrage entre le local et l'agglomération.

Au vu de cette confrontation, nous tenterons en conclusion de souligner les potentialités pour une offre nouvelle de transport collectif, qui puisse satisfaire la demande périurbaine, tout en tenant compte des impératifs de l'agglomération.

1. MODES DE VIE ET BESOINS DE TRANSPORT

Espace en mutation, la commune périurbaine se caractérise par une population peu nombreuse et plutôt jeune. Son histoire est récente et les équipes municipales en place font une large place à des nouveaux habitants, qui découvrent un mode de vie différent et doivent faire face à de nouveaux problèmes générés par le développement de la commune. Si cette phase d'urbanisation rapide semble achevée ou stabilisée pour la plupart des communes enquêtées, la gestion quotidienne fait apparaître des problèmes masqués au début par la période de construction de la commune.

Aussi les appréciations portées par les responsables locaux rencontrés traduisent-elles cette perception naissante des problèmes de transport, et sont profondément marquées par un style de vie valorisant fortement l'espace périurbain.

Encore faut-il souligner des différences d'appréciation entre les communes par rapport à la notion de "périurbain" : selon l'ancienneté des vagues de migration, la localisation plus ou moins proche de la ville centre et la nature des habitants. La sélection des cinq communes retenues pour l'enquête a cherché à représenter des types de communes spécifiques. Rappelons que Corbas et Orléans sont les plus "anciennes", Jonage et St Pierre les plus "récentes" par rapport aux vagues de migration, que Corbas et Jonage sont les seules à appartenir à la COURLY, et que la répartition Est-Ouest correspond sur l'agglomération lyonnaise à des différences de catégories socio-professionnelles qui confèrent à ces espaces des images de marque différentes.

Aussi la perception qu'ont les responsables locaux du mode de vie périurbain est-elle marquée par ces spécificités, renforcées par les responsabilités propres, municipales et professionnelles de ces élus.

1.1. Un mode de vie articulé autour de la voiture

Le discours des élus locaux sur l'espace périurbain cherche à montrer que les avantages procurés compensent largement les inconvénients liés à son éloignement de la ville centre. A l'exception d'une commune, la vie à la campagne n'est pas mis en avant. On souligne plus les aspects tranquillité, calme, voire même isolement par rapport à la ville, caractérisée a contrario par le stress, le bruit,... Ces aspects semblent à l'origine du processus de migration résidentielle des ménages quittant la ville.

"Globalement, il y a tellement d'attraits que j'ai rarement vu des gens dire qu'ils ne supportaient plus la solitude, au contraire, plus on les met au fond des bois, plus il y a de demandes."

C'est l'idée que l'on subit la ville, alors qu'en périphérie on aurait plus les moyens de maîtriser son environnement. Cela passe en premier lieu par la maîtrise du logement : la maison est "individuelle" contrairement à l'appartement qui est collectif. On pourra donc y investir plus en toute liberté, y compris sur son annexe naturelle, le jardin.

Mais il ne faut pas non plus distiller l'impression d'un repli sur le domicile. Si l'isolement est recherché, pour le calme et l'indépendance, ce n'est pas pour autant une mise à l'écart de la vie active. Bien au contraire, on se valorise au plan social au travers de l'accès à la propriété, et on revendique son appartenance à un milieu social actif.

"Il y a une vie active, contrairement à une commune de banlieue, il y a des associations, il y a la paroisse, c'est important."

"Ce sont des cadres qui ont acheté ou fait construire une maison, ils viennent dans la région lyonnaise pour travailler à Lyon"

Cela se traduit par les prises de responsabilité (c'est le cas des élus locaux), y compris sur un plan professionnel. On se situe à l'opposé de l'idée d'une maison pour la retraite, ou d'une résidence secondaire, synonyme de loisirs et de temps libre, car avoir du temps libre, c'est révéler que l'on a rien à faire, tandis que si l'on affiche un emploi du temps chargé, on se positionne comme quelqu'un d'actif, maître de sa destinée.

"On est à un siècle où les choses doivent aller vite. Même si la durée du travail diminue, je crois que les gens ont des tas d'occupations à côté, le temps est rempli. Même les retraités ont des agendas remplis, on les entend dire : je n'ai pas le temps!"

1.1.1. Le siècle de la voiture

Il reste à concilier un habitat périphérique fortement investi et une hyper-activité affichée. Ceci suppose une gestion quasi optimale de l'emploi du temps, qui ne peut se faire qu'au travers d'un moyen de transport performant. La voiture trouve ici toute sa justification : disponible, performante, souple, elle permet cette maîtrise du temps. Mieux, c'est elle qui autorise la localisation périphérique : sans elle, ces communes n'auraient pu se développer.

En effet, la faible densité, comme l'éloignement des lieux d'activités imposent un mode de transport motorisé pour chaque déplacement.

"Dans une commune qui fait 3 km de long, qui est comme une banane, on ne peut pas y aller à pied, c'est trop loin. On n'est pas dans un bourg concentré, la structure même de la commune fait que le déplacement à pied n'est pas possible."

On comprend mieux dès lors la sacralisation de ce mode de transport, qui devient un complément naturel de la maison. Elle supprime l'obstacle des distances et élargit le territoire accessible à chaque individu. Mais elle permet aussi de faire plus de choses en moins de temps : véritable "nouvelle chaussure", on y a recours pour tous les déplacements, même courts.

"J'habite à 600 m de là, j'ai pris la voiture. Je ne suis pas venu à pied, cela prend 10 mn, alors qu'en voiture on met 1 minute."

"Même pour 200 m, il y en a qui prennent la voiture".

"Il y a un conditionnement. A partir du moment où je prends la voiture, je la prends pour tout."

En fait, c'est autour de la disponibilité de la voiture que vont s'organiser les activités de

l'individu, tant pour le travail que pour les achats ou les activités libres. Ainsi, la voiture, indispensable pour l'accès au périurbain (c'est-à-dire à la maison individuelle) est moins perçue comme une obligation que comme le support d'un mode de vie.

La nécessité de la voiture est perçue dans toutes les communes, mais elle semble correspondre à trois raisons différentes. La première fait apparaître la voiture surtout comme un élément de standing pour des couches sociales sans problèmes financiers. La seconde valorise l'aspect pratique de ce mode de transport, qui correspond à un individualisme croissant. La troisième en fait un élément partie prenante du choix de la localisation à la campagne.

"C'est une question de niveau de vie, on a 50-60% de cadres qui ont 3 ou 4 voitures. Vous êtes dans un milieu social élevé où les gens s'en foutent de mettre 100 ou 200 francs d'essence dans la voiture chaque semaine".

"J'ai l'impression que les gens de la campagne ne savent plus marcher".

"On nous parle pas des transports, parce que c'est tellement pratique son moyen transport individuel".

"Quand on s'installe à la campagne, on n'envisage pas au départ, je dirais heureusement, ce que ça peut engendrer comme trajets."

"Il faut être raisonnable, si on a choisi d'habiter la campagne, il faut en subir les désagréments, tout en essayant de pouvoir s'arranger."

Envisager de réduire l'usage de la voiture apparaît à certains comme une hérésie :

"On a une telle possibilité de faire des choses, on est tellement occupé que finalement on préfère faire autre chose que de prendre 10 mn ou 1/4 d'heure ou 1/2 heure pour aller faire ses courses, alors qu'on peut les faire en 5 minutes en prenant sa voiture. Aller à contre-courant, je n'y crois pas !"

Seuls deux éléments tempèrent cette opinion : le développement de la congestion, qui lui fait perdre son efficacité, et le sentiment d'un certain gaspillage, voire d'une inefficacité sur le plan collectif. Mais dans ce dernier cas, on est encore loin de passer de la parole aux actes.

"Economiquement, le transport individuel, c'est un désastre. Il y a le gaspillage d'énergie, la pollution... mais à côté de ça, il faut qu'on puisse circuler en voiture !"

1.1.2. Efficacité et gestion du temps

La localisation périurbaine ne peut se résumer au seul éloignement du centre de l'agglomération ou des lieux d'emplois. La dispersion des habitations conduit aussi à une forme d'éloignement par rapport aux équipements de la commune de résidence : les écoles, les commerces, les terrains de sports, etc.. tout se trouve réparti à une distance supérieure au kilomètre.

Si ces distances internes à la commune ne sont pas toujours suffisantes pour justifier le recours à un mode motorisé (en ville, on parcourt souvent de grandes distances à pied), il est vrai que la possession d'un véhicule, l'absence de contraintes sur son usage incitent à choisir la

solution de facilité.

Mais, comme nous l'avons vu dans le discours des responsables locaux (discours qui reste parfois assez élitiste), la vie en périurbain ne doit pas être assimilée à un vase clos replié sur lui-même, à une campagne reposante. On reste avant tout des urbains, consommateurs, habitués à une offre de services et d'activités importante. Dès lors, il faut tenter de concilier un mode d'habiter plus intensif, et une vie extérieure proche de ce que l'on a pu connaître en urbain. La confrontation est difficile, parce que les distances consomment du temps. Il est frappant de constater dans le discours à quel point la gestion du temps est présente. Plus que la valorisation du progrès, c'est la recherche d'une efficacité qui est mise en avant pour réaliser un programme d'activités.

Comme on a pu le constater dans l'enquête auprès des ménages, les difficultés de transport ne sont pas très importantes : les temps de déplacement de périphérie à périphérie sont somme toute modestes, mais c'est la somme de tous les déplacements rendus nécessaires par la dispersion des lieux fréquentés qui conduit à une impression de perte de temps, d'inefficacité.

Aussi le rôle du système de transport sera-t-il perçu par rapport au couple efficacité / emploi du temps. Une certaine rationalisation dans l'organisation des schémas d'activités perçue au travers de la description des problèmes de transport, et la souplesse de la voiture, surtout face à la faiblesse, voire l'inexistence des transports en commun, est ici l'argument le plus fort pour en justifier l'usage.

1.2. Une perception naissante

Il est important de garder à l'esprit un fait important qui explique pour une grande part la perception qu'ont les responsables locaux des problèmes de transport : c'est la voiture particulière qui a permis le développement de leur commune.

En effet, l'urbanisation en maisons individuelles n'a pu être possible que parce que la voiture permet d'atteindre ces espaces périphériques peu denses et éloignés des axes traditionnels de transport. Non seulement elle a favorisé l'accessibilité à de nouveaux terrains, mais en plus elle véhicule aussi une certaine conception du mode de vie, en valorisant la liberté de l'individu, c'est-à-dire la maîtrise de ses déplacements. On peut s'éloigner du centre de l'agglomération et des lieux d'emploi, puisque ceux-ci resteront accessibles facilement, voire rapidement.

Dans ce contexte, c'est bien sûr l'offre de voirie qui est mise en avant, comme élément structurel indispensable au fonctionnement de ces espaces périphériques. Le premier problème de transport est relatif à la voiture :

"La voie rapide, elle n'en a que le nom !"

Cela ne signifie pas pour autant que l'on privilégie les infrastructures lourdes, comme l'autoroute : on s'appuie sur un réseau capillaire existant, dont les caractéristiques routières sont très limitées, mais cela importe peu, puisque la faible densité ne permet pas localement de générer des trafics importants. Cette image idyllique ne se vérifie pas toujours dans la pratique, car on ne peut isoler le développement d'une commune de celui des communes voisines et de l'agglomération dans son ensemble.

Le développement somme toute récent des communes périurbaines explique la perception naissante des problèmes de transport, et il est intéressant d'en observer la genèse. Soulignons toutefois que le discours est très localiste : on ressent une gêne, individuellement ou pour l'ensemble de la commune, mais à l'exception d'une commune, on n'a pas un point de vue global sur les problèmes de transport de l'agglomération : on subit des difficultés, mais on ne semble pas en créer. Aucune notion de solidarité spatiale avec le reste de l'agglomération n'est spontanément évoquée.

Quand les responsables locaux attestent l'existence de problèmes, cela se fait sur trois plans bien différents : la congestion, la captivité des enfants, les problèmes de stationnement.

1.2.1: Les premiers embouteillages

La liberté acquise par la voiture est gravement menacée : progressivement, les ménages périurbains se trouvent confrontés à une congestion croissante sur les axes radiaux dans un premier temps, sur les axes secondaires ensuite, sur les voies communales enfin. Tel est spontanément le premier problème que les responsables locaux mettent en avant.

"On a pris du retard en matière de voirie sur l'agglomération. Depuis le tunnel sous Fourvière, qu'il s'est fait imposer, l'Etat n'a pas remis une balle sur le réseau lyonnais. Pradel a eu le tunnel, mais on n'a plus rien eu depuis, on n'a pas le contournement ouest."

"Avant le bouchon était entre Dardilly et la bretelle qui va à Tassin. Maintenant il arrive à Ecully et bientôt il sera à la Porte de Lyon... Avant on passait le tunnel à 7h15, après ça a été 7h10, puis 7h et maintenant 6h45."

La saturation des axes radiaux ne surprend pas, puisque le réseau de voirie a peu évolué depuis le développement périphérique. Mais il faut noter que les difficultés d'accès au centre de l'agglomération, bien que mises en avant, ne correspondent pas tout à fait à la réalité des flux de déplacements. En fait, c'est plus la congestion pour se rendre vers les pôles d'emploi de la première couronne, congestion qui reste limitée puisqu'elle ne concerne qu'une période assez courte et que les temps de trajet ne sont pas considérables.

"Les embouteillages, c'est un tout petit créneau, à 7 heures moins 5 le matin."

"Surement la majorité des gens vont sur Lyon, je pense... si on inclut les étudiants, les emplois de bureaux, c'est peut-être bien le plus gros point, Lyon."

"La majorité des gens travaillent sur Lyon, ou St Priest et Vénissieux, pas Lyon même."

Ici les différences entre communes sont notables : d'un côté celles qui continuent à avoir des relations fortes avec le centre sont conscientes de participer aux embouteillages, de l'autre, les communes plus indépendantes soulèvent le manque d'infrastructures de rocade dans cette première couronne et critiquent par voie de conséquence les choix faits par l'agglomération (la COURLY).

"Nous, on collabore de façon importante au bouchon de Fourvière ! Je ne sais pas combien on envoie de bagnoles le matin avec une seule personne dedans. Mais c'est

un petit peu une obligation."

"Il y a un trafic qui va des zones industrielles de la plaine de l'Ain, jusqu'à Vénissieux et Corbas, alors ça traverse Pont de Jons et les gens cherchent à passer à travers toutes ces mailles-là. Certains cherchent à rattraper le CD 300."

"L'A420, le contournement de Satolas, ça va permettre de dégager le CD 300, sinon tout va être engorgé. On s'en rend compte quand on va prendre l'A43 pour aller à Lyon le matin, c'est déjà saturé."

