

La mobilité des habitants des espaces périurbains

Bassin de vie de Rouen



agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine
et eure

Les déplacements de la vie quotidienne sont de plus en plus variés et intenses. La mobilité qu'ils traduisent permet de mettre en relation, de connecter des espaces entre eux à l'échelle d'un bassin de vie. L'agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure a donc mené une étude au plus près des habitants des espaces périurbains afin de connaître leurs pratiques de mobilité et d'expliquer leurs comportements.

L'agence d'urbanisme a déjà mis en évidence des phénomènes majeurs à l'œuvre dans le bassin de vie de Rouen, comme la dispersion de la population dans des communes de plus en plus éloignées du cœur urbain et la concentration de l'emploi dans le pôle urbain. En effet, de 1999 à 2009 bien que la croissance démographique fût modérée, la population a plus fortement augmenté dans les communes de la couronne périurbaine (+9 %) que dans celles du pôle urbain (+0,3 %). Concomitamment l'emploi se concentrait toujours plus dans le pôle. Il apparaît ainsi que de plus en plus d'actifs ont dissocié leurs communes d'emploi et de résidence. De fait, la mobilité personnelle est toujours une composante nécessaire et fondamentale des modes de vie contemporains.

Les habitants des espaces périurbains sont souvent décrits comme des hypermobiles dépendant de leur véhicule personnel. Cependant, de plus en plus d'études attirent l'attention sur des changements qui seraient en train de s'opérer. Que ces transformations soient liées à des contraintes extérieures aux habitants ou qu'elles soient la résultante d'évolutions personnelles, il convenait de faire le point sur la situation présente dans le bassin de vie de Rouen.

Une des particularités majeures de cette étude découle de la diversité et de l'originalité de la matière qui est traitée. En effet, en restituant la parole des personnes rencontrées, elle met en évidence la réalité des modes de vie périurbains, les préoccupations et les attentes des habitants. Ainsi, des phénomènes de mobilité spécifiques se révèlent à la lecture de ce qu'ils vivent et expriment. C'est pourquoi ce document donne une place importante aux propos recueillis.

Ce travail inédit confirme certaines grandes tendances nationales notamment celle de l'importance de la voiture personnelle mais révèle également l'émergence de phénomènes nouveaux dans notre territoire comme le covoiturage. Il permet dès lors de comprendre que, dans un avenir proche, les pratiques de déplacement sont à même d'évoluer, de se complexifier, voire de s'éloigner quelque peu des schémas actuels.

Sommaire

1. Présentation du terrain et de la méthode de l'étude	page 5
Les lieux de l'enquête	
Une phase quantitative	
Une phase qualitative	
2. La primauté de l'automobile	page 9
Le mode privilégié	
Le rapport à la voiture	
3. Des pratiques complexes	page 17
Les transports en commun	
Les déplacements multimodaux	
4. Les modes alternatifs à l'auto-solisme	page 21
Le covoiturage	
Le vélo	
5. Les innovations technologiques	page 31
La voiture électrique	
Le télétravail	
6. Vers un ancrage périurbain	page 35
Un choix résidentiel assumé	
Des modes de vie adaptés pour rester	
Conclusion	page 45
Caractéristiques des ménages rencontrés en entretiens	page 48

Point méthodologique

L'enquête a porté sur les pratiques et les comportements des habitants périurbains en matière de mobilité quotidienne ainsi que sur leur rapport à la voiture (et à d'autres moyens de déplacement comme le vélo). Cependant, le questionnaire portant sur ce rapport privilégié à l'automobile n'apparaissait pas d'emblée il était abordé comme découlant du choix résidentiel particulier pour le périurbain. L'enquête visait la connaissance d'un ensemble de pratiques dans un cadre spatial particulier.

De fait, les entretiens menés sont de forme semi-directive c'est-à-dire que l'enquêteur n'a pas laissé l'enquête totalement maître de la forme et du contenu de son discours. Une grille d'entretien a ainsi été définie, elle servait de trame et de point d'appui aux développements donnés par l'enquêté. Enfin, en conclusion, il lui était demandé de se projeter dans un avenir à 10 ans et de décrire comment il voyait sa vie à cette échéance avec pour condition que le monde n'aurait pas radicalement changé et qu'il devait donc se projeter dans la continuité de sa vie actuelle.

L'intérêt de cette forme d'entretien est de permettre de combiner l'exploration de la pensée de l'enquêté dans un climat de confiance et un projet plus directif de l'enquêteur qui cherche à obtenir des indications sur des points définis à l'avance. Ces entretiens ont cherché à faire émerger un discours général, mais également à recueillir certaines informations ponctuelles et précises.

Quelques remarques quant au déroulement de ces entretiens doivent être précisées. Ils ont tous été réalisés au domicile des enquêtés en présence de tous les adultes membres du foyer. Puisque le sujet de l'enquête portait principalement sur des déplacements en véhicule personnel, n'ont été interviewées que les personnes âgées de plus de 18 ans, celles qui sont à même d'être autonomes dans leurs déplacements individuels motorisés et qui sont effectivement, ou peuvent être, dans une situation de choix de moyens de transport. Enfin, dans la conduite des entretiens, afin de ne pas influencer les discours, jamais l'enquêteur n'a prononcé certains mots essentiels avant que les enquêtés ne les citent eux-mêmes, ainsi ils n'ont pas été questionnés directement sur le covoiturage ou le vélo notamment, mais ils ont été

amenés à réfléchir à certains aspects de leur mobilité et dès lors ces termes ont pu être employés.

Les entretiens ont été intégralement enregistrés et retranscrits fidèlement, ce qui signifie que les citations extraites des discours recueillis n'ont été ni réécrites ni transformées. Il a parfois été nécessaire de réagencer ou couper certains propos lorsque ceux-ci étaient éparpillés dans la conversation, mais ils n'ont jamais subi d'autre traitement. Bien évidemment dans un souci de respect et de confidentialité pour préserver l'anonymat des personnes rencontrées, des pseudonymes ont été attribués à chacun.

Vingt entretiens ont été réalisés auprès de dix ménages dans chaque commune, trente-huit personnes se sont exprimées, soit autant de femmes que d'hommes. Les communes dans lesquelles les entretiens ont été réalisés sont toutes les deux périurbaines, au sens de la classification INSEE en 1999, ou encore appartenant à la couronne d'un grand pôle, si l'on se réfère à la nouvelle nomenclature de 2010.

Ces communes possèdent des caractéristiques physiques comparables, elles sont l'une et l'autre situées en terrain plat, et sont desservies par un axe routier important et passant, mais assez éloignées d'une gare ou halte ferroviaire. En revanche, elles ne sont pas positionnées de façon similaire par rapport au centre urbain rouennais, principal pôle d'emploi. L'une est en effet plus proche, c'est-à-dire à moins de 15 km de distance de Rouen à vol d'oiseau, quand l'autre est plus éloignée. Cette position relative par rapport au centre urbain a été choisie afin de tester une hypothèse de différence dans les pratiques et comportements de mobilité en fonction de la plus ou moins grande proximité kilométrique avec la ville-centre. La commune « proche » retenue est : La Neuville-Chant-d'Oisel en Seine-Maritime, à l'Est de Rouen, sa population municipale en 2010 s'élevait à 2093 habitants. Cette commune fait partie de la communauté d'agglomération de Rouen Elbeuf Austreberthe : la CREA.

La commune « lointaine » retenue est : Le Thuit-Signol dans l'Eure, au Sud-Ouest de Rouen, comptant une population municipale en 2010 de 2209 habitants. Le Thuit-Signol fait partie de la Communauté de Communes d'Amfreville-la-Campagne.

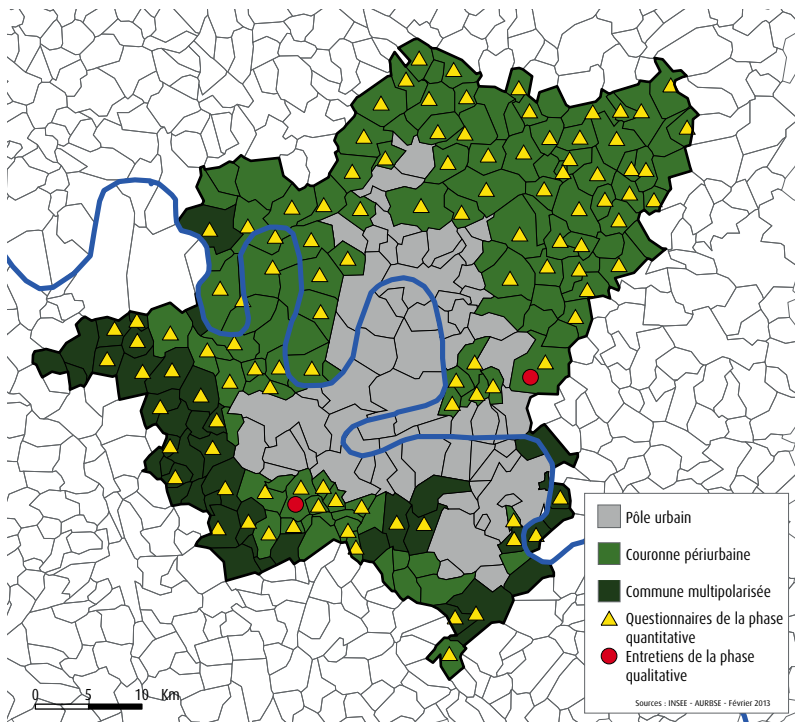
1

Présentation du terrain et de la méthode de l'étude

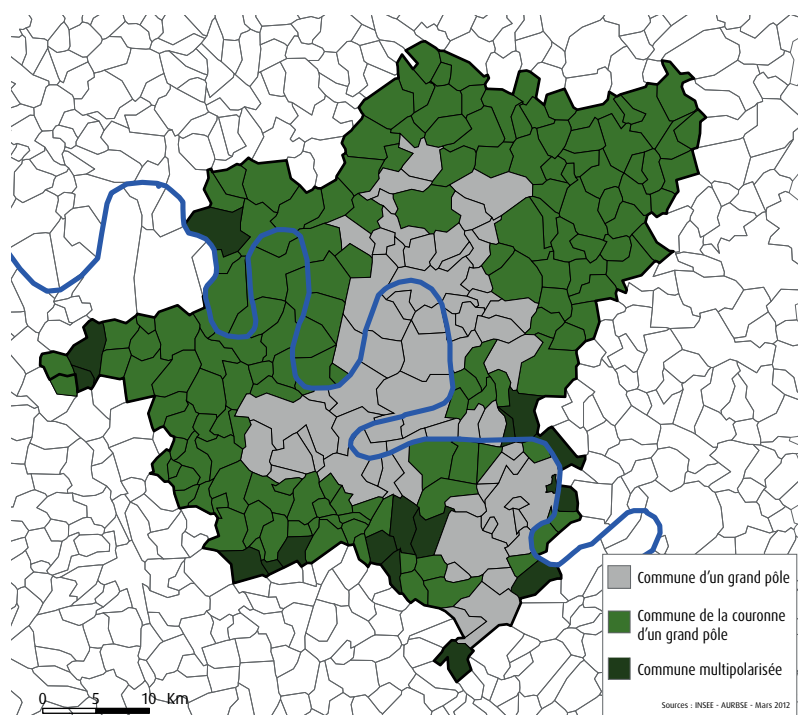
Les lieux de l'enquête

Les espaces qualifiés de périurbains recouvrent ce que l'INSEE regroupait sous l'appellation de communes périurbaines dans sa définition du zonage en aire urbaine de 1999, c'est-à-dire les couronnes périurbaines proprement dites et les communes multipolarisées. Le découpage de l'INSEE faisait apparaître, en 1999, trois aires urbaines dans le grand bassin de vie de Rouen, celle de Rouen, celle d'Elbeuf et celle de Louviers. La base statistique retenue pour le travail d'enquête quantitative a été l'ensemble des communes qualifiées par l'INSEE de périurbaines ou de multipolarisées, autour des pôles urbains de Rouen, Elbeuf et Louviers. Cette hypothèse a été en partie confirmée puisque, lors de ses travaux publiés en 2010, l'INSEE a regroupé les aires urbaines de Rouen et d'Elbeuf.

Les espaces périurbains
(Base aire urbaine 1999)



Les espaces périurbains (Base aire urbaine 2010)



Une phase quantitative

Une enquête par questionnaires a été réalisée pendant quatre mois d'avril à juin 2011. Les questionnaires ont été administrés dans les communes de l'espace périurbain du territoire de l'agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure, soit dans un territoire potentiel de 170 communes sur 230 composant la base territoriale.

Ainsi 846 questionnaires ont été recueillis et exploités, les répondants ont été choisis pour être représentatifs de la population globale des lieux de l'enquête. Ils ont été sélectionnés sur la base de la méthode des quotas en retenant comme critères l'âge et le sexe.

Profil des répondants aux questionnaires

15-29 ans : 192 personnes
 30-44 ans : 243 personnes
 45-59 ans : 227 personnes
 60-74 ans : 134 personnes
 75 ans et plus : 50 personnes
 77,3 % de propriétaires de leur logement
 22,4 % de locataires de leur logement
 7 % habitant en logement collectif
 93 % habitant en logement individuel
 25,5 % des enquêtés habitaient la commune depuis moins de 5 ans
 18 % des enquêtés habitaient la commune depuis 5 à 10 ans
 53,5 % des enquêtés habitaient la commune depuis plus de 10 ans

Une phase qualitative

La phase quantitative de l'étude ayant mis en lumière des pratiques marquantes, il restait à comprendre certains points spécifiques des comportements de déplacement des habitants des espaces périurbains. L'omniprésence de l'automobile dans les modes de vie périurbains devait être comprise et questionnée. C'est pourquoi il a été décidé de s'intéresser aux motivations des individus qui se déplacent de façon fréquente et régulière en utilisant les réseaux routiers, et ce pour quelque motif que ce soit.

Les personnes à interviewer devaient ainsi appartenir à des ménages composés d'au moins deux personnes, dont au minimum un adulte actif exerçant un emploi et un enfant scolarisé en primaire ou secondaire. Un critère supplémentaire de sélection a été introduit, il s'agissait d'être résident de sa commune depuis une durée minimale de cinq ans. Ce prérequis avait pour but de questionner des personnes ayant acquis des routines ainsi que des habitudes de vie et de déplacement pour comprendre les évolutions et modifications de pratiques de mobilité envisageables à terme.

Les entretiens se sont donc déroulés auprès de ménages de deux communes d'environ deux mille habitants l'une proche du centre urbain rouennais, c'est-à-dire distante de moins de 15 km à vol d'oiseau, l'autre plus éloignée. C'est ainsi avec des habitants de La Neuville-Chant-d'Oisel (Seine-Maritime) et du Thuit-Signol (Eure) que les entretiens ont été réalisés.

Dix ménages de chaque commune ont été interviewés entre février et octobre 2012, de fait trente-huit personnes majeures se sont exprimées.

