

Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages

Consequences of a counterurban residential choice on mobility: practices and representations of the households

Guy BAUDELLE, Gérard DARRIS, Jean OLLIVRO, Jean PIHAN

Laboratoire RESO (UMR CNRS 6590)

UFR Sciences Sociales, Université de Rennes

2, Place du Recteur Henri Le Moal, CS 24 307, 35043 RENNES CEDEX

Résumé :

L'étude analyse les conséquences d'une installation périurbaine sur les pratiques de mobilité à partir d'une enquête auprès de ménages périurbains récemment installés près de Rennes. L'enquête confirme la forte mobilité de ce type de ménages et la prépondérance modale de l'automobile, dont on donne les causes : moindre durée du trajet, coût d'information et d'organisation de l'usage des transports collectifs auxquels est associé chez ces classes moyennes une perte de statut social. L'hypothèse d'une faible anticipation des nouvelles contraintes de mobilité induites par le choix périurbain est confirmée. Les ménages reconnaissent leur dépendance automobile, sans qu'on observe une rationalisation de la mobilité en dehors de quelques circuits de déplacements multi-objets ou de covoiturage pour les loisirs. Pour réduire le trafic automobile, il apparaît donc plus efficace d'agir à l'amont par une politique foncière et immobilière favorisant un urbanisme plus compact.

Mots-clés : mobilité, périurbain, automobile, transports collectifs, choix résidentiel, aménagement, Ille-et-Vilaine.

Abstract :

The study analyzes the consequences of a settlement in the urban fringe on the mobility practices, starting from an investigation near households recently settled close to Rennes (Ille-et-Vilaine, France). This investigation confirms the strong mobility of this type of households and the car modal preponderance, whose the causes are : less journey time, information and organization costs bound to the use of public transport to which is associated by the middle class a social statute loss. The assumption of a low anticipation of the new mobility constraints induced by the residential choice is confirmed. The households recognize their automobile dependence, without we observe a mobility rationalization except some circuits of multi-objects trips or some car-sharing behaviour for the leisures. To reduce car traffic, it thus appears more effective to act upstream by a land and real estate policy supporting a more compact town planning.

Key words : mobility, counterurbanisation, car, public transports, residential choice, planning, Ille-et-Vilaine (France).

1 Objectifs

L'étude cherche à *analyser les conséquences du choix d'une résidence périurbaine sur les pratiques de mobilité des ménages* et les *représentations* que ces derniers s'en font à partir d'une enquête menée dans la périphérie rennaise. Elle fait suite à un précédent travail réalisé en 2001 sur les motivations des choix résidentiels des nouvelles populations périurbaines pour les mêmes commanditaires : la Communauté d'agglomération « Rennes-Métropole » et le Conseil général d'Ille-et-Vilaine. Ces deux études ont été réalisées avec le concours des étudiants du DESS « Aménagement et Collectivités Locales » de l'Université de Rennes 2 dans le cadre de leurs ateliers.

L'objectif général consistait donc à mieux connaître les expériences de mobilité, objectives et vécues, de ménages récemment installés dans des communes périurbaines autour de Rennes en recueillant leur propre opinion concernant les conséquences de ce choix résidentiel sur leurs déplacements. Il s'agissait en particulier d'apprécier *dans quelle mesure les implications* d'une nouvelle résidence périphérique sur leur mobilité *avaient été anticipées* et étaient aujourd'hui perçues par les intéressés en termes d'organisation et de coût. On a en effet formulé l'*hypothèse*, facilement recevable, que le désir des périurbains d'accéder à la propriété en maison individuelle les conduit, lorsqu'ils effectuent ce choix d'un habitat périphérique, à *minimiser*, voire à *occulter le triple coût de la mobilité induite* par ce type de localisation : dépenses affectées aux déplacements, budget temps qui leur est consacré et coût matériel et psychologique des contraintes d'organisation imposées au ménage par sa nouvelle implantation. Inversement, on n'a pas exclu qu'une fraction des intéressés pouvait avoir complètement assumé dès le départ les implications de leur décision. On a donc choisi de porter l'attention sur le regard de ces ménages sur les contraintes éventuelles de mobilité consécutives à leur choix résidentiel et sur les modalités d'organisation voire d'optimisation éventuelle de leurs déplacements. La *question de la rationalisation des déplacements* est donc centrale : si l'hypothèse d'une faible projection initiale sur les nouvelles conditions de mobilité s'avère exacte, on peut en effet formuler l'hypothèse complémentaire selon laquelle les ménages périurbains cherchent néanmoins ensuite, pour des raisons de coût, de temps et de fatigue, à minimiser leurs déplacements.

Cette interrogation générale s'est déclinée selon le questionnaire suivant :

- connaître les comportements de mobilité quotidienne de ménages nouvellement installés dans le périurbain en identifiant le temps consacré aux déplacements, leur objet (travail, formation, activités du temps libre...), les parcours et les lieux fréquentés ; la mobilité concerne ici tous les déplacements observés dans la journée, quel que soit le mode de locomotion, motorisé ou non ;
- appréhender et comprendre la répartition des déplacements entre les différents modes de transport ;
- établir dans quelle mesure les conséquences de la nouvelle localisation résidentielle sur les déplacements ont été anticipées ;
- recueillir l'opinion des ménages sur leur choix résidentiel et les pratiques de transport associées ;
- évaluer les conditions d'un recours à des modes alternatifs à la voiture individuelle ;
- explorer des pistes pouvant répondre aux attentes exprimées par les personnes enquêtées et de nature à réduire leurs déplacements.

Bien que choisie du seul fait de la commande, l'agglomération rennaise (365 000 hab. en 1999) n'en est pas moins très intéressante à étudier en raison de sa forte croissance démographique, la troisième du pays (+ 11,7 % de 1990 à 1999), qui explique pour partie l'ampleur du mouvement de périurbanisation observé : non seulement les communes périphériques de la Communauté d'agglomération de Rennes Métropole –la structure politique de coopération intercommunale– représentent 43,4 % de la population totale contre 27 % en 1975, mais l'étalement urbain excède amplement les limites aussi bien de cette structure intercommunale que de l'aire urbaine définie par l'INSEE, rappelons-le, comme les communes dont 40 % des actifs au moins vont travailler dans un pôle urbain, lui-même défini par son volume minimum d'emplois (carte 1). En revanche, en raison du choix précoce d'une ceinture verte, l'agglomération morphologique est pratiquement dépourvue de banlieue.

2 Méthodologie

2.1 Une enquête originale

L'analyse s'appuie sur une *enquête* menée auprès de 78 *ménages* récemment installés (depuis moins de cinq ans) en zone périurbaine et propriétaires d'un logement neuf ou ancien en primo-accession. Le « choix résidentiel périurbain » désigne le fait pour les ménages enquêtés d'avoir opté (éventuellement par défaut) pour un habitat situé de facto dans une commune périurbaine, définie comme telle lorsqu'elle est située à l'intérieur de l'aire urbaine mais hors de l'agglomération, elle-même délimitée en fonction de la continuité morphologique. Pour respecter le principe du lien entre périurbain et emploi urbain, on a donc logiquement considéré comme périurbains les seuls ménages résidant hors de l'agglomération morphologique dont au moins l'un des conjoints travaille dans la ville-centre. Seuls des ménages de ce type ont été enquêtés, (sauf dans un canton éloigné, pour des raisons précisées infra).

