

Patricia Sajous

CENTRE DE RECHERCHE SUR LES RÉSEAUX, L'INDUSTRIE ET L'AMÉNAGEMENT (EA 128)
UNIVERSITÉ DE PARIS I

En espace périurbain comme ailleurs, les stratégies résidentielles développées par les ménages visent un statut d'occupation et un type de logement.

Rappelons que le terme stratégie recouvre « l'art de combiner des actions pour atteindre un objectif » (Le Petit Robert). Le constat de l'accès à un type de logement ou à un statut d'occupation ne permet de juger que partiellement du fait que la stratégie est un succès. Nous pouvons ainsi nous demander si l'objectif d'une famille s'installant dans le périurbain est l'achat d'un bien immobilier pour en faire sa résidence principale ou la mise en pratique d'une conception de l'habiter.

Nous opterons pour la seconde proposition. On peut en effet considérer que l'achat de la maison est une étape, certes considérable, mais une simple étape pour se rapprocher d'un idéal de vie. C'est pourquoi en ce qui concerne les stratégies résidentielles dans le périurbain nous voudrions les interroger selon deux angles : qu'est-ce qu'ont en commun ces ménages tendant à privilégier une stratégie résidentielle les conduisant à vivre dans l'espace périurbain ? comment concrétisent-ils au quotidien ce modèle d'habiter ?

Nous nous intéresserons, dans un premier temps, au profil de la population périurbaine. Cela nous permettra ainsi de cerner l'ensemble des critères en jeu dans la stratégie résidentielle des ménages qui se logent en périurbain. Puis, il s'agira de scruter le quotidien de ces ménages pour comprendre comment se concrétise cette stratégie.

Emménager en maison individuelle n'est pas le terme de la stratégie mais plutôt le début puisqu'il va s'agir de vivre en conformité avec son projet. Nous avons choisi d'étudier principalement le thème de la mobilité quotidienne. Ce thème nous est apparu central pour les foyers. En raison de l'étalement des fonctions urbaines, l'habitat périurbain¹ se trouve éclaté en plusieurs sites.

De la sorte, nous analyserons la participation d'un mode de transport, ici, l'automobile, à l'accomplissement de l'acte d'habiter un espace où sont contenus tous les lieux habituellement occupés, où s'écoule le quotidien. (Salignon, 1994)

1- LA POPULATION PÉRIURBAINE : DÉSIRES ET RÉALITÉS

« L' "homo suburbanus" est un employé travaillant dans le secteur des services ; il est venu s'installer avec sa jeune famille ; il vit en maison individuelle et possède deux voitures. » (Le Jeannic, 1997)

1- 1- La population périurbaine : Traits démographiques, sociaux et économiques

Traits démographiques :

La population périurbaine représente un peu plus de neuf millions d'habitants. La structure démographique de la population laisse transparaître une catégorie des moins de 20 ans bien représentée mais qui ne correspond pas à un taux de natalité exceptionnel car le périurbain est un lieu d'accueil de familles déjà constituées, chaque ménage ayant deux enfants, en moyenne.

Si le mouvement dominant les premières décennies fut le "desserrement" de la population, aujourd'hui, le passage par le centre aggloméré avant le périurbain est moins évident. Cette population d'origine "centrale" n'a pas disparu mais côtoie plus souvent la population venant d'autres aires urbaines ou la population locale qui désire se maintenir sur le site.

Traits sociaux :

Dans l'ensemble, la structure sociale ne se différencie pas sensiblement de la structure sociale nationale. Mais, ce n'est pas le cas des migrants journaliers parmi lesquels les professions intermédiaires et les employés sont surreprésentés. Ils vont travailler en ville, aussi bien en direction de la ville-centre que vers sa banlieue.

1- Définition du logement et de l'habitat in Sous direction de M. Ségaud et al, Logement et habitat : l'état des savoirs, 1998, p.6 : « Ainsi le logement n'est pas seulement une cellule où l'on habite, il est situé dans un espace précis dont on ne peut l'abstraire. Sa valeur économique, affective et symbolique dépend de sa localisation et de son environnement. A ce stade de l'analyse, la notion de logement ne suffit pas à rendre compte de la complexité des phénomènes ; le recours au terme habitat permet d'y remédier. « Donc, quand on parle d'habitat urbain, on prend en compte non seulement la fonction résidentielle de la ville, mais également les autres fonctions qui permettent à l'homme de subsister et de s'approprier cet espace.

Cette mobilité résidentielle qui attire les ménages, peut s'exprimer de la façon suivante: « Vivre au milieu de la campagne loin du brouhaha urbain dans des maisons spacieuses avec véranda, donnant sur jardin, tout en conservant la source de rémunération qu'est l'emploi en ville » (Le Jeannic, 1997).

