



HAL
open science

MOBILITÉ D'ACHATS ET DÉPENDANCE AUTOMOBILE : LA DURABILITÉ DE LA VILLE MISE À L'ÉPREUVE

Mohamed Hani

► **To cite this version:**

Mohamed Hani. MOBILITÉ D'ACHATS ET DÉPENDANCE AUTOMOBILE : LA DURABILITÉ DE LA VILLE MISE À L'ÉPREUVE. Géographie. Université du Havre, 2010. Français. NNT : . tel-00606895

HAL Id: tel-00606895

<https://theses.hal.science/tel-00606895v1>

Submitted on 7 Jul 2011

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

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

UNIVERSITÉ DU HAVRE
U.F.R. des Lettres & Sciences Humaines
UMR CNRS 6266 I.D.E.E.S / CIRTAI
Centre interdisciplinaire de recherche sur les mobilités
École doctorale ED 68 « Littératures, Cultures et Sciences sociales »

Thèse pour l'obtention du grade de
Docteur en Géographie

MOBILITÉ D'ACHATS ET DÉPENDANCE AUTOMOBILE :

LA DURABILITÉ DE LA VILLE MISE À L'ÉPREUVE



Présentée et soutenue publiquement par

Mohamed HANI

Le 02 décembre 2010

Sous la direction de Benjamin STECK, Professeur, Université du Havre

Jury :

M. Francis BEAUCIRE, Professeur, Université de Paris 1

M. René-Paul DESSE, Professeur, Université de Brest (*Rapporteur*)

M. Nathalie LEMARCHAND, Professeure, Université de Paris 8 (*Rapporteur*)

M. Benjamin STECK, Professeur, Université du Havre

M. Pierre THOREZ, Professeur, Université du Havre

Remerciements

- Je tiens tout d'abord à remercier M. Benjamin Steck pour m'avoir fait confiance et guidé tout au long de cette recherche. Je tiens à lui exprimer toute ma gratitude.
- Je tiens aussi à remercier chaleureusement Patricia Di Donato qui a accepté de lire cette thèse.
- Je souhaite aussi remercier toute l'équipe du laboratoire CIRTAI pour son accueil chaleureux.
- Je remercie l'équipe administrative du CIRTAI. Françoise, Sabrina et Christine ont toujours été disponibles pour répondre à mes questions ou m'aider dans mes recherches.
- Je remercie particulièrement tous mes collègues doctorants du CIRTAI : Hichem, Mathias, Morgan, Yann et tous les autres.
- Je remercie la région Haute Normandie d'avoir financé cette recherche.
- Je remercie les familles qui ont accepté de me recevoir en entretiens.
- Je remercie les familles qui ont pris le temps de remplir mon questionnaire.
- Je remercie également tous les acteurs de la ville du Havre et de son agglomération qui m'ont accordé un entretien. Je pense particulièrement à Anne-Michèle Donnet (Directrice de l'Agence d'Urbanisme du Havre), Didier Corpet (vice-président de la chambre de commerce du Havre) et Claude Le Corre directrice des transports et déplacements au sein de la CODAH. Nos échanges ont été fructueux et m'ont été utiles dans l'avancement de ma réflexion.
- Je remercie les inspecteurs d'Académie du Havre et de Caen pour leur collaboration, mais aussi tous ceux qui ont contribué de près ou de loin, sur le terrain ou au laboratoire, à la réalisation de ce travail.
- C'est avec émotion que je tiens à remercier ma mère, mes frères et sœurs pour leur affection, leur générosité et leur soutien persévérant.
- Mais surtout, je dois l'aboutissement de ce travail de recherche au soutien indéfectible de ma tendre et courageuse épouse. Sa présence à coté de moi m'a été d'un grand réconfort.
- Enfin mes remerciements seraient imparfaits, si je ne fais pas mention de mes enfants, qui ont pu supporter mon isolement devant mon ordinateur. Je leur adresse mes chaleureux remerciements, Abdassamad et Haythem-Zinelabedine.

Sommaire

Introduction générale/p.4

Première partie- Éléments conceptuels et théoriques sur la mobilité d'achats/p.13

Chapitre 1- Le chaînage des déplacements pour appréhender la mobilité motorisée d'achats des ménages/p.14

1.1 Qu'est-ce que la mobilité ?/p.15

1.2 Automobilité et fréquentation des commerces ?/p.30

1.3 Mobilité et inégalités/p.34

1.4 L'accessibilité aux lieux de consommation... une dimension négligée ?/p.42

Chapitre 2- Forme urbaine, facteur de complexification de la mobilité d'achats/p.46

2.1 Mobilité, étalement urbain ?/p.48

2.2 Mobilité et formes urbaines : un lien étroit/p.55

2.3 Mobilité et polarisation : vers des schémas de déplacements complexes/p.60

Chapitre 3- Les mutations sociales, une autre façon de lire les comportements motorisés des ménages dans leur mobilité d'achats/p.71

3.1 Le poids du travail féminin/p.72

3.2 Les mutations du système commercial/p.91

3.3 Les déplacements motorisés d'achats : le rôle des pouvoirs publics ?/p.100

Chapitre 4- Cerner la complexité de la mobilité d'achats des familles : quelle méthode ?/p.111

4.1 Une enquête par le biais des écoles... un mode de passation original ?/p.112

4.2 Les principales caractéristiques de l'échantillon/p.125

4.3 Présentation des quartiers-échantillon/p.130

4.4 Des entretiens semi-directifs/p.137

Seconde partie- Les comportements de mobilité des consommateurs et les enjeux de la dépendance automobile/p.139

Chapitre 5- L'impossible mobilité d'achats durable dans les villes multipolaires : le cas du Havre/p.140

5.1 Une périphérie attractive et un centre-ville terne... la difficulté d'une mobilité durable ?/p.142

5.2 Le commerce de proximité confronté à une mobilité étendue/p.165

5.3 Les Docks Vauban, une étape majeure dans la renaissance du centre-ville/p.180

Chapitre 6- Les transports en commun : une alternative contraignante pour la mobilité d'achats ?/189

6.1 Organisation et qualité du transport en commun havrais/p.192

6.2 Un rôle faible dans les déplacements des ménages/p.198

6.3 L'accessibilité aux commerces en TC... les exclus des territoires de la consommation/p.215

6.4 Mobilité d'achats des familles... quand la présence des enfants entrave l'usage des TC ?/p.233

Chapitre 7- Chaînage des déplacements et pratiques d'achats des familles/p.239

7.1 Le chaînage des déplacements : quel rôle dans les pratiques d'achats ?/p.241

7.2 Les déterminants de chaînage des déplacements/p.246

7.3 Le chaînage des déplacements lié aux achats, essai de modélisation/p.270

Conclusion générale/p.284

Introduction générale

La ville est fortement marquée aujourd'hui par la démocratisation de l'automobile et l'étalement urbain. La diffusion massive de l'automobile individuelle dans les sociétés occidentales au cours du XXe siècle, qui est en passe de se généraliser à l'échelle mondiale, a été associée à l'idée de liberté et de vitesse (J-P. Orfeuil, 2000 ; F. Beaucire, 1996). Elle n'a pas cessé de se développer au détriment des autres modes de déplacement, à tel point que certains spécialistes parlent d'une *dépendance automobile* (G. Dupuy, 1999). En offrant une vitesse plus élevée, l'automobile a permis la conquête de vastes espaces par la ville que Gabriel Dupuy (1995) nomme *les territoires de l'automobile*. Ces tendances de motorisation et d'étalement urbain se confortent mutuellement. Elles s'inscrivent dans le modèle fordien qui favorise la hausse de la production mais aussi la consommation de masse (G. Dupuy, 2000). La France n'a pas échappé à ce modèle de développement. L'organisation spatiale des villes françaises s'est trouvée complètement bouleversée : à la ville pédestre s'est substituée la ville motorisée (M. Wiel, 1999). Cette évolution n'est pas sans poser question sur les comportements motorisés des ménages dans leurs fréquentations commerciales et les enjeux en termes de mobilité durable.

Les déplacements des ménages pour leurs achats génèrent des flux motorisés considérables et se réalisent essentiellement en voiture. En moyenne 60% des achats des ménages sont effectués en voiture, et jusqu'à 80% lorsqu'ils sont effectués en hypermarché (J-M. Beauvais, 2003). Or, le recours massif à l'automobile pour les achats porte gravement atteinte à notre environnement : les flux de marchandises¹ dont les déplacements d'achats constituent 51%², occupent près de 20% de l'espace de voirie

¹ « Sous le terme de marchandises, nous considérons en premier lieu tous les biens et produits à partir du moment où ils sont commercialisés jusqu'à leur prise de possession par le consommateur ou l'utilisateur final (les déplacements d'achats). Par extension, nous y ajoutons l'ensemble des produits déplacés sans commercialisation tels que les déchets ménagers et industriels, les produits des chantiers ou d'approvisionnement des services publics ainsi que les déménagements ». Cette définition a servi de base de référence pour le programme de recherche « Marchandises en villes » dès son lancement en 1993.

² Selon les enquêtes quantitatives sur le transport de marchandises en ville (Bordeaux en 1995, Dijon et Marseille en 1997)

urbaine et génère jusqu'à 70% des émissions polluantes dues aux transports. Mais surtout, il peut entraîner des inégalités et des ségrégations socio-spatiales face à la mobilité et à l'accès aux lieux de commerce.

Le recours des ménages à l'automobile individuelle dans leurs fréquentations commerciales peut être lié à l'organisation multipolaire du commerce ou à l'insuffisance de desserte de celui-ci en transport en commun, mais il semble surtout lié au phénomène du « chaînage des déplacements », voire à la complexification des chaînes d'activités des individus. On entend par là l'enchaînement dans le temps de plusieurs activités, sans repasser par le domicile (V. Kaufman, 2008).

Les travaux de recherche portant sur les déplacements d'achats des ménages ne cherchent, pour la plupart, qu'à mieux comprendre le déplacement « domicile-achat-domicile », indépendamment des autres déplacements. Or, l'étude de l'insertion des déplacements d'achats dans des chaînes comportant d'autres motifs présente un grand intérêt pour saisir la mobilité automobile. Le chaînage des déplacements, qualifié de « pérégrination » (M. Wiel, 1999 ; R-P. Desse, 2001), devient un système de déplacement répandu. C'est le cas du consommateur qui profite de ses déplacements (travail ou accompagnement des enfants) pour effectuer ses achats sur son parcours ou sur les lieux d'activités de l'enfant.

Les comportements motorisés des consommateurs dans leurs déplacements d'achats doivent donc être étudiés comme un élément du système complexe de la mobilité quotidienne. Ils ne peuvent être saisis en dehors des autres déplacements quotidiens. Notre hypothèse principale est que les pratiques motorisées d'achats dépendent des pratiques des autres activités urbaines, en inversant les propos d'Alain Metton (1995) qui suppose une implication forte du commerce dans la fréquentation de l'espace urbain. Cette dernière est directement liée à la question du choix que font les consommateurs du mode de transport pour leurs déplacements d'achats. Les consommateurs passent d'une logique où la proximité est dominante et où les déplacements sont pendulaires à une logique de système territorial éclaté et où les déplacements s'effectuent selon des chaînes complexes.

La mobilité est ainsi appréhendée comme la résultante de la réalisation d'un programme d'activités grâce à la pratique du chaînage des déplacements. Ce dernier permet aux individus de rationaliser leurs déplacements quotidiens. Il est en grande partie déterminé par l'organisation de l'espace urbain, mais aussi par celle de tout le système social. En effet, la nature de nos rôles sociaux successifs qui se déroulent dans des lieux différents de l'espace urbain nous conduit à vouloir constamment optimiser nos déplacements quotidiens (M. Wiel, 2005). Alors que la mobilité est un moyen de réaliser des interactions sociales (M. Wiel, 2005), certaines de ces interactions ne peuvent être accomplies que par le recours à la pratique du chaînage des déplacements.

Les éléments tels que la forme urbaine, l'essor du travail féminin, les mutations de l'appareil commercial et le rôle des pouvoirs publics en la matière, semblent être déterminants dans l'appréhension du chaînage des déplacements et, par voie de conséquence, dans la compréhension des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats.

En effet, si la complexité des déplacements quotidiens, leur diversité et leur structure résultent de l'étalement et la spécialisation de l'espace urbain (F. Beaucire, 1996), l'approche du chaînage des déplacements dans les fréquentations commerciales nécessiterait, avant tout, l'étude de l'organisation spatiale de la ville et en particulier celle du commerce. De ce fait, l'étalement urbain, la monocentralité et la polycentralité sont des notions importantes de la forme urbaine qui participent à l'appréhension du chaînage des déplacements. Dans la ville monocentrique, la concentration des emplois, des commerces et les autres activités de la vie quotidienne dans un seul centre favorisent des déplacements radiaux entre le centre et la périphérie qui s'effectuent en transports en commun. En revanche dans la ville multipolaire le chaînage des déplacements est le modèle répandu, en raison de la substitution des déplacements tangentiels (périphérie-périphérie, périphérie-périurbain) aux déplacements radiaux (centre-périphérie, périphérie-centre). La multiplication des pôles commerciaux en périphérie des villes joue un rôle important dans l'affaiblissement du centre-ville et renforce ce modèle de déplacement.

Cependant l'étude de l'organisation de l'espace urbain n'est pas suffisante pour aborder la question de chaînage des déplacements ; d'autres éléments peuvent s'avérer

indispensables pour cerner convenablement la question. « *L'intensification et la complexification des mobilités sont [également] liées aux transformations sociales* » (R-P. Desse, 2001). L'accroissement du travail féminin, d'une part, et la fréquentation des services de garde qui en résulte et, d'autre part, l'accompagnement motorisé des enfants à leurs activités extrascolaires semblent, en effet, coïncider avec un recul considérable de la fréquentation des services de proximité, notamment le commerce de quartier. Des recherches récentes (P-Y Villeneuve, M-H. Vandersmissen, 1998 ; J. Coutras, 1993) révèlent de nouvelles formes d'interactions entre la forte augmentation de l'accès des femmes au marché du travail et les comportements de mobilité quotidienne des ménages. Cependant ces travaux se limitent à étudier séparément les différents types de mobilité. Il n'existe pas à notre connaissance, d'étude qui prenne en considération l'ensemble de la mobilité quotidienne. De ce fait, une meilleure connaissance de la mobilité des femmes, notamment celle des mères de famille, apparaît nécessaire pour appréhender la question du chaînage des déplacements et saisir les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats.

