



**HAL**  
open science

# Les périurbains franciliens: stratégies résidentielles, tactiques du quotidien et résistance des modes d'habiter

Annabelle Morel-Brochet, Benjamin Motte-Baumvol

## ► To cite this version:

Annabelle Morel-Brochet, Benjamin Motte-Baumvol. Les périurbains franciliens: stratégies résidentielles, tactiques du quotidien et résistance des modes d'habiter. Massot M.H. (dir.). Mobilités et modes de vie métropolitains : les intelligences du quotidien, Editions L'Oeil, pp.93-112, 2010. halshs-00903508

**HAL Id: halshs-00903508**

**<https://shs.hal.science/halshs-00903508v1>**

Submitted on 14 Nov 2024

**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.

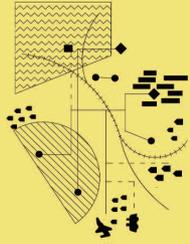
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



sous la direction de Marie-Hélène Massot

## Mobilités & mode de vie métropolitains

*Les intelligences du quotidien*



**A**LLER au travail, faire ses courses, passer du temps chez soi, sortir le soir: autant de pratiques situées dans le temps et l'espace, qui par leurs fréquences et leurs durées, président à la caractérisation de nos modes de vie. Urbanistes, sociologues, géographes et économistes ouvrent ici un espace de dialogue entre les modes de vie et les mobilités des personnes vivant dans les métropoles. Chaque spécialiste y ausculte les comportements des personnes à partir d'un objet de la relation modes de vie – mobilités (famille, travail, choix résidentiel). Tactics et routines du quotidien, capacités stratégiques et inégalités, négociations et arbitrages sont les clés de lecture mobilisées pour saisir les rationalités à l'oeuvre. Les travaux présentés concernent des individus porteurs d'histoires et de projets, dont on a préservé les séquences de la vie quotidienne – travailler, se déplacer, s'occuper de sa famille –, pour comprendre leurs choix.

Sans a priori théorique globalisant, les auteurs donnent à voir un individu tout à la fois ancré à « son chez lui » et capable de se mouvoir dans un espace multi-territorial. Un individu opérant à différents horizons temporels, animé par la maîtrise des usages de son temps et dont la mobilité est raisonnée. À rebours des idées reçues, si les individus adaptent leurs conduites au gré des contraintes et de leurs capacités, les rationalités à l'oeuvre bougent peu. Construire son mode de vie apparaît ainsi plus que jamais comme un acte de résilience.



UNIVERSITÉ  
**PARIS-EST**

22 €

ISBN : 978-2-913661-37-0

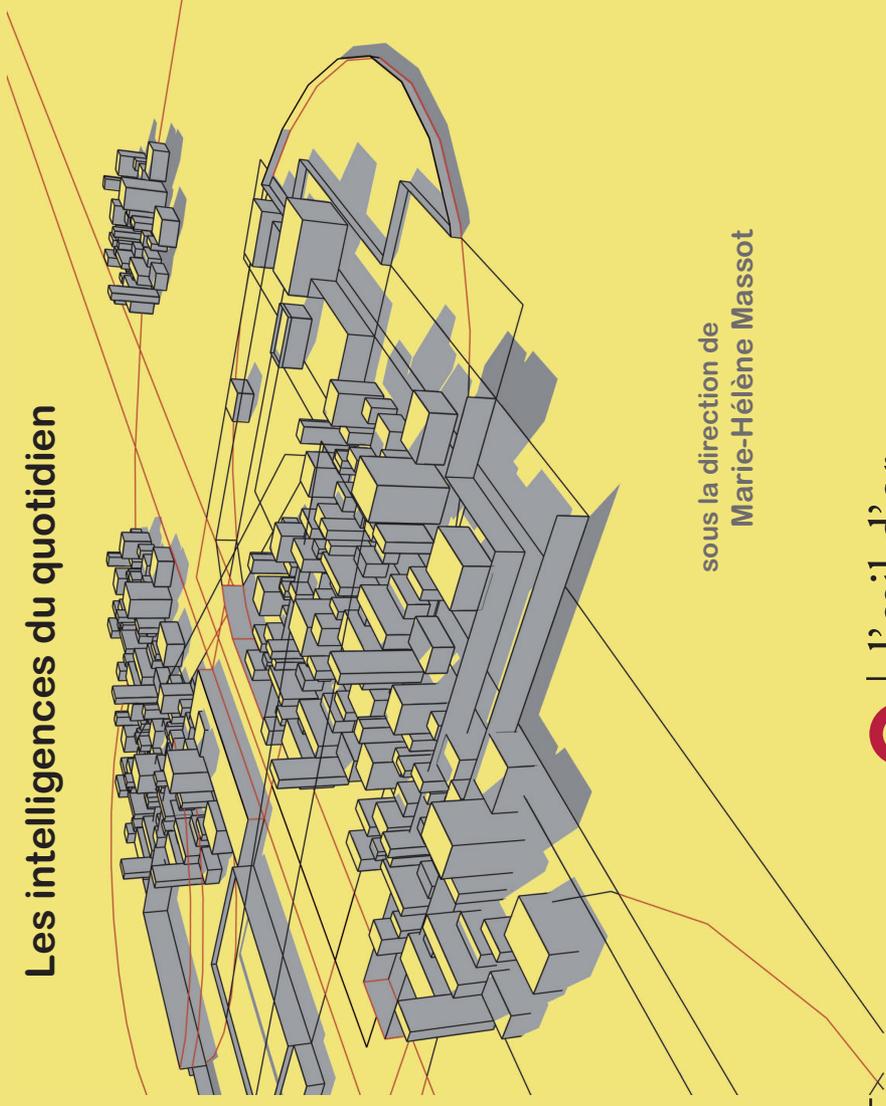
CODE BARRE



MOBILITÉS & MODES DE VIE MÉTROPOLITAINS

## MOBILITÉS & MODES DE VIE MÉTROPOLITAINS

### Les intelligences du quotidien



sous la direction de  
**Marie-Hélène Massot**



LES PÉRIURBAINS FRANCILIENS : STRATÉGIES RÉSIDENTIELLES, TACTIQUES DU QUOTIDIEN ET RÉSISTANCE DES MODES D'HABITER<sup>1</sup>

par Annabelle Morel-Brochet et Benjamin Motte-Baumvol

Les espaces périurbains sont des territoires riches d'une grande diversité de profils sociaux et de trajectoires résidentielles. Ils offrent des possibilités d'accès à la propriété et à certains produits immobiliers qui font défaut dans les villes-centres.