Le travail de terrain a été mené dans quatre secteurs géographiques d'Ille-et-Vilaine situés sur un même quadrant au Sud/Sud-Est de la ville de Rennes, mais à des distances différentes, afin d'apprécier l'effet éventuel de la distance à la ville-centre :

1) Deux communes de la Communauté d'agglomération de Rennes-Métropole :

- une commune de la première couronne, celle-ci étant définie par l'ensemble des communes non urbaines limitrophes du pôle urbain (c'est-à-dire de l'agglomération morphologique, au sens INSEE) ; la commune choisie (Noyal-Châtillon-sur-Seiche) est même limitrophe de la ville-centre, compte tenu de l'absence de banlieue au Sud, la ceinture verte autour de la ville-centre interrompant l'agglomération morphologique ;
- une commune située au début de la deuxième couronne (constituée par les autres communes périurbaines de l'aire urbaine) : Saint-Armel, à une douzaine de kilomètres de Rennes ;

2) Deux cantons plus éloignés constituant la Communauté de communes du Pays de Moyenne Vilaine :

- un canton situé sur la limite externe de la 2^e couronne, à une vingtaine de kilomètres de Rennes, mais presque entièrement inclus dans l'aire urbaine (Sel-de-Bretagne).
- un canton localisé à 30 kilomètres de la ville-centre, pour moitié hors de l'aire urbaine de Rennes, mais équipé d'un pôle de quelques 5 000 hab. (Bain-de-Bretagne). Cette spécificité a conduit à intégrer à l'enquête menée dans ce canton

des ménages dont aucun des membres ne travaillait dans l'agglomération rennaise. Ce choix était également destiné à élargir l'échantillon et à identifier le cas échéant des différences de pratiques correspondantes.

La composition du panel de ménages (une vingtaine par site) s'est efforcée de comporter une répartition équilibrée de profils socio-professionnels, de l'accession sociale à l'accession aisée, ainsi qu'une certaine diversité en termes de génération et de nombre d'enfants. La vingtaine de ménages rencontrés par site a permis de réaliser un total de 223 entretiens.

Le secteur géographique a quant à lui été choisi arbitrairement. En revanche, le choix de deux communes membres de la Communauté d'agglomération et de la Communauté de communes indiquée a correspondu à la demande des deux commanditaires de l'étude.

L'enquête a comporté :

- 1) Un *questionnaire fermé* effectué sur la base du protocole d'enquête du CERTU, (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques dépendant du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement) portant sur :
 - la composition du ménage et les caractères de ses différents membres : âge, PCS, etc. ;
 - sa trajectoire résidentielle ;
 - l'emploi des membres actifs (lieu de travail, nature de l'emploi, temps de travail) ;
 - le logement occupé (neuf ou ancien, surface de la maison et de la parcelle, nombre de pièces principales, localisation, prix d'acquisition) ;
 - les ressources du ménage ;
 - son budget logement et transport ;
 - son équipement en modes de locomotion individuelle ;
 - la description détaillée et exhaustive des déplacements de tous ses membres (âgés de cinq ans et plus) le jour ouvrable précédant l'enquête comme dans les enquêtes du CERTU : mode, heure, motif, durée, distance, itinéraire, chaîne de déplacement, coût.
- 2) Un *entretien non directif* destiné à apprécier le degré de satisfaction relatif au choix résidentiel et aux pratiques de mobilité quotidienne (cf. annexe). Les personnes ont été invitées à s'exprimer librement sur les thèmes suivants :
 - les facteurs du choix résidentiel : motivations du choix effectué, place relative qu'a occupée la question de la mobilité induite par ce choix à l'époque ;
 - les implications financières de ce choix : coût actuel du logement par an, montant estimé du budget transports ;
 - degré de satisfaction relatif au choix résidentiel ;
 - organisation générale des déplacements au sein du ménage ;

- utilisation éventuelle de modes alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun, deux-roues à moteur, bicyclette) ou à l'individualisation de la voiture (pratique courante ou occasionnelle du covoiturage) ;
- appréciation a posteriori des conséquences de cette localisation sur la mobilité et l'organisation temporelle des déplacements ;
- perception des moyens de transport alternatifs et de leur possible utilisation, régulière ou occasionnelle.

Au préalable, les grandes caractéristiques du marché de l'habitat des espaces étudiés ont fait l'objet d'une investigation spécifique, de façon à situer les ménages dans leur contexte immobilier et social : rythmes de construction en neuf, marché de l'occasion, prix fonciers en lotissement, caractéristiques des logements mis en vente, profil des nouveaux habitants.

2.2 La population enquêtée

La population générale du terrain d'investigation dans la Communauté d'agglomération est composée aux trois quarts de propriétaires occupant à hauteur de 90 % des logements individuels. L'échantillon accentue naturellement ces caractères dans la mesure où elle cible des premiers acquéreurs.

Les enquêtés sont essentiellement *de jeunes ménages en accession* à la propriété en lotissement, à l'image des populations nouvellement installées en périurbain. Cette part prépondérante explique la proportion importante de familles avec enfants et donc la taille supérieure des ménages. Les couples avec enfants constituent ainsi 85 % de la population enquêtée, le profil dominant étant celui d'une famille avec deux enfants, de sorte que la taille moyenne des ménages de l'échantillon est par exemple de 3,95 personnes à Noyal-Châtillon pour une moyenne de 2,84 dans cette commune, de 2,25 sur le territoire de Rennes Métropole et d'1,65 à Rennes même. L'âge moyen des adultes interrogés dans cette commune est de 40 ans et celui des enfants de 9 ans. C'est toutefois dans la seconde couronne périurbaine de Rennes que l'on trouve la population la plus jeune de Bretagne : dans le canton de Sel-de-Bretagne, la part des 20-39 ans est ainsi trois fois supérieure à la moyenne départementale. Ces caractères s'expliquent en partie par les raisons de l'achat immobilier en périphérie données lors des enquêtes : l'arrivée d'un enfant ou la perspective d'un agrandissement de la famille comme l'envie d'occuper d'un logement avec jardin pour les enfants.

Parmi les ménages enquêtés dans la Communauté de Rennes Métropole, la très grande majorité de ces nouveaux propriétaires était auparavant locataire dans l'agglomération (92 % à Noyal-Châtillon, 66 % à St-Armel). Au-delà par contre, la proportion de personnes originaire de cantons ruraux croît avec la distance, jusqu'à devenir majoritaire.

Les taux d'activité générale sont très élevés dans la Communauté d'agglomération où les femmes sont au même niveau que les hommes. La population active enquêtée est principalement composée d'employés, mais ses revenus sont supérieurs à la moyenne de la population communale. On observe un tri social, attendu, en fonction de la proximité de la ville-centre : la proportion de cadres et professions intellectuelles supérieures diminue avec l'éloignement, à mesure que s'accroît celle des ouvriers, suivant le gradient foncier.