Les transformations sociales se traduisent aussi par l'arrivée de la grande distribution et le déclin du petit commerce. Ces mutations majeures dans la vie quotidienne des français, qui ne sont vraisemblablement que la conséquence de l'essor du travail féminin, ont bouleversé les comportements des ménages dans leurs déplacements d'achats. Depuis 1963, date de naissance du premier hypermarché en France à Sainte Geneviève des Bois dans l'Essonne, plusieurs formes de commerce ont fait leur apparition en modifiant sensiblement le paysage commercial français. En 2008 la grande distribution, représentée par les deux principales formules de distribution : l'hypermarché et le supermarché, assure la commercialisation de plus de 65% des produits alimentaires, alors que cette part ne dépassait pas 13% en 1970 (B. Mérenne-Schoumaker, 2003). En revanche, le petit commerce souffre de plus en plus de la concurrence du grand commerce périphérique. Son existence est plus que jamais fragilisée, marquée par une diminution du nombre de magasins. En effet, depuis 1993 et jusqu'à 2008, il a perdu des parts de marché considérables au profit de la grande distribution. Cette réorganisation importante de la structure commerciale fait de l'achat alimentaire quotidien un acte moins fréquent (N. Lemarchand, 1992) ; elle concourt

également à l'explication des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats.

Cependant les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats sont également attribués aux politiques publiques de déplacements urbains. Dans le cadre du débat sur la mobilité durable, le commerce périphérique semble constituer une question encore plus incertaine pour les politiques publiques de déplacements urbains. Contrairement à la problématique du commerce du centre-ville qui fait actuellement l'objet d'une attention particulière³, celle du commerce périphérique est peu appréhendée dans les plans de déplacements urbains (PDU). L'approche de la mobilité d'achats des ménages par l'analyse de l'accessibilité des lieux de commerce en transport en commun et le rôle de l'Etat en la matière constituent donc un levier important pour expliquer la dépendance des ménages vis-à-vis de l'automobile individuelle dans leurs déplacements d'achats. Très peu de recherches ont traité la problématique de la desserte des espaces commerciaux périphériques en transports en commun, pourtant l'enjeu est majeur en termes de mobilité durable. Certes ces espaces sont pensés et aménagés pour être accessibles en voiture, néanmoins une desserte en transports en commun est indispensable, ne serait-ce que pour des raisons d'équité ou de justice sociale face à la mobilité comme le souligne Marc Wiel (2005) : *« implicitement, l'objectif d'équité sociale était supposé pouvoir être atteint par une sorte de mise à niveau des performances de mobilité en transport collectif par rapport à celle de la mobilité automobile ».*

Le chaînage des déplacements est de ce fait un phénomène complexe à saisir, car plusieurs éléments interviennent dans son appréhension. C'est à l'interface entre l'organisation de l'espace urbain, mais aussi celle de tout le système social et les déplacements motorisés d'achats qu'elles génèrent que souhaite se positionner notre approche, par une analyse des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats et les enjeux qu'ils suscitent en termes de mobilité durable. Un tel positionnement rejoint notamment les réflexions sur les études de la mobilité

³ Au début des années 2000, les pouvoirs publics ont fait de la redynamisation des centres-villes une de leurs priorités politiques. Il est question de revitaliser le commerce de centre-ville afin de freiner la fuite des consommateurs vers la périphérie et d'améliorer les conditions d'accueil des ménages en centre-ville pour leur donner envie d'y habiter.

quotidienne des ménages, non seulement par une analyse classique du déplacement pendulaire, mais plus dans une logique d'analyse globale de l'impact de l'ensemble des activités quotidiennes sur les comportements des ménages dans leurs déplacements d'achats. Ce positionnement se manifeste ainsi comme un prolongement des travaux déjà existants sur la mobilité des consommateurs (R-P Desse, 2001) ; il s'efforce d'apporter des éléments de compréhension nouveaux sur un problème majeur, celui de l'accroissement de la dépendance des ménages à l'automobile dans leurs déplacements d'achats.

En prenant comme objet d'étude la mobilité motorisée d'achats des ménages en milieu urbain, notre recherche vise à élargir la réflexion sur la problématique de la mobilité motorisée en ville. Elle met en exergue la relation étroite censée exister entre les différentes activités urbaines et l'activité d'achat. La nature de cette relation et sa diversité déterminent les comportements des consommateurs dans leurs déplacements. Notre recherche aspire à approfondir la réflexion sur la mixité des fonctions en milieu urbain et ce par l'étude de la répartition des activités commerciales par rapport aux zones résidentielles, mais aussi par la pratique de l'ensemble des activités urbaines par les consommateurs. De ce fait, elle touche à un aspect important qui est l'urbanisme commercial. Elle cherche également à apporter une contribution à la problématique des inégalités face à la mobilité, par l'analyse de l'accessibilité des lieux de commerce en transport en commun. Elle relève ainsi des recherches conduites en aménagement, dans la mesure où elle s'inscrit dans la continuité du débat sur la ville durable et tout précisément en ce qui concerne le développement des réflexions sur le lien entre transport et urbanisme.

Pour étudier les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats, nous avons choisi de travailler sur l'agglomération du Havre, ville particulièrement adaptée à l'automobile. L'intérêt d'étudier la ville du Havre repose sur la spécificité de son organisation urbaine, mais aussi sur le fait que la ville s'est engagée depuis une dizaine d'années dans des projets importants de renouvellement urbain par l'implantation des centres commerciaux en centre-ville (Docks Vauban, Espace Coty) et le renforcement des transports en commun (projet de tramway) ; or, ces projets parmi tant d'autres ont des implications fortes sur les comportements des ménages dans leurs

déplacements d'achats. La ville du Havre est, en effet, marquée par un déséquilibre fonctionnel relativement important, dû essentiellement à sa situation géographique et à son histoire récente. Après sa destruction pendant la deuxième guerre mondiale la ville a été reconstruite dans la perspective de satisfaire la croissance de l'usage de l'automobile, avec des voies larges faciles à emprunter, mais dont l'appareil commercial est mal structuré et disséminé en plusieurs pôles commerciaux. Or, cette fragmentation du centre-ville, qui s'explique plus ou moins par la nature de la ville qui n'est pas médiévale, pose des problèmes de transports et ne joue pas apparemment en faveur de sa fréquentation commerciale. La fragmentation du centre-ville est amplifiée par une baisse démographique importante de sa population et un isolement de la ville qui est ouverte uniquement sur 60° vers le Nord-Est. Cette vulnérabilité du centre-ville profite surtout au commerce périphérique qui joue un rôle plus important dans les pratiques d'achats des ménages. Le commerce périphérique réalise 53% du chiffre d'affaire commercial de l'agglomération contre seulement 22% pour le commerce du centre-ville. En présence de ce déséquilibre entre les différentes parties de la ville, le transport en commun est appelé à jouer un grand rôle dans les déplacements des non-motorisés pour atteindre les pôles commerciaux périphériques. Or, la desserte de ces pôles en transport en commun semble insuffisante.

L'étude des comportements des ménages dans leurs déplacements d'achats nécessite la mise en place d'un protocole de recherche. Pour ce faire, nous avons eu recours à deux types d'enquêtes, l'une par questionnaire et l'autre par entretiens semi-directifs. Mille soixante questionnaires ont été diffusés aux ménages par le biais des écoles ; ils ont été complétés par une dizaine d'entretiens. L'usage du questionnaire et de l'entretien, de manière consécutive et simultanée, s'est avéré une exigence méthodologique indispensable. Les deux approches sont donc complémentaires ; l'emploi simultané des résultats issus de l'une ou de l'autre est la conséquence de cette complémentarité. Nous précisons que l'enquête «ménages-déplacements» (EMD) réalisée sur l'agglomération du Havre en 2007, seule source sur les comportements de déplacements des ménages, n'était pas encore disponible au moment de la rédaction de ce travail de thèse. Nous n'y avons donc eu recours que tardivement par rapport à la rédaction de la thèse.

Outre les enquêtes auprès des ménages, des entretiens avec les différents acteurs de la ville aussi bien du secteur des transports que du secteur de commerce se sont révélés indispensables et fructueux pour étudier les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats, notamment afin d'expliquer le désintérêt des collectivités publiques pour la question de la desserte des centres commerciaux périphériques en transport en commun.

La première partie de cette recherche vise à cerner notre approche par une définition des grands thèmes et axes qui vont structurer nos propos et une présentation de notre méthodologie d'enquête. Nous commencerons par la définition du concept du chaînage des déplacements, son rôle dans l'étude de la mobilité motorisée et enfin son implication dans l'enrichissement de la compréhension des liens entre mobilité et inégalités (chapitre 1). Nous étudierons ensuite les éléments qui déterminent le chaînage des déplacements et qui, par voie de conséquence, participent à son appréhension. L'étude de l'organisation de l'espace urbain et son impact sur les comportements de mobilité quotidienne, en particulier la mobilité d'achats (chapitre 2), constituent de ce fait un volet important pour atteindre notre objectif. Nous tenterons, dans le chapitre suivant, d'appréhender la complexité de la mobilité d'achats des ménages à travers les mutations sociales et de voir comment celles-ci participent à la compréhension des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats, notamment le chaînage des déplacements (chapitre 3). Enfin, nous terminerons cette première partie par une présentation de notre méthodologie d'enquête qui tente de reconsidérer la conception classique des méthodes sur lesquelles repose la récolte des données sur la mobilité quotidienne (chapitre 4).

La seconde partie s'attache à l'évaluation des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats. Nous tenterons de montrer en quoi le chaînage des déplacements est un élément privilégié dans l'approche de la mobilité motorisée d'achats des ménages. Nous examinerons en premier lieu les interactions entre les pratiques motorisées d'achats et l'organisation multipolaire du commerce, nous verrons en quoi le dysfonctionnement actuel du commerce aurait entravé une mobilité d'achats durable (chapitre 5). Afin de mieux expliquer la dépendance des consommateurs à l'automobile, nous procéderons ensuite à une analyse de

l'accessibilité des lieux de commerce par les transports en commun. Il s'agit de voir si le réseau de transport en commun actuel répond ou non aux attentes des consommateurs quant à leurs déplacements. L'analyse vise également à mettre en évidence les difficultés d'accès des non-motorisés à certains territoires de consommation (chapitre 6). Enfin et pour comprendre au mieux les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats nous procéderons dans le dernier chapitre à une analyse détaillée du phénomène de chaînage des déplacements, nous verrons dans quelle mesure ce dernier détermine les pratiques et le mode de transport pour les achats. Pour ce faire, nous nous attacherons précisément à mettre en évidence le lien entre les pratiques urbaines des ménages et leurs pratiques d'achats (chapitre 7).

Première partie

Eléments conceptuels et théoriques sur la mobilité d'achats

La première partie de ce travail vise à présenter et définir les grands thèmes et axes qui vont structurer notre propos. Pour aborder la question des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements, notamment en ce qui concerne leurs achats, il est nécessaire de reconsidérer l'approche de la mobilité d'achats, basée jusqu'à présent sur l'appréhension de celle-ci en termes d'un déplacement ordinaire, avec comme « origine » le domicile, et comme « destination » les achats. L'approche de la mobilité motorisée d'achats *via* « le chaînage des déplacements » (chapitre 1) permettra de sortir du cadre étroit que les politiques territoriales lui accordent ; elle suppose la prise en compte de l'ensemble de la mobilité quotidienne.

Nous nous efforcerons ensuite de cerner les facteurs du chaînage des déplacements. L'étude de l'impact de l'organisation urbaine sur les comportements de mobilité d'achats est de ce fait un volet important pour une bonne compréhension de notre problématique. Il s'agit de montrer en quoi la forme urbaine est déterminante dans le recours à la pratique du chaînage des déplacements. C'est là l'objet du deuxième chapitre. Mais la mobilité motorisée d'achats doit être lue également à travers les mutations sociales. Il s'agit de montrer en quoi les mutations sociales telles que l'accroissement du travail féminin et les transformations du système commercial qui en résultent participent à la compréhension des comportements motorisés d'achats et le phénomène de chaînage des déplacements (chapitre 3).

Enfin, notre étude ne pourrait aboutir si elle ne reposait pas sur une méthodologie pertinente permettant une reconsidération de la conception classique des méthodes sur lesquelles repose la récolte des données sur la mobilité quotidienne. C'est pourquoi nous avons consacré le dernier chapitre de cette première partie à la présentation de notre enquête et sa spécificité par rapport à une enquête ménage classique (EMD).

Chapitre 1

Le chaînage des déplacements pour appréhender la mobilité motorisée d'achats des ménages

Si les thématiques de mobilité quotidienne en milieu urbain, notamment celles de mobilité motorisée, ont fait l'objet de nombreux travaux, elles étudient surtout les déplacements pendulaires tels que les déplacements « domicile-travail-domicile », « domicile-école-domicile » ou « domicile-achats-domicile » et ne tiennent pas assez compte du fait que les déplacements sont de plus en plus combinés en chaînes de déplacements. Or, le chaînage des déplacements est un concept primordial pour expliquer la mobilité automobile. En effet le chaînage des déplacements est souvent mis en avant pour justifier l'utilisation de la voiture dans les déplacements quotidiens, en particulier en ce qui concerne les déplacements ayant comme destination le motif achat. Le consommateur utilise la voiture parce qu'il fait des courses avant de rentrer chez lui par exemple ou il ne peut pas prendre le bus pour aller travailler parce qu'il doit déposer son enfant à l'école chaque matin.

Dans ce premier chapitre nous appréhenderons la notion de l'automobilité à travers le concept de chaînage des déplacements. À partir des travaux de chercheurs géographes, urbanistes et sociologues, ces deux termes seront étudiés en vue de déterminer leurs apports à notre réflexion sur les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats. Nous verrons ensuite que l'automobilité est susceptible d'entraîner des inégalités en termes d'accès aux lieux de commerce.