"Les problèmes de déplacement des gens, c'est aussi de pouvoir rejoindre rapidement le cœur de Lyon, toutes les zones industrielles de l'est lyonnais et éventuellement l'Isle d'Abeau."

On oppose ainsi une périphérie peu dense donc peu congestionnée à la ville centre saturée. On souligne le retard dans la réalisation des infrastructures routières d'agglomération (rocares) face au développement des trafics, qui conduit à un usage parasitaire des voiries locales par un transit de toutes natures, y compris les poids lourds.

"Au niveau des voies structurantes, il n'y a qu'une voie qui va d'est en ouest, il y a tout le trafic dessus, alors qu'il y aurait besoin de toute cette voie pour desservir la commune. Il y a déjà suffisamment de trafic, et en plus, il faut absorber tout le trafic de transit."

"Le trafic est trop important, la voie n'est pas adaptée pour recevoir ce trafic, avec les poids lourds. On n'a pas la possibilité de faire des trottoirs, c'est un vieux village, c'est la traversée classique d'un bon nombre de communes rurales qui ont grandi."

C'est là l'apparition d'un nouveau phénomène pour ces communes. Elles commencent elles-mêmes à être touchées par une forme de congestion. La faiblesse du réseau de voies communales, toujours dimensionnées pour un monde rural ou villageois, fait apparaître des embouteillages que l'on croyait réservés à la ville centre. Une revendication de réappropriation du territoire communal émerge et se traduit par une volonté de suppression du transit (les autres). Mais ce transit perturbateur est principalement un trafic d'échange pour l'agglomération : là encore, l'absence de solidarité spatiale avec l'ensemble de l'agglomération est manifeste.

Cette préoccupation renvoie alors à l'aménagement urbain de la commune : après avoir grossi, il s'agit de digérer cette croissance, de gérer de nouveaux problèmes d'accessibilité intra-communale. Mais c'est aussi la prise de conscience progressive de l'appartenance à une agglomération élargie, l'apparition d'un discours différent sur le rôle du système de transport global, qui ouvre des perspectives.

1.2.2. La captivité des enfants, mythe ou réalité ?

Le second thème de revendication en matière de transport concerne les enfants, mais il n'est pas perçu comme aussi important que le précédent. Cela tient sans doute au fait que les déplacements des enfants sont vus principalement au travers du filtre de l'école. Il s'agit bien sûr des trajets les plus réguliers et les plus contraints par les horaires, et tous les enfants y sont astreints. Mais très vite, la distinction par âge ou plus exactement par cycle d'enseignement est

mise en avant : les plus âgés doivent aller dans l'agglomération, voire la ville centre (étudiants, lycéens), les 11-15 ans fréquentent les collèges des communes voisines, les plus jeunes restent pour une grande part sur leur commune de résidence.

"Le primaire, c'est sur Jonage. Il y a quelques enfants qui sont dans des écoles privées, sur Genas, il y a des cars pour ces écoles, avec l'aide du Département, ça ne pose pas de problèmes... Dès que c'est le secondaire, c'est Meyzieu, le CES, et là aussi il y a un service scolaire, qui donne satisfaction... Les enfants au Lycée, ils prennent les transports en commun. C'est Décines, ou Lyon et Villeurbanne : ils perdent beaucoup de temps."

Cette partition va hiérarchiser les problèmes, puisqu'elle renvoie à des modes d'organisation et de transport différents.

"Le problème n'est pas pour le primaire, ni même le CES car il y a un ramassage, c'est après, pour les jeunes qui quittent le collège."

Les plus grands, qui disposent d'une autonomie forte, sont dans la situation la plus difficile : ils doivent se déplacer par leurs propres moyens, c'est-à-dire par le réseau public de transport en commun. Ils sont donc les plus pénalisés, et leur nombre est croissant : le vieillissement des ménages a conduit à ce que les jeunes enfants lors du déménagement sont maintenant en âge de fréquenter le secondaire voire le supérieur.

Ils sont confrontés directement à l'insuffisance de l'offre en fréquence comme en amplitude, mais aussi à la baisse de la vitesse commerciale des autobus provoquée par la congestion croissante sur les axes radiaux.

"J'ai deux fils, l'un qui va à Villeurbanne, l'autre à Gerland, ils sont étudiants, eh bien, c'est malheureux, mais ils ont chacun une voiture. Ils ont essayé le bus, mais ça ne marche pas, ils mettent une heure et demie pour y aller."

"Bois Dieu est à 10 km de Perrache, c'est vraiment tout près. Il y a des gens qui ont une piaule en ville, parce qu'en sortant le soir de leur Fac, ils ne peuvent pas rentrer à Lissieu, c'est ridicule à 10 km !"

"J'ai des gones qui pourraient dormir une heure de plus si on avait des transports en commun dignes de ce nom".

"Ma fille, elle met une heure en bus : elle prend le 15, le métro et la navette pour La Doua. Mon mari la descend à Pierre Bénite."

Pour ceux qui sont en âge de conduire, les parents sont amenés à les motoriser, pour ne pas devoir les accompagner ou les rabattre sur des TC peu performants.

La seconde tranche d'âge est sans doute la moins pénalisée. Le ramassage scolaire, malgré ses imperfections, semble donner satisfaction dans son ensemble, et ces enfants ont encore trop peu d'autonomie pour poser des problèmes de transport : les activités qu'ils pratiquent sont choisies en accord avec les parents, qui doivent assurer un accompagnement en voiture, soit sur la commune, soit sur des communes proches, encore facilement accessibles.

"Ils restent 3/4 d'heure dehors. Il a fallu avancer l'horaire habituel du car régulier pour que les gamins rentrent une demi-heure plus tôt."

"On demande des passages supplémentaires, par exemple à 8 heures le matin. Il y en a un à 17h45 bourré d'écoliers, il en faudrait un supplémentaire à 18h ou 18h30."

"Vous venez par Limonest l'après-midi, il y a plein de gamins qui font du stop, et c'est vrai que ça marche bien, les gens s'arrêtent, mais c'est pas une solution. On est vraiment dans une région où les gosses savent faire du stop."

Pour les plus jeunes enfants, la scolarité se fait en très grande majorité sur la commune et l'accompagnement est la règle.

"Vous allez à 11h30 à l'école, vous verrez des gens qui prennent la voiture pour faire le tour du groupe scolaire."

"A Bois Dieu, dans un rayon de 500m, vous avez 100 personnes qui viennent en voiture accompagner les enfants à l'école... Il ne faut pas qu'ils prennent froid, qu'ils prennent la pluie, alors ils les accompagnent en voiture."

"On est obligé de prendre sa voiture, alors on la rentabilise en s'en servant au maximum, en emmenant les enfants à l'école..."

"On a l'impression de faire chauffeur de taxi toute la journée."

Pourtant, l'enquête auprès des ménages a montré que cette charge d'accompagnement était forte et qu'elle pèse sans doute sur l'organisation de l'emploi du temps des adultes. Mais cela ne semble pas toujours perçu comme un handicap :

"C'est une contrainte, oui, mais qui semble ne pas en être une pour certaines mamans. Ca dépend des parents, il y a des femmes qui sont bien contentes d'aller papoter une demi-heure à l'entrée et une demi-heure à la sortie de l'école."

"Vous savez, les parents accompagnent beaucoup parce qu'ils se font une obligation de les accompagner."

"On ne se pose pas tellement de questions, à partir du moment où il y a quelque chose qui leur plaît, on les emmène et c'est tout."

Ainsi, pour la plupart des responsables locaux, on ne peut donc parler de problèmes de transport pour les enfants les plus jeunes, même si, comme nous allons le voir, ces pratiques d'accompagnement génèrent des difficultés d'accessibilité internes à la commune.

1.2.2. La desserte interne, un problème de stationnement

L'afflux d'une nouvelle population fortement motorisée conduit rapidement à un problème de circulation à l'intérieur de la commune. L'usage généralisé de la voiture pour le moindre déplacement tient au mode de vie et se justifie par la dispersion des habitations, mais aussi par celle des équipements.

"C'est une habitude, on est tous pareils : si j'amène mes gosses à l'école, même si j'avais le temps de prendre 20 mn pour faire l'aller-retour à pied, je vais prendre la voiture et j'aurais le temps de lire le journal, de regarder les infos à la télé, de faire autre chose. C'est un mode de vie ! Et on est tous pareils. L'histoire de dire : il faut inciter les gens à marcher à pied, les gens qui ont envie de le faire, ils le font. Mais vouloir les obliger à marcher à pied à l'époque de la voiture, alors qu'ils ont autre chose à faire, je trouve que c'est utopique."

Pour certaines communes, on a eu tendance à installer les équipements à l'écart du centre ancien, soit du fait de la disponibilité de terrains ou de bâtiments, soit souvent parce qu'on ne s'est pas préoccupé des conséquences de leur localisation. La ruralité des communes n'a pas incité les responsables locaux à une gestion spatiale, et la dispersion des équipements a parfois tendance à affaiblir l'attraction du bourg ancien, qui doit pourtant conserver une activité propre pour que la commune ne devienne pas une commune dortoir.

"Le prochain équipement qui va arriver, c'est le gymnase du collège ; les gens seront obligés de prendre leur voiture également, parce que le collège est en périphérie de la zone urbaine."

"Sur le plan sportif, toutes les installations sont au Sud de la commune, et tout se passe à 1,5 km. Ca a des avantages, on peut faire tout le bruit qu'on veut, mais ce sont des va-et-vient en permanence de 16h30 à 22h30."

Les activités commerciales, faibles en nombre et subissant la concurrence des grandes surfaces périphériques, ne semblent pouvoir se maintenir que si l'on facilite leur fréquentation, soit par la création de parkings, soit par la proximité d'autres équipements (par exemple les écoles).

"On n'a d'énormes problèmes de parkings, qui empêchent le développement commercial, les gens n'agrandissent pas leurs commerces, ils disent : pourquoi faire ? On n'aura plus personne, il n'y a pas de parkings... Les gens ne trouvant pas de place ici, se reportent sur les grandes surfaces."

Du fait d'un transit sur les axes traversant la commune et d'un flux quotidien de parents amenant leurs enfants, une saturation apparaît dans le centre village. Il s'agit là d'un problème récent et sensible pour les responsables locaux, puisqu'il touche la sécurité des enfants, le confort des parents et l'accessibilité aux activités de la commune. Il est d'autant plus sensible qu'il touche l'aménagement local et relève donc de l'entière responsabilité des élus.

"Il y a des embouteillages à la sortie de l'école. Il y en a, s'ils pouvaient entrer en voiture dans l'école, ils le feraient !"

"Il y a à peu près 500 enfants entre le primaire et la maternelle. Cela fait à peu près 250 voitures, sans compter les enseignants et les cars pour les activités périscolaires à certaines heures de la journée."

"Ce n'est pas tellement un problème de transport, c'est un problème de stationnement. On a une population qui se déplace beaucoup en voiture, car les principaux commerces sont situés sur la place. Le centre du village, c'est la place."

"Les gens viennent soit en allant travailler, soit en revenant. Je ne sais pas si c'est

vraiment un besoins ou une-maladie de notre époque, mais les gens font toujours vite, donc posent leur voiture un peu n'importe où. S'ils pouvaient entrer en voiture chez les commerçants, ils seraient satisfaits. Si bien que les parkings ne sont pratiquement pas utilisés pour le stationnement de courte durée, qui entrave la circulation et peut être source d'accidents."

Ainsi, dans toutes les communes rencontrées, cette reconquête du centre village est à l'ordre du jour et se traduit par des projets liés à la circulation et au stationnement. Deux domaines prioritaires ressortent : les abords des écoles (sécurité, embouteillages, stationnement), et la place centrale de la commune, avec ses commerces (stationnement).

" A la sortie de l'école, on a fait un gros effort avec la création de deux parkings, on a mis des portiques pour empêcher le stationnement de nomades et des camions : le midi, le parking était rempli de semi-remorques qui contiennent des produits de toutes sortes, dont on ignore la composition."

"Il faut les deux choses : des chemins piétons quand les enfants rentrent à pied, des possibilités de venir en voiture pour déposer les enfants."

Pour certaines communes, la réflexion sur le réaménagement de ces espaces a conduit à des projets plus vastes, comme la structuration interne de la commune ou l'élaboration d'une politique de déplacement (place de la voiture, itinéraires piétonniers,...).

"Il y a eu un questionnaire distribué à tous les enfants, et ils ont répondu sur les problèmes de sécurité liés à leur école. C'était assez édifiant, car les gamins prennent très tôt conscience du problème de sécurité. Dans les petites rues où deux voitures se croisent à peine, moi je me vois mal avec une poussette, avec les gens qui roulent vite, parce que tout le monde est stressé et pressé, c'est un risque même pour les piétons s'il n'y a pas de trottoirs. Alors ça multiplie les voitures."

Mais là encore, la tendance principale est d'augmenter la capacité d'accueil du centre par rapport à la voiture. La création de parkings vient éventuellement compenser des aménagements de voirie de sécurité, comme les trottoirs.

"Quand on dit aménager la place à la dimension d'une commune de 5000 habitants, ça veut dire création de parkings."

"Avec les trottoirs qui vont être faits pour la sécurité des enfants, cela va réduire la capacité de stationnement. Il y a des parents qui ne veulent pas faire 20 mètres de plus en voiture pour avoir accès au 2ème parking, qui accès à l'école, et qui se garent n'importe où... On est en train de faire un effort supplémentaire en aménageant l'avenue : on la réduit en largeur par la création de massifs de fleurs pour essayer que les gens acceptent plus volontiers d'aller sur les parkings, pour libérer cette avenue."

Dans leur volonté de réaménager le centre de leur commune, les élus commencent à découvrir un problème bien urbain, celui de la partition des espaces publics entre des usages différents.

1.3. Conclusion : une faible demande de transport

La connaissance des besoins de transport et des difficultés de déplacements dans les communes enquêtées reste très partielle. Il est vrai que le développement somme toute récent et la faiblesse des moyens propres de chaque commune ne permettent aux responsables locaux qu'une vision déformée des problèmes, soit au travers des revendications apparemment limitées des habitants, soit par leur expérience personnelle.

Il est surprenant de constater chez certains une négation des problèmes de transport : les conditions de circulation pour les relations vers la proche périphérie restent globalement satisfaisantes, même si la congestion commence à se faire sentir. La liberté de déplacement offerte par la voiture n'est pénalisée que par la difficulté de gérer un emploi du temps contraint par la dispersion et l'éloignement des lieux d'activités. Dès lors que l'on dispose d'une voiture, il n'y a pas de problèmes d'accessibilité (même avec une congestion naissante), il n'y a qu'un problème de temps pour réaliser un schéma d'activités.