Avec des différences notables selon les catégories de communes (Motte-Baumvol, 2007a), la dépendance automobile des ménages s'y exprime toutefois avec force. Leurs habitants doivent parcourir des distances plus importantes qu'en centre-ville pour réaliser la plupart des activités de la vie courante, mais surtout pour rejoindre leur lieu de travail (Berger, 2004). Or, dans bien des territoires, ces déplacements ne peuvent s'effectuer qu'en voiture.

Les coûts de l'automobilité et son caractère impérieux dans ces territoires impliquent pour les plus modestes et les moins motorisés des périurbains des arbitrages et un quotidien difficiles. Certains d'entre eux quittent donc leur commune, comme nos résultats quantitatifs l'ont mis en évidence (Motte-Baumvol *et al.*, 2010). Ces mobilités résidentielles répondent-elles à une dépendance automobile devenue trop coûteuse et trop pénible ? Nous le supposons. Mais pour tester cette hypothèse, une analyse qualitative par entretiens est nécessaire.

Pour autant, le terrain (Rougé *et al.*, 2008) nous engage à ne pas sous-évaluer la grande résistance des modes d'habiter périurbains, y compris pour des territoires de périurbanité accentuée et pour des personnes payant a priori un lourd tribut à cette localisation (ménages modestes, ménages peu ou pas motorisés, des personnes à mobilité réduite<sup>2</sup>). Qu'ils restent ou qu'ils partent, pour ces ménages, la question de la dépendance automobile se pose avec acuité.

Aussi, pour mieux comprendre les dynamiques périurbaines – la mobilité comme l'immobilité –, où et comment se construisent les effets de seuil, et enfin les fondements des stratégies spatiales de chacun, l'exploration des trajectoires et des expériences habitantes est un précieux complément des travaux plus synchroniques.

Parce que l'espace périurbain a aujourd'hui une histoire et que les premiers périurbains n'ont pas vécu et ne vivent pas le même type d'expériences habitantes que leurs enfants, explorer la relation au périurbain et les logiques qui guident les différentes générations d'habitants nous semble une piste prometteuse. C'est pourquoi nos enquêtes et travaux quantitatifs concernent plusieurs générations, et à titre principal la génération conquérante aujourd'hui retraitée et les jeunes adultes natifs du périurbain.

Dans cette perspective, nous avons privilégié d'une part des entretiens de type biographique afin de renseigner les trajectoires individuelles et d'autre part une analyse par génération. Pour l'analyse quantitative, nous avons mobilisé systématiquement les variables permettant de comparer la situation des personnes à la date du recensement à une situation antérieure en particulier le département de naissance et le lieu de résidence antérieur.

Si les travaux concernant le vieillissement de la population se développent, encore peu de recherches s'intéressent à cette population native (Imbert, 2004 ; Imbert 2007). De plus en plus nombreuse, celle-ci porte par ses comportements de mobilité les dynamiques périurbaines actuelles et à venir.

Malgré une amplitude d'âge importante - puisque les natifs plus âgés ont eu à leur tour des enfants et que les plus jeunes sont encore scolarisés - notre choix s'est porté, pour cette enquête, sur une cohorte de jeunes adultes<sup>3</sup>. En effet, du point de vue des stratégies résidentielles, cette classe d'âge se trouve à la

<sup>1</sup> Projet soutenu par l'attribution d'une allocation post-doctorale Région Île-de-France.

<sup>2</sup> Adolescents, adultes sans permis de conduire ou l'ayant perdu pour des raisons de santé ou liées à l'âge, ménages ne pouvant acquérir une 2<sup>e</sup> ou une 3<sup>e</sup> voiture.

<sup>3</sup> Pour s'assurer que les natifs enquêtés aient effectivement grandi dans un même environnement à une même période, l'échantillon a été retenu parmi une classe d'âge née entre 1974 et 1977 et ayant fréquentée le même collège.

croisée des chemins, à une période du cycle de vie qui les place ou vient de les placer en situation de clore la phase de décohabitation et d'études et de s'inscrire en tant que nouvelle cellule dans une autre configuration résidentielle.

Le choix d'une double exploration longitudinale vise donc à mieux comprendre les mutations du périurbain, à la fois dans l'espace (matérialité, pratiques et représentations) et dans le temps (évolution au sein d'une génération et différenciation intergénérationnelle). L'investigation qualitative se révèle d'autant plus nécessaire ici que la structuration des statistiques existantes ne permet qu'une exploration partielle de ces dimensions : des photographies de la population à des moments donnés.

Par ailleurs, en nous intéressant au niveau de dépendance des territoires et son influence sur les mobilités locales et résidentielles des ménages a priori les plus vulnérables, le dialogue entre qualitatif et quantitatif a permis, outre de confirmer un certain nombre d'observations présentes dans la littérature concernant les arrangements de chacun pour se déplacer, deux choses. D'une part, l'influence de la spatialisation du réseau social sur les stratégies résidentielles et d'autre part le fait que les évasions des plus modestes vers des territoires moins dépendants - bien que réelle - n'est souvent envisagée que comme dernier recours et qu'en outre, ces départs ne riment ni avec l'idée d'une fuite de l'espace périurbain, ni avec celle d'un déracinement territorial.

Cette contribution est le fruit d'un dialogue et d'un enrichissement réciproque entre les apports des démarches qualitatives et quantitatives sur ces questions. Dans le domaine des mobilités tant quotidiennes que résidentielles, d'autres travaux ont déjà fait la preuve de l'intérêt d'un tel croisement (Groupe de réflexion sur l'approche biographique, 1999).