1.1 Qu'est-ce que la mobilité ?

Mobilité et transport sont des concepts qui désignent des formes de déplacement de biens, de personnes ou encore d'informations. Le terme de mobilité est largement utilisé en géographie et dans de nombreuses sciences connexes, entre autres, la sociologie et l'économie. Seulement l'appréhension du phénomène est différente selon les différentes disciplines. *« Lorsqu'un géographe parle de mobilité, il ne parle pas de la même chose que lorsqu'un ingénieur ou un sociologue utilise cette notion, ce qui rend difficile le dialogue entre leurs savoirs respectifs. En clair, lorsqu'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi on parle: tout dépend de la discipline dont on est originaire. La mobilité est sociale, spatiale, physique, virtuelle, ou potentielle, elle concerne les personnes, les biens et les informations »* (V. Kaufmann, 2006). En raison de son caractère spatial, la mobilité a intéressé dans un premier temps la géographie. Dès le début des années 60, les géographes se sont intéressés à la question de la mobilité. Car, la mobilité, dans toutes ses formes, constitue un objet d'étude révélateur de processus spatiaux fondamentaux.

En s'intéressant à la mobilité, le géographe cherche à en comprendre les causes et les conséquences sociales et économiques sur les espaces. En fait, il s'agit d'un concept difficile à cerner, car une partie de la demande seulement se réalise (la demande pure), une autre partie de la demande ne se réalise pas, soit par manque de desserte ou de moyen de transport, soit par insuffisance de revenu, soit encore par manque de temps. Cette demande non réalisée est la demande latente (E. Mérenne-Schoumaker, 2003), difficile à connaître mais néanmoins importante pour la planification.

Chez la plupart des auteurs, la mobilité est qualifiée de déplacement. Le CERTU⁴ définit la mobilité comme *« le nombre moyen de déplacements effectués par une personne de plus de cinq ans résident dans un périmètre donné, pour un jour de semaine, tous moyens de transports confondus »* (CERTU, 2005). Cette définition technique, utile pour le calcul d'indicateurs, ne peut néanmoins couvrir l'ensemble du champ de signification du terme mobilité. Le terme mobilité, dans son sens large, ne peut se limiter uniquement au nombre moyen de déplacements. P. Merlin et F. Choay

⁴ Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

(2002) considèrent la mobilité comme étant « *la propension d'une personne à se déplacer* ». Cette définition succincte incite à ne pas prendre en compte que le déplacement mais l'ensemble des conditions qui composent celui-ci. On trouve la même définition chez R. Brunet et R. Ferras (2005) « *plus ou moins forte tendance au déplacement d'une population, d'une région à une autre, d'un pays à un autre ou de la campagne vers la ville* ». Mais est-ce que la mobilité se limite uniquement au déplacement physique et à ses techniques (ce qu'on appelle le transport) ? Certainement pas, car la mobilité est un fait social aussi. Ainsi J. Lévy (2003) voit que la mobilité est un concept englobant dont il importe de décliner toutes les notions qui en découlent (déplacement, transport, migration....etc.).

Dans leur dictionnaire de géographie, J. Lévy et M. Lussault (2003) associent le terme de mobilité à « *l'ensemble des manifestations liées au mouvement des réalités sociales (hommes, objets matériels et immatériels) dans l'espace* ». Cette définition qui pourrait paraître abstraite, considère que « le mouvement » n'est pas le seul objet d'intérêt du géographe, mais plus encore, ce sont les circonstances et les implications dont lesquelles s'est effectué ce mouvement et leurs incidences socio-spatiales. Cette mobilité qui désigne une manifestation tangible des relations entre des lieux, sous forme de flux de marchandises, personnes, capitaux et informations, traduit le déroulement des interactions dans l'espace. Elle correspond à la « *pratique des échanges et des déplacements qu'effectuent les individus* » (D. Pumain et T. Saint Julien, 2001). Ces échanges et déplacements entre les lieux sont révélateurs des propriétés de ceux-ci, et participent à leur transformation. Ainsi, la mobilité se caractérise par trois éléments dont la géographie doit cerner la dimension spatiale :- les espaces reliés (lieux); - les mouvements (flux) ; et les éléments déplacés (marchandises, personnes).

La mobilité est marquée par la diversité des échelles dans le temps et dans l'espace, les deux éléments sont éminemment liés : - dans l'espace, on peut distinguer : la mobilité intercontinentale, mobilité interrégionale et mobilité locale ;- et dans le temps : la mobilité saisonnière, occasionnelle, hebdomadaire et enfin la mobilité quotidienne. On parle aussi de la mobilité spatiale qui d'après V. Kaufmann (1999) se compose de quatre types de mobilité :

- la mobilité quotidienne, soit l'ensemble des déplacements de la vie quotidienne ;

- les voyages, soit l'ensemble des déplacements interrégionaux ou internationaux impliquant l'intention d'un retour à court terme ;
- la mobilité résidentielle, soit les changements de localisation résidentielle internes à un bassin de vie sans intention de retour à court terme ;
- la migration, entendue comme l'installation dans une autre région ou un autre pays, sans intention de retour à court terme. Sachant que ces quatre types de mobilité s'influencent réciproquement, l'un agit sur l'autre.

Le travail de cette thèse traite uniquement de la mobilité quotidienne et tout plus précisément de la mobilité d'achats à l'échelle locale, c'est à dire à l'échelle de l'agglomération urbaine. Jean Pierre Orfeuill (1999) la définit comme l'ensemble des déplacements dont les origines et les destinations sont à l'intérieur d'un cercle de 80 km à vol d'oiseau du domicile, et qui correspond à peu près à 100 km de distance réelle. Dans leur dictionnaire, R. Brunet et R. Ferras (2005) donnent une définition beaucoup plus simple qui désigne la mobilité quotidienne comme un mouvement d'un point à un autre dans l'espace, avec un retour dans la journée. Ils appellent le mouvement entre le lieu de domicile et le lieu de travail comme un déplacement quotidien, un déplacement pendulaire, voire une navette domicile-travail.

1.1.1 Le déplacement : enchaîner les activités ?

La mobilité se mesure en nombre de déplacements. Le déplacement se définit comme « *mouvement d'une personne d'une origine à une destination* » (P. Merlin, 1997). Il exprime une volonté d'atteindre une ressource nécessaire pour le mobile. Sa nature et sa complexité dépendent du contexte socio-spatial de celui-ci. En fonction de la distance qui sépare les différentes ressources urbaines de la ville et des contraintes qu'elle soulève, les individus adoptent des stratégies et des comportements de déplacement particuliers. Cependant tout déplacement de biens ou de personnes nécessite un moyen de transport, il peut entraîner le recours à plusieurs modes de transports successifs : par exemple, marche à pieds jusqu'à une station d'autobus, trajet en autobus jusqu'à une gare, trajet principal en train, et enfin le trajet terminal en taxi.

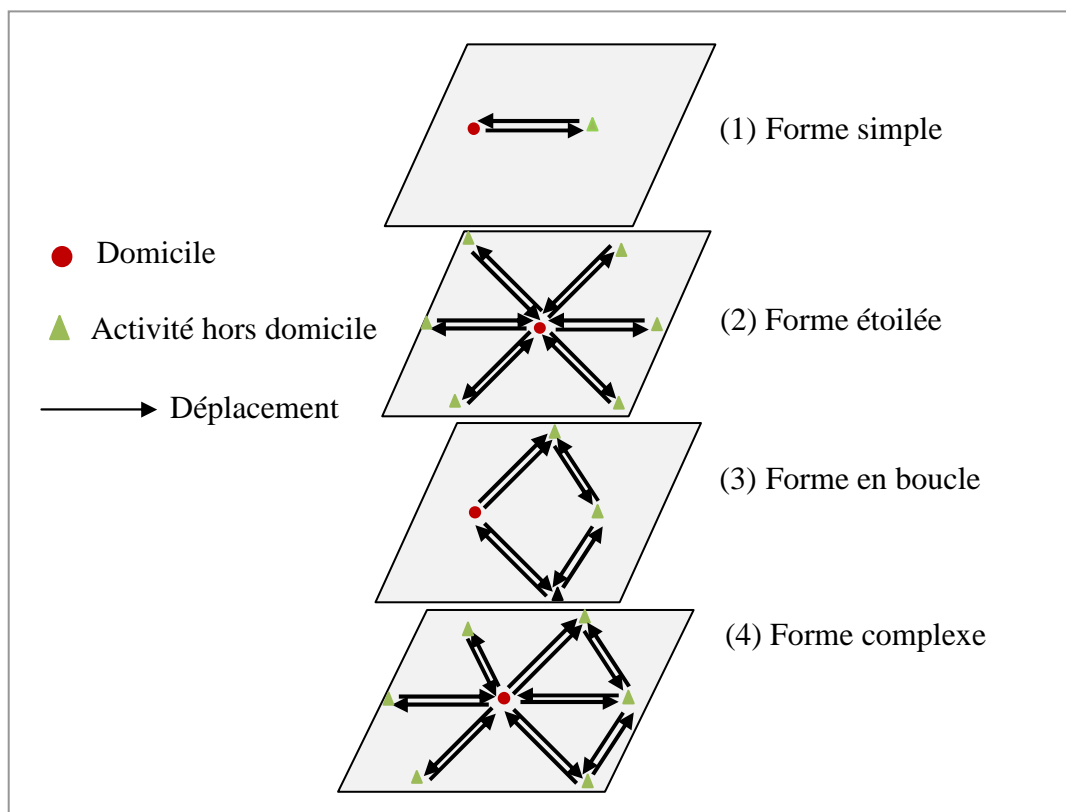
À ce propos, P. Merlin (1997) reprend la définition du déplacement comme étant « *l'ensemble des séquences (transports successifs, correspondances, attentes, marches*

à pied terminales) qui se déroulent entre un lieu d'origine et un lieu de destination ». J-P. Orfeuill (1999) intègre l'activité ou le motif pour parler du déplacement. Pour lui, le déplacement est généré par la réalisation d'un motif à destination. « *Ainsi une personne se rendant à son travail en utilisant successivement sa voiture et le train fait un déplacement de motif travail ; deux personnes allant ensemble au cinéma en voiture font un déplacement chacune, soit deux déplacements au total ; lorsqu'une personne accompagne un enfant à l'école puis va travailler, il y a trois déplacements : un déplacement « accompagnement » puis un déplacement « travail », réalisés par l'adulte, un déplacement « école » réalisé par l'enfant* » (J-P. Orfeuill, 1999). Les mêmes auteurs distinguent les déplacements selon des critères géographiques, les motifs et les modes de transport utilisés, la fréquence, la temporalité et la portée spatiale.

Quotidiennement et pour la réalisation de leurs activités, les individus effectuent des séries de déplacements en dehors du lieu de résidence. Ces déplacements s'organisent à partir du domicile ou d'un autre lieu (travail, loisir, commerce, etc...). La dispersion des lieux d'activités, dans le temps et dans l'espace, fait du déplacement une activité spécifique à part entière qui joue un rôle important dans la vie quotidienne. Ainsi le déplacement n'est pas le but en soi, il n'en est que le moyen pour réaliser et enchaîner les activités quotidiennes.

En raison de diverses évolutions de la société française (cf. chapitre 3), le déplacement est dans la plupart des cas conçu comme une activité vide de contenu, un temps mort (R-P. Desse, 2002). Ainsi, le temps est économisé et redistribué au cours de la journée, de la semaine, de l'année, de la vie, selon la propre échelle de valeur de chacun (J-P. Bailly, E. Heurgon, 2001). Il est de ce fait nécessaire d'utiliser ce temps et de l'optimiser par l'intégration d'autres activités dans le déplacement principal. Ces pratiques donnent au temps un caractère à la fois dense et étendu comme le soulignent J-P Bailly, E. Heurgon « *Le temps devient ainsi plus dense (on fait plus de choses en moins de temps, on combine plusieurs activités, on fait la chasse aux temps morts) et plus éclaté (une culture du zapping se développe)* » (J-P. Bailly, E. Heurgon, 2001). Ainsi, La simultanéité des activités ou le chaînage des déplacements devient un système de déplacement répandu.

Les déplacements ont donc des inscriptions spatiales distinctes, qui reflètent le rapport qu'entretiennent les individus avec l'espace à travers l'exercice de leurs différentes activités quotidiennes. De la plus simple à la plus complexe, A. Bonnafous (1981) a classé les inscriptions spatiales des déplacements en quatre groupes : - la forme la plus simple est représentée par un aller-retour, constitué de deux déplacements ; - la forme étoilée qui correspond à la succession des déplacements allers-retours, avec chaque fois le domicile comme point de départ ; - la forme en boucle correspond aux déplacements effectués par un individu qui réalise, au cours d'une sortie, une série d'activités consécutives, avec le lieu de résidence comme point de départ initial et d'arrivée final ; et enfin, la forme la plus complexe est réalisée par un individu qui effectue des déplacements correspondants à la fois à la succession des allers-retours et des déplacements en boucle (schéma 1.1).



*Schéma 1.1 Les inscriptions spatiales des déplacements quotidiens selon
A. Bonnafous*

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Afin de réaliser leurs activités quotidiennes, les individus effectuent à un moment ou à un autre de la journée ces différentes formes de déplacements. La pratique de telle ou telle forme de déplacements ne se fait pas aléatoirement, mais obéit à un certain nombre de paramètres ; elle s'inscrit différemment dans l'espace et ce en fonction de la situation socioprofessionnelle, le mode de vie et les activités quotidiennes des membres du ménage.

Chaque déplacement est caractérisé par un certain nombre de paramètres, entre autres, les motifs. Ils attribuent aux déplacements une diversité qui permet de les caractériser selon leurs finalités. On peut distinguer plusieurs motifs de déplacements. V. Kaufmann (1999) note que les motifs sont liés aux activités de la vie quotidienne, ils sont scindés en quatre sphères : sphère de travail, sphère de l'engagement (activités politiques et associatives), sphère domestique (les achats du ménage) et sphère du temps libre (loisirs, visites.....). Ces motifs correspondent à ceux qui ont été donnés par P. Merlin (1991) et qui se résument comme suit : - les déplacements de travail, effectués pour se rendre de son domicile à son lieu de travail et inversement ; - les déplacements scolaires, effectués par les élèves et les étudiants ; - les déplacements personnels, ils comprennent les achats et les affaires personnelles ; et enfin, les déplacements de loisirs (activités sociales, visites, sports, promenades...).