Pour autant, on ne se localise pas n'importe où: les contraintes financières dessinent leur propre géographie de la périurbanisation et la ségrégation sociale et spatiale n'est pas négligeable. Le rejet initial des grands ensembles était certes dû à une architecture mais aussi à des cohabitations entre classes sociales, inacceptables pour une partie de ces populations. Cependant, on s'aperçoit que pour une part de la population, s'éloigner dans le périurbain n'est pas suffisant puisque cet espace est lui-même un espace ségréatif. Ainsi, dans la campagne périurbaine entre Aix et Marseille, en s'appuyant sur un tri social déterminé par « la rareté du foncier, les contraintes réglementaires d'urbanisme, la cherté du terrain à construire », des "colons"² semblent submerger le paysage en achetant de vastes parcelles (environ 2000 m²) au nom de l'intimité et en dénigrant tout autant les HLM que les lotissements à 500 m² la parcelle. (Pinson, 2000)

Des travaux sur l'installation de ménages originaires de l'Île-de-France dans les huit départements frontaliers de cette région et gardant une activité économique dans cette dernière, montrent une baisse, entre 1982 et 1990, de l'accueil des cadres et des professions intellectuelles supérieures (19,4 %), une stagnation de l'accueil des professions intermédiaires et des employés (23,6 % et 15,7 %) et une sensible augmentation de 2 % des ouvriers qualifiés (23,3 %). (Berger M., 1993)

Ainsi, les cadres sont de moins en moins nombreux vers la périphérie, alors que la proportion des ouvriers augmente. Ou encore, de façon brutale, cela se lit dans les revenus des ménages: « La répartition du revenu salarial moyen suivant la distance à la ville-pôle (montre une forte décroissance jusqu'à 30 kilomètres environ, les 20 premiers kilomètres faisant perdre 10000 francs [1500 euros] environ au revenu salarial moyen. » (François, 2000)

2- Précisons que le terme "colon" désigne les accédants récents.

Traits économiques:

Tout ceci a un coût. En effet, à l'achat et à l'entretien de la résidence, il faut ajouter le coût correspondant au temps de transport quotidien et celui de l'achat des voitures.

C'est ainsi que l'on se retrouve avec une population propriétaire de sa résidence à 80 % et propriétaire d'au moins deux voitures à 50 % (contre 30 % dans le reste de la population)³. Cela implique, par ailleurs, la biactivité du ménage et le recours au marché de l'occasion pour les véhicules.

Le parc des voitures achetées d'occasion s'élève à 58 % du parc national. « Le développement du marché de l'occasion dépend de l'accroissement du multi-équipement des ménages, puisque les deuxièmes voitures sont plus fréquemment achetées sur le marché d'occasion que les voitures des ménages mono-équipés. » En 1994, 64,2 % des deuxièmes véhicules d'un ménage multimotorisé étaient d'occasion. (Martin, 1998)

1- 2- Le périurbain, terre d'esérance

Nous développerons ici les trois grandes motivations qu'exprime la population sur son choix d'habiter en périurbain.

- L'acquisition d'un logement:

C'est souvent avec l'arrivée, ou le désir d'un deuxième enfant, que la solution périurbaine commence à être envisagée. Ces familles, motorisées pour 80 % d'entre elles, qui souhaitent s'agrandir sont confrontées au problème de l'espace et au coût des logements. En ce qui concerne l'espace et le confort, les familles ont la possibilité d'y accéder dans le périurbain grâce à des logements de grandes superficies qu'elles ne pourraient ni louer, ni acheter en centre-ville. L'extension périurbaine et l'accession à la propriété sont allées de pair.

On notera que l'extension périurbaine a permis l'accession à la propriété des revenus modestes dans un contexte d'amélioration générale. Que les accédants traitent directement avec les agriculteurs ou que le circuit soit celui du promoteur, les terres agricoles périurbaines qui avaient une valeur marchande très inférieure à celle de l'espace urbain ont trouvé, dans cette évolu-

3- Le Jeannic T., « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation », *INSEE Première*, n°535, juin 1997. *Les campagnes et leurs villes*, ouvrage collectif INSEE, donne 47.4% des ménages ayant 2 voitures et plus dans les communes périurbaines, 1998, p.95

tion, une reconversion en participant à l'accueil des familles qui ont apporté des ressources importantes aux agriculteurs concernés. (François, 2000)

D'aucuns suspectent les politiques de voir dans cette "ruée pavillonnaire" un instrument de paix sociale : lors des consultations électorales, le vote est plus conservateur chez les propriétaires, intégration et équilibre social se réalisent via la stabilisation des familles et une meilleure intégration des personnes dans la vie économique. Sur le plan matériel, jusqu'en 1980, la politique du parc privé a pour objectif de développer l'accession à la propriété des ménages au moyen d'aides financières. Ces dernières découlent de l'objectif de maîtrise des dépenses. En effet, dans les pays où des budgets publics importants sont alloués à la politique du logement, l'aide à l'accession semble moins coûteuse que celle destinée au locatif. (Vorms, 1998) "Les aides à la pierre", soutenant la production de logements neufs et la réhabilitation des habitats obsolètes furent abandonnées à partir de 1977, suite au rapport sur les aides au logement de R. Barre, pour les "aides à la personne", destinées à réduire le taux d'effort des ménages, c'est-à-dire la part de leur revenu consacrée à la fonction logement. Puis, à compter de 1980, c'est aussi un moyen de stimuler l'activité économique compte tenu du poids du secteur de la construction dans l'économie française. (Coloos, 1995)

Durant la dernière décennie, le marché se répartissait de la façon suivante :