Pour les responsables locaux, les difficultés de déplacement semblent se limiter à deux domaines : l'accès au centre de l'agglomération, qui concerne une minorité de déplacements (soit occasionnels, soit pour les emplois de bureau), et les trajets des grands enfants, qui sont pénalisés par le manque d'autonomie.

Cette sous estimation des problèmes de transport est en partie liée à une vision localiste qui se focalise désormais sur les difficultés internes à la commune, phénomène bien légitime, puisque la gestion de ce territoire relève par nature de la compétence des élus locaux. Mais cela révèle aussi une conception particulière des relations avec l'agglomération sur de nombreux plans.

2. LA PERCEPTION DU SYSTEME DE TRANSPORT

Au travers du discours des responsables locaux, qui rappelons-le, varie selon les communes, il ressort une forte séparation entre transport et déplacement. D'un côté, le déplacement est le moyen de réaliser une activité, qu'il s'agisse du travail ou des loisirs : la diversité des lieux est à la limite le gage d'une liberté et de la richesse du programme d'activités de chaque individu, qui va donc rechercher le moyen de déplacement le plus efficace, en l'occurrence un moyen individuel, souple et rapide, la voiture. De l'autre, l'existence d'un système de transport, qui se limite à une offre de transport collectif, apparaît comme nécessaire, non pour optimiser le système de déplacement, mais comme palliatif à la non disponibilité d'un moyen individuel.

2.1. Transport, vous avez dit transport ?

Dans un contexte où la voiture est la condition du mode de vie périurbain, le système de transport est perçu de deux façons différentes : il est le moyen de transport des "captifs", et il est un équipement constitutif de la ville. Le premier point de vue est habituel et correspond à un rôle social des transports collectifs : le "droit au transport" traduit une volonté d'équité sociale, pour réduire les inégalités d'accès aux moyens de déplacement pour certaines catégories de population (les scolaires, les personnes âgées). Le second mérite de s'y attarder, car il explique en grande partie certaines demandes d'amélioration ou de révision de l'offre existante¹.

2.1.1. Un "service public urbain"

Ce qui caractérise en effet la ville, c'est la production de services collectifs, qu'il s'agisse de services marchands traditionnels ou de services dits "publics", comme l'assainissement ou le traitement des ordures ménagères. Le transport collectif rentre tout à fait dans cette logique, puisqu'il prétend répondre à une double nécessité collective, permettre le déplacement des non motorisés et restreindre en partie la congestion automobile.

Dans ce cadre, il constitue un **équipement d'agglomération plus qu'un moyen de déplacement** : être desservi traduit l'importance de la commune, participe à son image de marque. Ainsi, il est presque plus important d'avoir des transports en commun que de s'en servir. C'est moins la demande que l'offre qui est mise en avant. On y a recours en cas de défaillance du moyen individuel, qui peut se produire à deux niveaux, la panne ou la difficulté de circuler ou de stationner. Dans les exemples d'utilisation occasionnelle, il est frappant de voir que l'on cite plus facilement le recours aux transports collectifs pour aller prendre le TGV qu'en cas de panne de la voiture... Mais il faut souligner ici une contradiction entre ce type d'utilisation occasionnelle (qui suppose une certaine performance du réseau TC), et la revendication d'une offre à caractère social, qui doit desservir tout le monde, quitte à être peu rapide.

Cette vision du système de transport comme équipement urbain permet alors de mieux comprendre certaines demandes : si l'on est desservi, c'est que l'on appartient à l'agglomération, et

¹ Voir en annexe de cette partie, des fiches récapitulatives des problèmes et des demandes pour chaque commune.

inversement si l'on estime appartenir à l'agglomération, on doit être desservi, indépendamment de l'existence d'un besoin de déplacement.

2.1.2. Etre ou ne pas être ... dans l'agglomération ?

C'est sans doute sur ce plan que l'on peut observer des attitudes très différentes selon les communes. On peut distinguer trois situations principales.

Une nouvelle forme de banlieue

Corbas est la commune la plus proche de la ville centre. Sa croissance est pratiquement achevée et la principale difficulté est d'éviter de devenir une banlieue dortoir de l'agglomération. Un double discours apparaît : membre de la COURLY, elle fait partie intégrante de l'agglomération et revendique à ce titre une desserte de même nature que les communes limitrophes de Lyon. Pourtant, une trop grande accessibilité à Lyon peut faciliter une fuite vers la ville-centre, et il importe de développer une animation locale, de renforcer les commerces pour assurer une activité locale autonome minimale. Si le métro ne peut venir dans toutes les communes, se rattacher à ce réseau par une offre bus d'un niveau équivalent apparaît légitime.

Un rattachement à l'agglomération

Jonage, dont le développement est plus récent, est aussi dans la COURLY et revendique son appartenance à l'agglomération. Plus éloignée que Corbas, elle subit davantage les contraintes de congestion sur l'axe est-ouest, tant sur le plan interne que dans les relations avec la ville-centre. Son premier souci est de s'assurer que les projets de voirie de rocade dans l'est lyonnais vont bien être réalisés par la COURLY et le Département. Mais le rattachement à l'agglomération passe aussi par le cordon ombilical des TC, à travers l'utilisation du site des chemins de fer de l'est lyonnais, qui peut constituer un axe de rabattement rapide vers le centre.

Lissieu est confrontée à un problème particulier, celui d'être en limite, mais à l'extérieur de la COURLY, alors que les relations avec la ville centre y sont sans doute plus fortes que dans d'autres communes à la périphérie de la Communauté. Elle revendique donc cette appartenance, mais à la différence de Jonage, on y attend guère une amélioration sur le plan de la voirie. Seul le développement des lignes SNCF sous forme de RER connecté au métro semble pouvoir à terme apporter une solution durable, car le mode ferré est seul capable de concurrencer la voiture en terme de temps de trajet.

A l'écart de l'agglomération

Orlienas se distingue nettement des trois communes précédentes, par une position autonome par rapport à l'agglomération. La ruralité souhaitée conduit en effet à ne pas revendiquer de liaison au niveau des transports avec la ville-centre, même si elle est fréquentée pour le travail comme pour d'autres motifs : le seul problème tient à la congestion sur la voie rapide reliant l'autoroute. Certes, un intérêt se manifeste pour le projet de liaison ferroviaire entre Brignais et Tassin, mais il ne s'agit pas d'une volonté de rattachement fort à l'agglomération, dont on veut rester en marge.

Saint Pierre de Chandieu offre un point de vue encore différent, puisque cette commune estime ne pas faire partie de l'agglomération. Si l'est lyonnais constitue la principale zone d'emploi,

ce secteur est facilement accessible en voiture et il n'y a pas de demande de relations en transport en commun à destination de la ville-centre, bien qu'il existe une offre par voie ferrée : celle-ci est perçue comme une opportunité pour venir à St Pierre et non comme un moyen de se rattacher à l'agglomération. Le développement propre de la commune favorise une position quasi indépendantiste, où l'on privilégie la résolution des problèmes de circulation internes.

Ce résumé très schématique des attitudes des cinq communes enquêtées montre bien que la perception des difficultés de transport est fortement dépendante des stratégies locales par rapport à l'agglomération : Jonage et Lissieu revendiquent un RER pour s'intégrer à la ville, comme peut l'être Corbas, tandis qu'Orliénas et St Pierre souhaitent pour des raisons différentes affirmer une coupure par rapport à l'agglomération.

2.2. Une conception très conventionnelle du transport collectif

Il ressort de ces différents points de vue une symbolique très forte de la fonction des transports collectifs. Dès lors qu'il s'agit d'un service propre à l'urbain, on conçoit l'offre d'une façon très normée, sous forme de lignes "régulières", c'est-à-dire répondant à des critères précis : une amplitude journalière, des fréquences, une destination privilégiée (le centre), mais aussi une idée de "service public" assimilé à une non rentabilité intrinsèque liée à son rôle social.

"Un service public, c'est le cas des TCL, il peut rouler des fois à certaines heures sans être plein, parce qu'ils mettent un petit peu moins la rentabilité en avant."

Dans ce contexte, le transport collectif n'est pas perçu comme une alternative à la voiture, mais comme devant assurer deux types de déplacements captifs, ceux des scolaires et ceux des personnes n'ayant pas occasionnellement de voiture à disposition. Mais alors faut-il vraiment proposer une offre de transport collectif à ces communes, leurs habitants utilisent-ils les bus ?

"Oui, la preuve, c'est qu'il y a des gens qui les prennent !"

Même si les responsables locaux semblent sur-estimer les déplacements vers la ville-centre, et sur-valoriser l'intérêt de la voiture, une demande de déplacements existe, et le discours s'infléchit progressivement vers d'autres raisons du non recours à ce mode, dans les communes qui revendiquent leur rattachement à l'agglomération.

La non utilisation des TC tiendrait à l'insuffisance de l'offre, voire même à son inefficacité, notamment pour les autobus.

"Pourquoi est-ce que ça marche à Londres ? C'est parce que c'est cadencé, qu'il y en a énormément. Les gens disent : je ne serais pas bloqué en ville, parce que, quelle que soit l'heure à laquelle je dois revenir, je trouverais un TC. Ici, ce n'est pas le cas."

"On peut faire le grand reproche au service public - qui veut faire plaisir à tout le monde - de vouloir desservir tous les quartiers, alors c'est très long. A part les étudiants, il y a très peu de gens qui les prennent."

"On doit privilégier un certain type de TC, quand c'est pour le train-train habituel, pour aller au travail le matin, ou à l'école. Ça fait partie des choses où on devrait avoir pour objectif de prendre les TC, à condition de ne pas mettre deux ou trois fois plus de temps."

"Les personnes qui commencent très tôt le matin prennent les services publics, parce qu'ils marchent bien à cette heure là, mais il faut une heure quand même !"

A travers ces propos, il faut noter la mauvaise appréciation de l'efficacité des transports collectifs. On en revient toujours à la gestion du temps, aux conditions de concurrence entre VP et TC : l'autobus classique est rejeté, parce qu'il est incapable - sous sa forme actuelle - de permettre des temps de trajet du même ordre de grandeur que la voiture, d'où la recherche d'un mode plus performant.

2.2.1. TCSP et voies ferrées

La progression de la congestion, qui commence à pénaliser certains ménages périurbains, oblige à réfléchir à plus long terme.

"Je crois que ça commence à devenir invivable, qu'on sera obligé de venir aux TC... Quand les infrastructures routières et autoroutières seront complètement saturées, il faudra bien trouver une solution, il faut obliger les personnes à prendre les TC."

La croissance de l'agglomération va conduire progressivement à rendre la voiture inefficace pour certains types de déplacements, car il ne sera pas possible que l'offre de voirie suive l'augmentation de la demande. Il importe dès lors de mettre en place une offre de transports collectifs à la hauteur du défi, c'est-à-dire des axes lourds capables de proposer des temps de parcours du même ordre ou inférieurs à ceux de la voiture.

"Si on veut intéresser le plus grand nombre de personnes, il faut que la notion de temps soit prise en compte et qu'on puisse se déplacer rapidement, c'est ça le point-clé."

"Il faut qu'on passe à un service public qui soit hors des contraintes de la circulation routière normale... La non utilisation des TC, c'est parce qu'ils ne sont pas assez efficaces."

"C'est pas la collectivité qui va obliger les gens à prendre les TC, c'est le bon sens, à partir du moment où on ne pourra plus stationner dans Lyon, où on ne peut plus y arriver."

Seul un transport en commun en site propre peut répondre à de telles exigences, mais la référence n'est pas le métro, qui curieusement est perçu par certains responsables locaux comme trop lent :

"Il faudrait que le métro soit un peu plus énergique, on dirait qu'il est fait pour les retraités."

"L'aménagement de la ligne de l'est, il faut qu'on trouve un système où on arrive au coeur de Lyon, à la vitesse d'un RER et pas à la vitesse d'un métro !"

Pourtant, ce métro est aussi un symbole d'un transport en commun efficace, auquel devra se raccorder le réseau lourd proposé :

"La liaison avec Gorge de Loup, c'est tout à fait valable... Les gens nous interrogent

sur la mise en place d'un service rapide sur Gorge de Loup."

"Quand on a quelque chose à gagner, quand je suis dans Lyon, je ne vais pas prendre la voiture, je prends le métro. C'est une question de temps, je mets moins de temps qu'en voiture."

Le modèle d'un système de transport collectif rapide et efficace, c'est pour certains élus le RER parisien : il est vrai que la présence de voies ferrées est une opportunité qui ne semble pas valorisée sur l'agglomération lyonnaise.

"Quand on prend le RER à Paris, on a quand même le sentiment que ça avance ! Là, je suis content de moi, parce que j'ai eu le sentiment de ne pas perdre de temps."

"Il semble que les choses vont évoluer vers une liaison cadencée, un train toutes les demi-heures, alors là, oui, on leur dira : allez prendre le train."

"C'est aberrant d'avoir un couloir et de ne pas l'aménager et l'utiliser pour le transport de voyageurs. S'il est plus rapide, il attirera d'autant plus de clientèle... et il libérera les routes !"

Encore faut-il que ces sites propres soient le support d'une offre suffisante, en terme de fréquence et d'amplitude, pour attirer la clientèle.

Il faut anticiper les choses, et tester sur suffisamment longtemps, pour qu'il y ait des habitudes qui puissent se prendre."

"Si le service ne démarre pas, les gens ne vont pas l'utiliser."

"Je ne vais pas envoyer des gens à la gare quand il passe un train le matin et un train le soir, ils vont me prendre pour un jobard !"

"Je pense que ce n'est pas seulement notre politique qui peut amener les gens à changer. Je pense que c'est la politique des transports collectifs, s'il y avait une volonté qui dise : voilà, il y a des transports qui sont à votre disposition toutes les demi-heures, chemin de fer ou autre, on vous amène à Lyon en une demi-heure, dans des conditions acceptables."

2.2.2. Réseau lourd et rabattements

Si la mise en oeuvre d'un réseau lourd en site propre constitue l'armature du système de transport, il est clair que celui-ci ne peut irriguer finement toutes les communes périurbaines. Mais il faut constater que trois communes sur cinq sont desservies par des gares : St Pierre de Chandieu, Lissieu et Jonage ont une gare à proximité. Corbas de son côté ne sera pas très loin du métro, et Orléans peut être concerné en partie par la gare de Brignais.

Il y a donc des opportunités de rabattement que les responsables locaux ne sous estiment pas. D'ailleurs, cette pratique existe déjà pour certaines communes, et d'autres la revendiquent :

"On laisse la voiture à Bonnevey et on prend le métro pour aller en ville. Là il y a un problème de parkings, je ne laisse jamais ma voiture à Bonnevey, car il n'y a jamais

de place en semaine, c'est pris par les gens qui vont travailler."