3 Les pratiques des ménages

3.1 Une forte mobilité

Parmi les ménages de la Communauté d'agglomération enquêtés, le nombre de déplacements est supérieur à la moyenne des communes de Rennes Métropole (hors commune de Rennes) : 4,43 trajets quotidiens parmi les personnes enquêtées à Noyal contre 3,86 en moyenne parmi les habitants de la Communauté d'agglomération hors Rennes et 3,87 aux Rennais s.s. selon une enquête de 2001 de l'Agence d'Urbanisme (AUDIAR). Le temps global correspondant est également un peu supérieur à la moyenne périurbaine qui est de 62 minutes.

Les motifs et les rythmes confirment les enquêtes déjà disponibles : les déplacements correspondent surtout au travail et aux besoins des enfants, surtout le mercredi, ce caractère étant renforcé par les 35 heures. Le travail vient en tête, d'assez peu devant l'accompagnement puis les loisirs, qui précèdent les achats et les déplacements liés à l'école ou aux études.

La mobilité est cependant différenciée selon le sexe. Les femmes font plus de trajets que les hommes. Ce sont les femmes travaillant à temps partiel ou inactives, qu'elles soient retraitées, au foyer ou en congé, qui effectuent le plus grand nombre de déplacements, ces derniers étant toutefois en moyenne plus brefs (9 minutes à Noyal contre 17 mn dans l'agglomération) puisque consacrés principalement aux achats et à l'accompagnement des enfants. En campagne et pour les milieux modestes, la mobilité d'accompagnement est cependant moindre le mercredi pour les jeunes parents, car les enfants n'ont pas d'école mais pas non plus autant d'activités organisées. Inversement, les plus longs déplacements sont essentiellement masculins. Les élèves et étudiants, fort contraints par les transports publics, effectuent en revanche moins de trajets (4,4 à Noyal).

On peut également distinguer quatre grands profils de ce point de vue, en fonction des pratiques spatio-temporelles selon le nombre de déplacements, leur longueur, leurs motifs et leur rythme : les inactifs (7,5 déplacements quotidiens à Noyal) multiplient les déplacements brefs ; les cadres supérieurs et professions intellectuelles supérieures, également mobiles (5,5 déplacements), se consacrent surtout au travail et aux loisirs, le nombre de trajets s'expliquant par le retour au domicile le midi ; les employés et ouvriers sont moins mobiles (4,5 trajets) ; enfin les scolaires et lycéens (3,3 déplacements) sont souvent passagers et dépendants de leur prise en charge.

3.2 La prépondérance écrasante de la voiture individuelle et ses causes

Les résultats concernant la répartition modale corroborent nombre d'études analogues montrant le rôle central de l'automobile (Madre, Maffre, 1997 ; Sajous, 2004). Mais alors que dans l'agglomération la voiture est utilisée dans 58 % des cas (pour 18 % à la marche à pied, 10 % aux transports en commun et 4 % aux deux-roues), sa part modale monte à 85 % des déplacements (75 % en tant que conducteur), voire plus de 90 % en milieu rural parmi la population enquêtée. L'automobile l'emporte même pour les trajets à l'intérieur de la commune. Les taux de motorisation des ménages enquêtés sont du reste supérieurs à ceux de Rennes-Métropole (hors ville de Rennes) : 1,75 voitures même à Noyal, limitrophe de Rennes, contre 1,55 en moyenne en domaine périurbain et 1,2 si l'on inclut la commune de Rennes. Le taux d'équipement augmente avec les revenus, mais cette surmotorisation relative reste valable en périurbain éloigné, malgré

les moindres ressources des foyers : 71 % des ménages enquêtés à Saint-Armel ont deux véhicules et 8 % en ont même trois. Une très forte proportion des enquêtés (les deux tiers à Noyal, près de neuf sur dix à Bain) n'utilise même *jamais les transports collectifs* ou exceptionnellement (9 % à Noyal, soit au total trois personnes sur quatre qui n'y recourent jamais ou presque).

La congestion routière, y compris pour accéder au centre-bourg, et les difficultés de stationnement dans le centre-ville de Rennes sont pourtant maintes fois évoquées. Mais les *motifs de la prépondérance de la voiture* sont multiples et s'avèrent *plus décisifs* que la crainte des embouteillages, le manque de places ou le coût du parking en ville. Ces difficultés engendrent simplement des stratégies d'évitement : on choisit d'habiter au Sud de Rennes pour ne pas avoir à traverser ou contourner l'agglomération, on se contente de fréquenter les centres commerciaux périphériques plutôt que le centre-ville. Le côté *pratique* du véhicule individuel est le plus souvent avancé : c'est le mode qui semble allier simplicité et vitesse de déplacement, permettant notamment le retour à domicile le midi. Pour l'usager, *le temps* compte en effet plus que la distance kilométrique. Mais la voiture est aussi le mode le plus souple, assurant l'indépendance et procurant un sentiment de liberté, à tel point que même lorsque des travaux routiers compliquent et rallongent le parcours, l'usage de la voiture n'est pas pour autant remis en question. On préfère alors plutôt développer un « savoir-faire automobile » fruit de l'apprentissage et de l'expérience (Sajous, 2004).

Conformément à l'hypothèse de départ, l'enquête révèle que *le coût* de l'utilisation de l'automobile n'est *presque jamais évoqué* spontanément : le coût réel de la voiture est inconnu ou nettement sous-estimé, les frais d'assurance ou d'entretien n'étant pas toujours comptabilisés. A fortiori, aucun calcul de coût comparé d'un mode alternatif n'est fait par les ménages. Si certains de ceux installés en campagne reconnaissent, avec le recul, que leurs déplacements sont contraignants, aussi bien en temps qu'en argent, beaucoup découvrent au contraire avec surprise, devant l'enquêteur, la part de leur budget annuel consacré au transport. Or, selon l'estimation réalisée, celle-ci représente tout de même 10 à 17 % de leur budget pour 20 à 27 % au logement, soit un total de 30 à 44 % pour ces deux postes de dépense. L'Automobile Club évalue pour sa part dans la région à 4309 € le budget annuel moyen pour une voiture essence et à 7087 € en diesel. Dans quelques cas, ce coût a été perçu et assumé : on savait que deux voitures seraient nécessaires après l'installation en zone périurbaine.

Les *transports en commun* sont quant à eux jugés surchargés aux heures de pointe et inadaptés en dehors faute d'une fréquence suffisante : l'offre urbaine est donc de ce point de vue considérée comme inadéquate quantitativement. Même à Noyal-Châtillon, la commune la plus proche de Rennes, le temps moyen d'attente pour s'y rendre en bus en heure creuse est de quarante minutes. En campagne, l'éloignement de l'arrêt de bus est déjà un premier frein, car il faudrait de toute manière s'y rendre en voiture ; s'y ajoutent la longueur et la complexité du trajet et les correspondances éventuelles. Lorsqu'une desserte ferroviaire existe, ce qui est le cas sur certains axes où la SNCF a mis en place un service correct aux heures de pointe, la voiture est préférée parce que jugée moins contraignante voire moins onéreuse. Le coût des transports en commun est en effet souvent évoqué. L'usage du transport public se révèle donc rapidement dissuasif, ne laissant au périurbain qu'un choix limité, au point que l'automobile apparaît facilement comme un mode de locomotion « obligé ».