- 7 % des propriétaires récents ont acheté à un promoteur,
- 50 % sont maîtres d'ouvrage, cherchent le terrain et font appel à un constructeur sur catalogue,
- 43 % ont eu recours à la filière artisanale dont 7 % ont construit eux-mêmes leur logement et 36 % ont fait appel à un entrepreneur. (Granelle, 1998)

Comme par une sorte de pied de nez à l'Histoire, la qualité architecturale des grands ensembles dont on critiquait la pauvreté de la réflexion sociale⁴ a fait place, sur le plan esthétique, à une pauvreté architecturale (nombre réduit de modèles et matériaux préfabriqués pour baisser les coûts contribuent à l'homogénéisation des paysages) couplée à une paix sociale, relative, certes, du fait des problèmes de surendettement qui

4- Propos tenus par P. Delouvrier et enregistrés sur cassette vidéo à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées entre Février et Mars 1985

concernent de plus en plus de ménages périurbains, mais active.

- Entre famille "d'origine" et "de procréation"⁵, des arbitrages à ne pas sous-estimer

La famille est « au cœur du dispositif du logement ». (Lacaze, 1997)

Le rôle de la famille de procréation, c'est-à-dire la famille dans laquelle le sujet est parent, est indéniable dans la prise de décision pour devenir propriétaire. Une période précise, où la famille de procréation est prête à devenir propriétaire, se remarque. En effet, vers trente ans, la stabilisation des comportements professionnels et affectifs (former un couple durable, avoir des enfants, en liaison avec le fait d'avoir un emploi stable) conduit, dans un souci de rationalisation économique (« En location, on perd de l'argent. »), à l'accession à la propriété.

On se trouve donc face à un cycle de vie des individus qui se confond avec le cycle familial.

Le rôle de la famille d'origine, c'est-à-dire la famille dont le sujet est issu, est indéniable pour fixer la localisation du logement de ce dernier. Un ménage étant au carrefour de deux familles d'origine, des compromis seront à trouver. L'importance de la famille d'origine s'exprime dans la permanence du souci de rapprochement tout au long de la vie adulte. En effet, si les raisons liées au logement, pour expliquer un déménagement, sont citées par les plus jeunes, leur nombre diminue avec l'âge alors que les motifs liés à la famille (de procréation et/ou d'origine) ont une influence à tout âge. (Baccaïni, 2000)

Plusieurs facteurs jouent en faveur de la famille d'origine dont la famille de procréation ne s'éloigne pas compte tenu des tendances de l'urbanisation et/ou du soutien qu'elle apporte :

- concentration croissante des populations urbaines et donc des familles,
- solidarité de la famille d'origine pour l'accès à l'emploi, au logement ou à la propriété, pour la garde des enfants, l'assistance aux personnes âgées et dans les moments difficiles,
- relation affective mère-fille qui suscite de nombreux contacts.

Cela se vérifie davantage chez les artisans, les commerçants, les agriculteurs que dans les autres caté-

5- Dénomination de F. de Singly reprise par Décovet B., *Familles*, 1998

gories sociales (ouvriers, employés, cadres et professions intermédiaires). Cela caractérise aussi fortement les populations dont l'accès à l'automobile (en qualité de propriétaire) est difficile pour des raisons économiques.

En tout état de cause, les différentes analyses démontrent que les décisions en matière de mobilité résidentielle s'effectuent à l'intérieur d'un groupe plus large que la seule famille de procréation, en particulier celui des parents. « Les choix résidentiels ne sont pas seulement le résultat d'un calcul d'optimisation des trajets domicile-travail en fonction des revenus des ménages et des prix des logements. Vivre dans la commune ou le quartier où demeure un ou plusieurs parents, c'est aussi s'inscrire dans un espace relationnel qui facilite le recours aux ressources familiales. » Ainsi l'enquête « Proches et parents » a dénombré les parents qui habitent la même aire géographique d'un individu : 58 % de sa parenté vit dans la même région que lui, 48 % dans le même département et 31 % dans la même commune (ces pourcentages ne changent pratiquement pas lorsqu'on exclut de cette parenté les membres de la famille par alliance de l'individu). (Bonvalet, 2000)

- Un projet immobilier ancré dans un projet de vie

Dans la dernière étape de cette rétrospective des motivations, nous nous penchons sur les aspirations à long terme des ménages. En effet, nous tentons d'isoler là, le système de valeurs des membres du ménage que les usages laissent transparaître. Que peut-on dire du système de valeurs dont sont porteurs les accédants dans l'espace périurbain et qu'ils désirent transmettre ?

On repère que les ménages font œuvre de préservation, de protection des enfants. Remarquons que l'accès à la propriété, au moment de la naissance d'un enfant, traduit le besoin d'espace fonctionnel mais aussi le souhait de se rapprocher d'un système de valeurs « réservées auparavant à la bourgeoisie, notamment dans l'élaboration de stratégie à terme (relatives par exemple à l'éducation des enfants ou à l'accumulation de biens patrimoniaux) ». (Haumont A., 1993)

Énonçons quelques comportements et représentations issus du monde rural (catégorie des communes rurales et unités urbaines de 2000 à 20000 habitants). La famille rurale est plus souvent propriétaire de son logement et plus attachée à la région : elle fait plus sou-

vent état d'un sentiment d'appartenance à la localité qu'à la nation. Elle est moins voyageuse. Elle reconnaît aussi que la région où elle est domiciliée est plus sûre que les autres. Les personnes se disent moins souvent victimes d'agressions, et, d'autre part, les modèles familiaux sont plus traditionnels. Les couples sont souvent mariés et les adultes de 25 à 49 ans vivent moins souvent seuls dans leur logement. Par ailleurs, la population rurale croit plus souvent en Dieu. Nous ne développerons pas les jugements moraux qui sont plus inhérents aux caractéristiques personnelles (diplôme, âge) qu'au degré d'urbanisation.