"On s'en est déjà préoccupé, la réalisation de parkings pourrait se faire, étant donné que la SNCF a des terrains autour. C'est vrai que pour aller d'ici à la gare, il faudra un véhicule."

"Il faut tout rabattre sur un point de chute important qui est le métro."

Des différences d'appréciation opposent Corbas, déjà desservi par les TCL et qui souhaite que l'offre TC soit structurée autour du rabattement vers le métro, et les autres communes plus lointaines qui souhaitent l'aménagement de parkings aux abords des gares les plus proches de leur commune, car on ne croit pas à un rabattement en autobus.

"Il est difficile de penser à un transport en commun entre ici et la gare, c'est impossible, ils n'iront pas à pied, ils prendront la voiture."

"Les billes que la commune doit mettre, c'est au travers de la COURLY. La commune n'a pas d'autres moyens. Les parkings, c'est aussi la compétence de la COURLY."

Ainsi, une politique de rabattement sur un réseau lourd semble bien acceptée, à condition que la rupture de charge se fasse en périphérie et non aux abords de la ville centre, puisque c'est le moyen d'éviter la congestion sur les axes radiaux traversant la première couronne. Mais il faut peut-être y voir aussi une bonne articulation entre le recours nécessaire au TC et la souplesse de la voiture pour les trajets terminaux : disposer de sa voiture reste de toute façon nécessaire pour réaliser un programme d'activités centré autour du domicile, qui, rappelons-le, est fortement contraint par les accompagnements des enfants.

2.3. Conclusion : une partition des problèmes de transport entre le dedans et le dehors

Derrière la perception du système de transport, dont la fonction se situe dans le contexte du développement de l'agglomération dans son ensemble, se dessine une partition des problèmes de déplacements qui s'effectue à deux niveaux.

En premier lieu, une césure s'opère entre les déplacements internes et externes à la commune. Les premiers sont fortement valorisés, puisque traduisant le dynamisme de la vie locale : il faut améliorer l'accessibilité au centre de la commune pour les résidents. Pour les seconds, les problèmes sont par définition externes à la commune et relèvent de la compétence de l'agglomération, la seule revendication étant de s'assurer une desserte, c'est-à-dire un rattachement au système de l'agglomération.

En second lieu, et recoupant la première partition, quatre domaines de déplacements sont implicitement distingués et vont appeler des réponses différentes en terme de transports.

Les déplacements à destination de la ville-centre sont ceux pour lesquels le recours au transport collectif est valorisé : deux catégories d'usagers sont mises en avant, les grands enfants fréquentant le lycée (les captifs), et les adultes travaillant dans des emplois de bureau dans le centre. Pour ces derniers, considérés comme sédentaires plus que captifs, l'offre traditionnellement radiale des transports collectifs peut être une alternative sensée face au développement de la congestion. Mais leur report sur les TC dépendra surtout du niveau de

contraintes, c'est-à-dire de l'accroissement des difficultés de circulation et de stationnement, ainsi que de la capacité des TC à offrir des temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture. L'élasticité à l'offre renvoie à la logique de gestion du temps, alors que la question des tarifs n'est jamais mise en avant, si ce n'est pour reconnaître qu'il est normal de payer un peu plus cher quand on est en périphérie. La solution proposée est une articulation entre un rabattement en voiture sur un TCSP de type RER, pour les communes revendiquant leur appartenance à l'agglomération.

Les déplacements périphériques, notamment le domicile-travail qui apparaît largement majoritaire dans notre enquête, semblent totalement exclus d'une problématique d'arbitrage entre TC et VP. Le mode collectif est peu valorisé : c'est plus un palliatif qu'un élément compétitif. Il est vrai que, principalement situés dans le même secteur géographique que la commune de résidence, ces déplacements s'effectuent somme toute dans de bonnes conditions, comme en témoignent les temps de trajet déclarés, qui restent en général inférieurs à la demi-heure. La congestion est encore faible, à l'exception de quelques saturations locales en heure de pointe, et la voiture conserve sa souplesse naturelle, d'autant plus qu'il n'existe aucune contrainte sur le stationnement. L'absence d'offre de transport collectif n'est même pas critiquée, car on n'en ressent pas le besoin.

Les déplacements internes sont donc fortement valorisés et commencent à être confrontés à des problèmes de congestion et de stationnement. Le transit est dénoncé comme une appropriation abusive des voies communales par des usagers extérieurs, même si l'on reconnaît parfois qu'ils pourraient présenter un avantage pour le commerce local, à condition qu'ils s'arrêtent... Le trafic poids lourds est plus particulièrement rejeté, en raison des nuisances et des problèmes de sécurité. On est ici dans une logique de réappropriation de l'espace communal au profit de déplacements locaux en voiture... Il est frappant de constater en effet, qu'à l'exception de quelques projets de trottoirs, la place de la voiture n'est jamais remise en question dans ces communes : elle est un élément moteur de la vie locale, et l'on n'imagine même pas que des TC puissent exister.

Les déplacements limitrophes constituent une catégorie très largement sous estimée par les responsables locaux, alors que notre enquête montre au contraire qu'ils constituent la part majoritaire des déplacements hors travail et une part non négligeable des déplacements pour le motif école. On retrouve ici les conséquences d'une rupture un peu simpliste entre le dedans (la commune) et le dehors (tout le reste). Pourtant, ces déplacements participent fortement aux contraintes de gestion de l'emploi du temps, notamment pour l'accompagnement des enfants. Ces échanges se font quasiment tous en voiture, et constituent la principale justification du recours systématique à ce mode, l'offre en transports collectifs étant le plus souvent absente. La négation des déplacements de proximité tient en grande partie aux bonnes conditions de circulation, qui en font des trajets perçus comme courts.

Cette décomposition des déplacements selon leur secteur géographique a surtout pour but de mieux cibler ce que pourraient être les objectifs d'une desserte en transport collectif. C'est en particulier le cas pour les déplacements dits de proximité qui nous semblent pouvoir faire l'objet d'une offre. L'exemple des relations entre Jonage et Meyzieu montre un recours significatif aux lignes régulières de transport en commun par des enfants de plus de 10 ans, qui acquièrent ainsi une autonomie et déchargent les parents de la contrainte de l'accompagnement. De même, à St Pierre a été mis en place un ramassage scolaire interne à la commune, pour la maternelle et le primaire, et son succès montre qu'une demande existe pour des déplacements relativement courts. Sous une autre forme, à Orliénas, la valorisation du regroupement d'usage de la voiture

manifeste aussi une certaine sensibilité à un recours irrationnel au mode individuel.

En résumé, on peut dresser un tableau schématique des différents segments du marché des déplacements des communes périurbaines et des moyens de transports correspondants, selon la hiérarchisation suivante :

Hiérarchie d'usage des modes					
	Espaces concernés				
Segments de demande	Ville centre	1ère Couronne Périphérie	Secteur Géographique	Commune + limitrophes	
Travail	sédentaires	Axes lourds + Rabattement	Voiture	Voiture	Voiture ou TC local
	non sédentaires	Voiture	Voiture	Voiture	Voiture
Scolaires	Supérieur	VP ou Axes lourds + Rabattement (VP ou TC)	VP ou TCP	VP ou TCP	-
	Lycées	+ Rabattement (VP ou TC local)	TCP ou VP accompagn.	TC VP accompagn.	TC local
	Secondaire	VP accompagn. ou Ramassage	VP accompagn. ou Ramassage	VP accompagn. ou Ramassage	VP accompagn. ou Ramassage ou TC local ou 2 roues
	Primaire	-	VP accompagn.	VP accompagn.	VP accompagn.
Activités Libres	Adultes	Axes Lourds + Rabattement ou VP	VP	VP ou Regroupement	VP ou TC local ou Regroupement
	Enfants	Axes Lourds + Rabattement ou VP accompagn.	VP accompagn. ou TCP	VP accompagn.	VP accompagn. ou TC local ou Regroupement ou 2 roues
Autres motifs (achats,..)	Axes Lourds + Rabattement ou VP	VP	VP Regroupement	VP Regroupement	

Cette partition des problèmes de transport a pour avantage de mettre en évidence un segment peu perçu de déplacements qui pourraient être satisfaits par une offre de proximité, s'intégrant dans un système plus large de rabattement sur les axes lourds. En effet, si l'on autonomise les enfants, on libère les parents de la charge d'accompagnement, on simplifie d'autant la gestion du temps et les chaînes de déplacements, on atténue la nécessité de la voiture, on crée des opportunités pour un report modal, y compris en rabattement sur les axes lourds.

Cette vision est loin d'être partagée localement, en partie parce que la contrainte d'accompagnement est niée, en partie parce qu'on ne perçoit pas l'importance des échanges avec les communes voisines, en partie parce que l'on conçoit mal une offre de proximité souple, le

modèle restant la ligne régulière, à l'itinéraire bien défini et aux horaires fixes.

"Moi, je dirais que je ne suis pas convaincu. Hormis le fait que ce serait extrêmement difficile, compte tenu des situations géographiques, que les activités ne se passent pas en même temps, et donc ne terminent pas en même temps. On ne peut pas faire du transport à la carte avec un tel échantillon du créneau horaire des activités. Deuxième point, qui est un problème de fond, qui est lié aux comportements des parents : il y a des parents qui prendraient le car avec leur gosse !"

"Une navette inter-villages ? Non, je ne vois pas, on n'a pas entendu parler de personnes intéressées par ce genre de choses."

"Il n'y a bien sûr pas de ramassage interne à la commune."

"Là, on ne peut pas résoudre ce problème de transport, avec des arrêts tous les 30 mètres pour ramasser chaque moutard."

La seule solution pour réduire la charge d'accompagnement, c'est le regroupement d'usage de la voiture, qui ne peut d'ailleurs qu'être spontané, entre amis, car tous les parents ne le souhaitent pas, les associations locales ne veulent pas s'en occuper et les communes ne croient pas que l'on puisse l'organiser. Il faut noter que le regroupement a en effet peu de chances d'être intéressant pour les ménages qui ont une gestion serrée de leur emploi du temps, car il oblige à des arrangements d'horaires entre les individus, ce qui réduit d'autant leur marge de manoeuvre.

Définir un offre de proximité suppose avant tout que ce problème de transport soit perçu comme un élément d'une politique de déplacements sur la commune, politique qui en est encore à ses premiers balbutiements, à l'exception sans doute de St Pierre, qui valorise l'autonomie de la commune et a entrepris une réflexion intéressante sur les modes de vie de ses habitants.

Encore faut-il préciser ici les conditions de mise en oeuvre d'une telle offre de proximité, ce qui suppose une coordination entre les acteurs institutionnels, qui comme nous allons le voir, ne sont pas toujours bien identifiés localement.

3. A LA RECHERCHE DE PARTENAIRES

La question des transports (en commun) est souvent perçue comme relevant d'une stratégie globale de "l'agglomération", sans que cette entité soit clairement définie, tant sur le plan spatial que sur le plan institutionnel. De plus, les responsables locaux semblent avoir une vision très fragmentaires des responsabilités respectives de chacun des acteurs. Dans la partition des fonctions des TC présentée précédemment, nous avons insisté sur la distinction faite entre un réseau lourd en site propre pour l'accès à la ville centre et une desserte locale, par des lignes régulières de bus ou du ramassage scolaire : ces deux systèmes semblent relever de logiques institutionnelles différentes.

3.1. Puissance publique et autorité d'agglomération

La gestion des déplacements urbains doit s'appuyer sur une vue d'ensemble des problèmes d'accessibilité et de congestion dans les zones les plus denses. Cela suppose qu'il existe une autorité reconnue, capable de définir une stratégie globale d'utilisation plus rationnelle des moyens de transport, qu'il s'agisse d'infrastructure de voirie ou de réseau de transport collectif. On retrouve ici un débat ancien sur la mise en place d'une institution compétente, qui n'existe pas aujourd'hui sur l'agglomération lyonnaise.

Dans leur discours, les responsables locaux ont du mal à identifier cet interlocuteur, qualifié de "puissance publique" sans autres précisions. Mais si l'on creuse la question, les réponses divergent selon la position institutionnelle de chaque commune.

3.1.1. COURLY ou SYTRAL ?

A l'exception de Corbas, qui négocie depuis longtemps l'amélioration de sa desserte en bus et affirme son désaccord vis-à-vis de certains choix stratégiques, aucune commune ne cite spontanément le SYTRAL comme l'autorité organisatrice des transports sur l'agglomération. C'est la COURLY qui reste la référence, sans doute parce que cette structure est plus ancienne et renvoie à un territoire mieux défini.

"On serait COURLY, on serait sans doute un petit peu plus desservi."

L'image du SYTRAL, c'est le métro, alors que les autobus, c'est TCL ou les sociétés privées, et le train, c'est la SNCF...

Mais même pour les communes appartenant à la COURLY, leur faible point, démographique, géographique ou politique, ne semble pas faciliter les demandes d'amélioration ou de structuration de l'offre en transport collectif. La Communauté Urbaine apparaît réduite aux quelques communes importantes, qui débattront des moyens nécessaires pour améliorer l'accès à la ville centre (voirie, stationnement et métro), la périphérie restant le parent pauvre, auquel on opposera toujours des critères de rentabilité financière pour ne pas réaliser les prolongements de lignes demandés.

Dans ce contexte, les communes appartenant à la COURLY critiquent bien entendu les réalisations trop favorables aux grandes communes (le retard pris par le métro, du fait de son automatisation, pour Corbas, le non aménagement des chemins de fer de l'est lyonnais, à cause du dossier Part-Dieu, Eurexpo, Satolas pour Jonage).

3.1.2. Une négociation directe, mais parfois inefficace, avec les opérateurs

La puissance publique faisant défaut, les responsables locaux se tournent assez volontiers vers les opérateurs, en espérant qu'ils auront senti une demande sur les liaisons qui intéressent localement chaque commune.

Ce recours direct semble bien fonctionner pour un certain nombre d'améliorations, concernant la modification de la localisation des arrêts ou de l'itinéraire de traversée des communes, notamment dès que des aménagements de voirie les favorisent.

"Avec les aménagements prévus, on pourra faire passer les cars différemment."

"Maintenant les cars TCL desservent le bas (de la commune)".

"On a réorganisé le circuit de cars, aussi bien pour le transport scolaire que pour le ramassage ouvrier, de façon à ce que le car passe dans le village, pour limiter le stationnement sur la route départementale. C'est vrai que c'était dans un souci de sécurité, par rapport aux gens qui attendaient, notamment les enfants, qui attendaient sans surveillance d'adultes."