Profil des interviewés

19 femmes âgées de 31 à 50 ans

19 hommes âgés de 32 à 52 ans

17 ménages propriétaires de leur maison

3 ménages locataires de maisons individuelles

Le ménage le plus récemment installé habitait la commune depuis 5 ans

Le ménage le plus anciennement installé habitait la commune depuis 20 ans

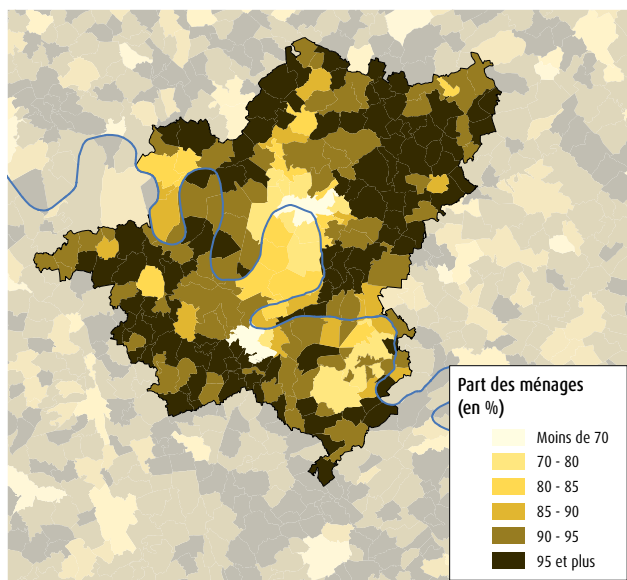
2

La primauté de l'automobile

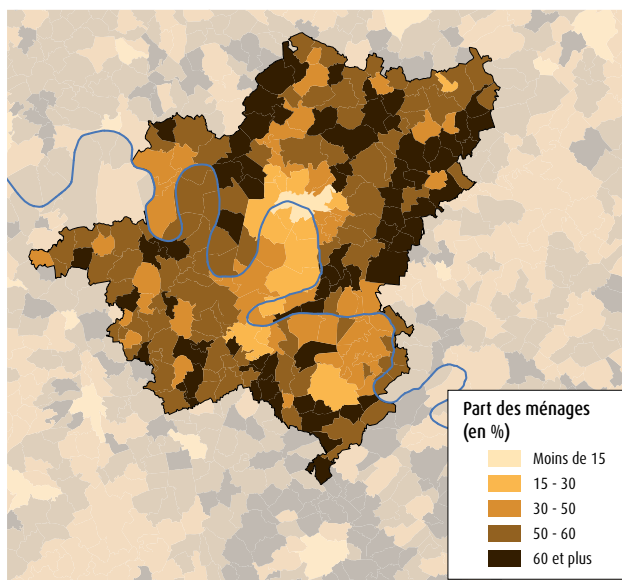
Avant même de chercher à connaître le mode de déplacement préférentiellement utilisé, il est éclairant de s'intéresser à l'équipement des ménages en automobile.

Les statistiques de l'INSEE ont permis d'établir des cartes d'équipement automobile des ménages en 2007. Il en ressort que peu de ménages n'ont pas de voiture, bien que leur part soit plus importante dans les communes urbaines centrales. De plus, la multimotorisation est assez développée, spécialement dans des communes périurbaines du nord et nord-est du bassin de vie de Rouen où plus de 60 % des ménages ont effectivement au moins deux voitures.

Les ménages ayant au moins une voiture
Par commune, en 2007



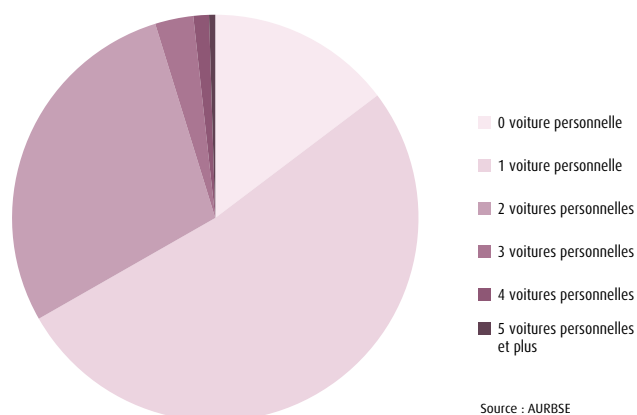
Les ménages ayant deux voitures ou plus
Par commune, en 2007



Source : AURBSE

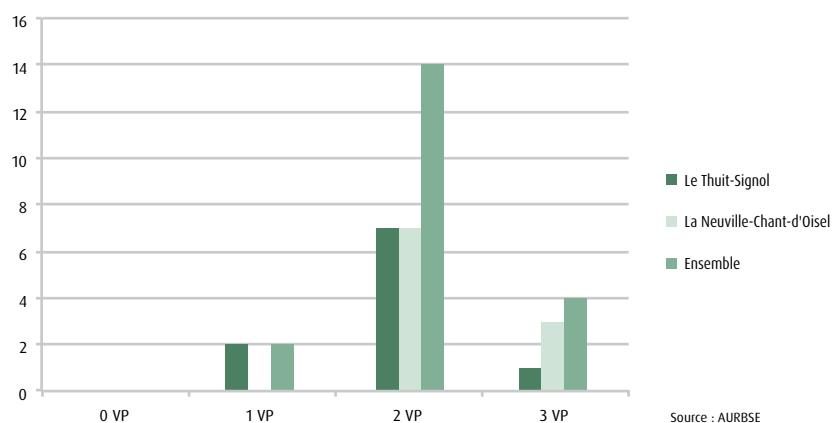
Le graphique ci-dessous révèle que les répondants aux questionnaires dans les communes périurbaines vivent dans des ménages qui sont très largement motorisés. Un ménage sur deux possède une voiture et un sur trois deux voitures ou plus.

Équipement automobile des ménages (questionnaires)



Ce constat d'une motorisation massive des ménages est localement corroboré, voire amplifié par les discours recueillis lors des entretiens comme le montre le graphique ci-dessous. En effet, aucun des ménages rencontrés n'est dépourvu de voiture particulière et certains disposent en plus de deux-roues motorisés en complément de leur équipement automobile.

Équipement automobile des ménages (entretiens)

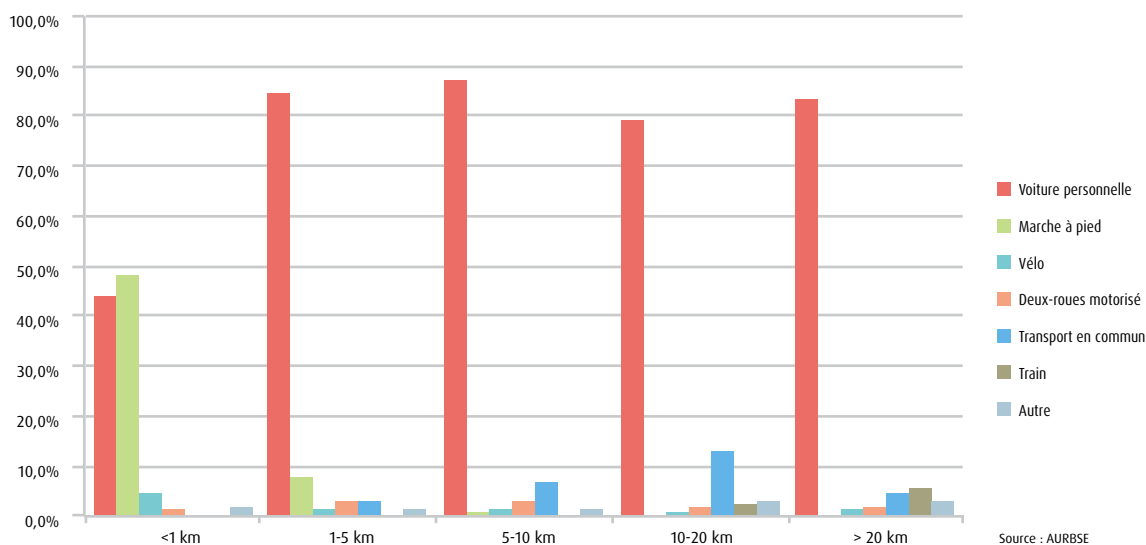


Le mode privilégié

La voiture est bien ancrée dans les modes de vie des habitants des espaces périurbains, autant localement que nationalement, il n'est donc pas étonnant d'observer que c'est le moyen préférentiellement employé pour se déplacer quels que que soient les distances et les motifs du déplacement.

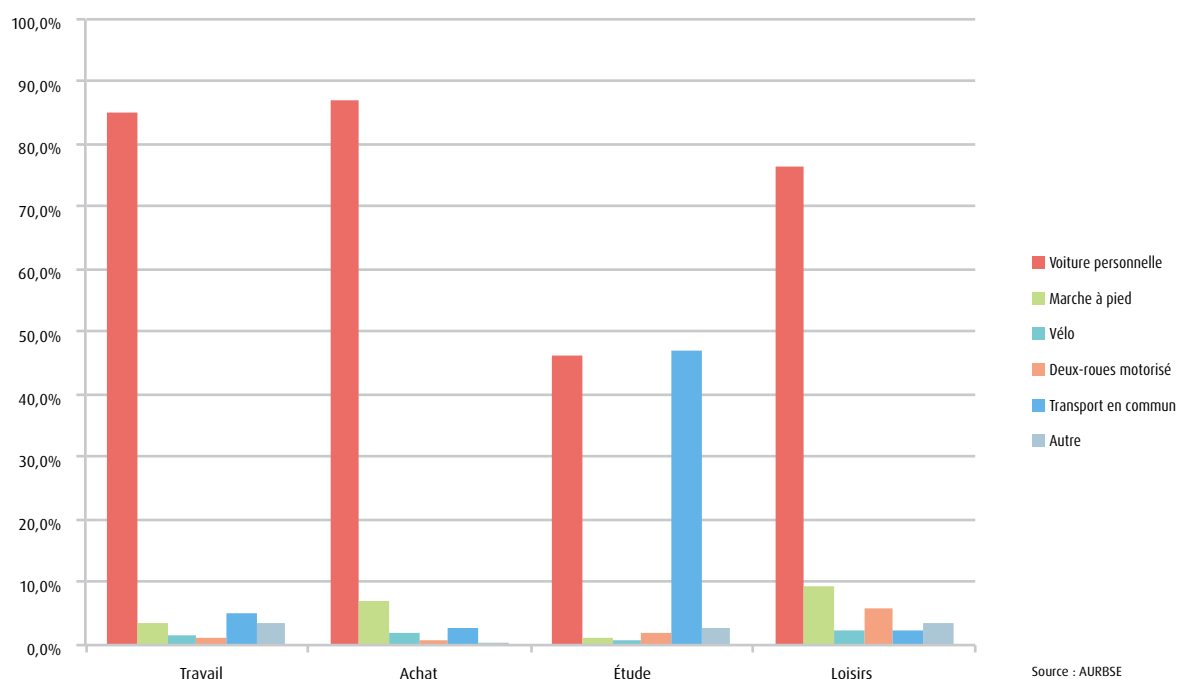
Une nuance peut être apportée à cette observation dans la mesure où, pour les déplacements inférieurs à 1 km, les modes actifs (marche à pied et vélo) sont plus pratiqués, même si la voiture est encore employée dans 44 % des cas.

Mode de déplacement en fonction de la distance parcourue (questionnaires)



Les résultats de l'enquête par questionnaires révèlent également que la voiture particulière est le moyen de déplacement le plus souvent utilisé, quel que soit le motif du déplacement réalisé le plus fréquemment par les répondants.

Parts modales en fonction des motifs de déplacement (questionnaires)



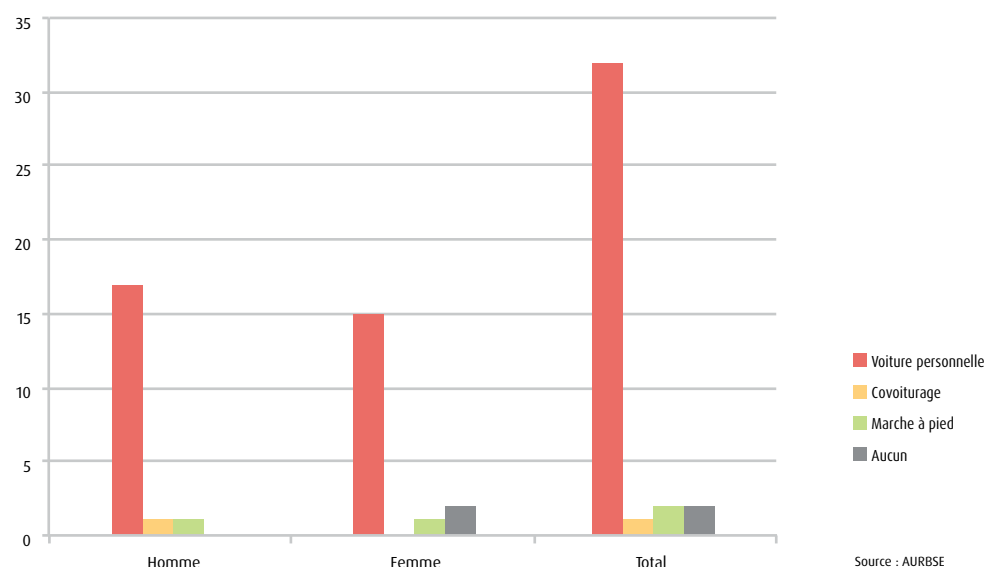
Le cas des déplacements vers les lieux d'étude est un peu différent des autres types de déplacements. En effet, les transports collectifs (bus, tramway, autocar, train) sont autant utilisés que la voiture particulière. Ce constat peut s'expliquer d'une part par l'âge des personnes enquêtées, au minimum 15 ans, et par le statut d'étudiant ou d'apprenti. Les jeunes mineurs n'étant pas automobilistes conducteurs, ils ne peuvent, de fait, utiliser la voiture pour se rendre sur leur lieu d'étude. Le cas de ceux qui sont régulièrement accompagnés en voiture reste minoritaire.

En ce qui concerne les déplacements vers le lieu de travail, 85 % des habitants des espaces périurbains du bassin de vie de Rouen utilisent la voiture. Cet usage de la voiture est tout à fait concordant avec les résultats nationaux puisque 86 % des habitants des espaces

périurbains font de même pour se rendre au travail¹. Il n'y a donc pas là de singularité rouennaise.

Lors des entretiens, les habitants périurbains ont détaillé en particulier les déplacements vers leurs lieux de travail, ils ont expliqué quel moyen de transport ils choisissaient, pourquoi et l'itinéraire parcouru. Il en ressort que, dans ce cas précis, la voiture particulière est le mode mécanisé employé exclusivement de tout autre et que les transports collectifs ne sont jamais utilisés.