Ces déplacements n'obéissent pas aux mêmes rythmes (les pointes) ni aux mêmes tracés, et peuvent être scindés en deux grandes catégories : les déplacements générés par le travail ; et les autres déplacements. Les premiers sont concentrés dans le temps (aux heures de pointe) et dans l'espace (dans le centre-ville et dans les axes radiaux). Quant aux seconds, ils sont beaucoup moins concentrés et moins systématiques ; même s'ils ne représentent qu'une minorité aux heures de pointe, ils constituent cependant la part majeure de la mobilité tout au long de la journée, et leur part augmente avec le revenu et la motorisation, donc avec le temps. Parmi ces déplacements auxquels ce travail de thèse s'intéresse, nous trouvons « les déplacements d'achats ».

Les déplacements s'opèrent par différents moyens de transport et ce selon le niveau de développement de la ville (B. Mérenne-Schoumakher, 2003). Par exemple, la marche à pied et l'utilisation de deux roues concernent majoritairement les habitants du

tiers-monde, cela est dû au manque d'infrastructures et de moyens et au taux de motorisation faible comparativement à celui des pays développés, où la voiture individuelle joue un rôle très important dans les déplacements quotidiens des ménages. En France, la voiture individuelle, contrairement aux autres modes de transport (la marche à pied, les deux roues et les transports en commun), est de plus en plus utilisée dans les déplacements, notamment les déplacements tangentiels, qui s'effectuent en dehors du centre, comme le souligne P. Merlin (1996) « *grâce à son ubiquité, l'automobile offre à ses usagers un accès à n'importe quel point du territoire, donc elle favorise les déplacements non obligés (achats, loisirs), et permet de mieux profiter des opportunités offertes par la ville* ».

1.1.2 La mobilité au quotidien : une complexité grandissante

En France, les études sur l'évolution de la mobilité quotidienne montrent que la mobilité des ménages s'est fortement accentuée ces dernières années. Elle n'augmente plus en nombre de déplacements, mais ce sont les distances parcourues au quotidien qui croissent sensiblement (J-P. Orfeuil, 2002). L'amélioration des conditions du trafic automobile et l'augmentation de la vitesse qui en résultent expliquent la forte croissance de la distance des déplacements qui est passée de 3,3 km en 1975 à 5,14 km en 1990 (M-H. Massot et J-P. Orfeuil, 1995). Si on ne prend que les déplacements domicile-travail, les distances parcourues sont passées entre 1982 et 1994 de 9 km à 14,2 km (V. Kaufmann, 2000). Quant au temps passé dans les déplacements, il est resté constant (loi de Zahavi). Cette stabilité cache un changement de structure dans les motifs (Kaufman, 2008). Entre 1982 et 1994, on observe une diminution de plus de 20 % de déplacements liés au travail. Cette baisse profite aux déplacements liés aux achats et aux loisirs (F. Bellanger, B. Marzloff, 1996). Ces deux motifs de déplacement avec le motif « *visite* » constituent 65% des déplacements (F. Beaucire, 1996). La présente évolution n'est pas sans conséquence sur l'organisation spatiale des déplacements. En effet, les lieux de la mobilité quotidienne sont de plus en plus périphériques au centre (L. Prouhac, 2008). Cette nouvelle géographie des flux, plus éclatée et plus diversifiée dans le temps et dans l'espace, favorise un usage fréquent de la voiture individuelle au détriment des transports en commun et des modes doux. La part de la voiture individuelle a connu un accroissement de 40% entre 1980 et 1995 (F. Beaucire, 1996).

Cette complexité de la mobilité quotidienne ne doit pas être appréhendée uniquement en termes d'un déplacement ordinaire, avec comme « origine » le domicile, et comme « destination » un motif donné. Car, les individus ont tendance à ajouter d'autres activités à leur activité principale, dans une optique d'optimiser leurs déplacements quotidiens. Ces pratiques correspondent au « chaînage des déplacements ».

1.1.3 Le chaînage des déplacements... expliquer l'automobilité⁵ ?

Si les thématiques de déplacements quotidiens en milieu urbain ont fait l'objet de nombreux travaux, elles étudient seulement les déplacements pendulaires tels que les déplacements « domicile-travail-domicile », « domicile-école-domicile » ou « domicile-achats-domicile » et tiennent insuffisamment compte du fait que les déplacements sont de plus en plus combinés en chaînes de déplacements. Or, un déplacement quotidien sur cinq, autre que le travail, n'est pas relié au domicile (F. Beaucire, 1996). Ces déplacements s'insèrent dans une chaîne de déplacements, qui rend leur compréhension difficile. Ainsi, A. Haumont (1986) constatait que les enquêtes de déplacements « *restituent bien la complexité du système à l'une de ses extrémités, celle de l'environnement de départ ; elles tendent à simplifier ce qui se passe à l'arrivée... réduit au motif...* »⁶. En plus de ces difficultés, M. Wiel (1993) ajoute que ces enquêtes « *sont contraintes de schématiser l'entre deux, le parcours* ». L'auteur voit que les parcours, qualifiés de « boîtes noires », qui deviennent de véritables systèmes de déplacements, sont souvent considérés comme des navettes, des déplacements pendulaires. Cette méconnaissance du phénomène du « parcours » s'explique, selon Marc Wiel, par sa complexité, dont la prise en compte pose souvent des difficultés d'interprétation.

Le chaînage des déplacements, qualifié de « pérégrination » (M. Wiel, 1993 ; R-P. Desse, 2001), devient un système de déplacement répandu. C'est le cas du consommateur qui profite de ses déplacements (travail ou accompagnement des enfants) pour effectuer ses achats sur son parcours ou sur les lieux d'activités de l'enfant. Ce système de déplacement exprime une volonté de l'individu à optimiser ses déplacements, celui-ci « *tend à valoriser chaque déplacement en ajoutant des motifs*

⁵ Une notion qui désigne la mobilité automobile, nous y reviendrons

⁶ In Wiel (1993)

secondaires au motif principal » (M. Wiel, 1993). Ainsi, en pratiquant le chaînage de déplacements, l'individu valorise au mieux ses déplacements quotidiens.

Selon une étude réalisée sur différents tissus urbains de trois villes de province ainsi que sur la région de l'Ile-de-France, V. Kaufmann et al (2002)⁷ soulignent que la plupart des déplacements effectués après le travail comprennent en moyenne entre deux et demi et trois enchaînements (tableau 1.1). Cette étude qui reste limitée aux usagers des transports en commun montre l'importance du phénomène de chaînage dans les pratiques de mobilité quotidienne. La lecture du tableau montre que la nature du tissu urbain n'influence pas le nombre d'enchaînements d'activités. On remarque toutefois une légère importance du nombre d'enchaînements pour les habitants des espaces centraux, où généralement l'offre en transport en commun est plus considérable, quantitativement et qualitativement. C'est ainsi que les auteurs concluent que « *des services de transports publics offrant une accessibilité complète dans l'espace et le temps rendent possible le développement de programmes d'activités en boucles, fait d'enchaînements, à la manière de ce que permet l'automobile à son utilisateur...* » (V. Kaufmann et al, 2002)

Marc Wiel (1993) note que la pérégrination prend des formes variables, selon le lieu de domicile. Cette variabilité est limitée au mode de déplacement qui diffère d'un secteur d'urbanisation à un autre. Pour les habitants du centre-ville, la pérégrination associe le mode de déplacement pédestre avec de nombreux parcours de proximité, puis le mode automobile avec une optimisation des parcours vers les zones commerciales situées dans les entrées de villes, et enfin plus rarement les transports en commun. Pour les habitants des quartiers secondaires, la pérégrination s'effectue surtout en mode automobile, puis pédestre ou transports en commun. Quant aux habitants de la périphérie de la ville, pour eux, la pérégrination est associée exclusivement au mode automobile. Dans les trois cas, la pérégrination tend à être un schéma de déplacement plus significatif que celui de la navette.

⁷ In Thevenin (2002)

Tissu urbain	Ile-de-France		Lyon		Strasbourg		Aix-en-Provence	
	Central	Périphérique	Central	Périphérique	Central	Périphérique	Central	Périphérique
Au moins 1 dép	26%	33%	28%	25%	21%	24%	21%	24%
De 2 à 3 dép	37%	37%	40%	42%	37%	46%	35%	41%
de 4 à 5 dép	31%	28%	28%	31%	38%	28%	38%	29%
De 6 à 7 dép	6%	2%	4%	1%	4%	2%	6%	6%
Nb. Dép moyen	2,9	2,4	2,7	2,7	3	2,7	3	2,9

Tableau 1.1 Nombre d'enchaînements réalisés après le travail

Source : (d'après Kaufman et al, 2002 in T. Thevenin, 2002)

Marc Wiel utilise un autre terme pour caractériser l'ampleur du phénomène de pérégrination, celui de la « métroglobalisation ». Ce terme décrit la multipolarisation (cf. chapitre 2) de l'agglomération, où les différents pôles génèrent des déplacements permanents élargis à l'ensemble de la population d'une agglomération. Dans ce système de déplacements « *l'agglomération toute entière fonctionne comme une offre ; chaque pôle est offert à la totalité des habitants* » (M. Wiel, 1993). La multipolarisation incite l'individu à rompre avec la navette et à enchaîner ses activités pendant son déplacement principal. Ainsi, le chaînage des déplacements révèle « *la tendance à la dispersion géographique des motifs de déplacement et la tendance des habitants à se sentir concernés par la totalité de l'offre urbaine, quel que soit l'éloignement* ». (M. Wiel, 1993).

Le « chaînage des déplacements » que F. Beaucire (1996) appelle le « cabotage urbain » et les italiens la « mobilité zigzagante » s'observe particulièrement chez les ménages ayant des enfants. La présence des enfants dans le foyer fait que la plupart de ces ménages ont la particularité de concilier les responsabilités et les contraintes familiales et professionnelles, ce qui influence leurs comportements de mobilité, en

particulier par le recours à l'enchaînement des déplacements. Dans ces ménages, ce sont surtout les mères actives qui ont des déplacements beaucoup plus complexes (cf. chapitre 7). Les pères effectuent souvent des déplacements liés à leur activité professionnelle. C'est souvent la mère qui se charge de déposer, sur le chemin de son travail, les enfants à l'école et de les récupérer le soir, et c'est elle souvent qui, le mercredi ou le samedi, les accompagne à leurs activités de loisirs. Le schéma (1.2) montre la complexité du programme d'activités d'une famille habitant la banlieue parisienne.

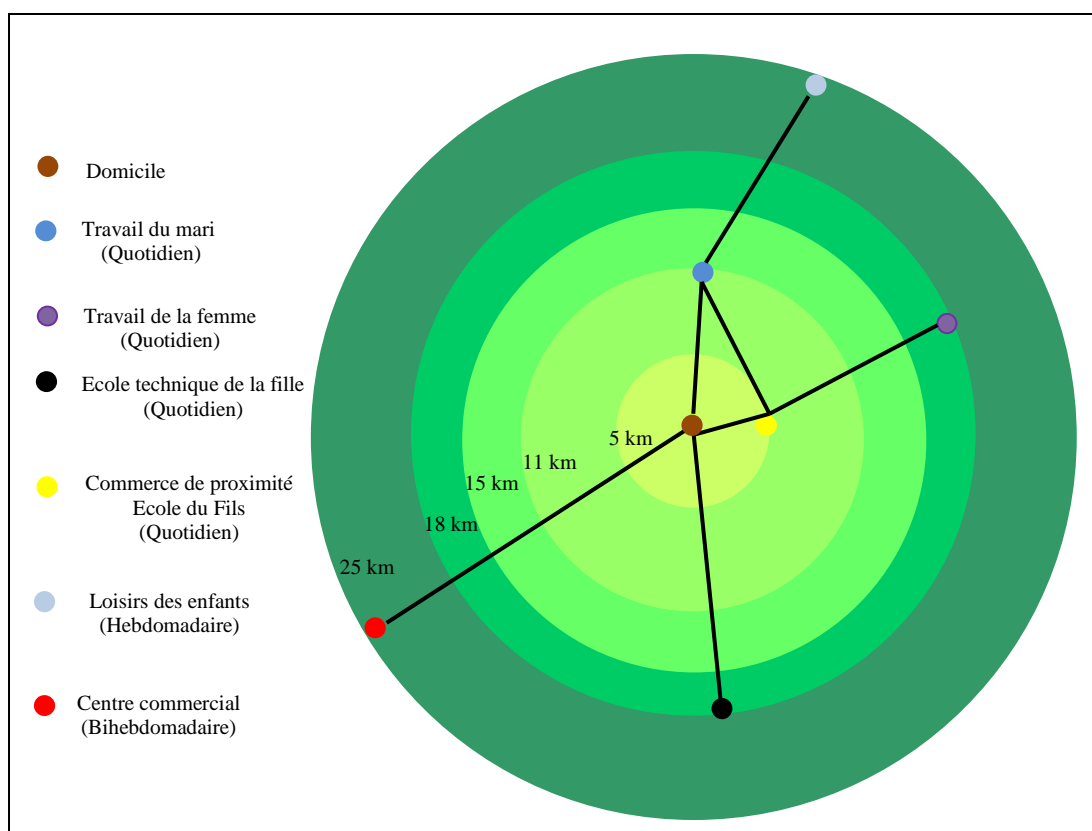


Schéma 1.2 Les pérégrinations d'une famille périurbaine d'Ile de France

Source : (T. Thevenin, 2002)

Le « chaînage des déplacements » est lié à la régression des déplacements de travail, qui se traduit par la diminution des retours au domicile à midi. Cette régression est étroitement liée au travail des femmes (V. Kaufman, 2008). Or, le travail féminin ne favorise pas la fréquentation des commerces du quartier et oblige les ménages à baisser leur fréquence d'achats. Il s'explique aussi par l'étalement des villes (cf. chapitre 2). En

effet, l'éclatement des lieux d'activités dans l'espace a bouleversé les structures de déplacements. Progressivement, les déplacements pendulaires sont remplacés par des déplacements tangentiels qui s'effectuent dans des chaînes de déplacements. Les déplacements d'achats motorisés contribuent considérablement à l'augmentation de ces flux non radiaux (A. Aguilera, D. Miniot, 2002). Ce système de déplacement est amplifié par la spécialisation fonctionnelle des espaces, qui contraint les individus à chaîner leurs déplacements. Son intensité varie selon les caractéristiques socioéconomiques des individus (R-P. Desse, 2001) (schéma 1.3).