Dans le monde rural que nous venons de dépeindre, il n'y a pas que des populations périurbaines. Pour autant, nous avons exposé cette description car l'auteur précise que ces représentations sont influencées par le degré d'urbanisation quelle que soit la structure de la population. (Chauvel, 1996)

Le thème des enfants semble au cœur de la stratégie résidentielle de ces ménages :

- agrandissement de la superficie habitable,
- ne pas s'éloigner des parents,
- option pour un certain type d'éducation,
- nécessité d'être motorisé (Beauvais, 1999).

Il n'est donc pas non plus sans lien avec un souci de préservation dans un secteur urbain, « à l'abri ». M.C. Jaillet note, sans ménagement, dans le cas toulousain, des pratiques qui renvoient à une ségrégation consciente et exprimée des ménages périurbains. La propriété en lotissement n'est pas perçue comme idyllique ni vécue comme définitive. Elle se conçoit comme un compromis entre une vision idéale du propriétaire, libre de choisir son entourage, son mode de vie, et la possibilité de refuser de vivre et de subir les contraintes de la ville. Ainsi, pour ces populations, l'espace périurbain permet de « faire l'économie du rapport à l'altérité, de se tenir à distance, dans les écoles qu'ils fréquentent, dans les associations comme dans l'espace public, de groupes sociaux avec qui ils [les habitants] ne veulent rien avoir à faire. » (Jaillet, 1999)

Les rapports sociaux ne sont pas plus détendus dans la campagne périurbaine entre Aix et Marseille. D. Pinson et S. Thomann ont affaire à de véritables "colons". Ils se préoccupent peu du territoire préexistant. Ils trouvent, là, un espace à disposition pour servir leur projet personnel. Ainsi, le terme de colon stigmatise leurs comportements dont « la gamme va des plus

détestables (le génocide ethnique) aux plus anodins (les jolies colonies de vacances) ». Ici, non plus, le périurbain ne fait pas société.

Dans cette première partie, nous venons de balayer l'ensemble des caractéristiques auxquelles répondent les ménages dont on peut affirmer qu'ils ont une stratégie résidentielle périurbaine. Nos conclusions ne sont donc pas applicables au cas des allochtones et des populations défavorisées.

Partant du principe que la stratégie résidentielle ne se confond pas avec la stratégie immobilière, nous aborderons maintenant la réalisation quotidienne de cette stratégie.

Stratégie est un terme faisant référence à une action dans le moyen voire le long terme. Ainsi nous pensons qu'il ne faut pas négliger le quotidien si nous voulons comprendre, dans la durée, les réajustements éventuels (type relocalisation spatiale) que peut subir la stratégie résidentielle d'un ménage.

2- L'AUTOMOBILE AU SERVICE DE LA STRATÉGIE RÉSIDENTIELLE EN PÉRIURBAIN

Au plan national, l'équipement automobile a quasiment atteint son niveau de saturation (78 % de la population équipée). Les ménages périurbains possèdent, en moyenne, 1.4 véhicule et parcourent 20000 kilomètres par an. Le taux de multimotorisation – qui explique les 1.4 VP/ménage - s'élève à 47.4 %.

Il s'agira ici de voir comment l'automobile fut un tournant et accéléra le développement des espaces périurbains puis comment, à travers la mobilité quotidienne, elle participe à la réalisation de l'habiter.

2-1 Une politique du logement reposant sur l'automobile

Même si les grands ensembles sont les premiers à être érigés, à la fin des années 1960, l'habitat individuel en périphérie prend une réelle importance. La périurbanisation bénéficie d'un substrat favorable dans l'inconscient collectif, et cela, de longue date.

Dès la fin des années 1940 et jusqu'aux années 1970, alors que l'immeuble collectif domine, les Français préfèrent l'habitation individuelle, couplée à la propriété. Mais, matériellement, la maison individuelle reste un objet lointain de désir. Réalité du marché et cal-

culs des municipalités ne s'y prêtent pas. Urbanistes ou responsables politiques réprouvent la charge collective que représente l'éparpillement des logements.

Les professionnels et les politiques, devant répondre de façon urgente au relogement, optent pour des solutions fonctionnalistes offrant une rationalité économique ainsi que des objectifs esthétiques et sociaux louables.