Mais dès qu'il s'agit de modifier l'offre, y compris pour des modifications d'horaires, les opérateurs font la sourde oreille, pour les lignes régulières, comme pour le transport scolaire.

"On demande des passages supplémentaires, par exemple à 8 heures le matin. Ou il y en a un à 17h45 bourré d'écolier, il en faudrait un supplémentaire à 18h ou 18h30. Il y en a un à 19 heures. Ca a été un non catégorique."

"La seule chose qu'on a pu obtenir, c'est un service supplémentaire en direction de Lyon le matin, parce que le car qui passait à l'heure habituelle était bondé, les gamins étaient debout jusqu'à Lyon. Mais il ne fonctionne pas le samedi, où il n'y a que quelques élèves, alors débrouillez-vous : le car est supprimé parce qu'il n'est pas rentable, il aurait fallu un minimum de 15 élèves."

"Il y a plein de gens qui prennent le bus à St Germain, on n'a jamais pu obtenir que ce bus soit affecté pour les gens qui prennent le train, c'est aberrant, parce que le train est plus rapide."

"Depuis que la commune est desservie par TCL, ça a fait une amélioration, il y a plus de cadence que par le passé. Ce qu'on pourrait souhaiter, c'est qu'il y ait plus de lignes directes en heure de pointe. Les 67 font des détours dans Meyzieu qui font perdre du temps."

"On est mal desservi, on a l'impression que les compagnies de transport, la Régie, les TCL, la SNCF ne jouent pas le jeu, ne jouent pas leur rôle de service public."

"Pour les TCL, on a à peu près une réunion par an, mais on se heurte à un mur. On nous dit même qu'il ne faudrait rien demander parce qu'on risque de tout nous supprimer !"

"On est un peu vacciné sur ce qu'on peut prévoir. Ça fait 10 ans qu'on voit les TCL en leur disant : prévoyez ça. Ils nous disent : allez vous faire voir, on fait ce qu'on veut, surtout ne demandez rien, on a autre chose à faire que de s'occuper de vos trucs !"

Ces propos désabusés ne sont pas le cas de toutes les communes. Il est vrai que plus on s'éloigne de la ville centre, plus il est difficile de justifier un service dont la rentabilité est aléatoire, et certains élus en sont conscients. Des critères de pression financière et d'efficacité globale du réseau doivent être pris en considération, et ce ne sont pas les opérateurs qui peuvent prendre seuls l'initiative d'une desserte jugée localement nécessaire sur un plan social.

3.1.3. Mais où est passé le Département ?

Si les communes situées dans le périmètre de compétence du SYTRAL estiment avoir des difficultés à faire valoir leur point de vue, il est surprenant de constater que les autres jugent n'avoir pas d'autre interlocuteur que les opérateurs.

Elles cherchent donc le dialogue avec les TCL, la SNCF ou les compagnies privées ou les régies départementales, parce qu'il n'existe pas d'autorité responsable de l'organisation des transports en dehors de l'agglomération.

"C'est pas par le Conseil Général. Nous, on demande aux compagnies quand on veut des passages supplémentaires."

"On est rattachés à des syndicats du Beaujolais, dont on se sent loin, alors que les gens sont attirés par Lyon. Cela ne nous arrange pas au point de vue transport."

Pourtant le Département est présent dans les esprits, ne serait-ce qu'au travers des impôts qu'il prélève, et rappelons-le, il participe très directement à SYTRAL. Mais pour les communes, son seul rôle en matière de transport est celui du ramassage scolaire, qui donne par ailleurs globalement satisfaction.

Mais la définition d'une offre en terme de lignes régulières, de desserte des communes et de réorganisation des services ferroviaires ne semble pas de son ressort. Il est totalement absent en matière de politique de transport dans les zones périphériques, et c'est là une surprise.

Il est clair en effet que les découpages institutionnels posent toujours des problèmes aux frontières, et l'on peut se demander dans quelle mesure le Conseil Général pourrait constituer l'interface nécessaire entre l'urbain et le périphérique, tant pour assurer l'articulation avec la politique de SYTRAL, que pour favoriser des regroupements d'intérêt pour les communes d'un même bassin versant, dans les discussions avec la SNCF. Il semble bien que ce soit la politique affichée par le Département, mais apparemment les communes ne le savent pas... et la seule action du Département, ce sont les subvention pour la réalisation d'équipements ou de travaux de voirie.

3.2. Coopération intercommunale et déplacements de proximité

Parce que le transport leur semble relever d'une autorité d'agglomération, les communes privilégient les partenaires institutionnels importants, même si le manque de clarté dans les compétences de chacun des organismes, conduit les élus locaux à une position attentiste. Mais il est vrai que leur discours revendicatif ne s'appuie pas souvent sur une vision claire des problèmes de transport.

De plus, le recours à une autorité d'agglomération est aussi le moyen de palier le manque de moyens financiers propres de chaque commune, et le partenaire recherché est souvent un financeur potentiel... La non rentabilité des améliorations de l'offre demandées peut passer plus facilement dans un plan d'ensemble, dans une stratégie de service offert dans l'ensemble de la ville.

Cette passivité est sans doute due en grande partie au fait que les difficultés ne font qu'émerger : on se plaint du transit qui perturbe la vie locale et sature les voies, on commence à parler d'aménagement du centre du village, on cherche à résoudre le stationnement, et progressivement les communes en arrivent à définir les premiers éléments d'une politique locale, qui ne peut plus se réduire à des programmes de lotissements. Mais là encore, la vision reste très localiste, et le discours très revendicatif, sans véritable souci de traiter le problème de fond, celui de la demande de déplacements, ni de volonté de faire des propositions intégrant la commune dans un espace de solidarité intercommunale.

3.2.1. Chacun pour soi ?

Qu'il s'agisse de la mise en place d'équipements sportifs ou culturels, ou des problèmes de transport, il faut noter la faiblesse, voire l'absence de coopération avec les communes voisines. Mais cette situation semble devoir évoluer, même si les réticences sont fortes, comme en témoignent quelques exemples de collaboration sur des projets d'équipements.

"On est dans une région où chacun fait pour soi. On n'a pas de piscine, à St Priest, ils ont du mal à tourner rien qu'avec leurs écoles. Alors, comme on est d'anciens clients, on les emmène à la piscine de l'Isle d'Abeau. A une époque on allait à St Bonnet et même à Vienne !"

"On en est pas encore là, mais on commence à réfléchir, il y a le projet de tennis couvert avec Taluyers, ça commence aussi à faire son chemin, mais il y a encore un peu un esprit de clocher."

"Les activités sur la commune, c'est uniquement la commune."

"On est associés à Chasselay pour les activités sportives. Ils ont certains équipements, on en a des complémentaires, sans faire de double emploi."

"Maintenant, on va de plus en plus vers des associations inter-communales et c'est bien."

Le développement de certaines structures, comme les SIVOM, traduit la volonté d'aborder les problèmes de façon plus collectives, ne serait-ce que par nécessité financière. Mais sur le plan des transports, la coopération est moins bien avancée.

"Au niveau des TCL, pour le 21, cela a été fait avec Chasselay, en collaboration."

"Nous avons la chance d'avoir un syndicat intercommunal de voirie qui est très dynamique, qui regroupe huit communes, ce qui fait que le budget global représente plusieurs millions. Ce syndicat nous répercute la part de St Pierre de Chandieu sur plusieurs années. Chaque année, on rembourse les travaux de voirie des années précédentes, ce qui représente à peu près 400 000 F. Cette année, les élus ont pu débloquer 120 000 F pour les parkings."

Cette amorce de collaboration va-t-elle déboucher sur les prémices d'une politique commune en matière de transport ? Il semble que l'on en est encore loin, alors qu'une telle coopération serait de nature à favoriser le dialogue, tant avec les opérateurs qu'avec les autorités compétentes.

3.2.2. Des politiques locales de transport

L'analyse de la mobilité des ménages a bien mis en évidence une génération de déplacements de proximité, sur un espace très souvent limité aux communes limitrophes. Il existe en effet des solidarités locales, sous forme de mini bassins versants structurés par les axes radiaux de communication et par quelques pôles secondaires. Il serait nécessaire de mieux identifier ces relations, qui au travers du discours des élus semblent se dessiner de la façon suivante :

Corbas - Vénissieux - St Priest, puis Feyzin, Mions, Chassieu

Jonage - Meyzieu, puis Chassieu

Lissieu - Chasselay - Limonest - Chazay - Marcilly d'Azergues

Orliénas - Mornant - Taluyers - St Laurent d'Agny - Soucieu - Brignais

St Pierre - Heyrieux

Ces solidarités ne doivent pas être interprétés directement comme des axes de transport potentiels, mais plus comme des structures communes de réflexion sur les difficultés de desserte, car des échanges existent.

"Les gens se trimbalent bien d'une commune à l'autre, il ne faut pas croire que c'est cloisonné, au contraire, il y a énormément d'échanges et les relations sont très bonnes."

Il s'agit surtout d'activités libres, des adultes comme des enfants, et l'on peut se demander si des solutions innovantes de transport souple ne pourraient pas satisfaire certains besoins, et notamment réduire la contrainte d'accompagnement, obstacle fondamental à tout report modal des adultes.

Pour le moment, la voiture est l'unique solution et les politiques locales se résument, soit à inciter au regroupement d'usage qui reste minoritaire, soit à mettre en place des téléphones pour éviter aux parents d'attendre sur place leurs enfants.

Il paraît illusoire de favoriser la marche à pied, puisque l'éloignement des activités et la dispersion de l'habitat imposent un mode mécanisé. Les réalisations de trottoirs aux abords des écoles, comme dans la partie centrale répondent plus à l'objectif d'améliorer les conditions du trajet

terminal, notamment sur le plan de la sécurité.

Le recours aux deux-roues pourrait plus valablement se faire, mais il nécessite une action globale sur la commune, sous forme d'itinéraires sans discontinuité : les voies les plus larges incitent les automobilistes à la vitesse, les plus étroites posent le problème du dépassement des deux-roues. De même, les croisements de routes à grande circulation méritent un traitement spécifique, si l'on veut que les enfants utilisent ce mode pour aller à l'école, ou à leurs activités extra-scolaires.

Une telle politique serait de nature à les autonomiser, pour les déplacements courts, internes à la commune. Mais il est peu probable qu'elle suffise pour les échanges intercommunaux, et c'est là que la coopération entre communes limitrophes pourrait trouver un champ d'application, en relation avec les associations sportives et culturelles.

Est-il possible d'envisager un système de transport intercommunal souple, pouvant assurer, dans des conditions de rentabilité acceptables, une double fonction : un rabattement sur les axes lourds, et une desserte intercommunale pour les activités des enfants ? Peut-on envisager une articulation avec le transport scolaire traditionnel ? Comment financer un tel système ?

3.3 Conclusion : gérer l'interface

Situées à la périphérie de la zone urbaine dense, les communes périurbaines sont à la marge du système propre de l'agglomération. Non seulement la radialité traditionnelle des réseaux de transport ne correspond qu'à une part limitée du marché de leurs déplacements, mais le faible niveau de service, en amplitude, en fréquence comme en temps de parcours atténue encore davantage le lien qui les rattache à la ville. L'attitude passive de presque toutes les communes traduit aussi un manque de dialogue avec une agglomération, dont la taille, le pouvoir et l'expérience sont trop éloignés de ceux des communes périurbaines pour que s'instaure spontanément une collaboration.

Le problème de transport doit être vu sous deux angles différents : quelle est l'importance du besoin de déplacements des ménages qui y résident, et en quoi la croissance des espaces périurbains accélère-t-elle la congestion du centre ?

A la première question, l'enquête apporte un éclairage précis. Même s'il ne peut être question de résumer les pratiques à un comportement type, fortement majoritaire quelles que soient les communes, on peut observer globalement une mise à l'écart du centre de l'agglomération, sauf pour les grands enfants et les emplois de bureaux (notamment des femmes), et une mobilité globale somme toute modérée et très orientée sur un espace de proximité limité aux communes limitrophes. Dans ce contexte, la demande de transport reste faible, car les conditions de circulation sont encore assez bonnes en périphérie pour que la voiture garde la souplesse qui en a fait son succès.

Mais l'apparition des premiers signes d'une congestion à l'extérieur de la ville centre est en train de tendre les emplois du temps et peut remettre en cause à terme une pratique d'accompagnement, très caractéristique de ces espaces peu denses, et qui va se heurter au besoin d'autonomie des enfants qui grandissent. Une pression peut donc se faire jour pour une mobilité de proximité qui sera de plus en plus difficile à satisfaire.

La seconde question est plus stratégique, car elle traduit les relations de la ville centre avec sa périphérie. Le développement périurbain constitue-t-il une extension de la ville sous une forme différente, moins dense, ou bien faut-il le considérer comme une excroissance externe à l'agglomération, comme une forme de diffusion de l'habitat dans un espace élargi à la région urbaine ?

Dans le second cas, on mise sur la faible attraction du centre, et l'amélioration des conditions de déplacements passera par un développement des itinéraires routiers en rocade, pour assurer les trajets périphériques, tandis que la desserte interne en transport collectif relevera des initiatives locales sous forme de services de proximité.

A l'inverse, pour le premier cas, il est nécessaire de prévoir un rattachement de ces communes au système de transport de l'agglomération, afin d'éviter la congestion que provoquera le recours systématique à la voiture. Il est clair que la desserte du périurbain sous une forme traditionnelle, c'est-à-dire le prolongement de lignes de bus vers la périphérie conduira à un échec, car la fréquentation prévisible ne justifiera jamais une offre, en terme de fréquence et d'amplitude, capable de rivaliser avec la souplesse de la voiture, du moins dans des conditions financières acceptables. De plus, une telle offre ne sera pas non plus compétitive en terme de temps de parcours et ne résoudra pas les problèmes liés à la charge d'accompagnement des enfants.

Cet échec de la ligne de bus classique incite à rechercher une solution dans deux directions : un système plus rapide et une massification des flux. C'est donc l'optique d'un transport en commun en site propre avec un rabattement en voiture (ou par une desserte locale) qui semble être la seule solution envisageable dans ce contexte. Mais la mise en place d'un tel système va concerner un territoire dépassant la zone de compétence de SYTRAL et doit s'appuyer sur les opportunités existantes, comme les voies SNCF.

Un lieu de rencontre, de débat et de propositions est nécessaire dans un premier temps, associant le SYTRAL, le Département et les communes périphériques pour réfléchir à l'opportunité et à la structure d'axes lourds en site propre, en intégrant dès le départ la notion de rabattement, en articulation avec des dessertes locales ou une politique de stationnement en périphérie.