Le matériau qualitatif est constitué d'une cinquantaine d'entretiens biographiques réalisée en Île-de-France, principalement en Seine-et-Marne<sup>4</sup> et le matériau quantitatif se fonde sur l'exploitation des données de l'enquête globale de transport (EGT) de 2001<sup>5</sup> et des recensements de 1982 et 1999.<sup>6</sup>

Nous étudions ici les logiques des ménages périurbains en trois temps : les stratégies résidentielles des différentes générations de périurbains et les ressorts de ces localisations ; les arrangements des ménages pour gérer et adapter leurs mobilités ; la perspective d'une mobilité résidentielle vers des espaces moins dépendants.

### **Les ressorts générationnels des installations périurbaines**

Du fait de la relative ancienneté du phénomène de périurbanisation, nous avons pu rencontrer dans ces espaces des personnes dont les trajectoires résidentielles et le passé géographique offrent des profils différenciés. Elles appartiennent à des générations périurbaines distinctes, dont nous avons voulu apprécier les stratégies résidentielles et la relation au périurbain dans le temps. Le dialogue entre méthodes quantitatives et qualitatives est, dans cette partie, plus limité dans la mesure où, comme nous l'avons dit, le recensement n'offre qu'un suivi longitudinal restreint des individus.

#### *Les « autochtones » et la génération conquérante*

Parmi les habitants du périurbain francilien, les populations rurales « autochtones », d'abord, sont présentes depuis plusieurs générations dans les anciens villages qui, pour une part, sont devenus aujourd'hui de « vraies petites villes » ou même des villes importantes. Devenues minoritaires dans ces espaces, il n'en demeure pas moins qu'elles prennent part elles aussi, à leur mesure, à la transformation de

<sup>4</sup> Les communes enquêtées à titre principal sont Everly (569 hab. en 1999), Othis (6479 hab.), Combs-la-Ville (20953 hab.).

<sup>5</sup> Cette enquête est l'équivalent pour l'Île-de-France des enquêtes ménages déplacements (CERTU, 2008) menées dans les grandes agglomérations françaises.

<sup>6</sup> Ce sont les données individuelles des recensements qui ont été utilisées permettant des approches désagrégées des populations étudiées.

ces territoires et aux migrations qui les animent. Pour exemple, le cas d'un couple venu s'installer dans le périurbain lointain pour sa retraite et qui résidait auparavant dans le canton voisin.

Les populations « conquérantes »<sup>7</sup>, quant à elles, sont les premiers « périurbains ». Elles sont arrivées par vagues successives, au gré de l'avancée pavillonnaire et des opportunités offertes par les pouvoirs publics et le secteur bancaire. On trouve parmi elles des catégories aisées et d'origine urbaine à la recherche d'un cadre de vie plus « naturel » et d'une certaine typicité rurale. Mais les classes moyennes ou plus populaires y sont plus largement représentées encore (Jaillet, 2004).

Celles-ci ont pu, grâce aux avantages proposés (les « Chalandonnettes » d'Othis par exemple, où nous avons enquêté), accéder à la propriété d'une maison individuelle, satisfaisant ainsi une aspiration forte et durable (Raymond *et al*, 2002). Pour ces ménages pionniers, et notamment pour les familles ouvrières issues de l'habitat social de l'agglomération parisienne que nous avons rencontrées, cette périurbanisation a rimé avec les mots : liberté, émancipation et bonheur familial<sup>8</sup>. Il n'en demeure pas moins que les premières années furent particulièrement difficiles car ces territoires n'étaient pas en capacité à l'époque d'assumer un tel afflux de population ni de répondre aux besoins (équipements, services, commerces) de ces nouveaux habitants.

D'autres familles ont, bien entendu, suivi la génération conquérante, mais souvent de façon plus dispersée dans le temps et l'espace. Leur attirance pour le périurbain, devenu entre temps plus amène, est à rapprocher de celle de leurs prédécesseurs avec toutefois un moindre accomplissement dans la propriété et le sentiment d'un choix de localisation plus contraint par le marché. De ce fait, la maison joue pour eux un moindre rôle social et patrimonial.

À leur arrivée, l'ensemble de ces allochtones étaient pour l'essentiel des couples avec de jeunes enfants ou en passe de fonder une famille, ce qui nous conduit à une troisième génération : celle de leurs enfants.

#### *Les « natifs » du périurbain*

Ces enfants, dont une partie est aujourd'hui adulte, sont « natifs »<sup>9</sup> du périurbain et constituent une population croissante, aussi diversifiée que celle de leurs parents. Au recensement de 1999, les ménages dont la personne de référence est un « natif » représentent 25 % des ménages d'actifs, soit une progression de plus de 5 points par rapport à 1982.

Les natifs du périurbain ont en commun d'avoir grandi et de s'être construit comme individu dans un contexte non urbain. Les enquêtes ont montré que cette expérience géographique spécifique leur a conféré *de facto* une compétence de mobilité que les générations précédentes ont dû acquérir plus brutalement et plus consciemment. Le rapport qu'ils entretiennent avec ce type d'espace et le mode d'habiter qui lui est associé varie selon la catégorie économique mais aussi et surtout culturelle à laquelle ils appartiennent. Cependant, les expériences individuelles et même personnelles du périurbain et de son quotidien viennent troubler cette première typologie.

Une majorité de ces natifs, déjà bien inscrite dans la phase parentale du cycle de vie ou en passe de l'être, suit une logique de reproduction résidentielle. Ceci les conduit à souhaiter demeurer dans l'espace périurbain d'une part, et à proximité autant que possible de la commune dans laquelle ils ont grandi d'autre part. Le recensement de 1999 montre que 63 % des ménages — dont la personne de référence est née en Grande Couronne, y résidait en 1990 et a déménagé — ont choisi d'y rester. À titre de comparaison, pour un non-natif, ce pourcentage n'est que de 50 %. Ce tropisme géographique trouve moins sa source dans un attachement affectif ou identitaire à l'égard d'un territoire d'origine que dans la volonté (pour des raisons tant pratiques qu'affectives) de maintenir les liens préexistants avec leur familles

---

<sup>7</sup> Ce qualificatif a été emprunté à M.-C. Jaillet (2004).

<sup>8</sup> Il s'agit là de personnes qui ont pu mener à bien leur projet résidentiel d'accession. Concernant les contextes d'échecs et la captivité périurbaine voir Rougé, 2005.