Moyen de transport employé pour se rendre au lieu de travail (entretiens)



On constate que la quasi-totalité des personnes rencontrées (soit 86,5 %) utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail alors que seules deux personnes (soit 5,4 %) vont travailler à pied. Ceux qui vont à pied travaillent et habitent dans la même commune, alors que pour tous les autres, commune de résidence et commune d'emploi sont dissociées. De plus, deux personnes ne se déplacent pas pour aller travailler dans la mesure où, étant assistantes maternelles, elles exercent à domicile. Enfin, une personne développe un schéma hybride mixant déplacement et immobilité. Elle pratique le télétravail à domicile deux jours par semaine et le reste du temps, se rend en voiture sur son lieu de travail.

¹ Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, *Localisation des ménages et usage de l'automobile*, Paris, études et documents n°14, décembre 2009, 62 pages

Le rapport à la voiture

La voiture personnelle comme objet, plus encore que comme moyen de déplacement, est totalement appropriée par les habitants périurbains rencontrés, elle est un élément constitutif voire actuellement indissociable de leur mode de vie.

Si la voiture a pu être analysée dès le milieu des années 1970 comme un marqueur social, un instrument de distinction dont la possession conférait un avantage symbolique à son propriétaire (Cf. Boltanski), tel n'est plus le cas aujourd'hui. La voiture, tout au moins ce que son usage permet, est banalisée et complètement intégrée, elle est devenue un « allant de soi ».

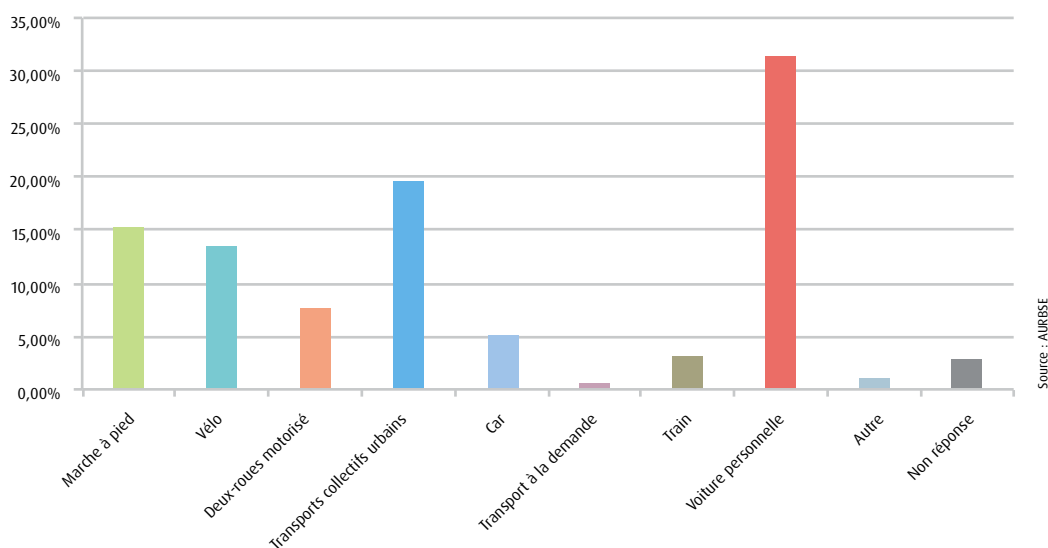
Ainsi, les enquêtés ne s'interrogent spontanément plus sur sa possession ou non comme le dit Nathalie (45 ans, habitant Le Thuit-Signol) : « *on n'a pas trop le choix (...) c'est pratiquement un incontournable* ». La voiture est un élément qui reste encore positivement connoté et fait partie du mode de vie de chacun dès lors que c'est légalement et matériellement possible. Les dires de deux femmes rencontrées résument définitivement cet état de fait. Alexia (44 ans, Le Thuit-Signol) affirme que « *moi à 18 ans j'avais le permis, j'avais une voiture. (...) c'est aussi un peu (...) de liberté* » et Carine (45 ans, La Neuville-Chant-d'Oisel) renchérit en expliquant qu'« *on a grandi avec la voiture (...) je me dis que c'est un manque de liberté de ne pas prendre ma voiture, moi j'adore conduire (...) la voiture ça donne une impression de liberté*. » À tel point qu'Olivier (46 ans, Le Thuit-Signol) conclut : « *je serais malheureux sans ma voiture. Je pense que tout le monde serait malheureux sans voiture*. » Il y a donc toujours une sorte de lien psychologique fort, si ce n'est affectif, à la voiture.

Cependant les points de vue évoluent. Certains à défaut de remettre en question l'utilisation de la voiture, s'interrogent sur l'importance et le poids qu'elle a pris dans leur mode de vie. C'est par exemple le cas d'Olivia (43 ans, La Neuville-Chant-d'Oisel) qui reconnaît que « *si on n'avait pas le choix on pourrait passer à une seule voiture, mais (...) il faut habiter en ville (...) et travailler à proximité de son lieu d'habitation pour avoir une seule voiture, une voiture pour deux. C'est très difficile actuellement de vivre avec une seule voiture*. » Bertrand 44 ans habitant Le Thuit-Signol, va plus loin et admet que « *c'est une espèce d'automatisme (...) [mais] deux voitures, par exemple, c'est lourd* ».

Pour élargir le propos, l'enquête par questionnaire a permis d'interroger les répondants sur les changements réels même si exceptionnels de leur manière de se déplacer. Il est en effet déjà arrivé à tout un chacun de modifier ses habitudes sous le coup d'un événement

extérieur et/ou fortuit. La question était donc concrète, car il s'agissait de signaler ce qui avait déjà été fait et non de se projeter vers ce qui pourrait l'être.

Nouveau moyen de transport employé lors d'une expérience de changement (questionnaires)

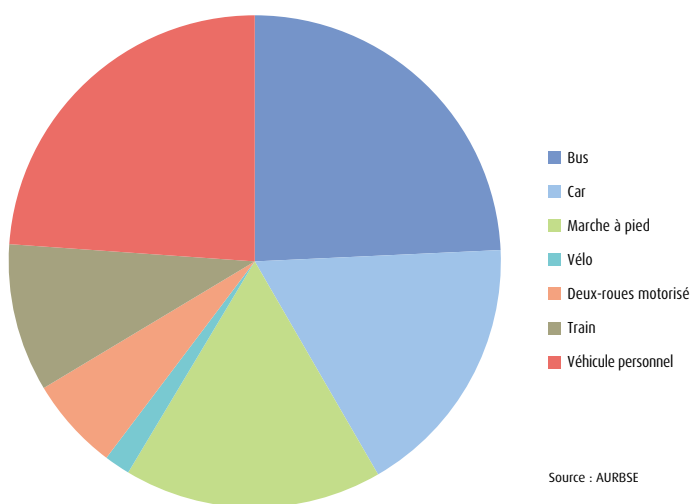


Ainsi, il apparaît que les répondants signalant avoir fait l'expérience d'un autre moyen de transport que celui habituellement employé, se répartissent en proportions quasi égales entre utilisateurs de la voiture, usagers des transports collectifs (train, transports en commun urbains, autocar, transport à la demande) et pratiquants des modes actifs (marche à pied et vélo). Le potentiel d'attraction de la voiture est donc encore très fort.

Lorsqu'on cherche à connaître quel est le moyen de transport habituel de ceux qui ont fait l'expérience d'utiliser la voiture, certaines réponses appellent des explications.

La proportion de répondants signalant être passés de la voiture à la voiture, interroge. Une interprétation est à rechercher dans la manière d'utiliser la voiture. Lorsque la distinction n'est pas faite entre conducteur et passager, spontanément les individus pensent qu'utiliser une voiture signifie en être le conducteur. Ainsi est-il plausible d'émettre l'hypothèse qu'être passager, et non plus conducteur, revient à expérimenter un changement dans sa manière de se déplacer.

Moyen de transport antérieur en cas de changement vers la voiture personnelle
(questionnaires)



Une part importante, près de 48 % des répondants, utilisait le bus ou le car pour se déplacer. L'enjeu serait donc de retenir ces usagers, de leur proposer une offre publique et collective qui convienne à leurs schéma et besoin de déplacement afin qu'ils ne se reportent pas vers la voiture particulière dès qu'ils pourront réunir les conditions (matérielle, financière...) pour le faire.

3

Des pratiques complexes

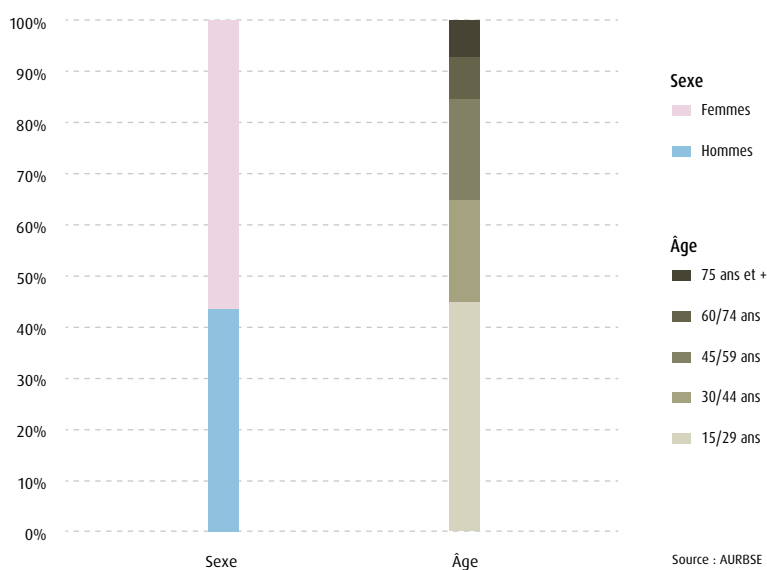
Les transports collectifs

Les résultats précédemment présentés et les observations empiriques concordent pour affirmer que le mode de transport massivement employé par les habitants périurbains est la voiture personnelle. Il n'en demeure pas moins que les transports en commun sont aussi utilisés, mais plutôt dans des conditions bien déterminées voire limitées, c'est-à-dire à un moment particulier et pour une part spécifique de la population périurbaine.

C'est ainsi que, d'après les résultats de l'enquête quantitative, ces transports en commun sont employés dans 5,1 % des cas pour se rendre au travail ; dans 2,7 % des cas pour aller faire ses achats et dans 46,9 % des cas pour se rendre sur le lieu d'étude.

Il apparaît, comme le graphique ci-dessous le précise, que les utilisateurs des transports en commun sont plutôt des femmes et pour près de la moitié d'entre eux des jeunes âgés de moins de trente ans.

Les utilisateurs des transports collectifs (questionnaires)



Les discours recueillis lors des entretiens corroborent ces constats chiffrés. Les adolescents qui se rendent au collège ou au lycée sont tout particulièrement utilisateurs des transports publics, ils sont en effet peu nombreux à être autonomes et à rouler en scooter, car souvent les parents rencontrés craignent pour leur sécurité. C'est bien ce que disent certaines mères de famille comme Christine, 44 ans : *« moi, je ne veux pas qu'il [son fils] ait de scooter (...) Non, je ne serais pas tranquille. J'aime mieux qu'il prenne soit FILOR, soit le ramassage scolaire. »*

En ce qui concerne l'utilisation plus circonstanciée des transports en commun, l'exemple de Julie, 36 ans, illustre pleinement ce qui pourrait être qualifié de pratique raisonnée, mais néanmoins limitée. Elle dit ainsi : *« j'aime plus trop la ville (...), mais il m'arrive quand même d'aller à Rouen et en fait je prends le bus. Voilà, je me gare à Franqueville ou à Boos (...) et je descends en bus parce que c'est tellement la galère pour se garer sur Rouen (...) je ne descends pas à Rouen en voiture. »*

Finalement, en l'état actuel des réseaux routiers, de l'offre de transport public et des habitudes individuelles, l'utilisation régulière et exclusive des transports en commun par les habitants des espaces périurbains n'est jamais considérée comme possible ni réaliste. En revanche, il apparaît que des pratiques mixtes sont réalisables ce qui laisse entrevoir des changements de comportement qui pourraient être accompagnés voire encouragés.

Les déplacements multimodaux

Les paroles de Bruno, 45 ans, révèlent que des habitants ont déjà connaissance de certaines possibilités de se déplacer autrement qu'en seule voiture personnelle, et qu'ils ne sont pas réfractaires, s'ils sont aidés, à faire évoluer leurs pratiques de déplacement. Selon cet homme, si *« l'État ou les collectivités mettent en place des transports en commun (...) des parkings-relais (...) on gagne du temps [mais] (...) le parking qui descend de Barentin est difficile d'accès (...) nous de ce côté-là on n'a pas de parking comme ça. (...) À partir du moment où il y a une liaison bus ou métro régulière et rapide on peut très bien se dire de prendre la voiture pour aller jusqu'à cette liaison, de pouvoir stationner et ensuite prendre le bus. »*

Il convient de noter que s'il n'est pas aisé d'amener des habitants à utiliser les transports en commun, il est d'autant plus capital d'aider ceux qui pour quelque raison que ce soit, tentent de se libérer de l'usage exclusif de leur voiture. L'expérience de Christine, 44 ans habitant La Neuville-Chant-d'Oisel est éclairante. Passée du tout voiture à des déplacements mixtes, elle n'a pas trouvé satisfaction dans

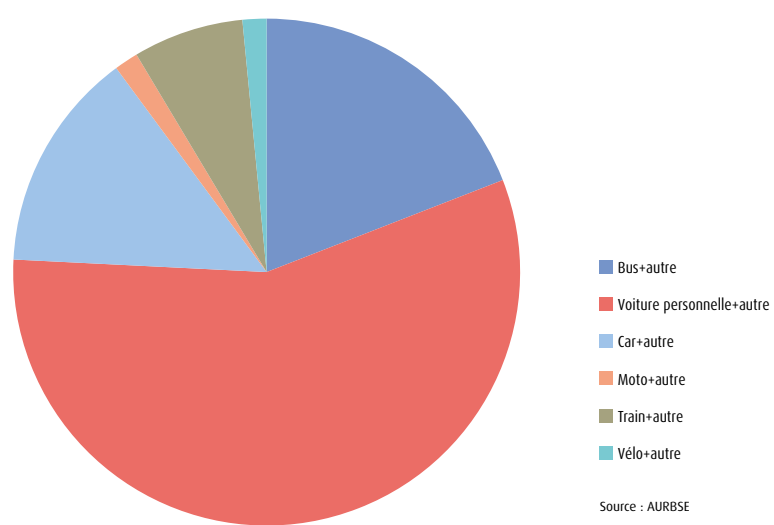
« Je me gare à Franqueville ou à Boos. »

« Je ne descends pas à Rouen en voiture. »