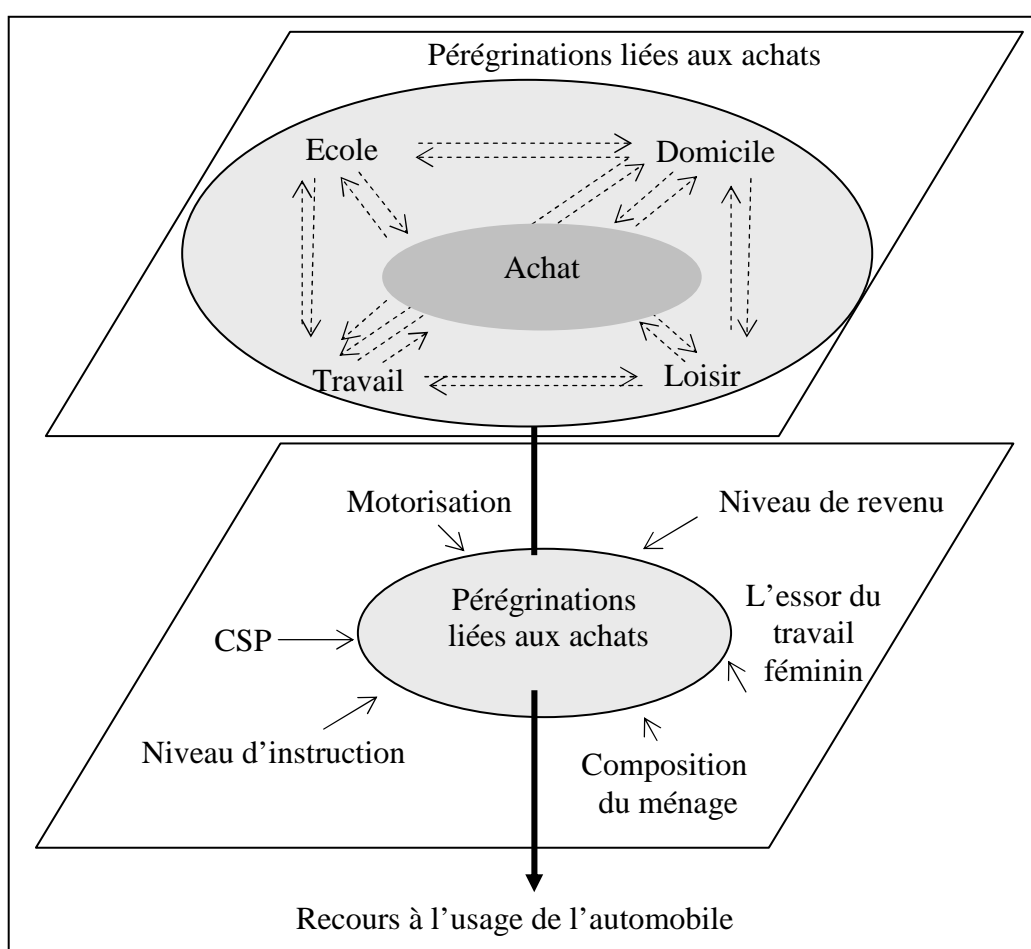


Schéma 1.3 Le chaînage des déplacements

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010, d'après R-P. Desse, 2001

Si la démocratisation de l'automobile est la raison première de l'organisation en chaîne des déplacements (J-P. Orfeuill, 2000), elle n'en est que le moyen pour M. Wiel et Y. Rollier (1993). L'augmentation du nombre de voitures individuelles par ménage a pour raison la conquête du statut de citoyen contemporain par le chaînage (M. Wiel ; Y. Rollier, 1993). En effet, le chaînage des déplacements est souvent mis en avant pour justifier l'automobilité, notamment en ce qui concerne les déplacements pour motif achats «...*J'utilise la voiture, parce que je fais mes courses avant de rentrer chez moi...* » et pour justifier l'évitement des modes alternatifs « *...je ne peux pas prendre le bus, car je devrais déposer ma petite à l'école chaque matin...* »

1.1.4 L'automobilité ou la dépendance automobile

Aujourd'hui, l'automobile a une place importante dans la société française. La dépendance automobile est une notion de plus en plus utilisée dans les discours pour dénoncer l'envahissement de la ville par l'automobile. Cette notion est d'usage ancien et date ou moins des années 80. Elle a fait son apparition, notamment, depuis la publication des travaux des chercheurs australiens P. Newman et J. Kenworthy en 1989. En France, Gabriel Dupuy (1999) est parmi les rares chercheurs qui ont repris et exploité cette notion. Pour P. Newman et J. Kenworthy (1989), la dépendance automobile est appliquée à la ville et non pas à l'utilisateur. Ils parlent des villes dépendantes de l'automobile. Leur approche est donc surtout spatiale et non pas individuelle. Ils montrent ainsi que les villes américaines sont plus dépendantes de l'automobile que leurs homologues européennes, et que la consommation de carburant est un indicateur discriminant de cette dépendance automobile. De ce fait, la notion de dépendance automobile n'est pas centrale dans leurs travaux, comme le soulève F. Héran (2001).

La notion de "dépendance automobile" est devenue, par la suite, synonyme de ce que certains appellent en France le « tout-automobile » (F. Ascher, 1995) ou l'« automobilité » (V. Kaufmann ; J.-M. Guidez, 1998). V. Kaufman et J.-M. Guidez (1998) utilisent souvent ce terme pour qualifier le recours systématique à l'automobile, y compris pour des trajets très courts.

Gabriel Dupuy (1999) ne va pas se contenter de mettre en évidence la relation entre l'automobile et son usager, mais il va en étudier les mécanismes. Pour définir la dépendance automobile, l'auteur considère que celle-ci résulte finalement d'un double processus. Le premier correspond à un « cercle magique » que les ingénieurs américains ont découvert depuis 1950, ces derniers constataient que « *l'accroissement de la circulation conduisait à renforcer le réseau routier, ce qui incitait les automobilistes à rouler plus, attirait de nouveaux automobilistes, accroissant la circulation, donc le développement du réseau et ainsi de suite* » (G. Dupuy, 1999). Ainsi, l'essor de l'automobile a contribué fortement au développement du réseau routier, comme ce dernier, à son tour, et dans un cercle magique, a favorisé la dépendance vis-à-vis de l'automobile. Le second correspond à un « cercle vicieux » qui traduit l'accumulation d'effets néfastes de l'automobile, et qui affecte ceux qui ne peuvent acquérir une voiture et ceux qui veulent s'en libérer. Les premiers subissent les conséquences du système automobile, les seconds perdent les avantages que procure l'adhésion à ce système. Pour comprendre ce phénomène, l'exemple de la « maman-taxi » est typique. À cause du danger provoqué par la circulation automobile, les parents sont obligés d'accompagner leurs enfants à l'école et à leurs activités extrascolaires, même si l'école ou les lieux de loisirs sont à une distance facilement réalisable à pied. Aucun parent ne peut briser le cercle vicieux de l'accompagnement des enfants en voiture, à cause du danger lié à l'accroissement du trafic. Ainsi les enfants deviennent à l'âge adulte, à leur tour, dépendants de la voiture, à cause du manque d'autonomie dans leurs déplacements, développé depuis leur enfance. Ainsi le cercle vicieux se développe.

Les deux processus décrits ci-dessus ne résultent pas strictement de l'existence de l'automobile, mais d'un ensemble vaste qui est le « système automobile » (G. Dupuy, 1999). S'inspirant des travaux de Peter Hall (1998)⁸, Gabriel Dupuy explique que la dépendance automobile prend tout son sens en la situant dans la continuité de ce système automobile. Ce dernier consiste en :

- une production de masse qui a mis l'automobile à la portée du ménage moyen ;

⁸ In G. Dupuy (1999)

- un ensemble de centres de services qui, couplé avec la production de masse et la standardisation, rend possible le maintien de la motorisation de masse à un haut niveau de performance ;
- un réseau de routes et d'autoroutes;
- un réseau d'équipements annexes destinés à faciliter la vie des automobilistes (hôtels et restauration rapide et autres lieux similaires destinés spécialement à l'automobiliste). Le fonctionnement de ce système repose sur des interactions, et engendre des effets positifs, avec l'accroissement du nombre d'automobilistes, ou négatifs (congestion et pollution).

G. Dupuy (1999) souligne que le système automobile ressemble à un club dont les automobilistes sont membres. Toute personne rejoignant le club va bénéficier de ses avantages tels que le gain de vitesse ou de confort qu'il procure : « le bonus ». Ces avantages attirent, vers le club, d'autres adhérents, séduits par l'effet de bonus. Et ainsi, le système se renforce à chaque fois qu'un nouvel automobiliste y adhère. Le principal effet positif du système automobile réside dans les gains de temps considérables et donc d'accessibilité dont bénéficient ses captifs par rapport aux captifs d'autres systèmes de transport, en l'occurrence les usagers des transports en commun. Ces gains de temps ne sont pas étudiés par l'auteur, néanmoins d'autres chercheurs se sont intéressés à la question. En étudiant les inégalités des chances d'accès à la ville, D. Caubel (2006) a montré, et à travers le cas lyonnais, que le temps d'accès aux services des ménages est moins important en voiture individuelle qu'en d'autres modes. Nous montrerons dans le chapitre 7, à travers une étude d'accessibilité spatiotemporelle aux différents pôles commerciaux de l'agglomération du Havre, que le temps de déplacement en bus, pour rejoindre ces pôles, est trois fois supérieur à celui qui est déployé en voiture individuelle, d'où la difficulté de l'utilisation du réseau de transport en commun, notamment pour l'activité achat.

Le système automobile, décrit par Gabriel Dupuy, offre d'autres avantages que les gains de temps ou d'accessibilité. Le confort, la flexibilité des horaires et la possibilité de réaliser son programme d'activités sont des privilèges potentiels, que les modes de transport, autres que l'automobile, n'offrent pas. De ce fait la dépendance automobile ne peut être, selon Gabriel Dupuy (1999), saisie que dans une vision

systémique, incluant l'ensemble des éléments qui rendent cette dépendance infranchissable. Ainsi, l'auteur rappelle que cette dépendance est collective et non pas individuelle. L'automobilité des uns renforce l'automobilité des autres. L'auteur définit donc la dépendance automobile comme un effet négatif d'origine interne au système automobile et qui résulte des processus décrits ci-dessus.

Cette approche systémique de la dépendance automobile ou de l'automobilité par Gabriel Dupuy est intéressante ; elle permet d'envisager de nombreuses interactions de l'automobile avec le vécu social des individus et saisir la place de l'automobile dans les déplacements quotidiens de ceux-ci, notamment pour leurs fréquentations commerciales.

1.2 Automobilité et fréquentation des commerces ?

La plupart des études portant sur les déplacements d'achats soulignent la prédominance de l'automobile individuelle comme mode de déplacement. J-M. Beauvais (2003) explique cette dépendance par la localisation du commerce et le type de distribution. Si la part de la voiture relative à la fréquentation d'un hypermarché situé en zone dense correspond à 37%, elle atteint 85 % dans le cas d'un hypermarché de périphérie. Cette part est de 50% pour le petit commerce et de 85% pour les grandes surfaces. Cette variabilité concerne aussi bien le secteur alimentaire que le secteur non alimentaire.

L'importance de la part de marché du commerce périphérique par rapport au commerce de proximité (commerces du quartier) et celui du centre-ville favorise une augmentation dans le temps et dans l'espace de la part de l'automobile individuelle dans les déplacements d'achats des ménages. La part de marché de l'automobile individuelle pour les déplacements « domicile-achat » ou « achat-domicile » est passée, selon une étude du CREDOC⁹, de 40% en 1982 à 62% en 1994. Il s'agit uniquement des déplacements de la semaine, du lundi au vendredi, or, le samedi, la part de l'automobile individuelle est encore plus importante. En plus, cette étude ne prend pas en considération les déplacements d'achats qui relèvent des déplacements secondaires, comme par exemple les déplacements d'achats réalisés après le travail. La part de

⁹ L'enquête transport et communication de 1982 et de 1994.

marché de l'automobile individuelle dans ces déplacements réalisés en chaînes est plus grande. Ces déplacements qui relèvent du chaînage sont mal connus et leur appréciation, comme nous l'avons indiqué ci-dessus, demeure difficile.

À partir des enquêtes ménages, menées par le LET (Marseille en 1997, Bordeaux en 1998), et celle du CETE (Lille en 1998) et enfin du CREDOC (la France entière en 1995), J-M. Beauvais (2003) retient une grande opposition entre la grande distribution, avec des parts de marché de l'automobile individuelle allant de 76 à 95%, et le petit commerce avec des parts de marché de la voiture individuelle allant de 35 à 57%, comme en témoigne le tableau suivant :

Type de commerce	Part de la voiture (%)
Epicerie et Superette	37
Commerce spécialisé	46
Marché	57
Maxi-discount	79
Supermarché	81
Hypermarché	95

Tableau 1.2 Part de marché de la voiture individuelle pour motif achat, selon le type de commerce

Source : CREDOC, cité in J-M. Beauvais (2003)

Cette opposition entre la grande distribution et le petit commerce cache, selon l'auteur, un clivage « centre/périphérie » au sein du territoire de la ville, avec un petit commerce proportionnellement plus présent en centre-ville, alors que la grande distribution et notamment les hypermarchés et les grandes surfaces spécialisées sont essentiellement localisés en périphérie. Afin de mettre en évidence l'effet de la localisation sur la part de marché de l'automobile individuelle, J-M. Beauvais (2003) a utilisé 21 enquêtes différentes, toutes en sortie de caisse : celle de la chambre de commerce du Loiret en 1993, celles réalisées pour son compte en 1995 et 1996 à Tours, en 1997 à Orléans, en 2002 à Lille et à Tours.

Les résultats de ces enquêtes montrent une opposition entre le centre-ville et les pôles périphériques (tableau 1.3). La part de marché de l'automobile individuelle est

autour de 36% dans les magasins du centre, alors qu'elle dépasse les 80% dans les magasins de périphérie. Pour les supermarchés, le passage du centre à la périphérie conduit à presque doubler la part de marché de la voiture. Quant aux hypermarchés, ce passage conduit à plus que doubler la part de marché de la voiture. On peut toutefois remarquer que la part de marché de la voiture n'est pas trop liée à la taille du magasin ou du centre commercial. Dans le centre, le passage de 1 000 m² à 6 000 m² ne conduit pas à une augmentation de la part de marché de la voiture. Dans la périphérie, cette augmentation est légèrement significative puisqu'on passe de 1 000 m² à 10 000 m².