De toute manière, le *manque d'information sur l'offre de transports collectifs* est flagrant, moins pour des raisons de coût d'information, car les autorités de transport

diffusent convenablement leurs brochures, que *faute de curiosité*, de sorte que l'offre de transport n'est tout simplement pas soupçonnée, ou alors elle est perçue a priori comme insuffisante. Seule l'immobilisation d'une voiture conduit parfois à se renseigner sur l'offre de transport public ! Même à Saint-Armel, correctement reliée à Rennes par rail grâce à trois trains le matin et soir et deux à la mi-journée, l'alternative n'a été évoquée que par un jeune ménage aux revenus modestes pour lequel cette desserte a été prise en compte dans le choix d'installation pour éviter l'acquisition d'un second véhicule. Dans de rares cas, on se rend néanmoins dans une commune voisine faisant partie de la Communauté d'agglomération afin de profiter d'une meilleure desserte par la ligne de bus.

Si la recherche de solutions alternatives n'est pas plus active, c'est bien entendu parce que la domination de l'automobile répond aussi à un *facteur anthropologique* connu : on sait que le véhicule personnel est vu comme un prolongement de l'espace privé voire comme « un cocon » (Beljon, 2001) assurant une autonomie et une satisfaction individuelle d'autant plus grande que les conducteurs associent une forme de reconnaissance sociale à sa propriété et son usage, alors que le partage du mode collectif, emprunté de façon écrasante par des clients captifs, est vécu sur le mode de la contrainte et de la perte d'un certain statut social : l'image du transport en commun reste négative chez ceux qui n'y recourent pas, elle est pour eux un mode réservé à la clientèle n'ayant pas d'autre choix. La perception de la valeur symbolique de l'automobile comme signe de distinction est encore plus marquée chez les hommes, les femmes étant moins catégoriques sur ce plan et d'ailleurs plus souples dans leurs choix modaux. Nos interlocuteurs ont parfois été très explicites sur la fonction de représentation sociale et sur le signe de réussite associé à la motorisation, et en particulier à la double motorisation, comme si celle-ci allait de pair avec l'autre manifestation de réussite que constitue la propriété pavillonnaire. Un tel regard semble apparemment moins peser sur l'usage de la bicyclette, surtout perçu comme peu sûr, peu favorisé par les aménagements et essentiellement ludique.

Dans les cantons ruraux, faute d'alternative réelle, l'utilisation de la voiture va de toute façon de soi, en particulier pour les personnes originaires de la campagne, habituées à cet usage : la voiture fait partie du mode de vie rural, elle apparaît comme un mode de locomotion obligé compte tenu de la déficience des lignes de car, si bien que les déplacements motorisés et le kilométrage élevé parcouru sont vécus non pas comme une contrainte mais comme partie prenante de la vie à la campagne. La voiture sert donc à tout et en toutes circonstances, la quasi totalité des foyers possédant deux voitures, dont au moins un véhicule diesel, le deuxième véhicule étant jugé indispensable même lorsqu'un seul membre du ménage travaille. Si certains ménages d'origine urbaine regrettent cette usage exclusif et intensif –« *on utilise la voiture, et la voiture, et toujours la voiture* »–, chez les ménages d'origine rurale installés en campagne, l'éloignement n'est pas mal vécu : la ville de Rennes est de toute façon vue comme encombrée, peu commode, coûteuse en parking et finalement lointaine sur un plan psychologique et culturel, de sorte qu'on se satisfait des commerces des pôles ruraux comme Bain ou Janzé. La distance à la ville et même aux services n'est donc apparemment pas un frein à l'installation malgré ses implications en termes de transport. Chez les adolescents, le principal moyen de locomotion est le deux roues à moteur. Curieusement, les personnes enquêtées semblent plus sensibles au montant de cet achat qu'au coût de la voiture.

L'attractivité des modes collectifs pour les périurbains est encore réduite par les éventuels problèmes de correspondance qui augmentent non seulement la durée mais accroissent les *difficultés d'organisation*. Ces dernières sont elles-mêmes accrues par *l'éclatement de l'espace de vie* : les destinations sont en effet relativement dispersées, y compris pour l'accès au lieu de travail qui n'est situé dans la commune de Rennes que pour 10 % (Noyal) à 36 % (St-Armel) des actifs. Même pour ces deux communes proches, ce sont respectivement 54 % (Noyal) et 23 % (St-Armel) des salariés qui travaillent dans d'autres communes du pôle urbain de Rennes en raison du desserrement de l'emploi dans des zones d'activités périphériques, du reste médiocrement desservies par les transports publics. Dans le canton de Bain-de-Bretagne, le plus éloigné de l'agglomération rennaise, cette dernière n'attire plus que faiblement les actifs. D'autres facteurs renforcent l'éparpillement du polygone de vie : la dispersion de l'habitat rural dans cette région et un attachement particulier au lieu d'origine pour les activités qui conduit à rester fidèle aux sites fréquentés avant le déménagement, par habitude ou désir de maintenir un réseau social tissé antérieurement, quitte à faire de plus longues distances. Le choix ancien du Schéma directeur en faveur d'une ceinture verte et d'une organisation polycentrique de l'aire urbaine à partir d'un réseau de « villettes » clairement séparées par des coupures vertes réduit certes le nombre de déplacements vers Rennes sans nécessairement accroître non plus leur longueur, mais encourage l'usage de la voiture, comme cela a été démontré pour les Pays-Bas (Schwanen et al., 2001).

La part des migrations alternantes dans le total des déplacements ne cesse de régresser au profit des autres motifs qui occupent une place de plus en plus prépondérante : achats, accompagnement des enfants, visites aux proches et aux amis, démarches administratives, recours aux services, loisirs, activités associatives, etc. La variété de ces motifs, la diversité de leur rythme, leur singularité, leur individualisation au sein même des familles et leur souplesse génèrent une diversification des besoins en déplacements qui nuit à l'efficacité d'une réponse par l'offre de transports collectifs. Même pour les jours ouvrables, l'enquête montre l'importance et la variété de la mobilité non liée au travail. La régularité traditionnelle des migrations dites pendulaires est elle-même affectée par la réduction du temps de travail selon des modalités très diversifiées et modulables et par la flexibilité croissante de l'activité professionnelle, qui conduisent à des horaires de travail de plus en plus hétérogènes et variables, cette désynchronisation pénalisant encore la satisfaction des besoins par l'organisation de transports en commun, comme cela a été quelquefois explicitement mentionné lors des enquêtes. Seul un grand établissement aux horaires fixes comme Citroën-La Janais est en mesure d'organiser un système de ramassage qui prend toutefois désormais moins la forme du car traditionnel que de petites navettes.