<sup>9</sup> Pour la partie qualitative, est native une personne ayant passé au moins 10 ans de son enfance et de son adolescence dans le périurbain. Pour la partie quantitative, il faut avoir comme lieu de naissance un des départements de la grande couronne francilienne.

et leurs amis ; ces derniers suivant souvent la même logique. Leur familiarité spatiale avec le périurbain - et plus encore leur périurbain - joue également dans le sens de cette reconduction résidentielle périurbaine. Le maintien des relations socio-territoriales avec le bassin de vie originel peut aussi se traduire par la poursuite d'activités associatives ou récréatives.

Comme une partie non négligeable d'entre eux travaillent hors de Paris et qu'ils n'ont qu'une attirance limitée voire une certaine répulsion à l'égard du cadre de vie qu'offre la capitale, ils sont peu tournés vers elle et lui préfèrent largement au quotidien les pôles secondaires environnants qui répondent davantage, par leur proximité et leur taille, à leurs attentes (Morel-Brochet, 2007). La propriété dans un premier temps, puis la maison individuelle dès qu'ils en ont les moyens, sont pour eux des moteurs essentiels de leurs stratégies résidentielles. Pour autant, certains sont locataires, y compris du secteur social.

D'autres natifs, minoritaires ceux-là, rejettent le mode d'habiter périurbain dans son ensemble. Ils sont le plus souvent très diplômés ou appartiennent aux métiers de l'art ou de la culture. Sans qu'il soit possible d'affirmer aujourd'hui dans quelle mesure leur expérience habitante d'enfant puis d'adolescent a modelé leur orientation professionnelle et géographique, plusieurs facteurs explicatifs se dégagent des entretiens. Une faible intégration de leurs parents au mode d'habiter périurbain, des activités familiales tournées vers Paris, un sentiment de frustration face aux aménités urbaines réservés aux adultes mobiles, une situation sociale ou personnelle, ou encore une manière d'être qui détonne dans l'univers apparemment uniforme de la vie en grande banlieue, sont autant d'éléments relevés dans les parcours de ces natifs.

À l'occasion de leurs études, ils ont habité Paris et sont aujourd'hui disposés à beaucoup de compromis pour y demeurer. Leur niveau de revenus ne leur permet pas d'y être logés dans des conditions satisfaisantes et les contraint souvent à demeurer très tardivement parfois dans leur logement étudiant. Malgré cela, ils appréhendent le moment où ils devront rechercher un logement familial plus vaste et donc probablement hors de la capitale. C'est pourquoi ils envisagent régulièrement de quitter l'Île-de-France pour une capitale étrangère ou une grande agglomération provinciale. Ils sont dans l'irrésolution et l'attentisme, repoussant à plus tard l'heure du départ.

Enfin, un troisième groupe de natifs, en ascension sociale par rapport à la situation de leurs parents, bénéficie d'un capital économique plus important que les autres groupes. Ces personnes se trouvent dans une position intermédiaire vis-à-vis de leur rapport au périurbain. Travaillant dans le tertiaire supérieur, elles ne rejettent pas le modèle périurbain, mais sont attirées par Paris pour des raisons de proximité du lieu de travail et de distinction sociale. N'ayant cependant pas les moyens d'y accéder à la propriété, ni souvent d'y occuper un appartement dans un quartier à leur goût, ils préfèrent acheter une maison au plus près de Paris, dans des communes ayant bonne réputation. Ils ne sont prêts à sacrifier ni leur confort, ni leur vie de famille pour être Parisiens. Dans leur prospection, ils vont privilégier l'accessibilité en transports en commun, mais les entretiens montrent surtout qu'ils s'orientent de préférence vers le secteur géographique où se trouvent leur famille et une partie de leur réseau amical.

Ainsi, on a pu mettre en évidence différentes générations de périurbains dont les motivations à l'égard de la périphérie diffèrent quelque peu, bien que l'accession à la propriété et le modèle de l'habitat individuel demeurent de puissants ressorts de l'investissement économique, social et affectif dans ces espaces.

La géographie des réseaux sociaux, pour les natifs comme pour les autres, joue un rôle primordial dans les stratégies de localisation<sup>10</sup>, d'autant plus d'ailleurs que les contraintes du marché se durcissent, réduisant ainsi la liberté de choix. On observe – plus fréquemment qu'on ne l'aurait attendu – des mouvements résidentiels en chaîne au sein d'un groupe amical ou familial. Autrement dit, à la faveur des mobilités résidentielles successives, on peut constater une relocalisation dans un périmètre plus resserré, la reconstitution d'un nouveau noyau territorial ou simplement le glissement géographique du centre de gravité social.

Ce paramètre est moins opérant pour les « conquérants » car, mus par une opportunité stimulante, ils sont arrivés dans un territoire social vierge. D'aucuns ont d'ailleurs souffert de cet effet de rupture, tout spécialement certaines femmes enquêtées issues du secteur social ou des quartiers ouvriers pour lesquelles le périurbain n'a jamais été un idéal.

---

<sup>10</sup> Dans un autre contexte de recherche, l'ouvrage *La famille et ses proches* avait mis en évidence ce type d'interdépendances socio-spatiales (Bonvalet *et al.*, 1999).

### Solidarités et petits arrangements

Les mobilités quotidiennes et tout particulièrement la mobilité automobile sont parties prenantes de la vie périurbaine. C'est pour les populations d'origine et de culture véritablement urbaine qu'elle a constitué un effort d'apprentissage important, comme les enquêtes l'ont mis en évidence. Nous l'avons dit, il en est autrement pour les natifs.

#### *L'automobile dans la vie périurbaine*

Au sein de la génération conquérante, et particulièrement parmi les ménages enquêtés les plus modestes, il n'était pas rare que personne n'ait le permis de conduire lors de l'emménagement. Or, leurs communes étaient ou sont encore pour certaines de quasi-déserts commerciaux. Dans ces conditions et notamment pour les mères de famille qui ne travaillaient pas ou plus, la vie périurbaine s'apparentait à une lutte quotidienne. Plusieurs d'entre elles ont, depuis, passé le permis, parfois seulement une fois veuves. Pour ceux qui travaillaient — sachant que les emplois peu qualifiés étaient beaucoup plus concentrés qu'aujourd'hui —, rejoindre leur lieu de travail sans gare sur la commune ni voiture personnelle relevait du défi quotidien.