	Centre	Périphérie
Supermarché	Atac, (1280m ² , 40 places)	Atac, (1 040 m ² , 100 places)
Hypermarché	Carrefour, (6 000m ² , 730 places)	Auchan, (10 600m ² , 18 000 places)
	Centre	Périphérie
Supermarché	36%	68%
Hypermarché	37%	85%

Tableau 1.3 Part de marché de la voiture individuelle pour motif achat, selon la localisation du magasin

Source : J-M. Beauvais (2003).

La part de marché de la voiture individuelle est encore nettement plus importante pour le secteur des magasins non alimentaires que pour les magasins à dominante alimentaire. J-M. Beauvais (2003) explique cette opposition par la densité commerciale. En effet, aujourd'hui, dans la plupart des villes françaises, on peut trouver des supermarchés dans les quartiers résidentiels mais rarement des magasins

d'équipement de la maison, de la personne ou du bricolage. Pour acheter un « clou », par exemple, le consommateur est obligé de se déplacer à la périphérie afin de trouver l'objet. Du coup, il parcourt des distances plus longues pour lesquelles le recours à la voiture individuelle est plus probable.

L'accroissement de la part de la voiture individuelle dans les déplacements d'achats est particulièrement lié à l'enchaînement des déplacements. En effet, il ressort des enquêtes qualitatives¹⁰ menées par J-M. Beauvais (2003) qu'aussi bien en centre-ville qu'en périphérie, ceux qui utilisent leur voiture individuelle pour le motif achat le font parce que c'est plus pratique, surtout avec les enfants ou quand on enchaîne des déplacements (tableau 1.4). En revanche, ceux qui n'utilisent pas la voiture individuelle pour leurs achats le font parce qu'ils n'en disposent pas. Dans une étude¹¹ qui vise la comparaison des familles non-motorisées et des familles motorisées en matière de mobilité, d'activités et de budget, J-M. Beauvais (1999) souligne également l'importance donnée aux enfants dans la justification de l'acquisition et de l'utilisation de la voiture. L'étude met en évidence que les alternatives à la voiture pour se rendre au travail ou faire les courses sont possibles, néanmoins, les déplacements liés aux activités des enfants posent problème. Dès lors, considérer uniquement le déplacement « domicile-achat-domicile », en faisant abstraction des autres déplacements, ne permet pas *a priori* de comprendre les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats.

¹⁰ Enquêtes menées dans des magasins non alimentaires, à Tours et Lille en 2002.

¹¹ L'étude repose sur une enquête qualitative auprès de quinze familles habitant le même quartier dans une banlieue de Tour, un quartier bien équipé (écoles, commerces, ...) et bien desservi par le transport en commun.

	achète au centre	achète en périphérie
DISTANCE c'est loin du domicile c'est plus rapide je suis pressé	39%	41%
PRATIQUE c'est plus pratique, plus simple, surtout avec les enfants ou les paquets ou quand on enchaîne les déplacements	44%	39%
PARKING c'est plus facile de se garer évite les problèmes de circulation	4%	1%
MODE DE DEPLACEMENT absence de transports en commun les transports en commun sont chers insécurité des transports en commun	8%	9%
AUTRE habitude, hasard, ne sait pas chaleur, pluie paresse	5%	10%

Tableau 1.4 Raisons du choix de l'automobile individuelle pour les déplacements d'achats

Source : J-M. Beauvais (2003)

1.3 Mobilité et inégalités

1.3.1 L'automobilité ... facteur d'inégalités ?

Au vue de l'organisation actuelle des espaces urbains (cf. chapitre 2) et des mutations sociales importantes (cf. chapitre 3), la mobilité est devenue incontestablement l'élément majeur des relations sociales contemporaines. L'importance de celle-ci dans le fonctionnement du monde d'aujourd'hui lui accorde une valeur particulière. Elle est désignée plus que jamais comme un « capital ». À partir de cela, la mobilité peut devenir facteur d'inégalités, parce qu'elle constitue une condition indispensable d'insertion à la vie sociale, en termes d'accès aux différents activités de la vie quotidienne. Elle peut en effet « *ajouter une forme d'inégalité supplémentaire aux inégalités sociales de ressources et aux inégalités géographiques* »

d'accès au logement qui en découlent » (F. Beaucire, M. Berger, T-Saint- Gerand (2004). Cependant l'inégalité face à la mobilité se distingue notamment en termes d'accès aux moyens de transports.

L'accroissement de la dépendance automobile dans le quotidien des individus, notamment pour les fréquentations commerciales a renforcé les inégalités de mobilité en accentuant les problèmes d'accessibilité aux ressources urbaines des ménages non ou faiblement motorisés (B. Motte, 2006). Ainsi, les écarts entre les pratiques de mobilité des ménages défavorisés et des ménages aisés sont importants, les premiers se déplaçant nettement moins et moins loin que les seconds (J-P. Orfeuil, 2004). Ces différences s'expliquent par l'accès inégal à l'automobile. En effet, parmi les ménages les plus défavorisés, la part de ménages sans voiture est majoritaire et le taux de possession du permis de conduire dépasse à peine la moitié (J-P. Orfeuil, 2004). De ce fait, la possibilité de se déplacer, dans des sociétés urbaines de plus en plus complexes et diversifiées, conditionne l'accès à des ressources qui se trouvent rarement à proximité les unes des autres (F. Ascher, 2001). Au Havre, comme dans toutes les grandes villes françaises, l'accès aux ressources quotidiennes ne peut être assuré qu'à travers une mobilité appropriée, et le rôle de la mobilité dans le quotidien de chaque individu est d'autant plus important. De ce fait, la mobilité est reconnue par la loi LOTI de 1982 en tant que droit essentiel (voir encadré). Être privé de ce droit est non seulement une atteinte au droit de se mouvoir, mais aussi une source de remise en cause d'autres droits (travail, logement, etc.) (J-P. Orfeuil, 2004). Le droit à la mobilité doit être donc appréhendé comme étant un droit d'accès à la ville et à ses diverses ressources.

Article 1: Modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 - art. 45 (V) JORF 12 février 2005

Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire ainsi qu'à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.

Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager, y compris les personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

Article 2 : modifié par Loi n°2005-102 du 11 février 2005 - art. 45 (V) JORF 12 février 2005

La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs.

Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation.

Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs

Version consolidée au 06 août 2009

Source : Légifrance, 30/11/2009

Avec une organisation multipolaire des villes (cf. chapitre 5), où souvent le choix entre les modes de déplacements motorisés et les modes de déplacements alternatifs ne se pose pas, le besoin de se déplacer, en combinant des schémas d'activités plus ou moins complexes (cf. chapitre 7), est aujourd'hui indispensable à l'insertion socioéconomique des individus. Néanmoins, nous n'avons pas tous les mêmes moyens pour faire face à ces exigences qui structurent notre rapport au temps et à l'espace. Ainsi, la question des inégalités de mobilité est incontournable pour notre sujet. Les individus qui ne disposent pas de ressources et de capacités nécessaires pour se déplacer se trouvent dans une situation d'inégalité, voire d'exclusion face à l'accès aux espaces de consommation. Ces individus courent le risque de l'isolement et de la marginalisation (J-P. Orfeuill, 2004 ; J. Urry, 2005 ; D. Mignot et S. Rosales-Montano, 2006).

Dans des villes conçues pour l'automobile comme le Havre, presque tous les acteurs économiques prennent en compte la capacité de se déplacer dans leurs stratégies de localisation. Cette capacité qui fait désormais partie du « capital » des individus (J. Lévy, 2000 ; V. Kaufmann, et C. Jemelin, 2004) devient une condition sine qua non de leur inscription sociale. L'inégalité face à la mobilité, qui se traduit souvent par une difficulté d'accès aux différentes ressources urbaines pèse particulièrement sur les ménages non motorisés, ne disposant pas de ce « capital » (B. Motte, 2006) et engendre des processus d'enfermement social et spatial. De ce point de vue, les habitants des quartiers de banlieue de la ville du Havre, largement tributaires des transports en commun, sont souvent privés d'accéder aux lieux de consommation périphériques dans des conditions de déplacements favorables. Essentiellement radiale et concentrée sur les heures de pointe, l'offre du transport en commun reste généralement défailante au regard des besoins spécifiques de ces habitants (cf. chapitre 6).

Dans ses travaux sur l'agglomération de Brest, M. Wiel (1993) note qu'un système de déplacement basé de plus en plus sur la pratique de « pérégrination » et l'usage dominant de la voiture individuelle met à l'écart les exclus du travail, les habitants des quartiers difficiles situés en banlieue. Ces exclus vivront, selon l'auteur, la mobilité comme une exclusion des territoires de consommation ou une incitation à n'en fréquenter que quelques uns. Ce qui veut dire une incitation au repliement sur le quartier

de résidence. Ces exclus de la mobilité ne correspondent pas uniquement aux habitants des quartiers difficiles, mais ce sont aussi « *les personnes âgées, les jeunes, les membres non actifs de ménages monomotorisés (une seule voiture dans le ménage) [qui] sont exclus du « mouvement de la vie »... [...] cela signifie qu'ils sont rivés à leur quartier, dont la variété des activités possibles est forcément réduite, en raison de la spécialisation de l'espace urbain* » (F. Beaucire, 1996).

Selon le dictionnaire de politique « Toupictionnaire », l'inégalité est le caractère de ce qui n'est pas égal. Ainsi les inégalités sociales indiquent des traitements différents entre les différentes classes sociales qui peuvent favoriser un groupe ou un individu par rapport à d'autres et qui engendrent des hiérarchies sociales. L'inégalité prend plusieurs formes, elle est souvent associée à l'accessibilité : par exemple inégalité dans l'accès au logement, dans l'accès au travail, dans l'accès aux soins et à la formation, etc. Dans notre cas, nous nous intéressons uniquement aux inégalités en termes d'accès aux transports, notamment les transports publics. L'accès aux transports publics, tant pour les individus que pour les activités, est un des principaux enjeux des politiques territoriales des collectivités locales en termes d'inégalités entre territoires face à la mobilité quotidienne.

La question des inégalités introduites par le système des transports a fait l'objet de plusieurs études en géographie et dans d'autres disciplines, comme la sociologie. Les travaux de P. Merlin (1991) ont mis l'accent sur le rôle assez déterminant des systèmes de transport dans le processus de différenciation des micro- comme des macro-espaces (régions, départements, communes). Dans ces travaux, l'auteur souligne que la « révolution des transports » a permis la séparation spatiale du travail. Ainsi, par exemple, les régions exclusivement industrielles se trouvent opposées aux régions restées à dominante rurale. Cette spécialisation des espaces, est visible, pour l'auteur, aussi au sein des régions urbaines ou des villes.

En parallèle à ces travaux, un regard particulier a été porté sur les inégalités engendrées par les transports publics depuis le début des années 80, notamment en termes de dessertes des quartiers sociaux et le désenclavement de ceux-ci. On peut citer

par exemple M. Castells¹², qui note l'existence d'une distribution inégale des moyens de transport entre les groupes sociaux (suivant leur place dans les rapports de production) et la distribution inégale des moyens de transport dans l'espace, lui-même socialement différencié.

Appréhender la question des inégalités en termes de mobilité évoque en premier lieu l'accès à la voiture individuelle (D. Miniot, 2004). En effet l'enjeu primordial en matière d'inégalités est, pour une part importante de la population, celui de la disposition ou non d'une voiture individuelle. Les ménages les plus pauvres sont moins équipés en voiture individuelle que les plus aisés (D. Miniot, 2004). L'incapacité de se doter d'un véhicule privé pénalise cette catégorie de population où « *l'accès à un nombre croissant d'activités suppose une capacité de mobilité dont la forme principale est la détention et l'usage personnel d'un véhicule* » (J-P. Orfeuil, 2006). Ainsi malgré la généralisation de l'automobile en France, ce bien de consommation demeure inaccessible pour les ménages démunis. La difficulté quotidienne de se mouvoir dans une société de mobilité transformée par quarante ans de démocratisation de l'automobile et plusieurs décennies de développement des transports publics peut paraître étrange (J-P. Orfeuil, 2006).

S. Rosales-Montano (2002) remarque toutefois que ces études se focalisent sur des espaces précis et manquent un peu de regard sur le système urbain dans sa totalité, comme cadre de compréhension de cette réalité. Pour elle, le phénomène d'inégalité face à la mobilité se diversifie et se diffuse dans les franges des villes et même dans le périurbain. Dans tous ces cas l'accès aux transports comme la mobilité peuvent être fortement contrariés par l'existence ou non de transports (S. Rosales-Montano *et al*, 2002). Cependant ces travaux omettent surtout de se consacrer à l'étude des inégalités engendrées par les transports publics en termes de desserte des zones commerciales périphériques, qui pourtant génèrent des flux de déplacements considérables. Si les difficultés d'accès aux lieux de consommation en transports collectifs concernent généralement tous les habitants de la ville et de sa périphérie, ces difficultés affectent particulièrement les quartiers de banlieue dont une part importante de la population ne dispose pas d'une voiture individuelle (cf. chapitre 6). Ces quartiers dits sensibles sont

¹² Cité in S. Rosales-Montano (2002).

« mal reliés à certaines zones d'emploi, aux équipements collectifs et commerciaux dont l'implantation n'a pas toujours été fixée à l'origine en fonction de la structure du réseau; ils bénéficient souvent d'une desserte interne insuffisante ; sont fréquemment victimes d'effets de coupure provenant d'infrastructures diverses »¹³. La difficulté d'accès aux zones commerciales de périphérie en transports en commun représente un facteur de ségrégation socio-spatiale, voire d'exclusion discriminant des ménages non motorisés (cf. chapitre 6). Ainsi, la question d'inégalité d'accès aux lieux de consommation prend donc toute sa place dans le débat actuel sur le lien entre mobilité et inégalité.

1.3.2et de ségrégation socio-spatiale des lieux de consommation

Dans le dictionnaire de politique "Toupictionnaire », la ségrégation est « l'action de séparer des éléments d'un tout, d'un ensemble, de les mettre à part ». Appliquée à l'échelle de l'individu, la ségrégation désigne la mise à l'écart volontaire d'une personne par rapport aux autres et à son réseau social habituel. Appliquée à l'échelle d'un groupe, la ségrégation consiste à lui faire subir des discriminations fondées sur des critères comme l'origine ethnique, l'âge, le sexe, le niveau de fortune, les mœurs, etc. Yves Grafmeyer (1994) définit la ségrégation comme une séparation spatiale des groupes sociaux et une mise à distance de ceux-ci, en lui attribuant ainsi une dimension spatiale.