Les plus jeunes apparaissent de leur côté très dépendants des parents pour se rendre à leur établissement scolaire ou à leurs activités de loisirs. Les ménages *reconnaissent cette dépendance des enfants*, qui n'est pas vécue comme une contrainte lorsque ceux-ci sont trop jeunes pour emprunter les transports en commun. Même lorsque la nécessaire disponibilité parentale pour les déplacements des enfants, notamment extra-scolaires, finit par peser, elle reste *assumée* : « *il faut toujours emmener les enfants à droite et à gauche, pour le sport, l'école... C'est un désavantage, mais on le savait en venant ici* ». L'enquête confirme les contraintes de mobilité pesant sur les *adolescents*, demandeurs d'une autonomie en la matière, mais dont la dépendance à l'égard des parents est également admise par ces derniers. Cette situation a pourtant été *rarement anticipée* :

dans la mesure où les parents n'ont que de jeunes enfants au moment de l'installation, l'offre de transport en commun n'est pas alors une préoccupation immédiate. Or, l'enquête indique que la plupart des ménages n'envisagent pas de déménager avant cinq ou dix ans compte tenu de la durée de leurs emprunts, ce qui veut dire que le problème se pose ou se posera pour eux. Déjà certains regrettent en commune rurale d'avoir à envisager l'achat d'un ou plusieurs deux-roues à moteur, jugé coûteux, pour de futurs adolescents « *qu'on ne pourra pas emmener sans arrêt* ». Lorsqu'elle existe, la perspective d'un déménagement n'est toutefois pas liée à ces contraintes de mobilité, mais fait référence à l'évolution de la taille ou des ressources du ménage.

4 Les efforts d'organisation de la mobilité

4.1 Une faible anticipation lors de l'achat du bien immobilier

Les néo-périurbains n'ont donc accordé à la question des mobilités induites par leur choix résidentiel qu'une place tout à fait subalterne : les possibles implications sur le plan des transports n'ont pas pesé lourd face au désir d'accéder à la propriété pavillonnaire. Tout au plus relève-t-on l'adoption d'un *rayon d'installation jugé admissible* autour de la ville-centre afin de rester près du lieu de travail, rayon formulé en distance-temps, avec le plus souvent la demi-heure comme seuil critique. En cas d'arbitrage au sein du couple, plutôt que de choisir une localisation intermédiaire, c'est la proximité du lieu d'activité de la femme qui est discriminante : les ménages semblent donc considérer que c'est sur elle que reposent les charges telles que la conduite des enfants ou les courses. Le temps de navettage maximum admis pour la mère de famille est d'ailleurs parfois fixé beaucoup plus bas (10 mn pour un trajet simple). La recherche s'est effectuée pour cette raison dans un quadrant donné.

Le coût de l'acquisition foncière et immobilière apparaît comme décisif : c'est même le premier critère cité (Comby, 1998). Cette contrainte financière s'accorde de toute façon avec le désir d'un pavillon plutôt que d'un appartement en ville, surtout pour les anciens résidents en logement social ou en ZUP, et avec l'envie « *d'être à la campagne tout en restant proche de la ville* ». Cette prédilection déclarée pour le cadre de vie, la tranquillité, voire la sécurité associés à l'espace rural conduit aussi à privilégier la formule du logement neuf en lotissement de préférence à l'ancien jugé plus coûteux, surtout dans le bourg. Les réponses diffèrent cependant dans les cantons plus ruraux où les personnes enquêtées ne se vivent pas comme citadines, ni a fortiori comme rennaises. Dans un contexte de forte croissance démographique et de relative pénurie de terrains, le choix s'est souvent fait rapidement, en fonction d'une opportunité foncière réelle ou supposée, lorsqu'elle apportait une réponse jugée satisfaisante aux besoins des intéressés, et donc selon toute vraisemblance sans prendre le temps de peser toutes les conséquences en termes d'accessibilité. Par l'ubiquité qu'elle permet (Merlin, 1991), la voiture est de toute manière supposée répondre à tous les besoins de mobilité : « *Moi, j'ai ma voiture, je vais donc partout* ». En ce sens, on peut considérer que l'automobile ouvre autant sinon davantage « l'univers des choix résidentiels » que le maillage dense par les transports publics en très grande agglomération (Berger, 2002). L'arbitrage est donc avant tout fonction du budget : on s'installe aussi près du travail et de la ville que le permet le budget disponible (François, 2000 ; Orfeuill, 2000).

Dans ces limites, le *choix de la commune* a parfois tenu compte de la *proximité des commerces*, mais davantage semble-t-il pour des raisons psychologiques que pour limiter les déplacements. Dans les communes rurales les moins bien équipées, les ménages modestes se satisfont en revanche du minimum et se déplacent vers les petites villes voisines. A l'intérieur d'un même rayon, le moindre coût des terrains disponibles

dans les communes disposant de moins de commodités conduit en effet à s'y installer. La prise en considération des commerces intervient parfois dans le choix de l'implantation à l'intérieur du territoire communal : on a préféré tel lotissement plus proche du centre-bourg pour pouvoir « *aller chercher les enfants ou aller acheter le pain à pied* », même si ensuite dans les faits cette pratique est moins fréquente qu'on ne l'avait imaginé. L'accès aux échangeurs et à la voie rapide depuis le domicile est beaucoup plus souvent cité.

Dans l'appréciation actuelle des ménages implantés en deuxième couronne, le manque de structures de garde des jeunes enfants et l'insuffisance d'équipements sportifs –qui conduit à se rendre dans des communes environnantes– sont les lacunes les plus fréquemment mentionnées avec, pour les communes les plus rurales, l'éloignement des services de santé (médecin spécialiste ou généraliste, pharmacie), non prévue, qui a surpris et déçu des parents de jeunes enfants y ayant fréquemment recours. Pourtant, ce désir de services de proximité supplémentaires n'est pas toujours exprimé directement en termes de contraintes de mobilité.

Apparaît aussi le souci initial d'une localisation dans une commune proche des *parents et de la famille*, sans qu'on puisse déterminer si c'est pour des raisons psychologiques ou pour réduire la distance en vue de recourir par exemple à leurs services pour la garde des enfants –auquel cas on pourrait considérer qu'il y a eu anticipation de la mobilité contrainte– ou pour ces deux motifs à la fois (Bonvalet, Maison, 2000). Plus étonnant, la proximité du *réseau d'amis* est également mentionnée « *pour ne pas perdre nos habitudes* » : le choix se réalise donc dans un cadre familial ou à tout le moins proche des lieux et réseaux fréquentés jusque là (Baccaini, 2000). En secteur rural, la commune choisie est assez souvent explicitement celle d'où est originaire l'un des membres du couple ou sa famille.

4.2 Deux formes de rationalisation des déplacements

Une fois l'installation réalisée, on observe *une faible rationalisation de la mobilité* de la part des ménages et aucune recherche de minimisation radicale des déplacements. Les *efforts d'organisation* sont cependant plus importants parmi les ruraux : « *habiter à la campagne a du charme* », dit-on, mais demande aussi de « *penser le matin aux déplacements de la journée* » : cela nécessite « *une organisation particulière* ». Ces stratégies sont de deux types : itinéraires permettant de satisfaire plusieurs motifs et pratique du covoiturage au sein du ménage ou avec des personnes extérieures.