CONCLUSION : UNE GESTION DES DEPLACEMENTS LIMITEE

Les cinq communes enquêtées présentent des caractéristiques et des attitudes par rapport à l'agglomération très contrastées. Certaines affirment leur appartenance à l'unité urbaine et revendiquent en conséquence un rattachement structurel par la mise en place d'une offre de transport collectif. Les autres estiment être à la marge de la ville et ne jugent pas nécessaire le renforcement des liaisons.

Le recours à la voiture leur paraît d'autant plus naturel qu'il a permis cette forme d'urbanisation peu dense. La congestion est le problème de la ville-centre, et ces communes ne s'estiment que très partiellement responsables de son accroissement. Pourtant, les premiers signes de difficultés de circulation localement leur font craindre une dégradation de la vie locale, et ils attendent de la puissance publique qu'elle mette en place une offre de voirie destinée à éviter que les voies communales supportent un trafic de transit pénalisant.

Si l'enquête auprès des ménages confirme la faible attraction de la ville-centre pour la plupart des communes, les élus, sans doute de par leur situation personnelle, ont tendance à sur-estimer le poids des déplacements radiaux, peut-être parce que ce sont ceux qui s'effectuent le plus difficilement. Mais, il est vrai que les temps de parcours restent modérés dans l'ensemble, et que les ménages ne rencontrent que peu de contraintes dans l'usage de la voiture.

La faiblesse des déplacements vers le centre, une mobilité modérée, surtout centrée sur un espace de proximité viennent s'ajouter à cette absence de contrainte, pour se demander dans quelle mesure l'amélioration de l'offre en transport collectif est souhaitée et possible. La demande paraît d'autant plus faible qu'une offre traditionnelle ne permettra pas de résoudre le problème de l'accompagnement des enfants, qui sont en situation permanente de captivité, du fait des distances générées par la faible densité des espaces périphériques.

Le vrai problème de transport des ménages périurbains semble être de bien gérer un emploi du temps hebdomadaire, partagé entre le travail, l'entretien de la maison et les activités des enfants. Mais on peut se demander dans quelle mesure l'autonomisation des enfants, pour les déplacements à l'école, comme pour leurs activités, pourrait être un levier puissant pour aider à cette gestion du temps, ce qui contribuerait d'ailleurs à rendre les adultes plus sensibles à l'intérêt d'un système de transport collectif, dès lors qu'il peut assurer sur les déplacements domicile travail un temps de parcours compétitif par rapport à la voiture.

On ne peut en effet essayer de résoudre la question du report modal sur des axes lourds, sans résoudre le problème des enfants. C'est donc l'articulation de deux systèmes qu'il faut rechercher : le premier, s'appuyant sur un rabattement, vise à offrir un service rapide en site propre à destination de la ville-centre, capable de concurrencer la voiture (congestion et contraintes de stationnement), le second est axée sur des dessertes locales souples, entre communes appartenant à la même zone de solidarité, et orienté vers les trajets scolaires et les activités des enfants et des adultes.

Une telle gestion des déplacements est encore peu perçue localement, dans des communes qui se sentent isolées face au poids de l'agglomération. Mais c'est aussi parce que la coopération intercommunale n'en est qu'à ses débuts, et que les problèmes de transport à la périphérie de la ville ne semblent pas pris en charge par une institution adéquate, pouvant inciter à une telle politique. Il s'agit moins de débattre sur tel ou tel prolongement coûteux de lignes de bus, que de mettre en place une structure de réflexion sur une politique de déplacement en périphérie urbaine.

ANNEXE :

**ATTENTES DES COMMUNES EN MATIERE DE TRANSPORT
FICHE PAR COMMUNE**

Corbas

Attitude

- Commune intégrée dans l'agglomération, ne voulant pas devenir une banlieue dortoir. Revendique son rattachement au réseau de transport collectif, avec une offre du niveau de celle des autres communes de première couronne.

Circulation

- Eviction du trafic poids lourds par le contournement autoroutier A46 Sud, notamment avec le projet de plate-forme intermodale sur la commune
- Difficultés à l'entrée de la commune, vers Vénissieux
- Difficultés dans la liaison Feyzin - Corbas - St Priest

Transports collectifs

- Rabattement des lignes existantes (54 et 76) sur le métro, avec une amplitude horaires et des fréquences comparables
- Amélioration de la liaison de rocade vers Chassieu (difficile vers Feyzin : favorable à une rupture de charge au métro)
- Importance du travail en équipes : pas de bus à ces heures

Transports scolaires

- Qualité de service (respect des horaires)
- Adaptation des horaires du 76 à ceux des scolaires (Lyon Etats-Unis et Vénissieux)

Politique locale

- Regroupement des activités culturelles au centre du village. Aménagement d'un itinéraire piétonnier dans la partie centrale (commerces, activités)
- Installation de téléphones à proximité des équipements pour permettre aux enfants d'appeler les parents pour les ramener
- Difficultés pour mettre en oeuvre une desserte interne : trop d'horaires différents, volonté d'accompagnement des parents, peu d'intérêt de la part des associations

Jonage

Attitude

- En limite de la COURLY, affirme son rattachement à l'agglomération

Circulation

- Suppression du trafic de transit sur l'unique voie est-ouest. Création d'un second axe urbain est-ouest (Boulevard Louis Pradel), de la déviation Sud de Pusignan et du contournement de Meyzieu (pour les poids lourds), et du contournement autoroutier de l'agglomération

Transports collectifs

- Amélioration de la circulation des bus (67) sur la liaison directe par Décines (lignes directes en heure de pointe).
- Pertes de temps pour les scolaires se rendant à Décines, Villeurbanne ou Lyon (Lycées)
- Insuffisance du stationnement à Laurent Bonnevey (rabattement métro)
- Création d'un site propre rapide sur l'emprise des CFEL, avec parkings de rabattement (projet en concurrence avec la liaison Part-Dieu - Eurexpo - Satolas)
- Création d'une liaison site propre entre les gares Part-Dieu et Perrache

Transports scolaires

- Pas de critiques

Politique locale

- Problème de la traversée du canal de Jonage
- Création d'un cheminement piétonnier pour desservir l'école. Projets de création de trottoirs dès que l'axe central sera libéré du trafic
- Projet de réaménagement de la place centrale, avec créations de parkings (pour commerces)

Lissieu

Attitudes

- A la frontière de la COURLY, revendique son rattachement à l'agglomération, du fait de liens forts avec la ville centre pour le travail, comme pour d'autres motifs

Circulation

- Congestion de l'autoroute A6 et du tunnel sous Fourvière, mais pas de solutions pour résoudre ce problème

Transports collectifs

- Mauvaise desserte (fréquence, amplitude)
- Création d'une desserte ferroviaire de type RER sur la ligne Lozanne - Lyon, avec parkings de rabattement, et reliée au métro à Gorge de Loup (liaison cadencée à la 1/2 heure)
- Amélioration de la liaison sur le CD42 (ligne TCL 21 par Limonest) et de la ligne de la Régie Départementale sur la RN6 (pour les enfants fréquentant des établissements sur Lyon, passages dans la journée et le samedi matin)
- Prolongement du 21 de Chasselay sur la gare de St Germain au Mt d'Or

Transports scolaires

- Fréquence et horaires insuffisants

Politique locale

- Création d'une voie structurante interne à la commune pour relier le lotissement de Bois-Dieu au bourg, avec aménagement de trottoirs et pistes cyclables
- peu sensible au regroupement d'usage de la voiture ou à une desserte interne à la commune, y compris une navette vers la gare si l'offre est améliorée (parkings).
- Amorce de réflexions intercommunales, notamment avec Chasselay, pour la liaison vers Limonest.

Orliénas	
<u>Attitudes</u>	
	- Volontairement en marge de l'agglomération, pour conserver l'attrait de la campagne. Bien que fréquentant la ville, souhaite maintenir une coupure.
<u>Circulation</u>	
	- Saturation de la voie rapide reliant à l'autoroute, mais congestion limitée dans le temps (heures de pointe)
<u>Transports collectifs</u>	
	- Fréquence faible mais jugée suffisante dans la journée pour les captifs ; par contre coût du trajet élevé
	- Intérêt pour un rabattement sur Brignais, dans le cadre de la réouverture de la ligne sur Tassin, mais par un itinéraire direct.
<u>Transports scolaires</u>	
	- Plutôt satisfaisant
	- Problème de desserte du Lycée d'Oullins et des relations avec Givors : nécessité de descendre les enfants aux 7 Chemins
<u>Politique locale</u>	
	- Volonté d'animation, mais difficultés à développer des activités commerciales
	- Aménagement de parkings pour l'école
	- Très faible coopération intercommunale
	- Peu de relations avec les communes voisines (sauf peut-être Mornant).
	- Incitation au regroupement d'usage de la voiture, seule solution pour les captifs. Ne croient pas à une navette inter-villages

St Pierre de Chandieu

Attitude

- Affirme son indépendance vis-à-vis de l'agglomération. Seul la banlieue Est est fréquentée pour le travail. Ne revendique pas de liens plus forts.

Circulation

- Circulation importante sur les routes départementales, posant des problèmes de sécurité (vitesse, poids lourds, matière dangereuses), notamment aux abords des écoles.
- Stationnement sauvage au sein du village

Transports collectifs

- Ne sont pas demandeurs de lignes de bus vers Lyon
- Problème de stationnement à la Gare (elle semble plus servir aux gens venant de Lyon travailler sur la commune).

Transports scolaires

- Ramassage interne à la commune pour le primaire et la maternelle
- Réaménagement des abords des écoles (trottoirs, stationnement)
- Réorganisation récente du circuit à l'intérieur de la commune pour les ramassages scolaires vers Lyon, Mions et St Priest

Politique locale

- Gros problèmes de stationnement, analysés dans le cadre d'une politique locale de déplacement : aménagements d'itinéraires piétonniers, création de trottoirs, amorce de plan de circulation (sens unique, rond-point)
- Syndicat intercommunal de voirie, mais pas de coopération sur les équipements, ni de réflexions sur les relations intercommunales sur le plan des transports.
- Projets de réaménagement de la place centrale
- Vie locale forte, autour des associations et d'un bourg commerçant.

CONCLUSION

Au terme de cette lourde enquête sur les modes de vie et les problèmes de transport de 300 ménages qui avaient choisi de s'installer dans le périurbain lyonnais, il faut souligner avant tout une situation ambiguë sur le plan des comportements : d'un côté, l'observation des pratiques des ménages par type d'activités semble indiquer une certaine normalisation des comportements au travers de quelques groupes dominants, de l'autre, subsiste une diversité de comportements qui sont minoritaires, mais non négligeables, y compris au sein de chaque commune.

En effet les différences entre communes se recourent avec des attitudes variées des individus face à leur environnement, exprimant ainsi une grande diversité, qu'il serait hasardeux de résumer sous forme de comportement-type de ménages dits périurbains. La première phase de cette recherche avait déjà montré à quel point le terme périurbain était ambigu, cachant des réalités très différentes d'une commune à l'autre.

Au cours de la seconde phase, l'étude de la mobilité résidentielle avait mis en évidence aussi une grande diversité de stratégies résidentielles. Elle avait montré également qu'au delà de cette diversité, la venue de ces ménages en périurbain correspondait principalement à la recherche d'un nouveau mode de vie - recentrage de leurs activités sur l'espace du domicile et désir d'une certaine ouverture sociale, dont la mise en oeuvre passait par l'accès à la maison individuelle.

Or d'après les premiers résultats tirés de l'analyse globale des activités des adultes, ces attentes ne semblaient guère être confirmées dans les faits. En effet l'étude de la localisation des activités, d'une part, avait révélé une forte tendance centrifuge par rapport à la commune de résidence, l'analyse des activités libres d'autre part laissait apparaître une certaine discordance entre les pratiques et ce désir d'ouverture.

Rappelons ici quelques résultats globaux pour fixer les idées en matière de mobilité. Sur l'ensemble des individus adultes enquêtés, à partir des activités déclarées, on recense un peu plus de 12 activités par semaine, qui correspondent à 25,24 déplacements/semaine/personne, soit une mobilité moyenne quotidienne de 3,61. Cette moyenne est à rapprocher des valeurs obtenues par l'enquête-ménage de 1986 sur Lyon et son agglomération⁽¹⁾ : moyenne de 3,24 sur l'ensemble de l'agglomération, moyennes s'échelonnant entre 3,25 et 3,51 en grande périphérie de Lyon, correspondant à nos communes d'enquête. Le surplus de mobilité observé dans notre enquête peut s'expliquer par le fait que notre mesure ne concerne qu'une population d'adultes, la grande majorité actifs, alors que l'enquête-ménage de 1986 portait sur les déplacements de toutes les personnes de plus de cinq ans et donc comprenait les jeunes enfants et les retraités.

Il était toutefois difficile de s'arrêter à ces résultats globaux pour conclure sur les pratiques de ces ménages. Un examen plus approfondi au niveau même des comportements individuels de mobilité des parents et aussi des enfants a permis un meilleur éclairage des faits. Cet éclairage se fait sous deux optiques, celle de la connaissance du phénomène périurbain et celle d'une politique de transport dans le cas de la périphérie lyonnaise.

1. Comment caractériser les comportements des ménages "périurbains" ?

Rappelons au préalable que, compte tenu de la diversité des situations en périurbain, ces conclusions ne peuvent être généralisées à l'ensemble des populations vivant dans des communes périurbaines. Elles visent seulement à dégager quelques tendances observées chez un type de population qui a fait l'expérience de la vie en zone urbaine dense et a choisi de s'installer dans une maison individuelle à la périphérie de l'agglomération.

1.1. Y-a-t-il une spécificité des modes de vie ?

L'analyse des activités des adultes, qu'il s'agisse de leurs loisirs, de leurs achats ou des accompagnements de leurs enfants fait apparaître une opposition entre deux catégories principales de comportements. D'un côté, un groupe fortement dominant se caractérise par un très faible niveau d'activités (moins de 2 par semaine) : cette sédentarité majoritaire est-elle le signe d'un comportement-type du périurbain, dont la vie serait fortement centrée sur son domicile ? De l'autre on trouve quatre ou cinq groupes plus ou moins marginaux, dont les niveaux d'activités sont variables mais bien plus élevés que ceux du groupe dominant : ces groupes se distinguent principalement par les espaces qu'ils fréquentent, la commune de résidence, les communes limitrophes, la ville-centre ou l'agglomération dans son ensemble.

La vie en périurbain est-elle vraiment synonyme d'ouverture ?