Pourtant, la population s'en détourne assez vite cherchant, au bénéfice d'une croissance économique retrouvée, à mettre en œuvre ses propres attentes. On dénote chez certaines catégories de population nouvellement logée dans les ZUP, malgré les conditions d'un confort absent du parc ancien, une absence d'enthousiasme. On pense alors à la survivance d'un rêve pavillonnaire. C'est ainsi qu'un sondage INED datant de 1945 montre que 72 % des Français désiraient un logement individuel et 64 % désiraient accéder à la propriété. (Guerrand, 1996) Ce désir d'accession à la maison individuelle est attribué à la liberté d'expression des pratiques domestiques : la maison renfermant « la valeur anthropologique profonde de l'habiter ». (Pinson, 1992)

Ainsi, le rêve pavillonnaire n'a cessé d'habiter une bonne part des Français. Mais face à la crise quantitative, les politiques et les professionnels n'en tiennent pas compte - le pourraient-ils ? - et parent au plus pressé. L'élévation continue du niveau de vie et le jeu d'une proximité spatiale exacerbant la distance sociale chez certains habitants des grands ensembles orientent la demande des ménages vers des attentes plus qualitatives auxquelles le marché du logement plus détendu peut répondre. (Madoré, 1996)

La période 1965-1970 constitue l'apogée de la période des Trente Glorieuses. La France semble installée dans un système de croissance économique qui ne ressemble en rien - pour ces années-là du moins - à un cycle conjuguant temps de croissance et de dépression. Cette croissance économique joue un rôle moteur et occasionne de grands changements dans la société française.

Dès lors, les conditions ont pu être réunies par la population désireuse de réaliser son rêve pavillonnaire. L'élévation continue du niveau de vie procède de l'avènement du modèle de la société de consommation, de la croissance économique d'après guerre et du développement du travail féminin. Cette élévation continue

du niveau de vie a des implications dans les domaines économique et social mais agit aussi sur les domaines technique (développement automobile et réseau routier) et psychosociologique (« 1968 »).

L'automobile, en parallèle avec le développement du réseau routier, fut l'unique outil à la disposition des ménages pour sortir de la ville et réaliser leur rêve pavillonnaire à l'aune des caractéristiques économiques et sociales de chacun d'eux. Le train avait eu, avant elle, ce rôle tout comme la bicyclette. Mais les efforts physiques nécessaires (marche à pied à la descente du train) et, plus généralement, les conditions d'accès à la gare n'augmentaient que de peu les surfaces constructibles en comparaison avec ce qui est survenu grâce à l'automobile. « L'automobile est le seul moyen de transport autorisant une diffusion quasiment intégrale de l'habitat (Dézert, 1991)

Cet ensemble de progrès préside à l'élargissement des zones viabilisables en vue de l'urbanisation. (Mayoux, 1979) L'automobile est la seule à pouvoir réaliser cette dernière. Le développement de la maison individuelle doit plus à l'abondance foncière induite par la généralisation de l'automobile qu'à l'émergence d'une strate de population ayant les ressources suffisantes pour mettre en avant des exigences qualitatives; ce que laissa entendre le discours de l'époque. L'automobile, plus rapide et surtout plus souple d'usage, ouvre des espaces à l'urbanisation sans commune mesure avec l'élargissement aux environs des gares et des stations de transport collectif. (Weil, 1999)

Avec l'accès à l'automobile, il y a prise de conscience dans la population d'une abondance foncière. À ce titre, il ne faut pas négliger le rôle moteur des propriétaires de résidences secondaires qui en ont fait, pour leur plus grande joie⁶, au gré de l'amélioration du réseau routier, ainsi que des services marchands ou non, etc., leur résidence principale.

2- 2 L'automobile, un allié au quotidien du choix résidentiel en périurbain :

Une fois le rêve pavillonnaire concrétisé par l'achat d'une maison, l'usage de l'automobile au sein du foyer ne fait que s'intensifier. Nous analyserons les migrations alternantes comme étant révélatrices de la focalisation de la mobilité du foyer autour du mode automobile.

Sur la période de croissance du fait périurbain qui débute dans les années 1960 et qui se poursuit encore actuellement, la mobilité des ménages ne cesse de s'étoffer. D'une part, car il y a plus de conducteurs. J.-P. Orfeuil évoque « le processus d'individuation des cultures et des modes de vie » (Orfeuil, 1997). Les conditions économiques favorables étant présentes, cela se traduit dans le domaine de la mobilité par des augmentations de cette dernière remarquées pour deux groupes de populations: les femmes et les personnes

prise. L'accession à la propriété se solde souvent par un éloignement entre domicile et lieu de travail. Nous ne reviendrons pas sur le coût engendré. Précisons plutôt que si l'éloignement ne se traduit pas par une augmentation du budget-temps de transport, la vitesse de déplacement en automobile étant plus importante à la périphérie qu'au centre, elle tend à dissimuler deux réalités :

- l'emploi, par l'entremise des localisations des entreprises, s'est moins éloigné de la zone centrale que l'habitat mais a débordé sur la banlieue,

- l'automobile s'est imposée dans les déplacements entre le domicile et le travail car les déplacements, à orientation tangentielle, s'effectuent difficilement en empruntant les réseaux de transport collectif, de forme radiale et dont l'action se limite aux zones les plus denses des aires urbaines.