Depuis, certaines de ces communes ont considérablement élargi leur offre commerciale jusqu'à disposer maintenant d'un supermarché et de plusieurs supérettes. De même, l'offre de transport collectif s'est-elle améliorée, sans satisfaire néanmoins, d'après les discours aux besoins et désirs des habitants. Si ces évolutions favorables permettent à la population d'être moins dépendante de l'automobile, les entrevues mettent en évidence que la question du volume et du poids des achats entre autres n'est pas résolue pour celui ou celle qui est dépourvu(e) d'automobile. Il faut également souligner que les habitants d'une même commune ne sont pas égaux, selon l'étendue de celle-ci, sa morphologie et l'endroit où ils habitent ; selon aussi qu'ils ont une mobilité réduite ou non. Quant aux ménages motorisés les plus modestes, l'entretien et l'usage automobile, qui plus est l'achat d'un véhicule supplémentaire, s'avèrent particulièrement pesants, sinon impossibles (Orfeuill, 2000).

Pourtant, malgré un budget grevé par les transports, les personnes rencontrées ne cherchent pas prioritairement une réduction de leurs déplacements, du moins dans un premier temps. Un certain nombre de conducteurs, des hommes le plus souvent, déclarent modifier cependant leur manière de conduire pour consommer moins de carburant. La première tactique vise généralement une réduction globale des dépenses du foyer et notamment en jouant sur des postes jugés plus superflus, plus souples ou moins pénalisants, comme l'habillement, l'alimentation ou les loisirs marchands. Mais notons que l'arrêt d'une activité récréative ou la suppression de certains achats peut entraîner une diminution des déplacements.

Pour comprendre ces comportements, il faut rappeler l'importance de l'automobile et des déplacements qu'elle autorise. Non seulement, comme nous le disions, elle est partie prenante du mode de vie non urbain, mais elle est, avec la maison, le symbole de la liberté de ces individus et de ces familles. Si la maison — en les ancrant dans un territoire et dans le temps long — leur donne un sentiment de liberté et de plus grande indépendance vis-à-vis des acteurs économiques (bailleurs, employeurs, et au terme des remboursements, banques), l'automobile en est l'indispensable contrepoids. En effet, chacun est enclin à l'ancrage et à la mobilité (Hirschhorn et Berthelot, 1996), à la sécurité rassurante d'un univers maîtrisé et à l'exploration, au mouvement (Fuhrer et Kaiser, 1997). Aussi, au-delà de sa fonction de rendre possible l'accès aux commerces, aux services ou à l'emploi, la voiture permet-elle de repousser au loin l'idée oppressante d'un enfermement ou d'un isolement, tant social que géographique. Malgré son coût élevé, les familles enquêtées veillent en conséquence à ce que leurs enfants soient motorisés dès que possible.

Cela conduit la majorité des périurbains rencontrés, modestes ou non, à souscrire à sa contrepartie financière, sinon à négliger, voire à dénier les coûts afférents à la mobilité (Morel-Brochet, 2006). Contrairement aux frais d'abonnement aux transports en commun, les coûts automobiles (fixes ou variables) sont plus dispersés et plus variables, renforçant ainsi le refus de leur mesure et l'acceptation de leur pesanteur. Mais il faut se demander si les périurbains peuvent et ont intérêt à faire autrement. D'une part, il est toujours difficile pour un habitant de reconnaître qu'il a fait un mauvais choix résidentiel ou

qu'il ne peut assumer l'option retenue. D'autre part, ils disposent de marges de manœuvre assez limitées s'il s'agissait de tirer les conséquences d'un tel constat.

Parmi les tactiques employées pour modérer la dépense automobile ou vivre sans voiture, les ménages s'appuient sur deux grands types de recours : l'assistance d'un tiers<sup>11</sup> et la modification ou l'infléchissement des pratiques de mobilité et de consommation.

#### *Le recours à un tiers*

Les travaux d'O. Coutard, G. Dupuy et S. Fol (2002) ont révélé que l'accompagnement constitue un recours systématique pour les ménages sans voiture qu'ils ont enquêtés dans le périurbain. Les solidarités qui se manifestent pour accompagner ces personnes vers des lieux de chalandises, des cabinets médicaux ou des administrations émanent de l'environnement local, d'un voisin ou d'un ami. Il peut s'agir également d'un collègue, en particulier dans le cas de ménages ne disposant que d'une seule voiture et pour lesquels l'accompagnement par un tiers extérieur sert généralement au trajet domicile travail (Motte-Baumvol, 2007b).

À partir de l'EGT, nous avons pu vérifier la forte récurrence du recours à un tiers. La majeure partie des ménages non-motorisés de Grande Couronne Francilienne effectue plusieurs déplacements par semaine en voiture<sup>12</sup>, généralement comme passager, parfois comme conducteur. Les territoires les moins bien dotés en aménités sont ceux pour lesquels ces fréquences sont les plus importantes. Pour les couples mono-motorisés, souvent modestes, l'accompagnement par un tiers est moins fréquent, mais concerne encore 10 % d'entre eux, alors qu'elle est négligeable pour les ménages multi-motorisés.

Mais l'accompagnement par des voisins ou amis nous est présenté par les bénéficiaires comme inconfortable et devant être modéré et peu fréquent pour être durable. En effet, un contre-don n'étant pas toujours possible, le bénéficiaire se sent alors redevable.

La solidarité familiale a plus souvent la faveur des enquêtés, excepté pour les personnes les plus aisées pour qui la dépendance familiale est autant que possible évitée. Pour les autres, le soutien familial semble plus naturel et ne pas nécessiter de contre-don, du fait des liens qui unissent les parties. En réalité, les contreparties ont souvent lieu, mais elles sont mieux vécues. Si cette forme d'assistance est appréciée et constitue souvent le recours essentiel sinon unique pour les plus modestes, Sandra Thomann a noté (Rougé *et al.*, 2008) qu'elle peut susciter, tout particulièrement chez les personnes âgées, un sentiment de dépendance accentuée, voire d'intrusion de l'aidant.