Si le niveau des activités libres est globalement faible, des différences apparaissent selon le statut des individus. Parmi les actifs, 88% ont seulement 2 à 3 activités libres par semaine ; les femmes inactives ont en général un niveau d'activités libres un peu plus élevé, puisque seule une moitié a moins de 3 activités libres par semaine. Peut-on, sur la base de tels résultats, parler de développement de la vie sociale, pourtant invoquée par les ménages à l'occasion de leur déménagement ? En outre, ce désir d'ouverture sociale ne semblerait guère se retrouver chez les enfants. En effet, leur niveau d'activités libres est lui aussi faible, quel que soit l'âge, variant entre 0,5 et 2,5 activités par semaine, selon les types de comportement. Encore, faut-il préciser que le sport y tient une large place. Mais il convient de prendre ces chiffres avec prudence, en raison des problèmes posés par le mode de saisie des activités des enfants. En effet, les relations de voisinage à proximité du domicile ne sont sans doute pas prises en compte, de même que certaines activités non régulières, puisque les questions sur les activités étaient posées en terme d'habitudes.

Vers l'abandon du centre de l'agglomération ?

L'étude des comportements individuels des adultes confirme les conclusions du précédent rapport quant à la localisation des activités. La mise à l'écart du centre de l'agglomération paraît être générale, en dehors du travail, à une exception près. En effet, tant pour les achats, que pour les activités libres, il existe un petit groupe d'individus, à niveau d'activités assez élevé, qui se distingue des autres en conservant une forte fréquentation de la ville centre.

Un espace de proximité privilégié ?

La mise à l'écart du centre traduit-elle un report des activités sur un territoire plus proche du domicile ? Pour les enfants, ce recentrage est clair et se produit sur un espace comprenant la commune de résidence et les communes limitrophes. Selon leurs types de comportement et leur

âge, ils y concentrent de 62 à 83% de leurs activités libres. Chez les adultes, seulement 30% d'entre eux vont pour au moins 70% de leurs achats ou de leurs loisirs, près de leur domicile. Ainsi même si la tendance centrifuge par rapport à la commune de résidence reste la règle, elle est un peu moins communément répandue que ne le laissait supposer dans le précédent rapport, l'analyse au niveau global des activités : l'espace de proximité du domicile intègre les communes limitrophes.

Par ailleurs, on observerait un certain recentrage de la vie de ces ménages sur leur domicile. La plupart, en effet, passent davantage de temps chez eux, depuis leur déménagement. Cette augmentation du temps au domicile est d'ailleurs plus sensible le week end que la semaine. Mais il est difficile de savoir si ce recentrage tient principalement aux charges d'entretien de la maison et du jardin, ou la maison est un lieu de réception (famille, amis) qui réduit d'autant le besoin de sortir.

Vers une fonction de parents-chauffeurs ?

Les accompagnements concernent essentiellement les enfants et représentent une part non négligeable des déplacements des parents. Ils mobilisent une bonne partie de la population enquêtée, puisque 46% des hommes actifs, 58% des femmes actives et 63% des femmes inactives déclarent en effectuer régulièrement. Pour les actifs, ils se font plus souvent sur leur trajet domicile-travail qu'en dehors de celui-ci, imposant plus un arrangement en terme de temps qu'un déplacement supplémentaire. La fréquence des accompagnements sur la semaine est relativement élevée. En fait, l'autonomie des enfants apparaît faible, tout particulièrement pour les activités libres. Deux facteurs interviennent pour limiter cette autonomie : l'âge, naturellement, mais aussi le recours indispensable à un mode mécanisé du fait de la dispersion et de l'éloignement des lieux d'activité. Il faut noter en particulier que les accompagnements en voiture par les parents représentent 40 à 70% des déplacements internes à la commune.

1.2. L'usage de la voiture est-il inévitablement lié au nouveau mode d'habiter ?

Rappelons-le, l'équipement en voiture des ménages enquêtés est important (les 2/3 ont deux voitures ou plus) et la voiture apparaît le mode de transport privilégié chez les adultes, quelle que soit la nature des activités réalisées. Même pour les enfants, la voiture est utilisée pour les 3/4 de leurs activités libres et pour 40% de leurs trajets scolaires, tous âges confondus. Les transports collectifs, à l'inverse, sont rarement utilisés par les adultes et ne le sont guère plus par les enfants, si ce n'est pour aller à l'école (soit 35% des déplacements), dans le cadre du ramassage scolaire essentiellement. Cette quasi-exclusivité de la voiture interroge sur la réalité des alternatives offertes par les autres modes de transport.

La voiture serait-elle un mode imposé ?

Si l'usage de la voiture est très largement dominant, nous avons pu mettre en évidence que cet usage n'est pas toujours librement choisi, mais résulte assez souvent de contraintes propres aux individus. En effet nous avons repéré chez les adultes quelques contraintes personnelles leur interdisant l'usage des transports collectifs. Nous avons vu ainsi que 60% des actifs étaient pour des raisons professionnelles et familiales dans l'impossibilité de prendre un autre mode de transport que la voiture. De même chez les enfants, le manque d'autonomie lié à l'âge ou à la volonté des parents est une entrave à l'usage des transports collectifs. Un pourcentage non négligeable d'enfants disposant de cars de ramassage ou de transports publics

sont en effet quand même accompagnés par leurs parents en voiture.

La voiture serait-elle un élément des modes de vie en périphérie ?

Si les accompagnements constituent une charge très largement répandue chez les adultes, ils sont parfois pratiqués sans nécessité apparente. Pourquoi donc les parents sentent-ils le besoin d'accompagner ? Est-ce pour assurer la sécurité de l'enfant ou est-ce pour mieux gérer leur temps et celui de leurs enfants, le trajet étant considéré comme un temps mort et donc inutile ? La voiture est une condition de l'accès à la maison individuelle en périphérie, mais sa disponibilité, sa souplesse en font aussi un élément de confort et un moyen pour gérer au mieux son temps, pour supprimer les obstacles liées à la dispersion des lieux d'activités. On peut se demander dans quelle mesure l'apprentissage d'un tel confort ne rejillira pas à terme sur les attitudes des enfants, fort peu incités à l'usage d'un autre mode de déplacement.

Ces quelques questions ont pour but de souligner que le rapport à la voiture est profondément ancré dans les mentalités des ménages, par nécessité comme par goût, et que l'on ne peut aborder le problème de l'offre en transports collectifs sans avoir à l'esprit cette assimilation entre localisation périphérique, maison individuelle et mode de transport individuel.

2. Quels enseignements pour une politique de transport ?

L'observation des modes de vie des ménages enquêtés, l'analyse des activités qu'ils pratiquent, selon leur nature, leur fréquence et leur localisation fournissent une image plus précise des comportements des individus, de la demande de déplacement et des difficultés de transport qu'ils rencontrent. Parallèlement, les entretiens menés auprès des responsables des cinq communes de l'enquête offrent une vision un peu différente des attentes sur le plan de l'offre en transport collectif. La confrontation de ces deux sources d'information nous permet de tirer quelques enseignements sur ce que peut être le rôle des TC pour ces espaces périphériques, dans le cas précis de l'agglomération lyonnaise. Mais nous tenterons aussi d'élargir ces conclusions à des réflexions plus méthodologiques sur la façon d'aborder la demande de transport au travers de l'observation des modes de vie.

2.1. Rôle et fonctions d'un transport collectif en périphérie lyonnaise

La non utilisation actuelle des transports collectifs ne signifie pas pour autant l'absence de demande pour ce mode. Il importe de préciser la nature de cette demande, en distinguant deux catégories de clientèle, les enfants et les adultes. Mais l'on verra ensuite que les attentes sur le plan de l'offre renvoient à une fonction plus globale des TC dans l'agglomération élargie.

Une demande diffuse, et une demande de proximité

Chez les enfants, le nombre des activités pratiquées, tous types confondus, est peu élevé, le niveau moyen variant selon la tranche d'âge entre 6,6 et 7,5 activités par semaine. Les activités contraignantes (scolarité, garde) occupent une large part de l'emploi du temps des enfants (de 95% pour les tout petits à 67% pour les 11-15 ans). Les activités scolaires, tous âges confondus, sont pour une bonne partie pratiquées dans la commune (de 40 à 50%) et pour une autre bonne part dans les communes limitrophes (22%) reliées par les cars de ramassage scolaire. Seuls les grands enfants sont amenés à fréquenter la ville-centre ou des communes plus éloignées de leur domicile. Les activités libre hors scolarité génèrent principalement des flux de proximité et de faible

intensité, seuls quelques groupes marginaux présentent des mobilités élevées. Mais presque tous les enfants sont dépendants de leurs parents pour réaliser ces activités, les distances (mais aussi la volonté d'accompagnement) ne leur laissant qu'une très faible autonomie de déplacement.

Chez les adultes, le nombre total d'activités, bien que plus important que chez les enfants, reste assez modeste pour la plupart des actifs (moins de 12 activités par semaine pour 75% d'entre eux). Les femmes inactives ont des comportements plus contrastés, allant de moins de 5 activités par semaine pour près de 50% d'entre elles à 14 ou plus pour 25%. Pour le travail, les flux sont essentiellement orientés vers les communes de la périphérie (pour plus des 2/3 des actifs). La ville centre (Lyon et Villeurbanne), bien que restant le pôle le plus attractif a perdu son rôle de monopole, sauf pour certaines catégories d'emplois, les cadres bien représentés à Lissieu ou les employées bien représentées chez les femmes. Pour les activités libres, les flux sont fortement centrifuges et ont essentiellement une allure diffuse. Les relations radiales n'intéressent qu'un groupe très minoritaire pour les activités autres que le travail.

Les déplacements des adultes, comme ceux des enfants, apparaissent donc le plus souvent hors du champ du système actuel de transport, tant sur le plan spatial que sur le plan temporel. En effet, l'offre en transports collectifs n'est présente que sur quelques liaisons radiales et se caractérise par une faible fréquence de passage. De plus la qualité du service offert en amplitude comme en vitesse ne rend pas ce mode compétitif vis-à-vis de la voiture. L'absence de flux radiaux importants du fait de la dispersion des destinations dans l'agglomération élargie, mais aussi d'horaires d'activités décalées par rapport aux heures de pointe traditionnelles, expliquent la faiblesse de l'offre. Aussi faut-il s'interroger sur ce que pourrait être une structure de l'offre adaptée à cette demande éclatée.

Des transports collectifs sans grand intérêt ?

Les attitudes individuelles vis-à-vis des transports collectifs résultent en grande partie des modes de vie induits par la nouvelle résidence des ménages. La forte valorisation de la voiture a pour conséquence de fixer au mode collectif un double rôle : c'est un palliatif quand la voiture fait défaut (indisponibilité temporaire), c'est le mode de déplacement des captifs, plus destinés même à ceux qui ont besoin d'être aidés qu'à ses propres enfants ; le ramassage scolaire est en effet bien distingué du service public, car ce système finalisé assure de fait un encadrement qui vient décharger les parents de cette responsabilité, tandis que le réseau des transports urbains n'offre pas ce contrôle des enfants.

Les raisons avancées pour ne pas prendre les transports collectifs sont bien différentes selon qu'il s'agit du travail ou des autres activités. Pour le travail, on évoque volontiers un certain nombre de difficultés liées soit à l'offre elle-même, soit à des contraintes personnelles. Pour les activités libres, disposer d'une voiture est en elle-même seul une raison suffisante pour ne pas avoir recours à un autre mode de transport. Par ailleurs, bien que fortement concernés par les accompagnements des enfants, peu de ménages font état de problèmes de déplacement pour leurs enfants.

Les transports collectifs, un équipement nécessaire à la commune

Pourtant certains ménages bien que fidèles à la voiture, ne s'interdisent pas pour autant d'exprimer toute une série de vœux, en matière de redéploiement de l'offre de transport. Et curieusement ce sont les transports collectifs qui sont le principal objet de revendication et non la

desserte routière, pourtant tellement plus utilisée. L'origine de ce paradoxe doit être recherchée dans la perception du rôle des transports collectifs urbains : on raisonne moins par rapport à la demande de déplacements que par rapport à la signification de l'existence d'une offre.

Les propos des élus locaux apportent un éclairage intéressant sur cette question. Le transport collectif offre un service typiquement urbain, au même titre que d'autres services, comme l'assainissement ou la collecte des ordures ménagères. Si la commune est desservie, c'est qu'elle appartient à l'urbain : elle offre donc à ses habitants des services comme en ville, c'est donc un élément du standing d'une commune. On retrouve ici les différences de propos entre les communes qui souhaitent marquer leur appartenance à l'agglomération et celles qui affirment au contraire leur autonomie. Les premières réclament un lien physique, les secondes, ne fréquentant plus le centre, ne voient pas l'intérêt d'une desserte.

Le transport en commun a aussi une fonction essentielle, celle d'assurer une certaine équité sociale. Ce droit au transport est plus revendiqué pour les autres que pour soi-même, mais qui sont ces autres ? Ce sont rarement ses propres enfants, qui pourtant n'ont pas une réelle autonomie de déplacement. A quelle demande réelle cela correspond-il ? A la question "comment remplir les bus ?", on a tendance à répondre de façon simpliste : "l'offre créera la demande"...

Si la faiblesse de la demande se conjugue à des obstacles, réels ou ressentis, vis-à-vis du recours aux transports en commun dans les espaces périphériques, on ne peut pour autant en conclure à l'inutilité de ce mode, qui peut jouer un rôle sur deux plans. En premier lieu, nous avons souligné l'existence d'une mobilité de proximité, c'est-à-dire sur un territoire élargi aux communes limitrophes. Il semble que des solidarités spatiales existent entre les communes, tant pour des relations entre elles au niveau des activités (enfants et adultes), que dans l'optique d'un bassin versant pour les déplacements vers l'agglomération. De plus, une offre de proximité (dont la forme reste à préciser) peut être le moyen de décharger les parents d'une partie des charges d'accompagnement, qui constituent l'un des obstacles principaux à tout report modal.

En second lieu, un lien en transport collectif avec le centre de l'agglomération ne semble pas pouvoir être assuré par des lignes régulières de bus, dont la longueur et la sinuosité de l'itinéraire interdisent toute idée de performance en terme de temps de parcours. L'idée avancée par quelques communes est de favoriser un rabattement (en voiture, mais pourquoi pas par une offre de proximité ?) sur des axes lourds en site propre : l'apparition de la congestion et les difficultés de stationnement sont des arguments favorables pour le recours à ce mode rapide, donc compétitif.

Cette référence idyllique au RER parisien est sans doute un peu excessive, mais elle renvoie à une conception d'agglomération du rôle des TC. Même si les habitants du périurbain sont peu conscients de participer à la congestion de la ville, puisqu'ils ne la fréquentent que modérément, la question est bien de définir une politique de transport sur une agglomération élargie, dépassant la zone actuelle de compétence du SYTRAL.