L'effort d'organisation le plus fréquent est le *circuit de déplacements multi-objets* selon une chaîne d'activités que Francis Beaucire (1996) appelle le « *cabotage urbain* ». Cette stratégie se vérifie particulièrement pour les femmes actives dont les déplacements sont davantage rationalisés que ceux des hommes qui effectuent surtout des migrations alternantes. Les *mères actives* en particulier s'arrangent fréquemment pour déposer leurs enfants –chez la nourrice, à la garderie, la crèche ou l'école– sur le chemin du travail et pour les reprendre le soir (fig. 1 et 4b). Ainsi, les mères de famille, soumises à « *des territorialités sous pression, avec une organisation tendue des déplacements* » (Pinson, Thomann, 2001), gèrent leur semaine autour des enfants, alors que la mobilité des hommes dépend plus exclusivement de leur activité professionnelle. Le mercredi en particulier, surtout depuis le dégagement d'une (demi)-journée de réduction du temps de travail, est largement calqué sur le rythme des enfants. De même les achats sont facilement effectués à l'occasion d'un autre motif de déplacement, notamment la conduite des enfants à l'école (fig. 1, 4c et 2), qui concerne aussi les hommes dans les secteurs ruraux.

Pour les actifs travaillant dans l'agglomération rennaise, la migration alternante est éventuellement couplée avec des achats sur place pendant la pause de midi pour des biens courants ou plus rares, ou à un arrêt à la grande surface sur la route du retour, ce que confirment des travaux antérieurs (Boulaïbal, 2001). Cette pratique s'observe d'autant plus que pour les actifs non résidants l'idée de retourner spécialement à Rennes le samedi pour les achats apparaît comme saugrenue ou alors, c'est « *sur un coup de tête* », sans régularité ni prévision. Parfois un partage s'effectue au sein du couple soit entre le matin ou le soir –l'un les dépose, l'autre les récupère–, éventuellement pour permettre à l'autre membre du ménage de faire des courses sur le chemin du retour du travail. Sans être plus complexes, les boucles intègrent aussi des achats quotidiens, si la boulangerie ou le tabac sont sur la route de la garderie au domicile. Dans son canton, Bain-de-Bretagne joue la même fonction que Rennes de ce point de vue, même lorsque les ménages n'y travaillent pas, car l'offre commerciale et les activités proposées y sont concentrées. Ainsi, « les individus vont chercher, pour un budget-temps alloué aux déplacements, à ajuster la localisation des activités autres que le travail » (Sajous, 2004).

Cette organisation n'a cependant rien de systématique et les modèles de parcours peuvent prendre plusieurs formes (fig. 3 et 2), de sorte que si l'on peut évoquer une certaine organisation, *on ne peut parler* d'une réelle rationalisation ni d'une *optimisation de la mobilité* : les ménages ne semblent pas préoccupés outre mesure par le nombre de déplacements, si bien que deux modèles de comportements coexistent même dans les communes rurales : un modèle « spontané » et un modèle « organisé » (fig. 4).

L'autre moyen de rationaliser les déplacements consiste à organiser le *covoiturage*. Seules quelques personnes vivant dans des communes rurales le pratiquent entre voisins, connaissances ou collègues pour se rendre à leur travail. L'économie personnelle réalisée est perçue comme très appréciable : le bénéfice individuel et collectif est en effet notable (Fellows, Pitfield, 2000). Pourtant, par individualisme et souci d'indépendance, le covoiturage pour le travail n'est pratiqué que si le hasard des destinations et des horaires s'y prête et non après une quelconque recherche préalable d'un partenaire. Paradoxalement, le covoiturage est davantage pratiqué *pour les loisirs*, alors qu'on aurait pu supposer que la diversité et l'éparpillement de ces activités étaient peu favorables à ce système, mais comme les équipements font parfois défaut sur la commune et que ces activités se pratiquent volontiers entre connaissances, une telle organisation est facilitée. Les mères de famille s'organisent par exemple pour conduire à tour de rôle des camarades partageant la même activité que leur enfant. En milieu rural, cette organisation est associée par ceux qui la pratiquent à l'esprit de solidarité et à la convivialité présentes dans les petites communes.

4.3 Les attentes des ménages

Parmi les mesures susceptibles d'améliorer les conditions de mobilité, les parents réclament surtout une *meilleure desserte routière* pour eux, guettant avec fébrilité les améliorations du réseau devant assurer plus de rapidité, de fluidité et de sécurité au trafic, et un renforcement de l'offre de *transports collectifs...pour leurs enfants*, ce qui semblerait indiquer que leur accompagnement est malgré tout perçu comme une contrainte, même intégrée. A Saint-Armel, récemment incluse dans le périmètre de la Communauté d'agglomération, la ligne de bus urbain, premier signe tangible de l'intercommunalité, modifie toutefois la perception des transports en commun et de la ville.

De même, la perspective, imminente lors de l'enquête, de la mise en place du VAL en mars 2002 paraissait avoir déjà modifié l'image de la ville, rendue soudain plus proche et plus accessible grâce aux parkings-relais en tête de ligne. Dans le canton rural le plus éloigné de Rennes, celui de Bain-de-Bretagne, les pratiques d'achats privilégiant cette ville répondaient en effet à une *vision très négative de la ville* (c'est-à-dire Rennes), associée aux difficultés de circulation et de stationnement, au coût du parking et à la distance, facteurs d'énervement, de fatigue et de complications insupportables, faisant dire à l'un de nos enquêtés : « *j'attends le VAL* ». La mise en service du métro était en effet attendue avec impatience et enthousiasme, révélant une importante demande latente semblant devoir faire évoluer certaines pratiques. Depuis, le succès inespéré du VAL, dont la fréquentation a dépassé les prévisions les plus optimistes, confirme la modification des habitudes des périurbains dont une partie non négligeable pratique désormais l'intermodalité en laissant sa voiture à la station de métro pour se rendre à son lieu de travail en centre-ville. Le métro est ainsi l'occasion d'une réappropriation de l'espace urbain en favorisant par la même pratique le shopping ou le lèche-vitrines du samedi en ville.

5 Conclusions : mobilité et politique d'aménagement globale

Les comportements de mobilité des ménages apparaissent très largement dépendants de l'automobile. L'usage alternatif des transports en commun est très faible chez la clientèle non captive, pour quatre raisons principales : allongement de la durée du trajet, coût d'information, coût d'organisation et perte de statut social. Pour les activités quotidiennes, les efforts de réduction du nombre de trajets et de temps de parcours s'inscrivent essentiellement à l'intérieur du cercle familial par des circuits pluri-motifs, sans qu'on puisse observer ni une tentative systématique de minimisation de la distance parcourue ni une volonté de diminuer le coût financier total de la mobilité. Lorsqu'elles sont partagées avec des connaissances, les activités de loisirs s'accompagnent d'une certaine pratique du covoiturage.