« À partir du moment où il y a une liaison bus ou métro régulière et rapide on peut très bien se dire de prendre la voiture pour aller jusqu'à cette liaison, de pouvoir stationner et ensuite prendre le bus. »

cette façon de faire et elle est revenue à l'usage exclusif de la voiture. Elle a raconté : « *Il y a deux ans je me suis dit "je vais m'arrêter [en voiture] à Franqueville, je vais prendre le bus, il va m'arrêter en ville [Rouen] et puis voilà (...) Les parkings... Me garer en ville, ça va être la galère, je ne vais pas trouver !" mais le soir c'était trop galère, parce que je perdais beaucoup trop de temps (...) Moi, je terminais à 18 h, je ne revenais pas avant 19 h/19 h 15 ici pour faire 25 km.* » Il y a donc un réel enjeu à encourager de futures pratiques intermodales, mais également à conforter ce qui se fait déjà surtout comme dans le cas de la fille de Carine où les routines sont en cours d'acquisition. Carine explique donc : « *on a une fille, justement, qui a passé son permis (...) nous, où on est là, enfin, on trouve ça indispensable. On ne peut pas se déplacer sans. Alors elle, elle prend sa voiture, elle va à l'arrêt de bus, et elle descend après en bus* » le père, Fabien 47 ans, continue l'explication : « *On a acheté une troisième voiture, pour qu'elle aille à Franqueville-Saint-Pierre pour prendre (...) le 21, pour descendre après à Rouen* » où elle va à l'université. Ce qui signifie que cette jeune fille de 19 ans, qui a toujours et régulièrement utilisé les transports en commun avant d'obtenir le permis de conduire, effectue maintenant des trajets complexes et intermodaux puisqu'elle commence son trajet régulièrement en voiture personnelle, enchaîne avec un premier bus puis change encore pour prendre un autre bus urbain (BHNS) qui la mène à destination. Ainsi, 9 % des personnes sondées par questionnaires, ont affirmé déjà combiner plusieurs modes de transport lors de leur déplacement le plus fréquent. L'essentiel d'entre eux (93 %) combinent deux modes. Comme le montre le graphique suivant, les combinaisons commençant par la voiture personnelle comptent pour 57 % de toutes les combinaisons multimodales, celles avec le bus pour 20 %, de surcroît, la combinaison la plus pratiquée est celle enchaînant voiture et bus. Néanmoins d'autres combinaisons modales sont aussi pratiquées : pour un peu plus de 8 % des usagers il s'agit du car et des transports collectifs urbains (bus ordinaire ou à haut niveau de service, tram) enfin pour 7 % du train et de ces mêmes transports collectifs urbains.

Modes de transport utilisés lors des déplacements combinant deux modes (questionnaires)

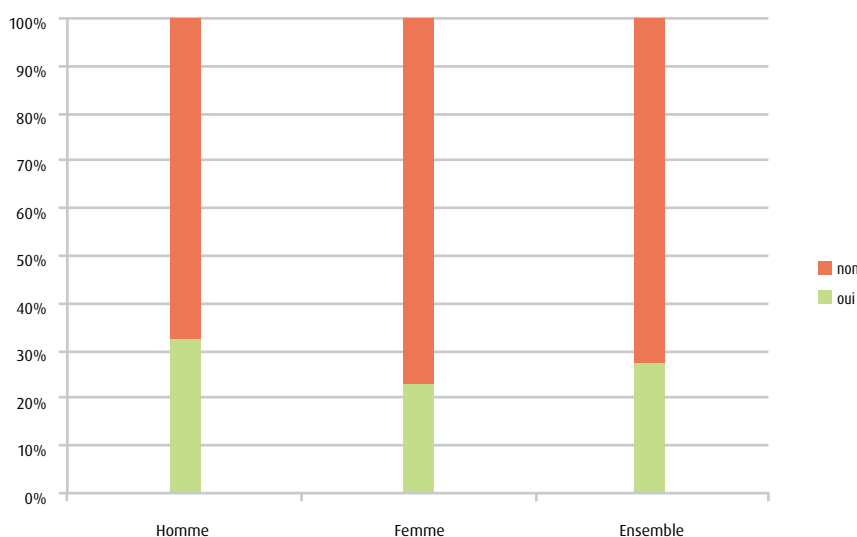


4

Les modes alternatifs à l'auto-solisme

Le covoiturage

Pratique du covoiturage au moins occasionnellement pour le déplacement le plus fréquent (questionnaires)



Source : AURBSE

Dans la conduite des entretiens, jamais le terme « covoiturage » n'a été employé avant que les enquêtés ne le prononcent eux-mêmes. Il en ressort que neuf hommes et douze femmes ont prononcé le terme. Le terme « covoiturage » n'a jamais été exprimé, ni le fait évoqué, dans trois entretiens seulement. Par ailleurs, un homme n'a pas employé le mot bien qu'il ait décrit le phénomène pour en avoir fait très occasionnellement, un autre a parlé de « voiturage » et a expliqué avoir covoituré régulièrement avec un collègue pendant une courte période.

De cette rapide analyse de l'apparition du mot dans les discours recueillis, il apparaît que lorsque les enquêtés parlent de leurs déplacements et surtout de la façon dont ils les réalisent, ils pensent fréquemment à mentionner le covoiturage, que ce soit pour dire connaître cette pratique ou pour l'avoir déjà tentée. Il s'agit là d'un point à souligner, point sur lequel des politiques publiques ou actions privées pourront prendre appui dans le but de faciliter, d'encourager, ou de promouvoir le covoiturage comme un moyen ordinaire de se déplacer.

Parmi les personnes rencontrées, certaines ont fait du covoiturage pour se rendre sur leur lieu de travail. Il s'agissait toujours d'hommes.

Cinq ont dit avoir déjà pratiqué le covoiturage pour aller travailler puis arrêté et repris leur propre voiture, alors qu'un seul covoiture toujours régulièrement. Leurs expériences sont révélatrices de situations types vis-à-vis du covoiturage, allant de l'usage épisodique et limité à l'adoption durable de la pratique.

La situation décrite par Thomas, 40 ans habitant Le Thuit-Signol, récapitule assez bien une appréciation encore fréquemment répandue sur le covoiturage et plusieurs fois entendue lors des entretiens. Il explique : *« Sur Rouen où j'étais, j'avais un collègue qui était dans la même équipe pas loin de chez moi : on l'a fait deux fois. Il était tombé en panne. Pendant le temps où il avait son véhicule à réparer, je lui avais dit : "Attends : de toute façon, c'est la même route ! Je passe devant chez toi, je te prends !" Un autre coup, après, je suis tombé en panne : il m'a dépanné aussi. »* Ces remarques démontrent que le covoiturage est plus perçu comme une pratique temporaire, un échange de services que comme une solution de déplacement à part entière.

Le cas de Franck, 51 ans habitant à La Neuville-Chant-d'Oisel, illustre une forme très personnalisée de covoiturage. Parce qu'ils se connaissent bien, avant même de covoiturer, les automobilistes se déplacent pour aller se chercher l'un l'autre quitte à faire quelques kilomètres supplémentaires. Ainsi une semaine sur deux l'un d'entre eux n'utilise pas du tout son véhicule. *« Il faut que tout corresponde ! Là, début mai, on avait le même boulot qu'un copain de Boos, on a fait la route ensemble ! Mais, on n'est pas resté ensemble. J'ai changé d'atelier et puis on n'a pas les mêmes horaires. (...) On faisait une semaine sur deux. Une semaine, moi, j'allais le chercher à Boos. Et puis une semaine, il me prenait chez moi. (...) Mais comme j'ai changé d'atelier, puis d'horaires, maintenant on le fait plus, quoi. Mais si j'ai l'occasion de retomber en même temps que lui, peut-être qu'on refera la route ensemble ! (...) Du moment que la personne est toujours stable, elle arrive à l'heure et elle repart à l'heure, moi, ça ne me dérange pas ! Moi, si on s'entend bien et qu'on respecte les heures, c'est bien. »* L'inconvénient de cette forme de pratique du covoiturage est qu'elle dépend totalement de la connaissance interpersonnelle et de la proximité résidentielle des covoitureurs. Franck souligne aussi indirectement la relation de confiance qui est nécessaire à cette façon de pratiquer le covoiturage.

La position d'Hugo 42 ans, habitant Le Thuit-Signol, est un peu différente, bien qu'il pose aussi implicitement comme condition préalable et nécessaire à cette pratique, la connaissance personnelle de son covoitureur. Ayant régulièrement fait du covoiturage il souhaiterait en faire à nouveau, mais il en souligne les difficultés. *« Je n'ai personne ! Je ne peux pas faire de covoiturage. Je n'ai aucun collègue*

« Pendant le temps où il avait son véhicule à réparer, je lui avais dit : "Attends : de toute façon, c'est la même route ! Je passe devant chez toi, je te prends !" »

« On avait le même boulot qu'un copain de Boos, on a fait la route ensemble ! »

qui habite dans le secteur. (...) il y a quelques années. J'avais un collègue qui habitait là, donc on faisait du covoiturage, mais actuellement, je n'ai plus personne. (...) J'avais un collègue de travail (...) On travaillait dans la même équipe, donc là, on avait les mêmes horaires. (...) [Ça a duré] Un an, à peu près. (...) Si je pouvais le faire, je le ferais, parce que c'est vrai qu'économiquement, c'est quand même plus avantageux de faire du covoiturage. (...) Ça a des avantages, c'est vrai, mais ça a des inconvénients quand même. (...) J'ai des horaires qui sont plus ou moins flexibles (...) donc je sais à quelle heure j'arrive au travail, mais je ne sais pas à quelle heure je repars (...) en covoiturage, ce n'est pas évident (...) Et puis bon, c'est vrai que ça implique toujours à ramener la personne directement. » Les réflexions d'Hugo sont importantes, car elles pointent des contraintes fréquemment imputées au covoiturage comme le manque de flexibilité, mais elles soulignent aussi son avantage économique majeur. Il faut comprendre aussi qu'Hugo n'envisage le covoiturage que pratiqué sur la totalité du trajet, de point à point. Il n' imagine pas de solution intermédiaire dans laquelle chaque covoitureur se rend par lui-même à un point de rencontre et qu'ensuite ceux-ci partagent un véhicule pour réaliser l'essentiel du trajet.

Enfin, le cas de Bruno, 45 ans vivant à La Neuville-Chant-d'Oisel, est celui qui démontre le plus l'appropriation du covoiturage ainsi que la forme de pratique s'approchant de ce que les politiques publiques tentent de mettre en place. En effet, il décrit ses motivations fondées sur une forme de rationalisation des déplacements et explique l'organisation spontanée que les covoitureurs ont adoptée. Son constat est le suivant : « moi je me déplace en covoiturage parce que j'ai un collègue qui travaille au même endroit que moi et on a les mêmes horaires. (...) comme j'avais un collègue qui faisait la route, et qui a toujours son véhicule de fonction, j'en profite pour faire le trajet avec lui (...) Je lui ai demandé, comme de toute façon il faisait la route tous les jours, qu'il descende tout seul ou avec quelqu'un, ça n'a pas posé de souci (...) et on s'est organisé (...) je vais sur la place de l'église parce qu'il habite pas loin, ça ne lui fait pas faire un détour (...) et pour moi ça ne me fait pas loin d'aller jusqu'à la place de l'église pour le retrouver. (...) Je prends mon véhicule pour aller jusque sur le parking et ensuite on descend en ville avec son véhicule. (...) Ce n'est pas un parking réservé au covoiturage. On se gare là parce que (...) il y a de la place et c'est sur son chemin, donc c'est pratique pour tout le monde. » Il est important de retenir de l'expérience de Bruno que faire du covoiturage doit être facile pour les deux automobilistes.

« Si je pouvais le faire, je le ferais, parce que c'est vrai qu'économiquement, c'est quand même plus avantageux de faire du covoiturage. »

« Moi je me déplace en covoiturage parce que j'ai un collègue qui travaille au même endroit que moi et on a les mêmes horaires. »

Hormis pour se rendre sur le lieu de travail, le covoiturage est également pratiqué pour l'accompagnement des enfants et pour les activités de loisirs, cinq personnes déclarent ainsi le faire régulièrement. Cet aspect s'apparente plus à une forme d'échange de bons procédés et d'entraide entre familles dont les enfants pratiquent les mêmes activités extrascolaires.

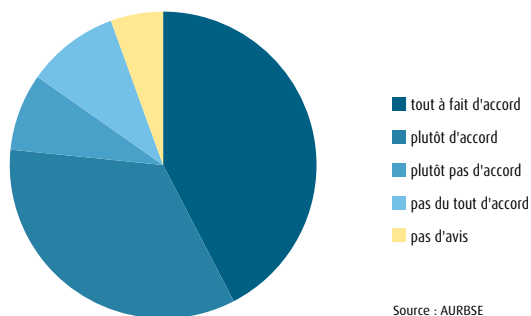
Le vélo

D'après les résultats de l'enquête quantitative, l'utilisation du vélo comme moyen de transport régulier est très limitée. Ainsi, 1,5 % des enquêtés l'emploient habituellement pour se rendre sur leur lieu de travail ; 0,9 % pour se rendre sur leur lieu d'étude ; 1,9 % pour effectuer leurs achats et 2,5 % pour pratiquer leurs loisirs.

Le potentiel du vélo peut être approché lorsqu'on demande aux enquêtés par questionnaire s'ils ont déjà essayé de se déplacer autrement que de leur façon habituelle lors de leur déplacement le plus fréquent. Parmi ceux qui ont dit l'avoir fait, 13,5 % ont dit s'être déplacés en vélo. Pour l'essentiel (78,7 %) ceux-ci utilisaient la voiture avant de changer ponctuellement pour le vélo. Cette proportion est à rapprocher de la distance parcourue, puisqu'il était constaté que la voiture était employée dans 44,2 % des déplacements inférieurs à 1 km. Le potentiel de report de la voiture vers d'autres modes actifs et notamment le vélo est donc bien avéré.

Le vélo, bien qu'il ne soit que peu utilisé par les répondants, a une bonne image. Ils sont ainsi plus de 75 % à penser que le vélo peut être une solution pour se déplacer. Paradoxalement, le vélo est bien perçu, mais peu pratiqué par les habitants périurbains.

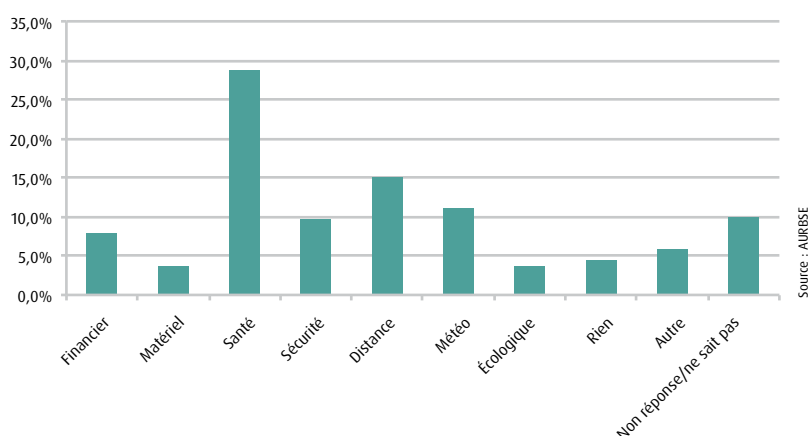
Le vélo est une bonne solution pour réduire les problèmes de déplacement (questionnaires)



Source : AURBSE

Lorsque l'on sonde les raisons qui pourraient inciter les personnes réceptives au vélo (c'est-à-dire celles qui pensent que ça peut être une solution pour se déplacer et se disent prêtes à l'utiliser) la première motivation est de l'ordre de la santé. Certains arguments qui pourraient sembler constituer des avantages évidents de la pratique du vélo, ne sont pas mis en avant, c'est le cas notamment de l'aspect financier permettant de se déplacer à moindre coût ou encore du facteur écologique.