S. Rosales-Montano (2002) note que la notion de ségrégation peut être très ambiguë, car elle a été utilisée dans l'analyse de différents phénomènes. La ségrégation est souvent abordée à partir de la localisation résidentielle. À ce propos, l'auteur cite les travaux de J. Brun et Y. Chauvire, qui en 1983 constataient que : « *jusque vers 1970, en géographie comme dans le langage courant, le mot "ségrégation" évoquait ... la mise à l'écart, par la fraction dominante d'une population, d'un groupe distingué en fonction de divers critères, ... l'usage, courant mais aussi savant, des années 70 en a fait un outil pour désigner un contraste spatial ou une opposition dans les modes de localisation résidentielle ne se distinguant en fait que par des différences de statut économique* ». Mais la ségrégation est aussi appréhendée par rapport aux inégalités d'accès aux biens

¹³ Rapport du CNT, « Transports et exclusion sociale » 1991.

matériels et symboliques offerts par la ville. Ainsi, en 1977, B-E. Coates, R. J. Johnston et T-L. Knox¹⁴ affirmaient qu' « *Au niveau intra-urbain, comme aux niveaux international ou intrarégional, les mécanismes du marché ont pour effet d'exclure certains individus de la participation aux activités de marché en raison de leur incapacité à se conformer aux normes sociales, culturelles... Inversement, les mécanismes du marché agissent en faveur des plus riches qui tendent aussi à se regrouper dans l'espace, choisissant les meilleures localisations en termes d'attributs positifs (internalités) tels que la qualité de l'environnement physique, l'accès aux services de banlieue, la proximité des magasins de luxe, ... et évitant les aires qui cumulent les attributs négatifs (externalités) tels que la pollution, le crime, la pauvreté, la maladie, la médiocrité des établissements scolaires, l'insuffisance des équipements en matière de santé ou de loisirs* ». Pierre Merlin (2005), quant à lui, note l'existence de plusieurs formes de ségrégation dans un espace urbain du fait de la présence d'une répartition inégale des activités urbaines, des équipements et des populations. La ségrégation selon l'auteur peut prendre donc un aspect économique, social et démographique.

Parler donc de ségrégation ne se limite pas à la question du logement ou celle du travail, le concept s'étend à l'ensemble des activités urbaines, y compris les transports. La question de la desserte des zones commerciales périphériques par les transports en commun et la ségrégation socio-spatiale qu'elle peut introduire n'a jamais constitué à notre connaissance une préoccupation à part entière dans les travaux consacrés à la thématique de mobilité et ségrégations. La question ne constitue même pas encore une priorité dans les objectifs des politiques publiques de déplacements urbains, ne serait-ce que pour le cas de l'agglomération du Havre (cf. chapitre 6). L'idée qui règne dans les discours est que ces zones n'ont été initialement conçues que pour l'automobile. Mais même si ces zones ont dans la plupart des cas été aménagées pour être accessibles en voiture, une desserte en transport en commun est indispensable, ne serait-ce que pour des raisons d'égalité sociale face à la mobilité.

¹⁴ Cité in S. Rosales-Montano (2002)

1.4 L'accessibilité aux lieux de consommation...une dimension négligée ?

Les inégalités face à l'automobilité apparaissent donc aujourd'hui comme un facteur important d'accentuation des inégalités et des ségrégations socio-spatiales. Elles renforcent les problèmes d'accessibilités des non motorisés aux différents lieux d'activités quotidiennes, notamment aux lieux de consommation de périphérie, lieux qui bénéficient d'une accessibilité essentiellement automobile. Ce constat impose de revoir notre conception de la mission des transports en commun en termes de desserte: plutôt de leur attribuer simplement un rôle social, destiné aux « captifs », les scolaires (cf. chapitre 6) ; il convient de s'interroger sur leur rôle en tant que service public, d'où la question de l'« accessibilité », c'est-à-dire la possibilité pour les non motorisés d'accéder aux différentes activités urbaines y compris celles situées en périphérie. À ce propos, il est intéressant de citer les travaux de O. Domenach et M. Quercy¹⁵, qui en 1985 notaient qu'on était déjà « *passé d'une situation où les transports collectifs étaient considérées dans une optique de service public [...] comme instrument d'une mobilité sociale généralisée à une situation où [ils] sont traités dans une logique de service social [...] comme instrument de la mobilité des "captifs", autant dire des exclus de l'automobile* ». Le réseau de transports publics ne doit en aucun cas exclure une portion d'espace qui appartient à son périmètre, notamment un générateur de trafic tel qu'un centre commercial de périphérie. C'est d'ailleurs même l'essence des transports en commun comme le souligne Francis Beaucaire (1996) « *dans la ville trop vaste pour la marche, où l'inaptitude à se mouvoir par ses propres moyens constitue l'un des premiers facteurs d'exclusion, le transport collectif est investi d'une mission de service public : il doit assurer le lien entre les fragments de l'espace urbain, désenclaver les quartiers en marge et donner aux citoyens non motorisés l'opportunité de bouger comme tout le monde* » (F. Beaucaire, 1996). En effet, dans des villes automobiles comme le Havre, ce n'est plus la distance qui structure l'espace mais l'accessibilité. Or, dans ces villes, l'accessibilité est bien souvent mesurée en termes d'accès automobile (V. Kaufmann et al., 2004). Cette accessibilité automobile est très caractéristique des lieux de consommations situés en périphérie.

¹⁵ In S. Rosales-Montano (2002)

L'accessibilité recouvre la plus ou moins grande facilité avec laquelle il est possible de se rendre en un lieu. Pierre Merlin et Françoise Choay (2002) la définissent comme la capacité d'accès à des lieux variés, en lui attribuant ainsi un caractère quantitatif. B. Matalon¹⁶ donne une définition plus détaillée, pour lui l'accessibilité est « *l'ensemble des destinations auxquelles on peut se rendre dans des conditions raisonnables de durée, de confort, et de coût* ». Quant à S. Rosales-Montano (2002), elle définit succinctement l'accessibilité comme étant la « *qualité de la desserte* ». Dans ces deux dernières définitions, les auteurs attribuent à l'accessibilité un caractère qualitatif et la relie directement à la dimension mobilité. L'accessibilité est donc une « *offre de mobilité, ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement* » (J. Levy, M. Lussault, 2003). Elle renvoie à la facilité d'utiliser des réseaux de transports existants dans les déplacements : « *Plus ou moins grande facilité avec laquelle un lieu ou une fonction économique attractive (emplois, commerces, services...) peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux, à l'aide de tout ou partie des moyens de transport existants... elle est le reflet de la performance des systèmes de transport desservant un territoire et donc de la qualité du service offert* » J-J. Bavoux ; F. Beaucire ; L. Chapelon ; P. Zembri (2005).

Ces définitions supposent qu'il existe des inégalités possibles en matière d'accessibilité. P. Merlin (1991) note que ces inégalités peuvent être différentes selon le niveau économique du ménage, la position du ménage, le cadre géographique de l'habitat et le niveau de développement de la région ou du lieu considéré. L'auteur explique qu'en France, comme dans la plupart des pays développés le premier critère discriminant est la position par rapport à l'utilisation de l'automobile. Il distingue ainsi quatre catégories de personnes :

- les affranchis des transports en commun ; se sont les personnes qui ont une automobile à leur disposition pour tous leurs déplacements, et ne recourent aux transports en commun ou à la marche à pied que de façon volontaire ;

¹⁶ In S. Rosales-Montano (2002)

- les captifs potentiels des transports en commun ; il s'agit des personnes qui appartiennent à un ménage motorisé, mais qui n'ont pas l'usage quotidien du véhicule ;
- les captifs absolus des transports en commun, soit les personnes qui appartiennent à un ménage non motorisé, mais résident en un lieu desservi par les transports en commun ;
- les exclus du système de transports, correspondent aux ménages non motorisés qui résident en un lieu non (ou très mal) desservi par les transports en commun.

Conclusion

À la lumière de l'étude des concepts de pratiques de mobilité quotidienne et de mobilité d'achats en particulier, le chaînage des déplacements s'avère, en effet, fécond pour étudier les comportements motorisés des consommateurs dans leurs déplacements d'achats. Il se révèle être un concept pertinent et enrichissant et participe à la définition de l'automobilité.

Contrairement aux approches de la mobilité d'achats qui se basent uniquement sur le déplacement pendulaire « domicile-achat-domicile », notre approche, qui tient compte des autres déplacements, permet de mieux définir les paramètres de formation de la mobilité automobile liée aux achats.

En revanche l'étude du chaînage des déplacements dans les fréquentations commerciales peut également enrichir la compréhension des liens entre mobilité et inégalités. Un système de déplacement basé sur le chaînage des déplacements et l'usage dominant de l'automobile peut, en effet, renforcer les inégalités de mobilité en accentuant les problèmes d'accessibilité aux lieux de commerce pour les ménages non motorisés.

Mais avant de confirmer ou d'infirmer ce rôle éventuel attribué au chaînage des déplacements dans l'étude de la mobilité motorisée des consommateurs, il faut préciser les éléments qui déterminent celui-ci et qui, par voie de conséquence, participent à son appréhension ?

Chapitre 2

Forme urbaine, facteur de complexification de la mobilité d'achats

« Les déplacements quotidiens sont devenus complexes, parce que l'espace urbain est devenu lui-même complexe ».

(F. Beaucire, 1996)

« Le zonage monofonctionnel peut en effet encourager des pratiques de mobilité essentiellement automobiles, telles que les pérégrinations, qui cumulent plusieurs objectifs pour une même sortie du domicile ».

(G. Pouyanne, 2005)

Dans le premier chapitre, nous avons montré une complexité grandissante dans la mobilité quotidienne qui s'exprime par la pratique du chaînage des déplacements. L'organisation de l'espace urbain joue un rôle crucial dans l'évolution des comportements, car la mobilité dépend des caractéristiques de la ville et inversement (M. Wiel, 2002). L'étalement et la spécialisation de l'espace urbain selon ses fonctions (résidence, travail, commerces, loisirs et culture) jouent en faveur d'une mobilité diversifiée et complexe, et la structure des déplacements en résulte certainement (F. Beaucire, 1996).

La densité et la mixité des fonctions dans l'espace urbain sont autant de facteurs qui influencent la part modale des différents modes de transport à savoir : la voiture individuelle, les transports collectifs et les modes doux (V. Fouchier, 1997). En effet, la forte mobilité automobile (cf. chapitre 1) constitue une réponse à l'allongement des distances parcourues lors des déplacements et réciproquement. La proximité du lieu de résidence et d'autres lieux de mobilité quotidienne est de moins en moins une réalité, tout comme la mixité fonctionnelle des quartiers qui permettaient de trouver sur place tout ce dont chacun avait besoin. Ces évolutions expliquent l'inadaptation des transports en commun et des modes doux face aux nouvelles exigences de la mobilité quotidienne, essentiellement à cause des distances à parcourir.

La mise en évidence du poids de l'organisation de l'espace urbain sur les comportements de mobilité quotidienne, en particulier la mobilité d'achats, constitue donc un volet important pour une bonne compréhension de notre problématique. Pour ce faire nous analyserons dans ce chapitre les concepts clés de la forme urbaine et leurs liens avec la complexité de la mobilité d'achats et le recours au chaînage des déplacements au détriment des navettes.

2.1 Mobilité, étalement urbain ?

Aujourd'hui, les déplacements quotidiens se réalisent dans des espaces de plus en plus étendus du fait de l'automobilité (cf. chapitre 1). La destination du déplacement est de plus en plus rarement constituée d'un seul motif de destination, nous passons inconsciemment du modèle de la navette au modèle de chaînage des déplacements (cf. chapitre 1). Cette évolution majeure dans les pratiques des déplacements quotidiens est due essentiellement à l'étalement urbain (M. Wiel, 1993).

2.1.1 La notion de l'étalement urbain

La notion d'étalement urbain, utilisée pour la première fois par les géographes anglo-saxons (urban sprawl), désigne le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes. Cet étalement urbain, qui est lié au développement démographique des villes, se fait avec une densité du bâti d'autant plus faible que l'on s'éloigne du cœur des villes. La faible densité est due au caractère pavillonnaire de cette croissance urbaine, ainsi qu'à l'étendue des espaces verts qui caractérisent les communes concernées. En France, l'ampleur du phénomène d'étalement urbain est liée à la démocratisation de la voiture. En effet, l'automobilité a permis la multiplication de ces urbanisations de très faible densité, essentiellement desservies par le réseau routier. Ainsi l'étalement urbain est défini comme une extension du territoire urbain en produisant une forme urbaine diffuse.

Pour J. Gagneur (1993), l'étalement est avant tout synonyme de dédensification de l'habitat qui entraîne une diffusion du bâti avec la construction de logements neufs en périphérie. De même pour C. Raux (1993) qui associe l'étalement urbain à une forme de concentration et d'extension urbaine : pour lui l'étalement urbain est « *un étalement dans l'espace de la concentration urbaine (habitat, emplois, commerces). La croissance urbaine s'est opérée au cours de ces dernières années essentiellement sous la forme d'un double phénomène de concentration spatiale de la population dans les zones urbaines et l'extension de ces zones urbaines* ». L'étalement urbain concerne aussi bien l'habitat que les activités économiques. Ainsi, le service de planification de la ville de Québec envisage l'étalement urbain selon trois points principaux (C. Enault, 2003):

- L'étalement urbain est défini comme une extension du territoire urbain qui produit à l'échelle métropolitaine une forme urbaine diffuse, ayant l'apparence de taches d'huile contenant un tissu urbain, généralement de faible densité, séparées par des espaces de friche.
- L'étalement urbain est également vu comme une intervention consistant à implanter une structure urbaine en dehors de l'aire centrale.
- enfin, il s'agit aussi d'une intervention consistant à implanter une structure urbaine à une distance éloignée d'un centre d'équipement pouvant desservir cette structure.