Dans ces conditions, il apparaît clairement que la réduction globale de la turbulence générale liée aux flux de personnes ne saurait être réduite significativement après l'installation périurbaine, qui place de manière objective les néo-résidents dans une situation de dépendance automobile. Notre enquête confirme que le prestige et le confort attachés au véhicule individuel sont tels que la captation de ce trafic paraît de toute manière très difficile. Les moyens publics d'intervention sur les pratiques ultérieures sont au demeurant très limités dans le cas de la « ville émergente ». Voire : certaines politiques encouragent plutôt l'étalement périurbain et la motorisation. La mise en place relativement récente d'un réseau de 16 voies radiales dont 9 voies express à deux fois deux voies convergeant vers Rennes et de deux rocade a clairement favorisé la périurbanisation tout en pénalisant les transports publics suburbains. De même, les mesures fiscales permettant d'inclure les frais de transport automobile dans les frais réels constituent une incitation à la poursuite des pratiques actuelles, sans souci d'économie individuelle ni a fortiori du coût collectif de la motorisation : la théorie des jeux éclairerait aisément la faible motivation d'un individu à se saisir seul d'un tel problème.

Dans ces conditions, de quelle manière *l'offre urbaine de transport*, spécialement autour d'une grande ville moyenne, *peut-elle contribuer* à la fois à réduire le trafic routier lié à la dépendance automobile sans nuire à la mobilité générale ?

Localement, le Plan de déplacements urbain (PDU) de l'agglomération adopté en mars 2001 vise à *réduire la part modale de l'automobile*. Une seconde ligne de VAL est donc à l'étude, qui devrait renforcer les pratiques d'intermodalité observées entre automobile et métro. La littérature montre toutefois que l'augmentation de l'offre de transports publics en site propre accroît surtout leur fréquentation et donc la mobilité, sans pour autant nécessairement réduire le trafic automobile. Paradoxalement, l'image du bus suburbain s'est plutôt détériorée depuis la mise en service du VAL, souffrant désormais de la comparaison et renvoyant aux usagers périurbains l'image d'un mode obsolète, moins performant et sans doute moins flatteur. Les travaux disponibles montrent aussi que le meilleur moyen de détourner de l'usage de automobile est d'agir sur les *temps de parcours* comparés, plus encore que sur le coût dont on a vu qu'il n'est guère pris en compte puisque ignoré ou notoirement sous-évalué : dès qu'il y a gain de temps, l'alternative à l'automobile est susceptible de fonctionner. La politique de l'agglomération rennaise consiste donc à limiter l'accès automobile au centre-ville en réduisant le nombre de voies pénétrantes et à favoriser l'intermodalité auto + métro ou train + métro grâce au ticket unique « Unipass » auquel participe la SNCF, qui a renforcé la cadence sur ses lignes locales. Mais pour les trajets non radiaux, les études de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile-de-France (IAURIF) montrent que l'offre de transport collectif en site propre en secteur périphérique de faible densité est trop coûteuse, même dans les banlieues des agglomérations multimillionnaires.

La loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) insiste à juste titre sur *la nécessaire cohérence entre les différents documents* d'urbanisme : SCOT (Schéma de cohérence territoriale), PLU (Plan local d'urbanisme), PDU, PLH (Programme local de l'habitat). L'étude confirme qu'il est en effet *plus commode d'agir à l'amont* sur la production de terrains à bâtir en corrigeant les défaillances du marché par une *politique foncière* favorisant un urbanisme plus compact et le renouvellement urbain. La comparaison des politiques menées aux Pays-Bas et en Belgique, pays à la géographie très similaire, montre que les politiques publiques ne sont pas nécessairement vaines : le laisser-faire des autorités belges en matière d'ouverture à l'urbanisation, de maîtrise de la mobilité et de politique de la ville contraste singulièrement avec le traditionnel volontarisme néerlandais où les *politiques combinées de transport, de logement et d'urbanisme* convergent pour mettre en œuvre une politique d'aménagement intégrée favorable à une réduction de la mobilité, l'objectif n'étant plus de maximiser la mobilité individuelle au prix d'équipements (surtout routiers) toujours plus lourds mais de *renforcer l'accessibilité*, celle-ci n'impliquant donc pas un accroissement des déplacements, au contraire (Cervero, 1999). Les modalités de mise en œuvre aux Pays-Bas sont multiples : politique foncière drastique autorisant la planification cohérente des programmes d'activités, de logements et de desserte ; stratégie de la *déconcentration groupée* combinée à la *compacte stad* permettant de concilier habitat individuel et proximité entre résidence, emploi et services de façon à réduire l'ampleur des déplacements ; définition de profils de mobilité et d'accessibilité différenciés par type d'emploi (dits « principes ABC ») orientant les localisations et l'organisation de la desserte de chaque type d'activités : administration, grandes surfaces, distribution de gros et logistique ; politique automobile dissuasive conjuguée à la promotion des modes de déplacement dits « verts » passant notamment par la réalisation d'unités de voisinage périurbaines conformes aux rayons d'action de ces derniers et fixées sur les gares. Ce volontarisme et cette cohérence comptent bien davantage que la soi-disante prédilection des Hollandais pour la bicyclette ou leur prétendue discipline : les études montrent que

seule une politique d'aménagement global permet de contrecarrer la hausse structurelle et tendancielle de la part modale de la voiture, qui résulte des mêmes facteurs géographiques et sociologiques que partout ailleurs (Beljon, 2001). Au fond, les Pays-Bas mettent en œuvre « le tiers-modèle urbain » défini par Francis Beaucire (CERTU, 2000) comme la conjugaison d'un habitat pavillonnaire plus dense localisé dans un cadre multipolaire sur des pôles desservis par les transports publics.

A Rennes, les premières expériences de réalisation de logements en accession très sociale en ville ou en première couronne menées par la Communauté d'agglomération participent à la limitation de l'installation lointaine : les moyens en sont la forte participation (inter)communale au coût foncier, la réduction des coûts de construction avec les promoteurs et une aide directe versée à laquelle contribue le Conseil général et qui peut atteindre 10 672 € par logement.

Malheureusement, la modification de la loi SRU récemment votée dans le sens d'un assouplissement des obligations de maîtrise foncière et de mixité sociale par la programmation de logements sociaux imposées aux communes ne va pas contribuer à une meilleure maîtrise de l'étalement résidentiel, alors que le domicile constitue le lieu référent à partir duquel une majorité de déplacements s'organise (40 % des trajets comptabilisés par nous correspondent à un retour à la maison). L'organisation de la mobilité à partir du domicile se vérifie en particulier pour les activités de temps libre qui représentent une part croissante des déplacements (35 %), et font massivement appel à l'automobile en raison de leur dispersion géographique et temporelle.