Hormis les « activités résidentielles » (construction, commerce, réparation automobile, administrations et services collectifs, hôtels, restaurants et services aux particuliers) qui trouvent un intérêt à suivre la population et les « activités fondamentales » (transports et communications, activités industrielles, services aux entreprises), la déconcentration des activités se fait au profit des banlieues proches de la ville-centre. L'automobile est aussi une solution à moindre coût pour les ménages périurbains biactifs. En effet, l'optimisation de la localisation résidentielle en fonction des localisations des emplois des deux adultes n'est pas toujours possible en raison du prix du foncier.

Les écrits concernant l'impact des migrations alternantes sur les autres mobilités sont peu nombreux. Pourtant, à travers cet impact, les migrations alternantes nous apparaissent comme un symbole d'une double appartenance culturelle car dans le mode de vie périurbain, les habitants semblent autant emprunter au monde rural qu'au monde urbain. C'est-à-dire que, répartis entre le pôle travail et le pôle maison, d'autres lieux alimentent d'un point de vue matériel et symbolique la vie familiale et domestique. Ainsi, si l'automobile permet l'essaimage spatial des lieux fréquentés, la migration alternante domicile - travail lui donne un rythme, une échelle. Les individus vont chercher, pour un budget-temps alloué aux déplacements, à ajuster la localisation des activités autres que le travail. La régularité que ce déplacement engendre est propice à la connaissance du lieu de travail. En Ile-de-France,

M. Boulahbal montre que le lieu de travail a un effet polarisant pour les actifs résidant en périphérie et travaillant au centre ou dans la direction tangentielle puisque s'inscrivent dans ses environs d'autres activités effectuées par l'individu. (Boulahbal, 2001) Une explication de la périurbanisation fondée sur le rejet de la ville et donc le retour aux valeurs naturelles, rurales, par voie de conséquence, occulte sans doute cette idée d'une périurbanisation "compromis" pour une population qui, au moyen de l'automobile, n'a plus à choisir et peut bénéficier des deux. Le coût du foncier empêche de nombreux ménages de renverser les données et de choisir un cadre de vie urbain agréable (tous les quartiers de la ville ne sont pas invivables), avec la possibilité de partir "au vert" le week-end.

Durant les années 1960 l'automobile fait irruption dans la vie des Européens en tant que bien de consommation courant. Contexte économique et image sociale véhiculée par cet objet sont au premier rang des facteurs expliquant cette diffusion de l'automobile. Mais V. Scardigli fait très justement remarquer que le sens de la technique n'est pas vraiment attribué lors de la création mais il l'est, au final, par « l'appropriation sociale » (Scardigli, 1992). Combien d'inventions jugées révolutionnaires par les concepteurs, que « l'appropriation sociale » a reléguées au rang de "gadgets" ? Ainsi, dans l'espace périurbain, l'automobile se place en position de force en permettant à la fois de se loger dans un environnement se rapprochant d'un idéal personnel et de maintenir un style de vie urbain. Nous sommes ici en présence d'une façon d'habiter l'espace périurbain. La structuration qui s'opère entre le pôle du domicile et celui du travail en est l'illustration en dessinant un territoire de la mobilité individuelle où le quotidien s'inscrit. Nous rappellerons par ailleurs que l'utilisation d'un mode de transport, quel qu'il soit, n'est pas sans impact sur l'individu lui-même. « L'appréciation de l'espace ne se construit pas indépendamment des manières de le parcourir. » (Corbin, 2001) En effet, le mode de transport l'induit dans une certaine perception (et en découlent donc certaines représentations) de son environnement.

Ces constatations nous ont poussés à nous demander si, puisque tout semble lié dans un système en rapport avec l'habiter, nous ne pouvions pas isoler un principe d'utilisation de l'automobile la décloisonnant

du strict domaine des déplacements pour montrer les incidences de son utilisation sur l'organisation domestique du ménage. Nous l'avons cherché sous les traits d'un savoir-faire.

2- 3 Le savoir-faire automobile au service de l'habiter périurbain

Creuser l'idée de l'existence d'un savoir-faire automobile s'est imposé après une enquête qualitative que nous avons menée en juin 2001 dans le périurbain angevin auprès de trente personnes répondant aux critères du Zonage en aires urbaines. C'est-à-dire des personnes habitant la couronne périurbaine et travaillant dans une des communes du pôle urbain.

Quelle démarche suit un automobiliste pour se rendre à un rendez-vous situé dans une ville où il ne s'était jamais rendu auparavant? C'est ce que nous avons voulu savoir à travers un jeu proposé à nos automobilistes. Nous demandions à nos enquêtés de se projeter dans une situation où la destination était un lieu jamais parcouru auparavant pour une meilleure perception de notre part du savoir-faire.

Cette enquête nous aura permis de faire deux observations majeures :

- intériorisation forte de la mobilité automobile : une majorité des enquêtés utilisera son véhicule personnel pour se rendre au rendez-vous mais oublie de le préciser. Ces enquêtés s'inscrivent directement dans le système automobile en citant des éléments qui nous permettent de déduire que ces personnes prendront leur véhicule,

- peu de sollicitations relationnelles pour obtenir des informations : les personnes se débrouillent seules avec les outils (cartes et plans, Minitel, sites Internet) que le système automobile met à leur disposition.

Ainsi, les enquêtés ont, d'une part, un savoir pour organiser le déplacement et, d'autre part, des outils pour faire en sorte que ce déplacement se déroule le mieux possible. Cela semble donc nous renvoyer à l'analyse d'un savoir-faire automobile.