Facteurs incitatifs à la pratique du vélo chez les réceptifs à ce moyen de déplacement (questionnaires)



Il est envisageable pour les pouvoirs publics de s'appuyer sur de nombreux éléments pour développer l'usage du vélo comme un réel moyen de transport. Les élus et décideurs locaux pourraient agir en engageant une politique de communication et d'éducation visant à établir et renforcer l'idée que faire du vélo est bénéfique pour la santé. Il serait pertinent et efficace de combattre des idées reçues et fausses, notamment quant aux risques réels auxquels s'expose le cycliste. Il a été démontré que ces risques sont moindres que ce que le public ne craint ou imagine². Clairement les bénéfices sont plus grands que les risques encourus.

Des plans de déploiement d'un réseau d'infrastructures sont également envisageables pour favoriser la pratique du vélo. L'exemple danois développant des autoroutes à vélo pour permettre les déplacements sur des longues distances depuis les zones périphériques vers la capitale peut inspirer les politiques françaises. C'est d'ailleurs le cas dans certaines agglomérations comme celle de Toulouse où un projet pilote est en cours de réflexion entre une association et la

² Observatoire régional de santé Île-de-France, *Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo - Évaluation en Île-de-France*, Paris, septembre 2012, 12 pages

communauté urbaine. Il s'agit là de développer un Réseau Express Vélo permettant de relier facilement certaines zones d'emploi ou de résidence et le cœur d'agglomération.

Un autre levier d'action est à rechercher dans l'organisation de l'intermodalité des déplacements en aménageant des lieux sécurisant et facilitant le passage d'un mode de déplacement à un autre.

Cet aspect ressort bien dans le discours de Ludovic 34 ans, habitant à La Neuville-Chant-Oisel. Lorsqu'il décrit son schéma de déplacement vers son lieu de travail, Ludovic explique tout d'abord qu'il travaille en horaires décalés chez un constructeur automobile. Son environnement professionnel est donc centré sur la voiture, moyen qu'il utilise pour aller travailler en signalant qu'il ne met que 20 minutes de trajet et que les conditions de circulation sont bonnes « *moi ma route ça va (...) je ne fais que de la campagne* ». Cependant il sait que son employeur pratique encore le ramassage et le transfert par autocar des salariés qui le souhaitent depuis un point de regroupement dans la commune limitrophe de celle dans laquelle il habite. Mais il n'utilise pas cette opportunité, car elle lui semble compliquée, fatigante et peu pratique : « *je ne vais pas me lever à 3 h et puis y aller en vélo (...) mon vélo après je le mets où ?* » Hormis la contrainte de l'horaire, cet homme pointe bien une difficulté supplémentaire qui tient à la pratique de la multimodalité éventuelle de son déplacement : que faire du vélo une fois monté dans le car ? S'il le laissait garé près de l'arrêt de l'autocar, dans quel état le retrouverait-il à son retour ?

Des explications plus complètes quant à l'usage ou au non-usage du vélo sont à chercher dans les discours recueillis lors des entretiens approfondis.

Spontanément, alors que jamais le terme « vélo » n'a été suggéré ou employé pour questionner, au moins une personne parmi les présents dans chacun des vingt entretiens réalisés, a parlé du vélo. Ainsi pas une seule fois le vélo n'a été oublié que ce soit pour le citer comme une pratique de loisir ou comme un moyen de déplacement.

On constate que ce sont le plus souvent les femmes qui pensent à parler du vélo. Le vélo a été cité 14 fois, dont 10 fois par les femmes en premier. Paradoxalement ce ne sont pas elles qui pratiquent le plus le vélo.

Dans ces conditions, pourquoi les femmes parlent-elles plus longuement du vélo et surtout pensent-elles plus souvent à en parler spontanément ? La réponse est peut-être liée aux utilisateurs principaux du vélo : les enfants. En effet, il apparaît que le vélo lorsqu'il n'est pas présenté comme un loisir en soi-même ou une activité familiale

« Mon vélo après je le mets où ? »

et récréative, peut être un « moyen de locomotion », expression employée par Grégoire habitant Le Thuit-Signol, pour les jeunes et plus particulièrement pour les enfants non encore adolescents.

Voici ce que dit Marion, vivant à La Neuville-Chant-d'Oisel, de son fils âgé de 10 ans. *« Mon fils, pour l'instant, il veut acquérir de l'autonomie. Donc, il va à l'école en vélo. (...) Ça veut dire que le matin, (...) il part à 8 h 10. Il ferme la maison et il part en vélo à l'école. (...) Son vélo, il l'a eu à Noël et il a 480 km au compteur il m'a dit. Donc une moyenne, je crois, de 2 ou 3 km par jour! ... C'est un accro du vélo! (...) Ce qui est agréable, c'est qu'il y a toutes les pistes cyclables. L'environnement s'y prête aussi. Il n'y a pas non plus de gros carrefours dangereux. Si je le laisse faire, c'est que j'ai confiance en lui. Je sais qu'il ne fait pas non plus d'imprudence à rouler au milieu de la route et tout ça. »*

« Mon fils, pour l'instant, il veut acquérir de l'autonomie. Donc, il va à l'école en vélo. »

« C'est qu'il y a toutes les pistes cyclables. L'environnement s'y prête aussi. Il n'y a pas non plus de gros carrefours dangereux. »

Le cas de ce jeune garçon est original et peu fréquent, car il se sert tous les jours de son vélo. Cependant l'utilisation du vélo de façon plus ou moins intense et régulière par d'autres jeunes est souvent mentionnée par les adultes entendus en entretien. Le cas du fils d'Alexia en est l'illustration typique. Ce jeune garçon se sert de son vélo comme moyen de déplacement, mais sous deux conditions assez restrictives : pour se rendre à ses activités extrascolaires et dans un périmètre très limité à la commune de résidence.

Alexia dit de son fils, âgé de 11 ans, qu'« *il se déplace beaucoup en vélo (...) C'est vrai qu'on l'incite aussi à faire du vélo dans la mesure ou c'est ça ou c'est à pied. Il n'y a pas d'autres solutions (...) s'il veut aller d'un endroit à l'autre dans la mesure où moi je travaille. (...) Je ne peux pas continuellement aller le prendre à un endroit, le mettre 100 mètres plus loin, retourner le chercher. Quand c'est à côté, le vélo c'est pratique. »*

En revanche, le jeune garçon ne va pas au collège en vélo parce qu'il y a des transports scolaires qui conviennent, mais aussi, car sa mère est inquiète de la sécurité sur ce parcours éventuel : « *Alors si, il a dû y aller une fois l'été dernier, avec un copain. Ils devaient se rassembler au niveau de La Saussaye, mais je n'aime pas trop parce qu'il y a quand même la route qui passe (...) il y a quand même des voitures. Avec le rond-point à faire en vélo, je n'aime pas... (...) Donc, à traverser le rond-point pour un petit de 11 ans (...) Non! Il reste sur Thuit-Signol. »*

Cette organisation décrite en détail par Alexia est aussi pratiquée par d'autres familles, les parents expliquent que cette façon de faire donne un peu de liberté de déplacement à leurs enfants et qu'eux-mêmes en retirent un soulagement de ne pas avoir à les véhiculer systématiquement.

Les deux cas précis d'utilisation du vélo quasiment au quotidien sont le fait d'enfants. Sous quelles conditions serait-il possible de renforcer voire d'étendre cette pratique régulière du vélo ? Il est important de noter que les parents acceptent cette pratique lorsqu'elle leur paraît sécurisée. Les aménagements spécifiques comme des pistes cyclables ou des espaces protégés sont considérés comme très bénéfiques.

Afin de mieux comprendre comment le déplacement à vélo peut être ressenti et pratiqué pour se rendre sur un lieu de travail, il convient de s'attarder sur le cas de la seule personne rencontrée qui a utilisé le vélo comme un moyen de transport régulier. Il est notable de constater que ce cycliste est une femme, voici donc l'expérience de Nathalie, 45 ans, vivant au Thuit-Signol et travaillant à La Saussaye.

Il y a deux voitures au foyer de Nathalie, mais pendant toute une année elle est allée travailler en vélo, elle le fait d'ailleurs encore ponctuellement. Nathalie est enseignante et le collège où elle travaille n'est qu'à 4 km de chez elle. Si elle a utilisé son vélo, c'est avant tout par plaisir « *j'aime bien (...) et j'aimerais bien pratiquer plus souvent (...)* ». C'est aussi parce que c'est efficace : « *je mets grosso modo 10 minutes pour aller au collège, donc je ne mets pas plus de temps en vélo qu'en voiture (...) le temps de sortir la voiture, c'est pareil* ». Ainsi l'aspect monétaire visant à se déplacer à moindre coût n'est pas ce qui l'a particulièrement motivée à prendre le vélo pour aller travailler. Mais Bertrand son mari, influencé par la façon de faire de son épouse, y a réfléchi. Il a pris en considération le facteur économique, il s'est « *posé la question : après tout pour des questions notamment d'économie, essence et compagnie* ». Cependant il a renoncé du fait de la topographie de son éventuel trajet qui aurait induit un effort trop important « *mais là, la coupure de la pente fait que ce n'est pas possible !* » En effet, même si la distance à parcourir entre son domicile et son lieu de travail est à peine de 8 km, il y a une pente de près de 7 % pour arriver à Elbeuf, ce qui rend à ses yeux le trajet physiquement difficile et donc « *pas envisageable* ». Malgré son expérience volontaire, Nathalie reconnaît que se déplacer en vélo régulièrement n'est pas si simple pour plusieurs raisons. Avant de prendre le vélo, elle doit s'assurer qu'elle est seule à faire le trajet ou qu'elle n'est pas chargée. Le vélo est donc un bon moyen de transport lorsque son utilisateur n'a pas de contrainte majeure à surmonter.

A *contrario* de l'exemple de Nathalie, beaucoup se sont exprimés pour détailler pourquoi ces actifs, quasi exclusivement automobilistes, refusaient d'utiliser un vélo pour aller travailler.

« Je mets *grosso modo* 10 minutes pour aller au collège, donc je ne mets pas plus de temps en vélo qu'en voiture. »

Un facteur qui apparaît comme essentiel est celui de la distance à parcourir, le trajet est toujours perçu comme trop long, Olivier 46 ans explique ainsi : « *J'ai entre 25 et 28 km aller, donc je n'ai pas le choix, en vélo ça fait loin (...) je me vois très mal aller au boulot en vélo (...) ça fait un bout.* » C'est également ce que souligne Estelle, 43 ans même si son trajet est physiquement réaliste pour un adulte en bonne santé « *Il y a 12 km, moi je ne vais pas faire ça en vélo.* » Chez d'autres l'envie est affirmée, mais sa concrétisation se heurte toujours à la distance kilométrique et à la durée implicite du trajet. Lucille âgée de 45 ans dit ainsi « *moi j'aimerais bien si mon travail n'était pas trop loin (...) j'aimerais bien aller travailler en vélo, c'est mon rêve, mais bon c'est beaucoup trop loin pour moi.* ».

Corrélativement, le manque d'aménagement est présenté comme un facteur entravant. Laurence, mère de famille de 50 ans, insiste et affirme même que ses enfants pourraient aller en vélo « *au collège, ce n'est pas loin, ça fait que 2 km (...) [mais] y a rien qui les aide non plus (...) il y a des enfants qui aimeraient bien y aller en vélo.* ». Il faut donc comprendre que pour développer l'utilisation du vélo il convient de simplifier et de sécuriser son usage. C'est ce qui ressort des propos d'Olivier, 46 ans, qui signale que « *le problème c'est qu'il n'y a pas de piste (...) ici c'est dangereux (...) ils ont pas fait de piste, c'est dommage.* ». Enfin, Clara, 36 ans énonce un aspect essentiel : celui de la nécessaire continuité des cheminements : « *la piste cyclable (...) c'est dommage qu'il n'y ait pas de continuité directe (...) arrivée à Boos à un moment donné, elle s'interrompt et on se retrouve quand même sur un grand axe.* ». Ainsi, toute rupture dans les aménagements existants sera ressentie comme particulièrement gênante, voire rédhibitoire.

« J'ai entre 25 et 28 km aller, donc je n'ai pas le choix, en vélo ça fait loin. »

« J'aimerais bien aller travailler en vélo, c'est mon rêve, mais bon c'est beaucoup trop loin pour moi. »

« Le problème c'est qu'il n'y a pas de piste (...) ici c'est dangereux. »

5

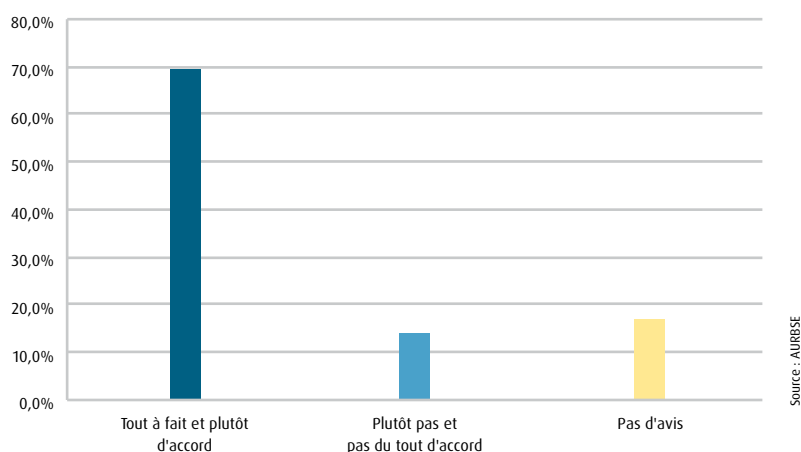
Les innovations technologiques

La voiture électrique

Parmi les innovations technologiques au service des déplacements, figure la voiture électrique.