L'enquête a révélé, ce que n'avait pu faire l'analyse statistique, à savoir que le recours à un tiers peut s'affranchir des troubles relationnels mentionnés s'il passe par l'assistance rémunérée d'un(e) employé(e) de maison (femme de ménage, jardinier...) ou par exemple d'un chauffeur de taxi. À cet égard, nous avons pu constater dans plusieurs cas la transformation d'une simple relation contractuelle en relation d'amitié, conduisant donc à une part d'entraide. On a rencontré cette situation parmi les aidés âgés.

Concernant spécialement les personnes âgées, les aides les plus déconsidérées sont les services à domicile subventionnés par l'administration sociale, et ce même s'ils sont gérés par la commune ou une association. Elles le sont tout particulièrement par les ménages modestes et/ou provenant de l'habitat social, qui y voient un rappel du statut dont ils sont fiers de s'être émancipés. Quant aux services de transport organisés localement, ils semblent peu usités. Les enquêtés mentionnent une préférence pour un mode de transport individuel ou encore l'inadaptation des parcours ou des horaires aux besoins et pratiques des usagers.

<sup>11</sup> Cette pratique a été également démontrée par d'autres enquêtes qualitatives comme quantitatives. (Rougé *et al.*, 2008 ; Coutard *et al.*, 2002 ; Motte-Baumvol, 2007b).

<sup>12</sup> Hors véhicule de fonction

*L'adaptation des pratiques de mobilité et de consommation*

Lorsque ces recours sont taris, insuffisants ou simplement inadéquats, et parfois indépendamment de ceux-ci, un autre type de tactiques consiste à limiter ou adapter les déplacements, leur fréquence, leur portée ainsi que les modes de transport aux capacités de mobilité du ménage<sup>13</sup>.

En termes de fréquence, nos observations à partir de l'EGT montrent que ce sont les déplacements liés aux loisirs qui chutent le plus fortement entre un ménage aisé et un ménage modeste. À l'inverse, les visites à la famille et aux amis restent à un niveau équivalent pour les deux groupes et même un peu supérieur pour les ménages modestes. Comme nous l'avons évoqué plus haut, le réseau social est une ressource primordiale pour les ménages périurbains enquêtés, et semble-t-il plus encore pour les plus modestes d'entre eux. La famille et les amis sont un lien social pérenne qui compense parfois une intégration faible dans la société locale. Ils sont un soutien non seulement logistique et pratique, mais aussi moral et affectif. De plus, les visites et services rendus sont souvent assimilés à des formes de loisirs et de divertissement non-marchand et donc peu onéreux.

Afin de limiter leur dépendance automobile, la plupart des personnes rencontrées cherchent également à réduire les distances parcourues.

Selon les circonstances, il arrive que les ménages rencontrés relocalisent leur emploi, avec ou sans reconversion, préalablement à leur installation ou quelques années plus tard. Il s'agit alors la plupart du temps d'emplois peu qualifiés ou de professions spécifiques comme celles liées à l'enfance (institutrices, assistantes maternelles...); mais les pôles secondaires sont pour ceux-ci de bons pourvoyeurs d'emplois (Aguiléra A. *et al.*, 2006).

Au niveau des achats, les pratiques favorisent déjà la proximité. Pour les produits de consommation courante, à prix équivalent, les ménages tendent à consommer au plus proche et se déplacent pour ce motif sur des distances réduites (Rougé *et al.*, 2008 ; Motte-Baumvol, 2008 ; Coutard *et al.*, 2002). Les différences persistantes entre ménages modestes et ménages aisés s'expliquent d'une part par l'importance donnée par ces derniers à la qualité de l'offre plus qu'à sa proximité ou au prix et d'autre part, par l'impérieuse nécessité de la proximité pour les ménages non-motorisés, au détriment parfois de la qualité et du prix de l'offre. Ainsi, nous avons pu mesurer que si les ménages non-motorisés vont comme les autres au supermarché une fois par semaine en s'y faisant accompagner en voiture, ils semblent dépendants de l'offre accessible pour les achats quotidiens, de complément et de dépannage, notamment à l'épicerie de la commune. Ils effectuent ainsi plus de 60 % de leurs déplacements pour achats, à pied, dans leur commune de résidence et dans un rayon inférieur au kilomètre. Pour les ménages modestes motorisés en revanche, ils peuvent se payer le petit déplacement de 5 kilomètres en moyenne, distance qui sépare leur domicile d'un supermarché, lorsqu'ils n'en disposent pas sur leur commune.

L'offre commerciale disponible sur la localité pèse donc lourdement sur les contraintes économiques et mobilitaires des ménages dépourvus d'automobile. La présence d'un magasin d'alimentation générale et d'une boulangerie dans les communes revêt donc pour eux une importance cruciale.

Le recours permanent, régulier ou ponctuel à des modes de transports alternatifs (transports en commun, deux-roues, vélo, marche) se réalise dans des conditions de confort et d'efficacité temporelle variable selon les territoires (Motte-Baumvol, 2007a) et reste faible en général lorsque le ménage est motorisé, à l'exception des adolescents natifs du périurbain qui usent de ces alternatives lorsque les parents sont indisponibles pour l'accompagnement ou afin d'être moins dépendants de ces derniers et plus libres de leurs mouvements. La marche et le vélo sont quasiment inexistantes pour les adultes, modestes ou non.

Néanmoins, nos observations à partir de l'EGT mettent en évidence que les transports en commun représentent une alternative pour les déplacements domicile-travail des couples mono-motorisés et des ménages non-motorisés. 30 % des premiers et 70 % des seconds y ont recours régulièrement pour ce motif, même dans les communes disposant d'un service très faible, très probablement défini dans le seul

---

<sup>13</sup> La plus faible mobilité des ménages modestes et a fortiori des ménages non-motorisés n'est pas particulière au périurbain, elle s'observe partout ailleurs. Elle a toutefois dans ces territoires une intensité particulière (Motte-Baumvol, 2007b) et le contexte périurbain lui donne une signification particulière dont la portée est encore mal connue notamment en termes d'inégalités, de mode de vie et de reproduction des ménages.

but de permettre aux actifs de se rendre au travail. On notera ainsi qu'en dehors de ce motif de déplacement, l'usage des transports en commun par ces ménages est pratiquement nul.