Dans un second temps, il nous fallait vérifier que la notion de savoir-faire pouvait s'appliquer à l'automobile.

Rappelons que toutes les activités humaines amènent, sous des formes diverses, à avoir recours à un savoir-faire. Le savoir-faire est perceptible dans les aptitudes physiques de l'individu, dans ses capacités à juger, prévoir et maîtriser un processus technique ainsi

que dans les rapports sociaux qui lui sont associés. (Chevallier, 1991)

Cette définition s'applique bien à l'automobile :

- sur le plan sensoriel : J. L. Piveteau évoque les effets centaure (démultiplication de la vitesse d'un corps) et coquille (protection) de l'automobile (Piveteau, 1990),

- sur le plan des capacités à juger, prévoir, maîtriser : la publicité automobile les valorise à outrance,

- sur le plan des rapports sociaux : G. Dupuy explique l'achat d'une voiture comme un choix stratégique pour un ménage afin de se prémunir des aléas, des changements de conjoncture qui pourraient avoir un impact. Ce n'est donc pas simplement un choix tactique mettant la voiture en concurrence avec les transports en commun. (Dupuy, 1995)

Enfin, il s'agissait de cerner l'intérêt de cette notion pour expliquer une observation : un habitat éclaté, un achat immobilier en périurbain sur lequel se focalisent un idéal de vie et une possession et une utilisation de l'automobile les plus importantes du territoire national.

L'idée de savoir-faire inscrit la mobilité quotidienne dans un long terme. C'est à la suite d'un apprentissage et avec de l'expérience que le savoir-faire s'améliore. La portée d'un déplacement dépasse le simple temps que l'on passe à l'effectuer. Il entre en ligne de compte pour des questions domestiques qui se répètent. Ainsi, nous avançons que l'intérêt de parler de savoir-faire automobile dans l'espace périurbain vient du fait que cette notion révèle une logique présente dans l'ensemble des déplacements et qui est celle de l'habiter. Chaque déplacement concourt à la concrétisation de la façon d'habiter le périurbain de la part d'un foyer. D'un point de vue pratique, le savoir-faire est ce trait d'union entre la volonté d'assurer la pérennité d'un habiter et les actions quotidiennes à accomplir en ce sens.

Cependant, l'implication du savoir-faire dans les rapports sociaux, comme l'énonce G. Dupuy, nous amène à formuler une condition. En effet, si le savoir-faire doit aider à s'adapter aux changements de cadre de vie, il faut qu'il puisse s'utiliser dans différents espaces mais ayant tous une part d'uniformité entre eux. Nous avons donc noté une condition d'homogénéité incluse dans le développement du réseau routier. Dans ce dernier, des bâtiments similaires, un niveau constant de prestations favorise la reproduction des comportements et apporte une sécurité aux usagers.

L'automobiliste n'est alors jamais démuni vis-à-vis de l'inconnu. L'homogénéité est une clé d'entrée dans une portion de l'espace où l'on ne s'est jamais rendu auparavant, ou encore, l'homogénéité lui permet d'évaluer chaque modification dans l'espace où se localise son habitat.

Grâce à l'automobile, les aspirations de la population périurbaine sont en passe de se réaliser et cela pour les deux thèmes qu'elles développent plus particulièrement.

Premièrement, se concrétise un projet résidentiel. Les promoteurs, entre autres, vous proposent « la maison de vos rêves ». L'ouverture foncière que l'automobile a permise dès les années 1960 n'y est pas étrangère.

Mais reprenons les prospectus des promoteurs pour noter qu'ils ne représentent que rarement une maison seule et plutôt un quartier paisible, ensoleillé, avec des voitures et des gens heureux. Bref, ces prospectus déclinent les principaux symboles d'une façon d'habiter. Ainsi, après avoir donné accès à un espace résidentiel, l'automobile reste opérante. On le constate à travers cette trame qu'elle constitue au jour le jour, au fil des déplacements, pour soutenir un habiter périurbain.

Comme en introduction, il nous semble que l'accès à un type de logement ou un statut d'occupation ne permet de juger de la réussite de la stratégie résidentielle qu'à un moment donné. Mais, si l'on se place du point de vue d'une « trajectoire » (Grafmeyer, 1994), c'est en s'intéressant à l'habiter que l'on peut comprendre les différentes phases de la mobilité résidentielle d'un ménage. Nous ciblons plus particulièrement là les changements résidentiels dont la raison est autre que la mobilité professionnelle.

Pour beaucoup, cette arrivée dans le périurbain sera l'aboutissement ou plutôt le point d'orgue de leur stratégie résidentielle (Arbonville, 1998). Pour autant, la stratégie résidentielle se poursuit et sera à l'avenir de plus en plus d'actualité avec les questions liées au grand âge.