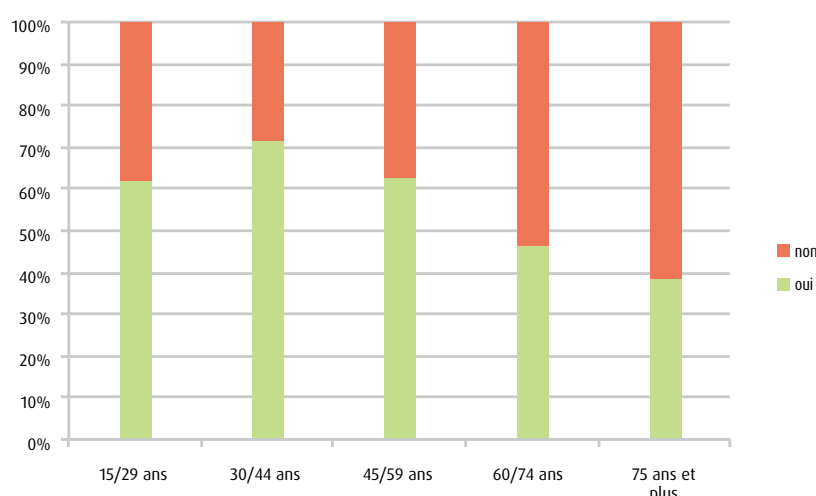
Sur ce point particulièrement, il a été demandé aux sondés si, selon eux, la voiture électrique était une bonne solution pour résoudre les problèmes de déplacement à venir. Il en ressort qu'ils sont très nettement d'accord pour exprimer qu'il s'agit là d'une solution possible aux futurs problèmes de déplacement.

La voiture électrique est-elle une bonne solution pour se déplacer?
(questionnaires)



En revanche, à la question de savoir s'ils sont maintenant prêts à prendre la voiture électrique, 49,3 % répondent oui, 32,1 % non et 18,6 % n'ont pas d'avis. Les réponses sont donc moins majoritairement positives que sur la question de principe. De plus, si l'on s'intéresse aux réponses en fonction des âges, on constate que ce sont plutôt les adultes, et surtout les 30/44 ans, qui se déclarent prêts à passer à la voiture électrique. Paradoxalement, les moins de 30 ans ne sont pas si enthousiastes, ce qui peut s'expliquer par le fait que ceux-ci ne connaissent pas bien ce type de véhicule ou y sont moins sensibilisés, car n'étant pas conducteurs depuis aussi longtemps. Il n'est par contre, pas étonnant, comme face à toute innovation significative, que parmi les plus âgés la proportion de défavorables soit très nettement supérieure à la proportion de favorables.

Seriez-vous prêt à prendre la voiture électrique ? (questionnaires)



« Le seul frein, pour moi, à l'achat d'une voiture électrique, c'est le coût. »

En ce qui concerne les réticences à passer sous bref délai à la voiture électrique, il convient de remarquer que c'est essentiellement un facteur monétaire qui retient les répondants. Ils sont 28,8 % à signaler que c'est trop cher. Viennent ensuite des raisons liées aux capacités actuelles des voitures électriques, c'est-à-dire qu'il n'y a pas assez d'autonomie pour 12,6 % et qu'elles ne sont pas assez performantes pour 5,9 %. Enfin et plus globalement, 10,8 % des répondants estiment que le système lui-même n'est pas assez développé, quand 12,1 % déclarent ne pas connaître assez le sujet ou être mal renseignés.

Des précisions sur le rapport à la voiture électrique sont apportées par les discours recueillis lors des entretiens. En effet, lorsque le questionnement a porté sur les moyens de faire face à une dégradation à venir des conditions de mobilité, quatre enquêtés ont évoqué la voiture électrique. Il s'agissait toujours d'hommes. La première remarque sur la voiture électrique est un doute sur sa capacité actuelle à assurer les besoins de mobilité de ceux qui en parlent. Corrélativement, des espoirs sont placés dans un développement rapide des techniques qui permettraient de surmonter les insuffisances pointées, principalement le manque d'autonomie. Cependant, le principal obstacle demeure le coût de ce système « *le seul frein, pour moi, à l'achat d'une voiture électrique, c'est le coût (...) Mais tout ça pour rouler à 50 km en ville ou 90 sur les nationales, la voiture électrique, ça me va (...) ça ne me pose pas de problème.* » (Lionel, 40 ans)

Enfin, si l'achat d'un véhicule électrique peut être envisagé à moyen terme, c'est uniquement en remplacement d'un véhicule actuel et dans l'optique d'une utilisation bien précise. C'est ce qu'explique Ludovic (34 ans) « *on partira plus sur un deuxième véhicule en voiture électrique (...) Pour le quotidien, justement, l'école, les courses... (...) De toute façon, on ne pourrait pas avoir deux véhicules électriques pour l'instant.* »

Il n'y a donc pas d'hostilité à l'égard de la voiture électrique, mais les enquêtés ne sont pas actuellement convaincus par les véhicules existants ni, plus globalement, par le système technique présent. L'appropriation de ce nouveau moyen de déplacement passera par des améliorations technologiques et par la réduction des coûts.

Le télétravail

L'organisation des conditions de travail peut bénéficier des technologies de l'information et de la communication en rendant le télétravail plus réaliste et réalisable qu'il ne l'a été. L'usage de ces TIC pourrait permettre d'envisager à l'avenir des adaptations dans les comportements de travail et par voie de conséquence dans les déplacements réalisés par les salariés en se rendant, par exemple, moins souvent sur leur lieu de travail.

C'est bien une des perspectives qu'énonce Audrey, 32 ans habitant au Thuit-Signol, lorsqu'elle se pose la question de s'adapter à des conditions de déplacement plus difficiles notamment du fait du renchérissement des coûts du carburant. Elle explique ne pas voir d'autre possibilité que « *changer de métier ou faire du télétravail... Et encore, il faut que ça soit vu avec l'employeur [qu'il] joue le jeu aussi. Quand on travaille dans l'administration, ce n'est pas forcément évident. (...) Un jour par semaine en télétravail (...) pourquoi pas? Moi je sais que dans ma collectivité, ça serait gérable encore. Et ça serait certainement la solution. Donc une journée, qu'il n'y ait pas de déplacement, de trajet, ce serait déjà énorme!* » Cette remarque n'est ni anecdotique ni cependant transposable à tout un chacun, certaines conditions doivent être réunies pour que le télétravail puisse se dérouler correctement pour les deux parties, employé et employeur.

L'expérience de Sylvain (49 ans) est révélatrice des possibilités et difficultés de la pratique du télétravail. « *Il y a le côté Internet, mais il y a le côté matériel. Quand je travaillais ici... parce que pendant 3 ans j'ai fait du télétravail ici. Je fais du développement électronique, qui dit développement électronique dit matériel dédié à ça. J'avais un bureau au grenier et j'avais tout dedans! J'étais un peu submergé... Là, le matériel, il est là-bas [sur son lieu de travail]. Donc quand je fais du*

« **Un deuxième véhicule en voiture électrique (...) Pour le quotidien, justement, l'école, les courses...** »

« **Un jour par semaine en télétravail (...) pourquoi pas?** »

télétravail, c'est clair que ça ne peut pas être à long terme. (...) J'ai toute une partie de mon boulot qui peut se faire ici. (...) Avec Internet, avec les ordinateurs (...) Il n'y a pas de soucis à faire du télétravail, il ne faut pas que ce soit trop long non plus parce que je n'ai pas mon matériel et puis on a besoin de se côtoyer aussi! (...) On a besoin de se voir avec les collègues (...). » Il est à noter que Sylvain est associé de la société dans laquelle il travaille, de ce fait il lui est peut-être plus possible qu'à d'autres d'adapter ses conditions de travail.

Le cas d'Estelle, bien que très particulier, est l'illustration d'une forme d'organisation du travail complexe qui permet à cette mère de famille de 43 ans de concilier vie professionnelle et vie familiale tout en développant un programme d'activité original et chargé.

Estelle alterne le travail à domicile et la présence sur son lieu de travail en fonction de différents besoins, les siens et ceux de sa fonction professionnelle, tout en conservant la possibilité de modifier son programme selon les nécessités. Le lundi elle se rend sur son lieu de travail « *Après, le mardi, bien souvent je reste ici et je travaille ici. (...) Le mardi, je n'ai pas de permanence donc je peux me permettre de rester ici (...) parce que j'ai un PC ici et un PC là-bas, donc ça dépend comment s'organise le travail. Le mercredi en fin d'après-midi j'ai une permanence là-bas, donc je dois y être de 16 h à 19 h. Donc là, je n'y vais que pour ça. Le jeudi, tout dépend (...) Le vendredi, je n'y vais pas. (...) Le samedi après-midi, j'ai une permanence obligatoire là-bas. Je repars pour 13 h 30 et je rentre ici pour 16 h 30. Mais je suis obligée d'aller là-bas, je n'ai pas le choix.* »

Ainsi son organisation de travail est modulable, il existe des plages contraintes celles des permanences au public, pour le reste de sa charge de travail ne nécessitant pas sa présence sur le lieu de travail elle peut adapter « *j'ai un directeur très, très compréhensif! À ce niveau-là, j'ai vraiment de la chance, parce que je peux arranger mes horaires vraiment comme je le souhaite, en fin de compte.* »

Les cas cités démontrent que le télétravail, quand il est pratiqué partiellement, en complément des formes de travail habituelles, peut être une solution permettant de réduire les déplacements dits contraints.

« Quand je fais du télétravail, c'est clair que ça ne peut pas être à long terme. (...) J'ai toute une partie de mon boulot qui peut se faire ici. »

« On a besoin de se voir avec les collègues. »

« Le mardi, je n'ai pas de permanence donc je peux me permettre de rester ici (...) parce que j'ai un PC ici et un PC là-bas. »

« J'ai un directeur très, très compréhensif! »

6

Vers un ancrage périurbain

Avant de s'installer dans des communes périurbaines, les enquêtés résidaient pour une très grande majorité d'entre eux dans des communes du pôle urbain. Ils étaient ainsi trois sur quatre à être urbains. Cependant, ils étaient un peu plus d'un sur deux à connaître la commune périurbaine dans laquelle ils se sont en définitive installés. Ce constat illustre donc un parcours résidentiel classique, à savoir que les familles ne s'installent que très rarement directement dans le périurbain sans être passées par le pôle urbain. De plus, l'essentiel des personnes rencontrées étaient originaires de Normandie, seules trois d'entre elles avaient des racines plus lointaines en Rhône-Alpes et Nord-Pas-de-Calais.

« Avant, on était à Rouen dans un appartement (...) on voulait acheter (...) on trouvait pas ce qu'on voulait. »

Un choix résidentiel assumé

Plus que la commune elle-même c'est un environnement qui a été choisi. Les enquêtés étaient assez peu nombreux à vouloir habiter précisément dans la commune où ils résidaient au moment des entretiens, mais tous ont voulu vivre dans un certain type d'espace. De ce fait, il serait abusif, voire erroné, de les présenter comme des périurbains contraints. Certes leur projet résidentiel et son mode de vie indissociable les portaient vers « la maison individuelle entourée de son jardin » et ce schéma a trouvé sa concrétisation dans une commune périurbaine. Celle-ci étant plus ou moins éloignée du pôle urbain central du fait de coûts financiers évidents. Cependant, tous ont dit avoir choisi et non seulement accepté ce type de localisation et aucun ne peut être décrit comme relégué ni captif.

La lecture des cartes (cf. pages 38-41) figurant les domiciles antérieurs est assez frappante, il apparaît que les habitants du Thuit-Signol et de La Neuville-Chant-d'Oisel résidaient auparavant à 25 km au plus de leur domicile actuel. Les communes d'origine sont donc assez concentrées ou du moins à proximité du domicile actuel. Ceci laisse entrevoir une relative sédentarité dans la mesure où le déplacement spatial reste limité lors de la mobilité résidentielle de ces familles.

Le parcours de Mélanie, mère de trois enfants, âgée de 35 ans et résidant à la Neuville-Chant-d'Oisel, est caractéristique des parcours résidentiels des individus rencontrés et, dans une plus large mesure, correspond plutôt bien aux schémas traditionnels révélés par de nombreuses études antérieures. Elle explique ainsi : « avant, on était à Rouen dans un appartement (...) on voulait acheter (...) on trouvait pas ce qu'on voulait ». Leur projet étant de devenir propriétaire d'un type particulier de logement, elle explique la démarche de recherche qu'elle a menée avec son mari en intégrant de nombreux

éléments qu'elle qualifie de « commodités » à savoir les services liés à la petite enfance comme la crèche, la garderie périscolaire et, bien sûr, l'école primaire. Ensuite d'autres facteurs ont été intégrés au processus de décision notamment l'éloignement « *par rapport à notre lieu de travail (...) on a vu aussi les prix (...) du coup on s'est un petit peu reculé (...) on a décidé de faire une petite maison, mais une maison qui était à notre convenance (...) On s'est projeté un petit peu plus tard (...) est-ce qu'il y a un collège, un lycée ? (...) Est-ce qu'on y sera bien quand nos enfants vont grandir ? C'est la question qu'on se posait quand on a fait notre choix d'habiter ici (...) sans connaître particulièrement la commune.* » Cette famille habite depuis maintenant neuf ans et dit réfléchir à « *un agrandissement (...) il y a du potentiel sur le terrain (...), mais ça coûte très cher, on a fait des devis (...) on aimerait bien rester à La Neuville en fait* ». Il est à noter que cette solution, faire réaliser des travaux d'agrandissement afin de rester habiter dans le village, a été pratiquée par une autre famille rencontrée à La Neuville-Chant-d'Oisel.

Une autre manière de se maintenir dans le village est celle qu'ont choisie Hugo et Justine, habitant Le Thuit-Signol : lorsque leur maison est devenue trop petite à leur goût, ils ont à nouveau fait construire une maison. Hugo déclare que « *c'est la deuxième maison qu'on fait construire ! En première partie, on était en location. Donc, on a été en location pendant six ans. Après, on a fait construire, on est resté cinq ans sur la première maison (...) Et là, ça fait six ans qu'on est là [car] on a voulu plus grand (...) Et puis on voulait rester sur la commune (...) On a cherché absolument un terrain sur Thuit-Signol.* » Dans le même ordre de pratique, Bruno et Ingrid, voulant rester dans leur village, mais ayant besoin d'une plus grande surface après la naissance de leur troisième enfant, ont déménagé dans la même commune ; Bruno explique qu'« *on s'est dit que plutôt que de faire agrandir autant faire construire (...) en restant à La Neuville* ». Ces témoignages démontrent bien un certain attachement à une commune qui, le plus souvent, n'a pas été choisie spécialement lors de l'installation, mais dans laquelle des habitudes et un enracinement se sont développés. Il est donc pertinent de souligner qu'un certain ancrage périurbain se fait jour.

Cette remarque est d'ailleurs corroborée par la durée moyenne d'ancienneté dans ces communes qui s'élève à quatorze ans et trois mois. Qui plus est, trois femmes rencontrées n'ont jamais habité ailleurs que dans la commune où elles résident actuellement.