Les enquêtes de terrain permettent d'asseoir les résultats statistiques obtenus mais mettent également en évidence différentes tactiques, plus disparates, encore marginales mais probablement émergentes. Ainsi, les entretiens laissent entrevoir certains changements dans les pratiques ; ceux-ci s'appuient principalement sur la livraison à domicile (achats en ligne, par correspondance ou lors des tournées effectuées par certains commerçants<sup>14</sup>) ou plus rarement sur la suppression ou l'auto-fabrication de quelques denrées alimentaires comme l'eau minérale ou le pain.

### Vendre mais pour aller où ?

Si l'adaptation et la gestion des ménages à l'égard de leur usage automobile (ou de son absence) ont été qualifiées de « tactiques » plutôt que de stratégies, c'est que leurs implications sont plus limitées et qu'elles se rapportent à un niveau plus « local », visant l'efficacité de telle ou telle pratique.

La notion de « stratégie » quant à elle renvoie à un objectif plus global et à plus long terme. C'est seulement dans de rares cas que l'on peut parler de véritable stratégie de réduction de la mobilité et de ses coûts. En revanche, on parle plus volontiers de stratégie résidentielle lorsqu'une localisation est remise en question et qu'il s'agit pour une famille d'élire domicile ailleurs (Bonvalet et Fribourg, 1990 ; Fagnani, 1990).

Quand la dépendance à l'automobile est ressentie comme trop prégnante, contraignante ou coûteuse, au point qu'elle met en péril la survie économique ou l'équilibre du foyer, l'alternative à la dépendance est le déménagement. S'agit-il de quitter l'espace périurbain ou d'y rester en se relocalisant dans un contexte moins dépendant parce que mieux pourvu en commerces, services et éventuellement en emplois ? C'est la seconde option qui est bien plus souvent retenue (Motte-Baumvol *et al.*, 2010).

Pour comprendre non seulement pourquoi cette mobilité résidentielle fait figure d'ultime recours et pourquoi les ménages demeurent dans le périurbain, les observations empiriques et statistiques (à partir des déménagements enregistrés dans le recensement) ont été concentrées sur les personnes qui par leur niveau de revenu apparaissent comme les moins en mesure d'assumer les contraintes et en particulier le coût de la mobilité périurbaine.

#### *Déménager pour échapper à la dépendance automobile ?*

En Grande Couronne Francilienne, les périurbains modestes<sup>15</sup> comme les non-motorisés sont plus nombreux que les ménages aisés à quitter les communes les plus dépendantes de l'automobile. Un ménage modeste a ainsi une probabilité 1,4 fois plus forte de sortir de ces communes que de celles faiblement dépendantes de l'automobile. Pour les ménages non-motorisés, ce rapport de probabilité est de 3,7.

Ceux qui partent s'orientent vers des communes disposant d'un niveau de dépendance automobile inférieur, mais sans saut important d'un extrême de gamme à l'autre. Ils demeurent le plus souvent en Grande Couronne et tendent généralement à ne pas trop s'éloigner de la commune d'origine : seulement 12 % des ménages modestes choisissent de s'installer à Paris ou en Petite Couronne. Ceci conforte l'hypothèse que ce mouvement résidentiel ne procède pas d'un rejet de l'espace et du mode d'habiter périurbains.

L'hypothèse d'un conditionnement de ces trajectoires résidentielles par l'accès au parc de logement social est à la fois infirmée et confirmée par nos résultats selon le type de ménage considéré. Ce n'est pas un élément déterminant pour les non-motorisés alors qu'il conditionne partiellement les migrations résidentielles des ménages modestes-motorisés. L'accès au parc social de ces derniers tend à augmenter fortement, de l'ordre de 2,4 fois, leur probabilité de s'installer dans une commune plus faiblement dépendante de l'automobile.

<sup>14</sup> Les commerces pratiquant le plus fréquemment des tournées concernent le pain, les produits surgelés, la coiffure.

<sup>15</sup> Ils ont globalement une mobilité résidentielle moindre que les autres ménages.

À ces résultats quantitatifs stimulants, les enquêtes qualitatives n'apportent que peu de résonance, parce que l'identification d'individus ayant effectué ce type de trajectoires résidentielles se révèle particulièrement difficile.

Derrière l'apparent volontarisme qui accompagne souvent l'évocation d'un départ sans cesse repoussé vers de nouveaux horizons résidentiels — qu'on imagine plus « adaptés » et plus amènes — affleure généralement dans la parole habitante la conscience aiguë d'un renoncement, sinon d'un échec résidentiel. Un tel départ est perçu comme ne pouvant se faire que sous contrainte ou résulter d'accidents de la vie (divorce, maladie, décès...). Ils sont donc assimilés à une fuite, une fuite résidentielle, davantage qu'une fuite de la dépendance.

*Rester c'est résister, rester c'est aussi choisir*

Ainsi, malgré une dépendance à l'automobile accentuée par la faiblesse des revenus, de la motorisation et de l'équipement commercial, une majorité de périurbains résistent et demeurent sur place. Certains résistent sans difficulté particulière car ils ont les moyens économiques et techniques d'une mobilité garante de leur liberté et de leur autonomie. D'autres fournissent davantage d'efforts ou encore rudent. Il est d'ailleurs frappant d'observer que les retraités, y compris à mobilité réduite, s'adaptent au gré des incapacités physiques ou cognitives, au gré aussi des événements ou des aléas. On sait que la mobilité résidentielle des personnes âgées est particulièrement faible. Mais il demeure surprenant que même lorsqu'ils en ont les moyens ou qu'ils disposent d'une solution de repli<sup>16</sup>, ils choisissent d'adapter la maison à leur avancée en âge et de « laisser venir », plutôt que de la quitter.

On ne peut pas assimiler la vie de tous les périurbains au rêve pavillonnaire. Mais force est de constater que si la somme des arrangements pour mettre en cohérence vie quotidienne et capacité de mobilité, procède d'une stratégie, c'est bien souvent celle de demeurer sur place : dans leur maison, leur commune, leur « région ».

Si l'on veut comprendre cette réticence au départ, on ne peut faire l'économie d'une approche sensible de l'attachement des familles à leur « maison », à leur lieu de vie. On peut aussi évoquer la charge émotionnelle qu'implique toujours un déménagement (Rautenberg, 1989), ainsi bien sûr que son coût (Korsu et Massot, 2006). La perspective d'une telle mobilité représente ainsi pour ces ménages, déjà fragiles, une insécurité supplémentaire, un éventuel échec personnel et un risque de rupture des liens sociaux préexistants.