Bibliographie

- Arbonville D., « Ménages, familles et modes d'habiter » in sous la direction de Ségaud M. et al, *Logement et habitat: l'état des savoirs*, La découverte, Paris, 1998, 411 p.
- Baccaïni B., « Projet de mobilité et cadre de vie », *Données urbaines n° 3*, collection Villes, Anthropos, Paris, 2000, 441 p.
- Beauvais Consultant, *Recherche sur le comportement des familles non-motorisées: rapport final*, ed. Beauvais-consultants, Tours, 1999, 53 p.
- Berger M., « L'Île-de-France à la conquête de ses marges », *Regards sur l'Île-de-France*, n° 21, 1993
- Bonvalet C. et Maison D., « Proches et parents dans la ville », *Données urbaines n° 3*, collection Villes, Anthropos, Paris, 2000, 441 p.
- Boulahbal M., « Effet polarisant du lieu de travail sur le territoire de la vie quotidienne des actifs », *Recherche Transports Sécurité*, n° 73, oct – déc 2001
- Chauvel L., « Modes de vie en villes et à la campagne », *Données urbaines n° 1*, collection Villes, Anthropos, Paris, 1996, 377 p.
- Chevallier D., « Des savoirs efficaces », *Terrain*, n°, 16, mars 1991, p. 7 à 10
- Coloos B., « La production et la gestion de l'habitat » in Ascher F., *Le logement en question: l'habitat dans les années 1990, continuités et ruptures*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1995, 324 p.
- Corbin A., *L'homme dans le paysage*, Textuel, Paris, 2001, 189 p.
- Dézert et al., *La périurbanisation en France*, SEDES, Paris, 1991, 226 p.
- Dupuy G., « The automobil system: a territorial adapter », *Flux*, n° 21, juil - sept 1995
- François D., « Rente foncière urbaine et accession à la propriété », *Données urbaines n° 3*, collection Villes, Anthropos, Paris, 2000, 441 p.
- Grafmeyer Y., *Sociologie urbaine*, collection Sociologie 128, Nathan Université, Paris, 1994, 128 p.
- Granelle J.-J., « La spécificité économique de la filière logement. Analyse du rôle des acteurs », in Ségaud M. et al. (sous la direction de), *Logement et habitat: l'état des savoirs*, collection Textes à l'appui, La Découverte, Paris, 1998, 411 p.
- Guerrand R.H., « Du grand ensemble au pavillon: la voie de l'ascension sociale depuis 1955 » in Blanc-Coquand et al., *A la recherche de la ville perdue*, L'Harmattan, Paris, 1996, 207 p.

- Haumont A., « La mobilité intra-urbaine: rétrospective et prospective », *Les annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60, 1993
- Jaillet M.C., « Toulouse: des périurbains "heureux" », *Urbanisme*, Hors série n° 12, avril 1999
- Lacaze J.-P., *Les politiques du logement*, collection Domino, Flammarion, Paris, 1997, 127 p.
- Le Jeannic T., « Radiographie d'un fait de société: la périurbanisation », *INSEE Première*, n° 535, juin 1997
- Madoré F., « La demande en logement: de la pavillonnisation de l'espace périurbain à la revalorisation des quartiers anciens », *Logement et habitat dans les villes européennes*, collection Géographie sociale, L'Harmattan, Paris, 1998, 243 p.
- Madre J.-L. et Maffre J., *La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994*, INSEE, Paris, 1997, 173 p.
- Martin P. et Rennes G., *Le parc automobile des ménages et ses utilisations en 1982 et 1994*, collection Démographie et société, INSEE, Paris, 1998, 409 p.
- Mayoux J., *Demain l'espace, l'habitat individuel péri-urbain*, collection études prioritaires interministérielles, La documentation française, Paris, 1979, 154 p.
- Orfeuill J.-P., « Enseignement de l'analyse de l'automobile et de la mobilité dans les villes du Nord » in Figuéroa O. et al., *Mobilité et politique de transports dans les villes en développements*, Journées spcialisées INRETS 30 et 31-01-1997, INRETS, 1997, 281 p.
- Pinson D et Thomann S., *Territoires de la maison en péri-urbain et métropolisation: villas en campagne urbaine entre Aix et Marseille*, Université Aix-Marseille III, PUCA LC n° 98-16, 2000, 207 p.
- Pinson D., « Du logement pour tous aux maisons en tous genres », *Les cahiers de la recherche architecturale*, n° 27-28, 1992
- Piveteau J.-L., « La voiture, signe et agent d'une nouvelle relation de l'homme à l'espace », *Actes de la table ronde internationale Les transformations de l'environnement quotidien représentation et pratique* (21 au 21 septembre 1989), vol 2, Université de Fribourg, ed. W. Leimgruber, 1990, 164 p.
- Salignon B., *Qu'est-ce qu'habiter? Réflexion sur le logement social à partir de l'habiter méditerranéen*, Z'édicions, Nice, 1994, 156 p.
- Scardigli V., *Le sens de la technique*, collection Sociologie d'aujourd'hui, PUF, Paris, 1992, 285 p.
- Ségaud M. et al. (sous la direction de), *Logement et habitat: l'état des savoirs*, collection Textes à l'appui, La Découverte, Paris, 1998, 411 p.
- Vorms B., « Les politiques d'encouragement d'accession à la propriété » in Ségaud M. et al. (sous la direction de), *Logement et habitat: l'état des savoirs*, collection Textes à l'appui, La découverte, Paris, 1998, 411 p.
- Wiel M., *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, collection Architecture + Recherches, Mardaga, Sprimont (Belgique), 1999, 149 p.