Bibliographie

- ADEF, 1998, *Reconstruire la ville sur la ville*, Nanterre, ADEF, 174 p.
- BACCAÏNI B., 1999, « Projet de mobilité et cadre de vie », in M.F. MATTEI, D. PUMAIN (coord.), *Données urbaines 2*, Paris, Anthropos/Economica, 91-111.
- BEAUCIRE F., 1996, *Les transports publics et la ville*, Toulouse, Ed. Milan, 64 p.
- BEAUCIRE F., 2000, « L'usage des transports publics dans les villes françaises de province », in MATTEI M.F., PUMAIN D. (coord.), 2000, *Données urbaines 3*, op. cit., 61-67.
- BELJON R., 2001, « De innige band tussen mens en auto », *Geografie*, vol. 10, n° 1, 19-22.
- BERGER M., 2002, *Les périurbains de Paris : de la ville dense à la métropole éclatée*, Habilitation à diriger des recherches, Université de Paris I.
- BONVALET C., MAISON D., 2000, « Proches et parents dans la ville », in M.F. MATTEI, D. PUMAIN (coord.), *Données urbaines 3*, Paris, Anthropos/Economica, 441 p.
- BOULAHBAL M., 2001, « Effet polarisant du lieu de travail sur le territoire de vie quotidienne des actifs », *Recherche Transports Sécurité*, n° 73, octobre-décembre.
- CERTU, 2000, *La forme des villes. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir aux nouvelles modalités d'actions*, Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.
- CERUR, AUDIAR, 2002, *La mobilité du temps « libre ». Le cas de l'agglomération rennaise*, Consultation PUCA, Rennes, 27 p.
- CERVERO R., 1999, « The planned city : sustainable decentralization », in WEVER E. (dir.), *Cities in perspective I*, Assen, van Gorcum, p. 115-128.
- COMBY J., 1998, « Le marché des terrains pour maisons individuelles », *Études Foncières*, n° 78.
- DUBOIS-TAINE G., CHALAS Y. (dir.), 1997, *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, L'Aube, 284 p.
- DUPUY G., 1995, *Les Territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 216 p.
- DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile*, Paris, Anthropos, 160 p.
- FELLOWS N.T., PITFIELD D.E., 2000, « An economic and operational evaluation of urban car-sharing », *Transportation Research Part D*, n° 5, 1-10
- FOUCHIER V., 1998, *Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*, Paris, Ed. du SGVN, 209 p.
- FRANCOIS D., 2000, « Rente foncière urbaine et accession à la propriété », in MATTEI M.F., PUMAIN D. (coord.), 2000, *Données urbaines 3*, op. cit., 35-48.

Cybergeog : Revue européenne de géographie, N° 287, 15 octobre 2004, GT23

- GALLEZ C., ORFEUIL J.P., 1999, « Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces », in MATTEI M.F., PUMAIN D. (coord.), 2000, *Données urbaine 2*, Paris, Anthropos/Economica, 157-164.
- GUY C., BAUDELLE G., CRISTESCU J., 2002, « La Randstad Holland, entre compétition urbaine et organisation du polycentrisme », in BAUDELLE G. (coord.), *Les conditions du polycentrisme urbain dans l'Union européenne. Une analyse comparative*, Rennes, RESO, rapport final à la DATAR, p. 23-59.
- MATTEI M.F., PUMAIN D. (coord.), 2000, *Données urbaines 3*, Paris, Anthropos, 441 p.
- MINISTRY of Housing, Spatial Planning and the Environment, 2000, *Compact cities and open landscapes. Spatial planning in the Netherlands*, La Haye, Rijksplanologische Dienst, 44 p.
- MINVROM (2000), *Résumé : Créer l'espace, partager l'espace. Cinquième rapport gouvernemental sur l'aménagement du territoire*, Bureau du Plan, La Haye, 59 p. (résumé français du *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020*).
- NEWMAN P., KENWORTHY J., 1989, *Cities and automobile dependence: an international sourcebook*, Aldershot, Gower Technical, 388 p.
- MERLIN P., 1991, *L'urbanisme*, 1991, Paris, PUF.
- OLLIVRO J., 2000, *L'homme à toutes vitesses*, Rennes, PUR, 181 p.
- ORFEUIL J.P., 1994, *Je suis l'automobile*, La Tour d'Aigues, L'Aube, 88 p.
- ORFEUIL J.P., 2000, « Les dépenses des ménages pour le logement et pour les déplacements habituels », in MATTEI M.F., PUMAIN D. (coord.), 2000, *Données urbaines 3*, op. cit., 53-60.
- PINSON D., THOMANN S., 2001, « Les territoires de la maison des "campagnes urbaines" », *Urbanisme*, n° 318, p. 44-47.
- SAJOUS P., 2004, « Habiter en espace périurbain et usages de la voiture », *Espaces Géographiques et Sociétés (ESO)*, n° 21, 129-134.
- SCHWANEN T., DIELEMAN F.M., DIJST M., 2001, « Travel behaviour in Dutch monocentric and polycentric urban systems », *Journal of Transport Geography*, n° 9, 173-186.
- SEGAUD M. et al. (dir.), 1998, *Logement et habitat. L'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 411 p.
- WIEL M., 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Mardaga, 149 p.

Annexe : Guide d'entretien

Pourriez-vous me parler de vos précédentes résidences et de ce qui vous a amené à vous installer ici ?

Quelles perceptions gardez-vous de vos anciens lieux de résidences ?

Quelles étaient les motivations de vos précédents choix de localisations résidentielles ?

Est-ce que vous pourriez me dire ce qui a motivé votre déménagement, pour venir vous installer ici ?

Et qu'est-ce qui vous a amené à choisir cette commune plutôt qu'une autre ?

Comment vous vous sentez dans cette commune aujourd'hui ?

Comment voyez-vous votre commune, ses évolutions... ?

Aviez-vous des hésitations quand vous vous êtes installé ici ?

Avez-vous eu des hésitations sur le choix de cette commune ?

Aviez-vous des inquiétudes avant de venir vous installer sur cette commune ?

Que pensiez-vous de vos nouvelles conditions de déplacement au moment où vous êtes venus vous installer ici ?

Pourriez-vous m'expliquer la façon dont vous organisez votre semaine pour ce qui est de la vie à l'extérieur de votre logement ?

Comment vous organisez vos déplacements au niveau de votre vie quotidienne ?

Et pour les courses et les loisirs... ?

Est-ce que vous pourriez me parler des transports en commun dans votre commune ?

Est-ce que ce dispositif de transports en commun vous paraît satisfaisant ?

D'après vous, quelles améliorations faciliteraient vos déplacements ?

Envisagez-vous de rester ici ?

Quelles sont les raisons qui vous conduiraient éventuellement à quitter ce logement ?

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 287, 15 octobre 2004, GT23

Source des figures : D'après P. COURTET et alii, *Choix de localisation de l'habitat et mobilité des périurbains. Canton de Bain-de-Bretagne (Ille-et-Vilaine), Etude réalisée pour le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine et Rennes-Métropole*, DESS Aménagement et Collectivités Locales, UFR Sciences Sociales, Université de Rennes 2, Mai 2002, 82 p. + annexes.

© CYBERGEO 2004

BAUDELLE G., DARRIS G., OLLIVRO J., PIHAN J. Cybergeo , N° 287 , 15 octobre 2004