Enfin un phénomène intéressant à relever apparaît dans ces communes, celui de la reproduction de schémas familiaux amenant l'individu à une fixation résidentielle forte. Cinq personnes rencon-

« On a vu aussi les prix (...) du coup on s'est un petit peu reculé. »

« On s'est projeté un petit peu plus tard (...) est-ce qu'il y a un collège, un lycée ? (...) Est-ce qu'on y sera bien quand nos enfants vont grandir ? »

« C'est la deuxième maison qu'on fait construire ! »

« Et puis on voulait rester sur la commune. »

trées sont, chacune individuellement, arrivées avec leurs familles qui, le plus souvent, ont fait construire leur maison. Ces ascendants installés pour certains dans les années 1970 correspondent à la génération de ceux qui ont contribué à développer les espaces périurbains. Ensuite, les enfants devenus adultes ont conforté l'établissement de leur famille dans ces communes.

C'est bien ce qu'illustre le parcours de Jérémie, père de famille de 37 ans : « *J'ai habité Vraiville, mes parents ont divorcé, donc je suis parti avec ma mère sur Louviers. Ma mère a rencontré quelqu'un, ils ont fait construire à Thuit-Signol. Et donc je suis arrivé en 1990 à Thuit-Signol (...) j'étais collégien (...) On s'est rencontré (...) on a vécu à Thuit-Signol dans le logement locatif de 99 à 2007 (...) et c'est là qu'on a décidé de faire construire (...) Et puis nos parents vivent à Thuit-Signol. (...) Donc c'est vrai que c'est pour ça qu'on a voulu rester absolument sur Thuit-Signol.* » Elsa son épouse qui elle-même a toujours habité dans la commune, insiste « *si on avait voulu quitter la région, c'est avant qu'il fallait le faire. Maintenant, les enfants ont tous leurs amis (...) Mes parents habitent en face, mes beaux-parents habitent de l'autre côté. Voilà! On ne peut pas se déraciner d'ici, ce n'est pas possible! (...) On n'a pas envie de partir, on n'a pas envie de changer.* »

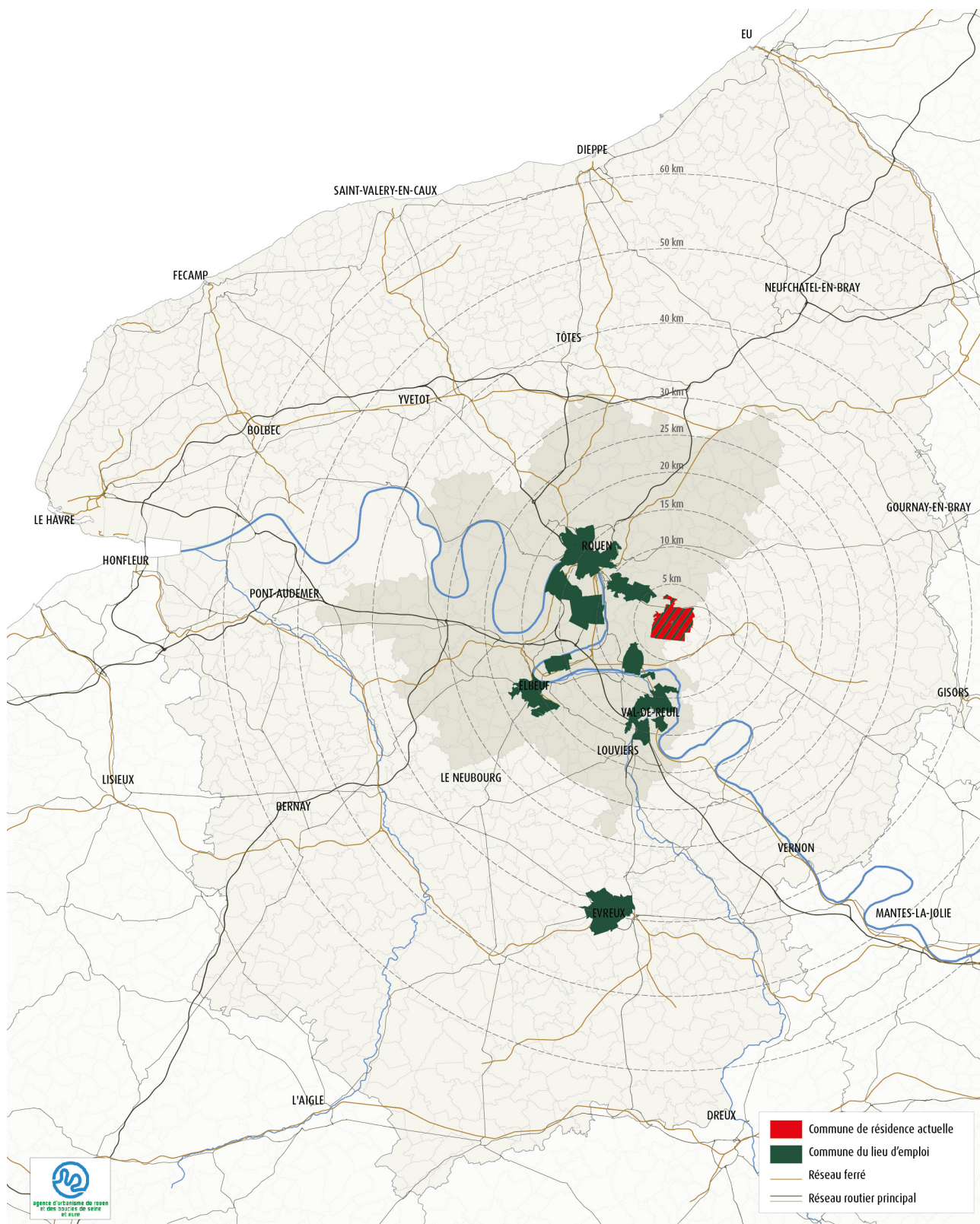
Ainsi, en restant ou pour d'autres en revenant dans la commune, un vrai choix a été fait, il atteste bien d'une volonté d'enracinement. En cela on peut parler de deuxième génération de périurbains, non pas au sens d'un nouveau type de population arrivant dans les lieux, mais plutôt de personnes dont la famille s'est établie dans la commune et qui ont souhaité s'y maintenir et ont réussi à y conforter leur vie.

« On ne peut pas se déraciner d'ici, ce n'est pas possible ! (...) On n'a pas envie de partir, on n'a pas envie de changer. »

La Neuville-Chant-d'Oisel
Commune de résidence antérieure

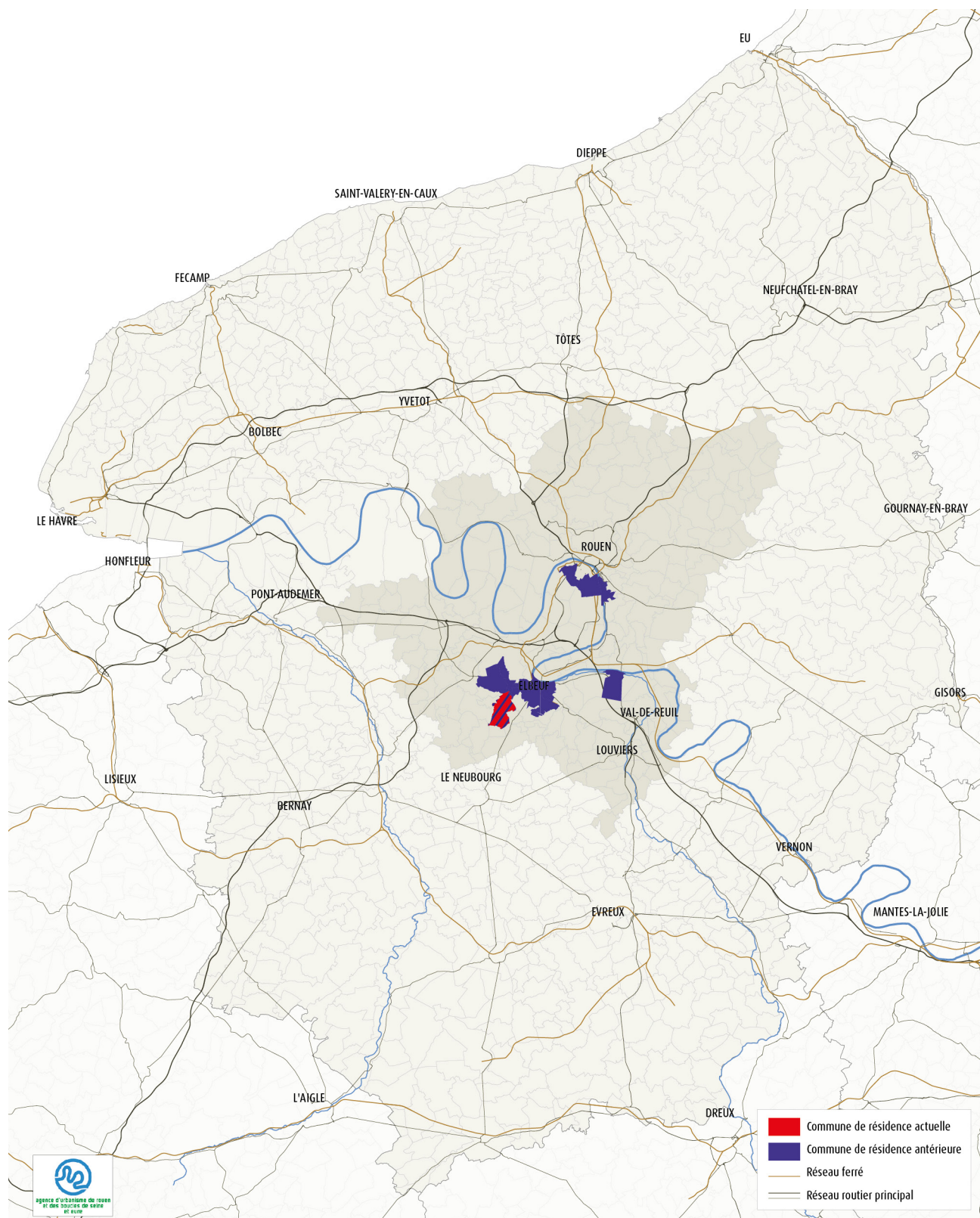


La Neuville-Chant-d'Oisel
Commune du lieu d'emploi



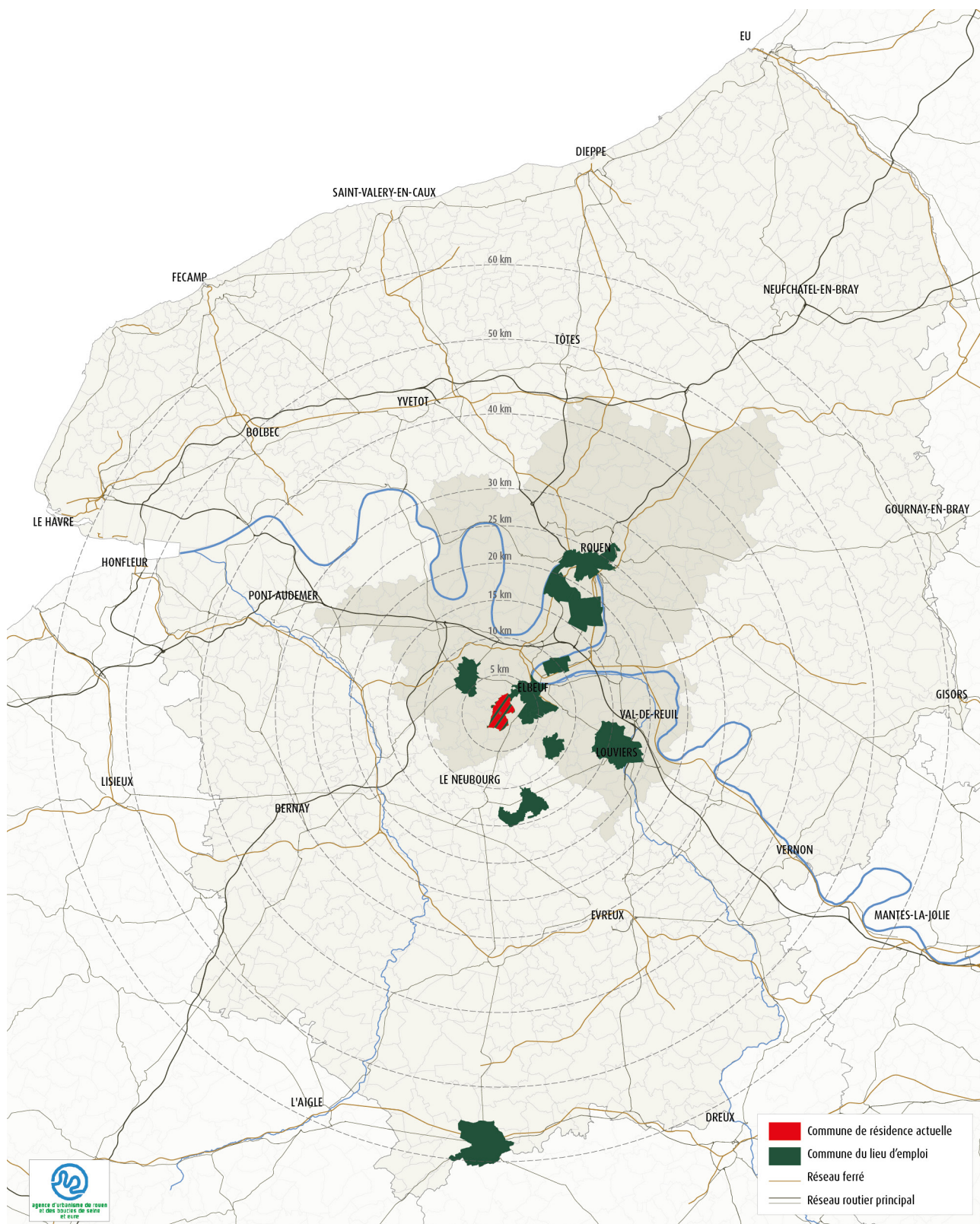
Source : AURISSE

Le Thuit-Signol
Commune de résidence antérieure



Source : AURBS

Le Thuit-Signol
Commune du lieu d'emploi



Des modes de vie adaptés pour rester

Les résultats de l'enquête par questionnaires et les discours des habitants attestent tous que le moyen de transport le plus utilisé est la voiture particulière. D'ailleurs les habitants rencontrés lors des entretiens, travaillant en dehors de leur commune de résidence, se déplacent tous en voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Qui plus est, celui-ci peut être fort éloigné de la commune de résidence comme le montrent les cartes précédentes (voir pages 38-41). Un autre phénomène à souligner est la relative dispersion des destinations d'emploi qui est évidemment facilitée par le bon réseau routier local. Puisque les habitants des espaces périurbains ont intégré la mobilité individuelle en voiture particulière à leurs modes de vie et qu'ils expriment assez fermement le souhait de se maintenir plus ou moins durablement ainsi, il convient de questionner cette position au regard d'évolutions prévisibles.

En quoi ou comment les modes de vie peuvent-ils être adaptés ?