2.2 Une autre vision des problèmes de transport

Hormis une meilleure connaissance des pratiques et de la réalité des déplacements des ménages périurbains, les analyses menées à partir de cette enquête nous conduisent à quelques réflexions d'un caractère plus général, destinées à enrichir sur un plan méthodologique l'approche des problèmes de transport.

Un concept utile, l'univers de choix des individus

Dans une optique de redéploiement de l'offre de transports collectifs, l'analyse du choix modal des adultes et des enfants a montré l'utilité de la notion d'univers de choix. Dans le cas de communes périurbaines, nous avons vu qu'un pourcentage non négligeable d'adultes et d'enfants était hors de portée du système de transports collectifs : il ne s'agit pas tant des lacunes actuelles de l'offre, que de la mise en évidence d'un système de contraintes pesant sur les individus, sur le plan spatial (distance et dispersion des lieux d'activités) comme sur le plan de la gestion d'un emploi du temps (chaînage d'activité sous contraintes horaires). Prendre en compte l'univers de choix des individus permet de mieux dimensionner la demande à satisfaire et de mieux évaluer la nature du service attendu.

Les "nouveaux captifs", une autre image de la voiture ?

Au vu des pratiques des individus, il ne paraîtrait pas tout à fait déplacé de parler de captifs de la voiture. Beaucoup de ménages périurbains ne pourraient semble-t-il, conserver la richesse de leurs programmes d'activités sans ce véhicule. Aussi paraît-il peu approprié de parler d'usage irrationnel de la voiture : dès lors qu'il s'agit de gérer un emploi du temps serré, on comprend le recours à ce mode performant, et sans contraintes, du moins en périphérie. Mais sa valorisation par rapport au mode collectif n'est-elle pas le signe d'une incapacité actuelle des transport en commun à offrir une alternative crédible, c'est-à-dire moins une couverture équitable qu'un service adapté à des besoins de transport spécifiques ? C'est là une condition pour inverser les rapports entre la voiture et les TC, y compris en terme d'image de marque.

La voiture, un élément de valorisation sociale ?

La voiture reste une clé d'accès à la maison individuelle. Même si la multimotorisation coûte cher, les ménages ne semblent pas rechercher une réduction de leur budget transport, que ce soit par des pratiques plus fréquentes de regroupements ou par une revendication forte de report sur un autre mode. La lourdeur des charges semble minimisée, peut-être parce qu'on ne peut faire autrement, mais la forte valorisation de ce mode apparaît aussi comme un signe, celui d'une maîtrise du mode de vie choisi en venant s'installer dans une maison en périphérie. Tout comme le jardin, la voiture est un prolongement du domicile, elle affiche une distance par rapport à d'autres groupes sociaux, et il serait malséant d'en dénoncer les contraintes.

Les transports, est-ce bien un problème ?

Dans l'analyse des critères participant au choix de la nouvelle localisation de leur résidence, il faut rappeler que les ménages ont très rarement fait référence à des considérations relatives à la vie quotidienne. A l'exception d'un certain rapprochement de leur lieu de travail, et de la proximité d'équipements scolaires, l'offre en équipements ou en services de la commune d'accueil n'est qu'exceptionnellement mise en avant. L'existence de transport en commun n'est pas citée et seules quelques considérations sur la congestion aux entrées de la ville centre attestent d'une préoccupation minime des problèmes de déplacement. De même, les suggestions de réorganisation de l'offre en TC sont peu nombreuses et les personnes qui se plaignent de la congestion de la circulation sont minoritaires. Il en ressort une impression de désintérêt qui interroge sur la réalité des problèmes de transport en périphérie. En fait, les difficultés de gestion de l'emploi du temps montrent bien les contraintes de déplacement, mais on peut se demander s'il ne s'agit pas d'un problème secondaire, comme si habiter en maison est en soi un enjeu tellement

important qu'ils sont prêts à en payer le prix en termes de contraintes de vie quotidienne et de charges financières. Si c'est le cas, seule une forte aggravation de la congestion (ou toute autre restriction à l'usage de la voiture) serait de nature à provoquer des ruptures comportementales.

La définition d'une offre de transport collectif dans les espaces périurbains suppose in fine d'approfondir trois domaines. Le premier est de savoir dans quelle mesure ces diverses communes sont ou non intrinsèquement liées à l'agglomération dense : dans notre échantillon, nous avons pu constater que ce n'est pas le cas général. En second lieu, il faut réfléchir à la nature du service offert, qui doit être sensiblement différent de celui des zones denses, non pas en termes quantitatifs, mais bien sur un plan qualitatif : souplesse de l'offre quant aux horaires et aux destinations, personnalisation des services selon les motifs de déplacement et les destinations,... En dernier lieu, cette politique de transport doit s'articuler avec celle de l'agglomération, ce qui pose le problème d'une autorité capable de gérer l'interface entre l'urbain classique et un région urbaine multipolaire élargie.

¹ DDE-SYTRAL, Enquête sur les déplacements dans l'agglomération lyonnaise en 1986. Cahier de l'Enquête Ménages-déplacements de Lyon, N°1, DDE, Lyon, Janvier 1987.

TABLE DES MATIERES

AVANT PROPOS	O-2
INTRODUCTION	O-4
Des liens entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne ?	O-4
Un discours irréaliste sur les enfants ?	O-4
Une voiture omniprésente	O-5
Quelle offre de transport collectif ?	O-5

**PREMIERE PARTIE :
LES ACTIVITES DES ENFANTS**

INTRODUCTION	I-3
NOTE PRELIMINAIRE	I-5
1. LA POPULATION DES ENFANTS	I-7
2. LES ACTIVITES "CONTRAINANTES"	I-10
21. La garde : le recours à la nourrice	I-11
22. La scolarité	I-13
221. Où les scolaires vont-ils en classe ?	I-13
222. Les déplacements domicile-école	I-15
2221. Les activités scolaires : TC et VP à égalité ?	I-15
2222. Au niveau des individus : des comportements très typés	I-19
2223. Les difficultés de déplacement des scolaires	I-22
23. Conclusion sur les activités scolaires	I-23
3. LES ACTIVITES LIBRES	I-24
31. Les schémas d'activités libres des enfants	I-24
32. La localisation des activités libres	I-27
321. Au niveau des activités	I-27
322. Au niveau individuel	I-28
33. Les déplacements liés aux les activités libres	I-30

331. Au niveau des activités : le recours à la voiture	I-31
332. Au niveau individuel	I-33
333. Les difficultés liées aux déplacements de loisirs	I-36
34. Conclusion sur les activités libres	I-37
CONCLUSION	I-39

DEUXIEME PARTIE : LA LOCALISATION DES ACTIVITES DES HABITANTS DU PERIURBAIN LYONNAIS

INTRODUCTION	II-3
Une catégorisation des zones constituant l'agglomération élargie	II-4
1. LA LOCALISATION DU TRAVAIL	II-5
1.1 Un lieu de travail principalement en périphérie	II-5
1.2 Des trajets peu perturbés par les accompagnements	II-8
2. LES ACTIVITES AUTRES QUE LE TRAVAIL	II-10
2.1 Les activités libres	II-10
2.1.1 Un gros noyau et des groupes marginaux	II-10
2.1.2 Par quoi peut-on expliquer ces typologies spatiales ?	II-11
2.1.3 Conclusion	II-14
2.2 Les achats	II-15
2.2.1 Comment expliquer ces typologies spatiales d'achats ?	II-16
2.2.2 Conclusion	II-19
2.3 Les accompagnements hors domicile-travail	II-20
2.3.1 Conclusion	II-24
3. LA SEDENTARITE, UN COMPORTEMENT MAJORITAIRE ?	II-25
4. LES ACTIVITES CONSIDEREES GLOBALEMENT	II-28
4.1 Les fréquentations spatiales globales des actifs	II-28
4.2 Les fréquentations spatiales globales des inactifs	II-33
5. LES ACTIVITES AU DOMICILE	II-38
5.1. Le temps passé au domicile	II-38

En semaine . . . . .	.II-38
Les jours de repos. . . . .	.II-38
Par commune . . . . .	.II-39
5.2. Les activités au domicile. . . . .	.II-41
Les visites . . . . .	.II-43
L'entretien de la propriété. . . . .	.II-43
Les activités classiques. . . . .	.II-43
Les activités particulières . . . . .	.II-44
Des différences selon les communes . . . . .	.II-44
5.3. Les activités hors domicile abandonnées . . . . .	.II-47
5.4. Conclusion. . . . .	.II-48
CONCLUSION . . . . .	.II-49

TROISIEME PARTIE : LES TRANSPORTS DES ADULTES DANS LE PERIURBAIN LYONNAIS

INTRODUCTION	III-3
1. POSSESSION ET DISPONIBILITE DE LA VOITURE DANS LES MENAGES	III-5
1.1. Un niveau de motorisation élevé	III-5
1.2. Une disponibilité inégale de la voiture au sein du ménage	III-7
2. USAGE DE LA VOITURE : OPPORTUNITES ET CONTRAINTES ?	III-9
2.1. L'usage des modes selon les activités.	III-9
2.1.1. Les déplacements domicile-travail	III-9
Le choix modal des individus.	III-9
La durée du trajet	III-10
Les activités "greffées" sur le trajet du travail	III-14
2.1.2. Les autres activités	III-15
Les achats.	III-16
Les activités libres.	III-16
2.2. L'usage de la voiture : incitations ou contraintes ?	III-18
2.2.1. Des habitudes extrêmement régulières	III-19
2.2.2. Opportunités et difficultés d'usage liées aux conditions de circulation	III-19
Les faibles contraintes de stationnement	III-19
Les difficultés sur le trajet et à l'arrivée.	III-20
2.2.3. Contraintes d'usage de la VP.	III-22
Les captifs de leurs contraintes professionnelles ou familiales	III-22
VP dans le cadre du travail	III-22

VP pour les accompagnements	JII-23
Les autres actifs et les transports collectifs	JII-24
3. LES ACCOMPAGNEMENTS	JII-27
3.1. Les types d'accompagnements	JII-28
3.1.1. Les accompagnements sur le domicile-travail	JII-28
Les personnes qui font les accompagnements	JII-28
Les rythmes d'accompagnements	JII-28
3.1.2. Hors domicile-travail	JII-29
Les personnes qui font les accompagnements	JII-29
Les rythmes des accompagnements	JII-30
3.2. Les accompagnements au sein du ménage	JII-31
3.2.1. Les comportements d'accompagnements	JII-31
3.2.2. L'organisation des accompagnements dans les ménages	JII-33
4. LES ATTITUDES EN MATIERE DE TRANSPORT	JII-35
4.1. Les pratiques en commun de la voiture en dehors de la famille	JII-35
4.1.1. Le partage de la voiture	JII-36
4.1.2. Les dépannages	JII-38
Les alternatives au véhicule en panne	JII-38
La pratique de l'auto-stop	JII-38
4.2. Les attitudes vis à vis des transports en commun	JII-39
4.2.1. Expérience et abandon des transports en commun	JII-39
Pour le domicile-travail	JII-40
Les autres activités	JII-41
4.2.2. Les attentes en matière de transport	JII-44
CONCLUSION	JII-47
Les lacunes propres aux transports	JII-47
L'indifférence	JII-47
L'impossibilité	JII-48
Annexes de la troisième partie	JII-49

QUATRIEME PARTIE : LES POLITIQUES LOCALES DE TRANSPORT

INTRODUCTION	IV-3
1.1. MODES DE VIE ET BESOINS DE TRANSPORT	IV-4
1.1. Un mode de vie articulé autour de la voiture	IV-4
1.1.1. Le siècle de la voiture	IV-5

1.1.2. Efficacité et gestion du temps	IV-6
1.2. Une perception naissante	IV-7
1.2.1. Les premiers embouteillages	IV-8
1.2.2. La captivité des enfants, mythe ou réalité ?	IV-9
1.2.2. La desserte interne, un problème de stationnement	IV-11
1.3. Conclusion : une faible demande de transport	IV-14
2. LA PERCEPTION DU SYSTEME DE TRANSPORT	IV-16
2.1. Transport, vous avez dit transport ?	IV-16
2.1.1. Un "service public urbain".	IV-16
2.1.2. Etre ou ne pas être ... dans l'agglomération ?	IV-17
Une nouvelle forme de banlieue	IV-17
Un rattachement à l'agglomération.	IV-17
A l'écart de l'agglomération.	IV-17
2.2. Une conception très conventionnelle du transport collectif.	IV-18
2.2.1. TCSP et voies ferrées.	IV-19
2.2.2. Réseau lourd et rabattements	IV-20
2.3. Conclusion :	
une partition des problèmes de transport entre le dedans et le dehors.	IV-21
3. A LA RECHERCHE DE PARTENAIRES	IV-25
3.1. Puissance publique et autorité d'agglomération	IV-25
3.1.1. COURLY ou SYTRAL ?	IV-25
3.1.2. Une négociation directe, mais parfois inefficace, avec les opérateurs	IV-26
3.1.3. Mais où est passé le Département ?	IV-27
3.2. Coopération intercommunale et déplacements de proximité	IV-28
3.2.1. Chacun pour soi ?	IV-28
3.2.2. Des politiques locales de transport.	IV-29
3.3 Conclusion : gérer l'interface	IV-30
CONCLUSION : UNE GESTION DES DEPLACEMENTS LIMITEE	IV-32
Annexes de la quatrième partie :	
attentes des communes en matière de transport, fiche par commune	IV-35

CONCLUSION

1. Comment caractériser les comportements des ménages "périurbains" ?	2
1.1. Y-a-t-il une spécificité des modes de vie ?	2
La vie en périurbain est-elle vraiment synonyme d'ouverture ?	2
Vers l'abandon du centre de l'agglomération ?	2
Un espace de proximité privilégié ?	2
Vers une fonction de parents-chauffeurs ?	3
1.2. L'usage de la voiture est-il inévitablement lié au nouveau mode d'habiter ?	3
La voiture serait-elle un mode imposé ?	3
La voiture serait-elle un élément des modes de vie en périphérie ?	4
2. Quels enseignements pour une politique de transport ?	4
2.1. Rôle et fonctions d'un transport collectif en périphérie lyonnaise.	4
Une demande diffuse, et une demande de proximité.	4
Des transports collectifs sans grand intérêt ?	5
Les transports collectifs, un équipement nécessaire à la commune	5
2.2 Une autre vision des problèmes de transport	6
Un concept utile, l'univers de choix des individus.	7
Les "nouveaux captifs", une autre image de la voiture ?	7
La voiture, un élément de valorisation sociale ?	7
Les transports, est-ce bien un problème ?	7