Enfin, cette résilience qui reste majoritaire face à l'épreuve de la dépendance répond à l'urbanisation des territoires et aux espoirs liés à son avancée. En effet, certaines communes inhospitalières lorsque la marée pavillonnaire a pris forme présentent aujourd'hui des aménités qui autorisent une vie quotidienne plus confortable, même sans voiture, qu'il y a deux ou trois décennies.

## Conclusion

La mobilité automobile est constitutive du mode d'habiter périurbain. Elle est synonyme de liberté, mais dans certaines circonstances, elle peut aussi être un fardeau. Elle l'est tout spécialement pour les personnes dont les ressources techniques, économiques, physiques et territoriales sont insuffisantes pour leur garantir une vie quotidienne acceptable. Certains de ces ménages, que l'on peut qualifier de plus fragiles ou de plus vulnérables à cet égard, quittent ainsi les territoires les plus dépendants de l'automobile pour en rejoindre d'autres qui, certes ne sont pas urbains, mais offrent plus de souplesse pour vivre sans automobile. Ces observations invitent à questionner encore une fois le tribut que payent les périurbains à la mobilité dans un contexte économique incertain, mais aussi l'importance que revêtent les commerces de proximité dans les petites communes. Ceci ne remet pas en question par ailleurs une résistance réelle et opérante des ménages, y compris fragiles, pour s'adapter continuellement à l'évolution des contraintes qui pèsent sur eux. Heureusement, ils bénéficient aussi parfois de l'évolution positive de territoires qui deviennent plus amènes.

---

<sup>16</sup> Par exemple, la propriété d'un appartement dans une commune très bien équipée et desservie par le RER.

D'autres résultats ont mis en évidence le rôle central joué par les réseaux sociaux (familiaux et amicaux) et leurs géographies dans les stratégies de localisation résidentielle des ménages, mais aussi dans les solidarités qui s'expriment au sein du périurbain.

Enfin, nos analyses mettent en lumière l'affirmation d'une « culture habitante » (Morel-Brochet, 2006) non-urbaine chez un nombre croissant de Franciliens, évolution qui nécessiterait d'être prise en considération dans une perspective globale de régulation de l'usage automobile.

## Bibliographie

- Aguilera, A. *et al.*, « L'intégration du périurbain francilien à la métropole parisienne. Une mesure par les flux quotidiens de personnes », in Larceneux, A. et Boiteux-Orain, C. (Ed.), *Paris et ses franges : étalement urbain et polycentrisme*, Éditions Universitaires de Dijon, Dijon, 2006, p. 73-97.
- Berger, M., *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée*, CNRS Éditions, Paris, 2004.
- Bonvalet, C., Fribourg, A.-M. (dir.), *Stratégies résidentielles*, PUF/INED, Paris, 1990.
- Bonvalet, C. *et al.*, *La famille et ses proches : l'aménagement des territoires*, Paris, INED / PUF, Paris, 1999.
- CERTU, *L'enquête ménages déplacements « Standard Certu »*. Guide méthodologique, CERTU, Lyon, 2008.
- Coutard, O. *et al.*, 2002. « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », *Espaces et sociétés*, 108-109, p. 155-175.
- Groupe de réflexion sur l'approche biographique, *Biographies d'enquêtes, bilan de 14 collectes biographiques*, Paris, INED, Paris, 1999.
- Imbert, C., « Ancrage et proximités familiales dans les villes nouvelles franciliennes : une approche comparative », *Espaces et sociétés*, 4, 119, 2004, p. 159-176.
- Imbert, C., « L'ancrage des enfants de la « première génération ville nouvelle », in Saint-Julien, T. et Legoux, R. (dir.), *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*, Belin, Paris, 2007.
- Fagnani, J., « De l'utilisation du concept de stratégie en géographie sociale : quelques éléments de réflexion », *Strates*, 5, 1990.
- Fuhrer, U. et Kaiser, F.-G., *L'habiter multilocal. Aspects psychologiques de la mobilité des loisirs*, CNRS Éditions, Paris, 1997.
- Hirschhorn, M. et Berthelot, J.-M. (dir.), *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation ?*, L'harmattan, Paris, 1996.
- Jaillet, M.-C., « L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes », *Esprit*, 303, 2004, p. 40-62.
- Korsu, E. et Massot, M.-H., « Rapprocher les ménages de leurs lieux de travail : Les enjeux pour la régulation de l'usage de la voiture en Île-de-France », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 50, 2006, p. 61-90.
- Morel-Brochet, A., *Ville et campagne à l'épreuve des modes d'habiter. Approche biographique des logiques habitantes*, Doctorat de géographie, Université Paris 1, Paris, 2006.
- Morel-Brochet, A., « À la recherche des spécificités du mode d'habiter périurbain dans les représentations et les sensibilités habitantes », *Noroi*, 4, 205, 2007, p. 23-36.
- Motte-Baumvol, B., « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : le cas de la grande couronne francilienne », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 5, 2007a, p. 897-920.
- Motte-Baumvol, B., « Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne », *Noroi*, 4, 205, 2007b, p. 53-66.
- Motte-Baumvol, B., « L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien », *Strates*, 14, 2008, p. 149-164.
- Motte-Baumvol, B. *et al.*, « Escaping car dependence in the outer suburbs of Paris », *Urban Studies*, 8, 47, 2010 (à paraître).
- Orfeuil, J.-P., *L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, INRETS, Rapport 37, Arcueil, 2000.
- Rautenberg, M., « Déménagement et culture domestique », *Terrain*, 12, 1989, p. 54-66.
- Raymond, H. *et al.*, *L'habitat pavillonnaire*, L'harmattan, Paris, 2002.
- Rougé L. *et al.*, *Vieillir en pavillon : mobilités et immobilités des personnes âgées dans l'espace périurbain*, rapport PUCA, 2008.
- Rougé L., *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain. Les « captifs » du périurbain ?*, doctorat de géographie, Université de Toulouse II, Toulouse, 2005.