La question de la mobilité des enfants se pose, car, un temps dépendants de leurs parents et/ou des transports collectifs, ils accèdent ensuite à une mobilité autonome plus ou moins tôt selon que leurs parents permettent ou non d'utiliser un deux-roues motorisé. S'il y a bien adaptation des comportements de mobilité à des conditions et circonstances nouvelles, la multiplication des moyens de transport dans les familles ne peut que poser des difficultés à terme. Cet aspect reste donc celui qui pose le plus de problèmes tant individuels pour les familles avec les coûts monétaires afférents que collectifs du fait de l'accroissement des véhicules en circulation et de tout ce qui en découle.

Cependant, lorsqu'il s'agit de faire évoluer ses propres pratiques de mobilité, les individus rencontrés ne sont pas toujours fatalistes ni démunis. Ainsi, en cas d'augmentation des coûts de déplacement et pour pouvoir continuer à vivre dans des conditions comparables à celles dont ils disposent actuellement, des habitants expliquent penser à adapter les conditions de réalisation de leur mobilité.

Ils peuvent imaginer adapter leurs pratiques de déplacement à la distance et au motif et, de ce fait, élargir la panoplie de moyens à disposition. Ainsi pour des trajets d'accompagnement ou ceux effectués dans un rayon d'action restreint, Barbara affirme qu'étant « *à une dizaine de kilomètres de la maison, oui ça peut être des déplacements qu'on peut effectuer à vélo* ».

Un autre type de comportement d'adaptation consiste à garder le schéma actuel, mais le faire évoluer vers quelque chose de plus vertueux ou plus supportable. C'est ce qu'énonce Benjamin « *soit*

on change de véhicule soit on prend quelque chose qui consomme moins ». Certains comme Bruno ont déjà opéré ce changement : *« on a déjà changé de véhicule par rapport à la consommation (...) vus les prix des carburants on s'est dit autant prendre une petite voiture qui ne consomme pas trop »*. D'autres encore changent leur façon de se déplacer notamment en combinant plusieurs déplacements en un seul, ainsi ils mettent en place des stratégies pour *« rationaliser les kilomètres [parcours] »* comme le dit Simon.

Enfin, certaines solutions plus radicales sont rejetées, Marion déclare ainsi : *« on ne va pas déménager pour autant! (...) Je suis quelqu'un de la campagne et effectivement, c'est un environnement que j'apprécie. Même si (...) il faut faire tous les jours 30 km, une heure dans les transports, je préfère faire une heure par jour avec mon véhicule et avoir le cadre de vie à la campagne aujourd'hui. »* Si le déménagement est parfois mentionné, c'est plus par rapport à des évolutions familiales, particulièrement le départ des enfants et par conséquent la maison de venue trop grande, que comme une parade à des conditions de déplacement devenues trop onéreuses ou dégradées.

De façon plus globale, lorsque les habitants ont été sondés sur leurs réactions face une augmentation spectaculaire des coûts de déplacement avec une hypothèse de stabilité des revenus, leurs réponses spontanées ne remettaient pas en cause le mode de vie périurbain. Ils n'étaient ainsi que 3 % à déclarer, en première réponse, envisager de déménager pour réduire leur coût de déplacement, ce qui peut signifier accepter de se rapprocher du lieu de travail actuel ou vouloir se loger plus au cœur du bassin d'emploi en général. Dans les mêmes conditions, rationaliser ses déplacements n'était cité que par 3,5 % des répondants. Par ailleurs, ne « rien faire », c'est-à-dire ne pas changer son mode de vie, était malgré tout cité dans plus de 10 % des cas. Ces résultats attestent d'une part que les habitants ne souhaitent globalement pas remettre en question leur mode de vie et, d'autre part, que leur mobilité est vécue comme essentielle, consubstantielle à celui-ci et qu'ils n'envisagent que très peu ou mal de la pratiquer autrement que dans des conditions individuelles non contraintes.

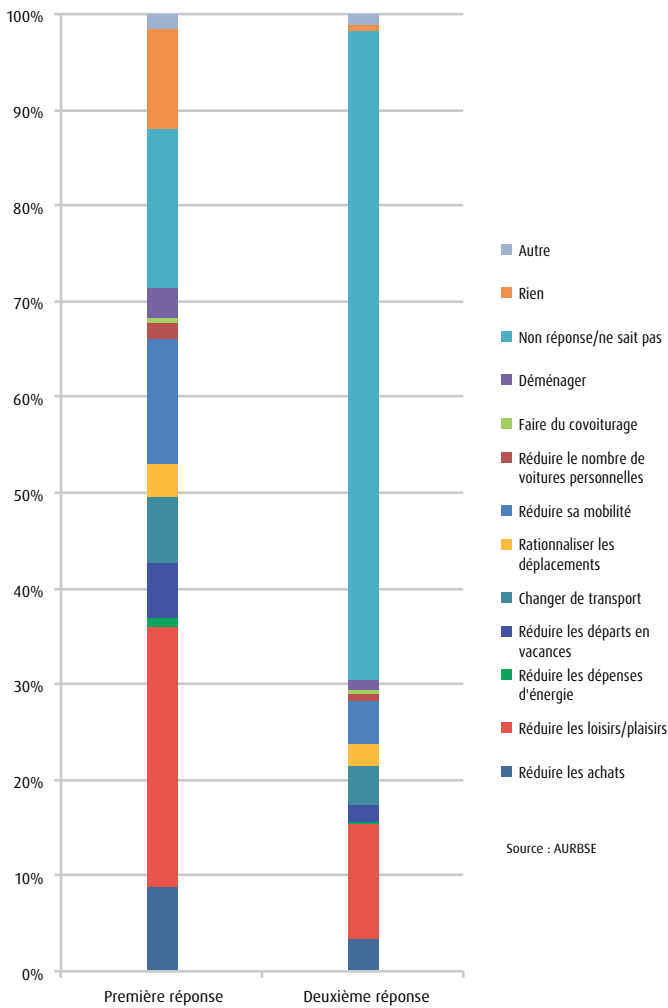
Les réponses fournies illustrent un relatif manque d'anticipation de la part des répondants, puisque la réduction des dépenses considérées comme non essentielles est la première piste d'action avancée dans près de 37 % des cas. En revanche, les actions visant à modifier les formes et conditions de réalisation de sa

« On a déjà changé de véhicule par rapport à la consommation. »

« Je préfère faire une heure par jour avec mon véhicule et avoir le cadre de vie à la campagne aujourd'hui. »

propre mobilité ne sont citées que par 25 % des réponses en première intention. Les habitants périurbains interrogés ne font pas montre de réflexions d'anticipation, mais ils sont cependant capables d'adaptation comme l'attestent déjà certaines de leurs pratiques et comportements.

Que feriez-vous en cas de très forte augmentation des coûts de déplacement ?
(questionnaires)



Conclusion

Les résultats de cette étude font apparaître des aspects qui pourraient sembler contradictoires mais qui révèlent des prémices de changement dans la mobilité des habitants des espaces périurbains, et doivent donc attirer l'attention sur une situation plus complexe, moins tranchée voire moins figée qu'il n'y paraît.

Tout d'abord la primauté de l'automobile est certes persistante, son usage personnel et régulier est plébiscité par les habitants. Ils ne remettent pas ou très peu en question ce mode de faire qui leur semble, tout au moins dans les conditions actuelles, le meilleur compromis. Cependant, il émerge aussi de toutes ces expressions, une certaine ouverture à des formes différentes de déplacement moins individuelles comme le covoiturage ou plus collectives comme l'utilisation, sous certaines conditions, des transports en commun.

Les éléments de réflexion à souligner et les pistes d'action à soulever sont ainsi très liés à une évidence qui ira s'imposant avec de plus en plus de force dans la décennie à venir : la mobilité se réalisera de manière plus variée et moins standardisée que ce n'est le cas depuis vingt ans.

En ce qui concerne les personnes, l'enjeu individuel sera bien de pouvoir développer des formes de mobilité adaptables aux évolutions des modes de vie, notamment par rapport à la complexité croissante des programmes d'activités de chacun, mais aussi financièrement tolérables. Le schéma rigide centré sur les déplacements entre le domicile et le travail est en cours de diversification. Selon les moments, les motifs, les occasions de déplacement, les formes de la mobilité devront pouvoir être souples, variées et flexibles. Si la voiture particulière conserve sa primauté à court terme, il sera d'autant plus nécessaire que d'autres modes de transports soient proposés et utilisés en complémentarité de celle-ci. L'objectif serait de permettre à l'automobile de coexister avec tous les autres modes de transport et non plus de dominer et d'exclure. Une réflexion globale et régulière sur l'adéquation entre les besoins de vitesse, de confort, d'efficacité écologique et monétaire des déplacements et les offres disponibles pour les réaliser, serait à introduire dans les pratiques. Cependant, il conviendra de ne pas minorer l'impact des déplacements dits contraints dans la mobilité ordinaire. En effet, les conditions de travail ont évolué du fait de transformations majeures des temps de travail et d'organisation de ceux-ci. Par ailleurs, se poseront des questions relatives à la réalisation de la mobilité à différents âges de la vie.

Si les pratiques et comportements individuels sont appelés à changer, comment ces évolutions pourraient-elles être soutenues, encouragées, voire structurées? Les pouvoirs publics, collectivités lo-

cales et autorités organisatrices de transport pourraient agir de diverses manières des plus classiques aux plus originales et innovantes notamment en se livrant par exemple à des expérimentations ou en soutenant des actions émanant d'acteurs privés. Parmi les actions classiques les plus probantes, on peut retenir le développement de schémas d'itinéraires cyclables et de traitement des zones d'inconfort ou d'insécurité. De la même manière, faciliter et aménager des cheminements piétons y compris simplement, incite à la marche à pied au quotidien.

En matière de propositions novatrices, un premier point à souligner tient à renforcer la connaissance et la confiance que les personnes doivent avoir vis-à-vis des réseaux de transport. Il est essentiel que les usagers potentiels soient informés précisément et de façon fiable par tous les moyens possibles des offres et de la qualité du service proposé. Cet aspect peut passer par la mise en place d'installations physiques comme des agences de la mobilité conçues en partenariat avec tous les acteurs (urbains, départementaux, régionaux, nationaux...) et donc appliquées sur le périmètre le plus large possible. Mais il est également envisageable de déployer des moyens plus immatériels et d'utiliser toutes les possibilités offertes par les TIC grâce notamment à la libération et à la mise à disposition de données publiques.

Une deuxième voie d'action possible est à rechercher dans l'accompagnement et l'enrichissement des dispositions de mobilité des individus eux-mêmes. En effet, il est admis que des apprentissages sont nécessaires afin de maîtriser certaines capacités. Un aspect important à relever tient aux dimensions culturelle et éducative que recouvre l'action simple de se déplacer. Il est connu que les habitudes se prennent rapidement et que s'en défaire demande des efforts, ainsi la marche à pied ou l'usage du vélo pourraient être valorisés et prônés pour tous les publics. Rappeler et ancrer dans les esprits et pratiques de chacun que ces moyens de déplacement actifs sont bénéfiques et pertinents est fondamental. Il existe déjà des actions de sensibilisation et d'apprentissage à destination des enfants comme celles du « permis piéton » ou du « permis cycliste », il serait envisageable d'étendre ces initiatives en coopération entre les pouvoirs publics (municipalités particulièrement) et les nombreuses associations présentes dans les territoires. Qui plus est, afin d'accroître l'attrait et l'efficacité de tous les types de transports périurbains, il conviendrait de promouvoir l'intermodalité entre tous les modes : individuels et collectifs, privés et publics ou entre différents usages privé et collectif d'un même mode individuel par exemple.

Enfin, un intérêt particulier pourrait être porté au covoiturage, dont

il a ici été montré que la pratique est émergente et porte en soi un potentiel certain d'amélioration des conditions générales de déplacement. Des outils de gestion et d'organisation du covoiturage sont déjà connus et exploités, il s'agit notamment de la création d'aires de covoiturage, ou encore de sites Internet voire de la mise en place de plans de déplacement entreprise (PDE). De nouvelles expériences pourraient être tentées pour permettre une pratique plus fluide du covoiturage. Les pratiques actuelles reposent sur la symétrie en ce que les mêmes covoitureurs se retrouvent matin et soir pour effectuer leurs trajets ensemble. Une réelle opportunité réside dans la possibilité d'effectuer des trajets entre covoitureurs différents et ainsi de s'affranchir des relations interpersonnelles qu'elles supposent le plus souvent. Sur le modèle des sites Internet, des services proposant informations, offres et demandes de covoiturage en temps réel pourraient être exploités via des applications pour la téléphonie mobile. Il serait imaginable, sous réserve de lever les difficultés techniques et légales par exemple, d'employer les moyens de géolocalisation, de représentation graphique, ou d'abonnement à des systèmes d'alerte entre autres, afin de rendre praticable et réaliste un covoiturage plus dynamique.

Caractéristiques des ménages rencontrés en entretiens

Le Thuit-Signol (27)

Pseudonyme	Véhicule	Activité professionnelle	Statut résidentiel	Statut familial, enfant au domicile
Alexia	une voiture	indépendant	propriétaire	divorcée, deux enfants
Sylvain & Estelle	deux voitures	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, trois enfants
Olivier	deux voitures	actif salarié	locataire	divorcé, deux enfants
Lucas & Audrey	trois voitures	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, deux enfants
Jérémy & Elsa	une voiture	actif salarié/assistante maternelle à domicile	propriétaire	en couple, deux enfants
Hugo & Justine	deux voitures	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, deux enfants
Grégoire & Barbara	deux voitures	indépendant/active salariée	propriétaire	en couple, un enfant
Thomas & Caroline	deux voitures	actif salarié/mère au foyer	locataire	en couple, quatre enfants
Bertrand & Nathalie	deux voitures	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, quatre enfants
Arnaud & Vanessa	deux voitures, une moto	actifs salariés	locataire	en couple, deux enfants

La Neuville-Chant-d'Oisel (76)

Pseudonyme	Véhicule	Activité professionnelle	Statut résidentiel	Statut familial, enfant au domicile
Fabien & Carine	trois voitures	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, quatre enfants
Bruno & Ingrid	deux voitures, deux scooters	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, trois enfants
Ludovic & Mélanie	deux voitures	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, trois enfants
Florent & Lucille	deux voitures, deux scooters	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, deux enfants
Thierry & Julie	deux voitures, une moto	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, deux enfants
Martin & Christine	deux voitures	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, deux enfants
Franck & Laurence	trois voitures	actif salarié/assistante maternelle à domicile	propriétaire	en couple, trois enfants
Benjamin & Clara	deux voitures	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, deux enfants
Lionel & Marion	trois voitures	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, deux enfants
Simon & Olivia	deux voitures	actif salarié/active salariée	propriétaire	en couple, trois enfants



agence d'urbanisme de rouen et des boucles de seine et eure
101, boulevard de l'Europe - CS 30220
76004 Rouen Cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96 - Fax : 02 35 36 82 98
Courriel : contact@aurbse.org