2.1.2 Etalement urbain... une aspiration sociale ?

L'étalement urbain s'explique par plusieurs facteurs. J. Levy (2000) considère que l'une des causes essentielles de l'étalement urbain est l'attrait pour l'habitat individuel, là où l'espace est synonyme de confort, de moindre stress, de meilleure santé, d'accès à la nature. L'auteur souligne que la dynamique actuelle des villes doit être avant tout envisagée sous l'angle de la dynamique sociale, c'est-à-dire qu'elle est liée au fait que les habitants aspirent à un certain mode de vie. De même pour V. Fouchier (1997) qui constate que l'étalement urbain est un succès auprès des citoyens qui cherchent à conquérir un espace plus aéré. Mais la principale motivation des ménages préférant ce mode d'habitat est surtout d'échapper au coût élevé du logement en ville, en raison de la cherté de l'impôt foncier et de l'immobilier comme l'exprime F. Ascher (2003) : *«grâce aux moyens de transport individuels et à l'usage des technologies de communication sans fil, y compris pour Internet, la dispersion urbaine s'accroît, les urbains cherchent toujours plus loin plus d'espace à des prix plus abordables»*. Opter pour le périurbain permet souvent, pour le prix d'un appartement en ville, l'achat d'un pavillon plus vaste avec jardin. Cette aspiration a été rendue possible par l'amélioration des conditions de déplacement et l'arbitrage fait par les ménages entre les coûts et temps de déplacement pour l'emploi et les coûts du logement. L'amélioration incessante des infrastructures routières permet, pour la même durée de déplacements quotidiens, d'aller s'installer de plus en plus loin.

Le mouvement des ménages vers le périurbain s'explique aussi par un désir de localiser leur lieu de résidence près du secteur géographique de leur lieu d'emploi, (M,

Wiel, 2002). Ces ménages correspondent surtout aux couples avec enfants dont la mère exerce souvent une activité professionnelle. En choisissant d'habiter le périurbain, la femme active cherche à se rapprocher de son lieu de travail qui se localise de plus en plus dans les nouveaux pôles d'activités économiques de périphérie, dans les entrées de villes. N. Cattan et S. Berroir (2005) estiment que ces raisons ne suffisent pas à expliquer les motivations pour habiter en dehors de la ville. Pour ces auteurs, les raisons de l'étalement tiendraient de plus en plus à des transformations de notre imaginaire collectif. En effet, Pour beaucoup de gens la ville est aujourd'hui perçue comme dangereuse, dégradée, polluée, encombrée. En revanche, la campagne devient synonyme de nature et de qualité de vie. Dans cette aspiration au mode de vie périurbain, il y a aussi sans doute un peu de recherche identitaire, de repli sur soi face au monde urbain agité (N. Cattan, S. Berroir 2005).

2.1.3 Etalement urbain...quant la « vitesse » intervient ?

D'autres auteurs se basent sur la notion de « vitesse » pour expliquer l'étalement urbain. F. Beaucire (1996) note que l'augmentation de la vitesse des déplacements des citadins, engendrée par la voiture individuelle, entraîne des conséquences décisives sur la forme des villes. De même pour J-P. Orfeuil (2002) qui souligne que *« l'accès à la voiture, la possibilité de rouler rapidement ne sont que des potentiels qui, pour être révélés, impliquent des stratégies des acteurs tournés vers des localisations aisément accessibles en voiture. La mobilité étendue ici comme potentiel associant l'importance des parcs de véhicules et l'importance des réseaux rapides permet l'émergence des formes nouvelles d'urbanisation »*. Ainsi l'étalement urbain peut être mis en parallèle avec l'accroissement du parc automobile et des infrastructures routières, de zones d'activités commerciales et industrielles, qui nécessitent des surfaces importantes et qui sont rejetées des centres-villes à la fois à cause du coût de l'immobilier et du fait du rejet de certaines nuisances liées à ces activités. En effet, l'amélioration du système de déplacement qui se traduit par un accroissement de la vitesse conduit naturellement à une dédensification de la ville, avec une durée de déplacement qui restera constante (loi de Zahavi). De ce fait, l'espace consommé dépend de la vitesse du déplacement : plus celle-ci est importante plus l'espace pratiqué est étendu.

Le redéploiement de la ville dans son nouveau territoire est lié à la mobilité facilitée (M. Wiel, 1999 ; F. Beaucire, 2000), conséquence de l'amélioration des conditions de déplacements. En effet, La « transition urbaine » définie comme étant le passage d'une ville à « mobilité restreinte » à une ville à « mobilité facilitée » a révélé des interactions importantes entre la forme urbaine et la mobilité quotidienne. Ce passage est caractérisé par la détente spatiale de la ville traditionnelle pédestre et la réorganisation de ses activités, en donnant naissance à une ville automobile moins dense voire multipolaire (schéma 2.1).

La dissociation croissante entre les lieux de résidence, de travail et de commerces, soutenue par des logiques d'implantation différentes de la population et des activités, constitue un facteur explicatif important de l'augmentation des distances de déplacements et le recours massif à la voiture individuelle. Cette transformation de la ville entraîne, selon M. Wiel (1999) un dépérissement des centres-villes, une délocalisation et déconcentration des activités tertiaires à la périphérie de la ville (grandes surfaces, multiplexes...etc.) et par voie de conséquence une mobilité quotidienne complexe.

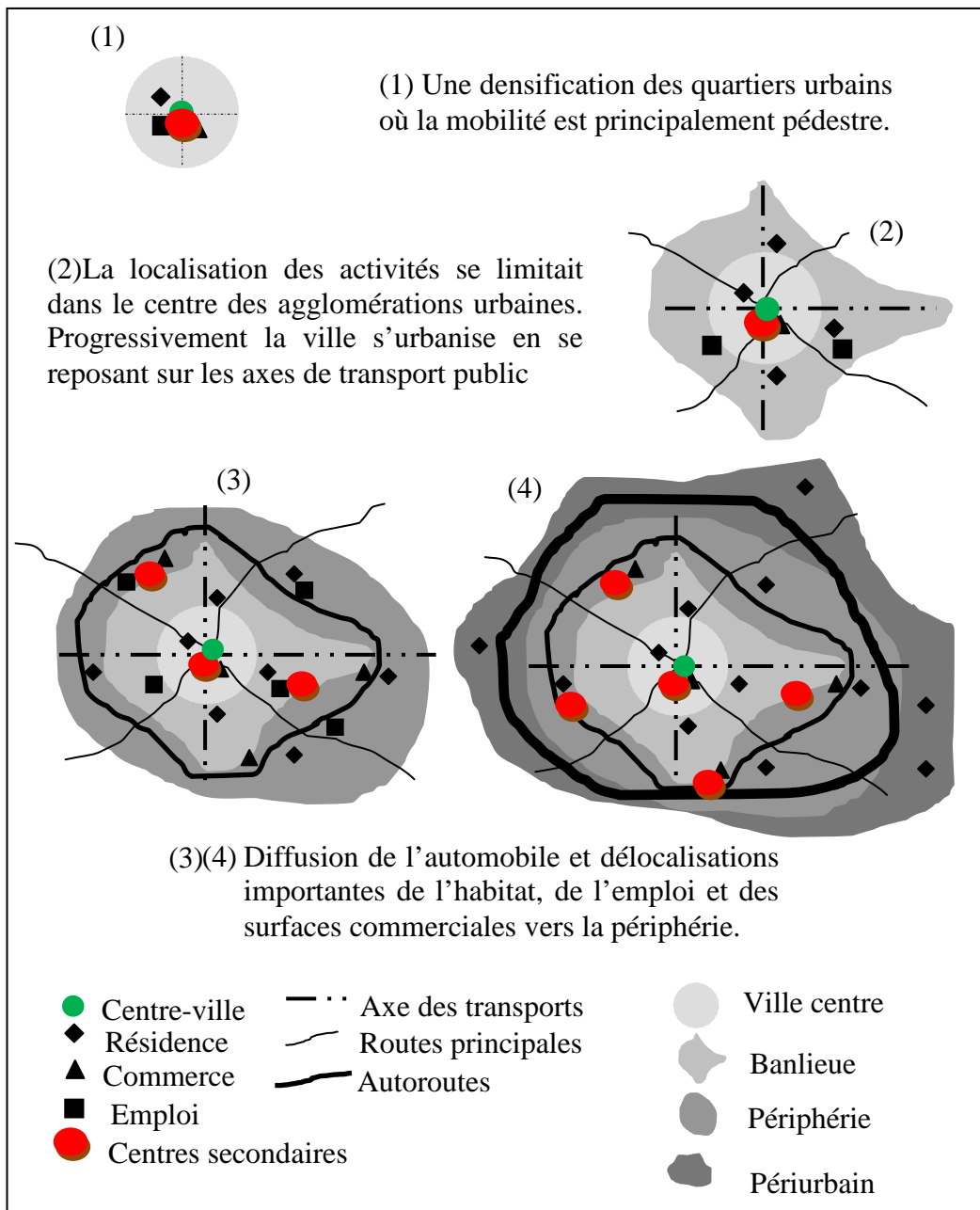


Schéma 2.1 La réorganisation de l'espace urbain, sous l'effet de l'amélioration du système de déplacements

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

A. Bonnafous et H. Puel (1983) décrivent l'interaction entre le système de transport et la structure urbaine par une triple relation entre trois sous systèmes du système urbain :

- le sous système de localisations qui conditionne les déplacements dans la mesure où les individus se déplacent pour réaliser une activité ;
- le sous système de déplacements qui agit sur le système de localisations par le biais du développement des infrastructures et qui, par voie de conséquence, peut modifier la structure des déplacements ;
- enfin le sous système de pratiques et relations sociales où les activités de la vie quotidienne (travail, achats, loisirs, etc.) s'inscrivent dans le fonctionnement urbain et dépendent de l'organisation temporelle de la société urbaine.

Cette vision de l'interaction entre les sous systèmes de la ville est intéressante pour notre travail, dans la mesure où la nature de cette relation détermine la complexité des comportements de la mobilité quotidienne des ménages (schéma 2.2).

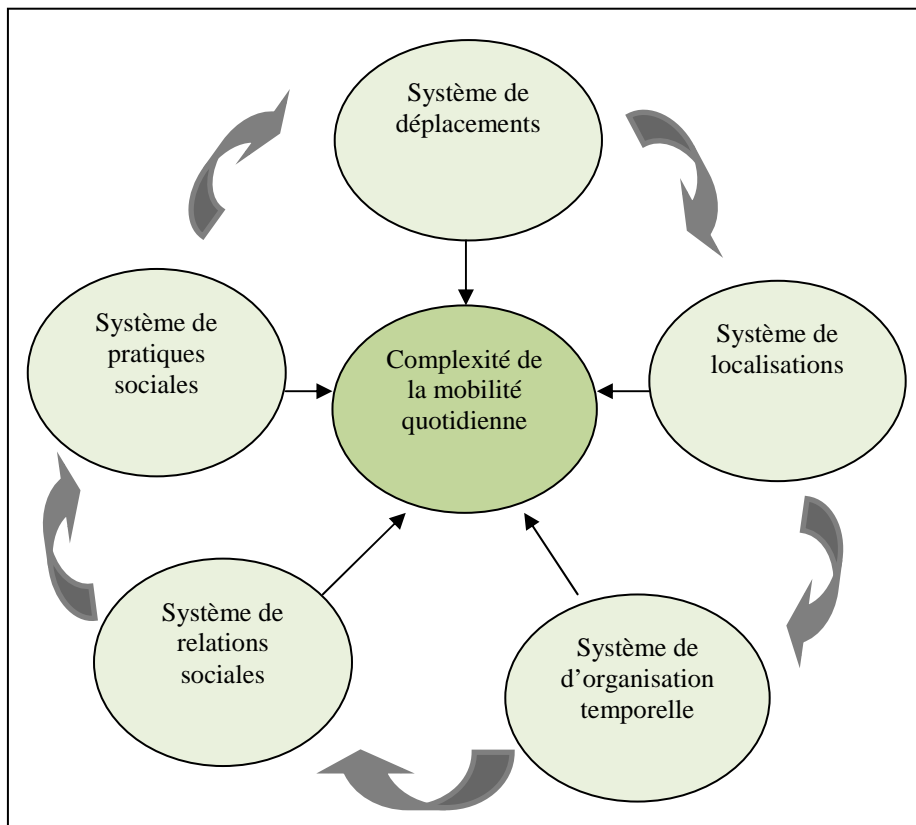


Schéma 2.2 Sous systèmes urbains et complexité de la mobilité quotidienne

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010.
D'après A. Bonnafous et H. Puel, 1983

2.1.4 Impact de l'étalement sur la structure des déplacements

L'étalement de la ville en question constitue une profonde recomposition qui a bouleversé les traditionnelles représentations du rapport entre centre et périphérie (M. Wiel, 1995), qui se traduit par le changement de la structure des déplacements et l'inadéquation et la perte d'attractivité des transports en commun. Il a en effet « *contribué à modifier les trajectoires et les longueurs des navettes, soit en les rallongeant, soit en modifiant leurs directions, au profit d'orientation obliques ou tangentielles venant brouiller l'image un peu trop parfaite, et partiellement erronée, de flux anciens exclusivement radiaux menant vers le centre* » (F. Beaucire, M. Berger, T-Saint-Gerand (2004). J-P. Orfeuil et M-H. Massot (2005) notent que la géographie des flux est de plus en plus diversifiée et qu'il n'est plus nécessaire d'être « au centre » pour être accessible. « *La ville peut alors passer du modèle radioconcentrique qu'on croyait pérenne, où les activités sont réalisées soit à proximité immédiate du domicile soit dans une ville-centre regroupant toutes les fonctions supérieures et où tous se retrouvent au moins occasionnellement, à un modèle très distribué, où les créneaux de croissance des déplacements sont les déplacements motorisés internes aux banlieues et périphériques et les liaisons interurbaines de proximité* ». Au Havre, comme dans toutes les grandes villes françaises, la décroissance relative des échanges entre le centre et la périphérie et l'augmentation de ceux entre périphérie et périphérie s'avère une tendance générale qui caractérise le fonctionnement urbain de ces agglomérations. La logique simple de déplacement radial (centre-périphérie, périphérie-centre) cède progressivement la place à une logique complexe de déplacements en chaînage, une forme de mobilité qui engendre des déplacements à multiples directions (périphérie-périphérie, périphérie-périurbain). Le phénomène s'explique par la dispersion des origines et des destinations ainsi que la perte d'attractivité des centres-villes (commerces, emplois). Cette modification peut être schématisée de la façon suivante (schéma 2.3) :

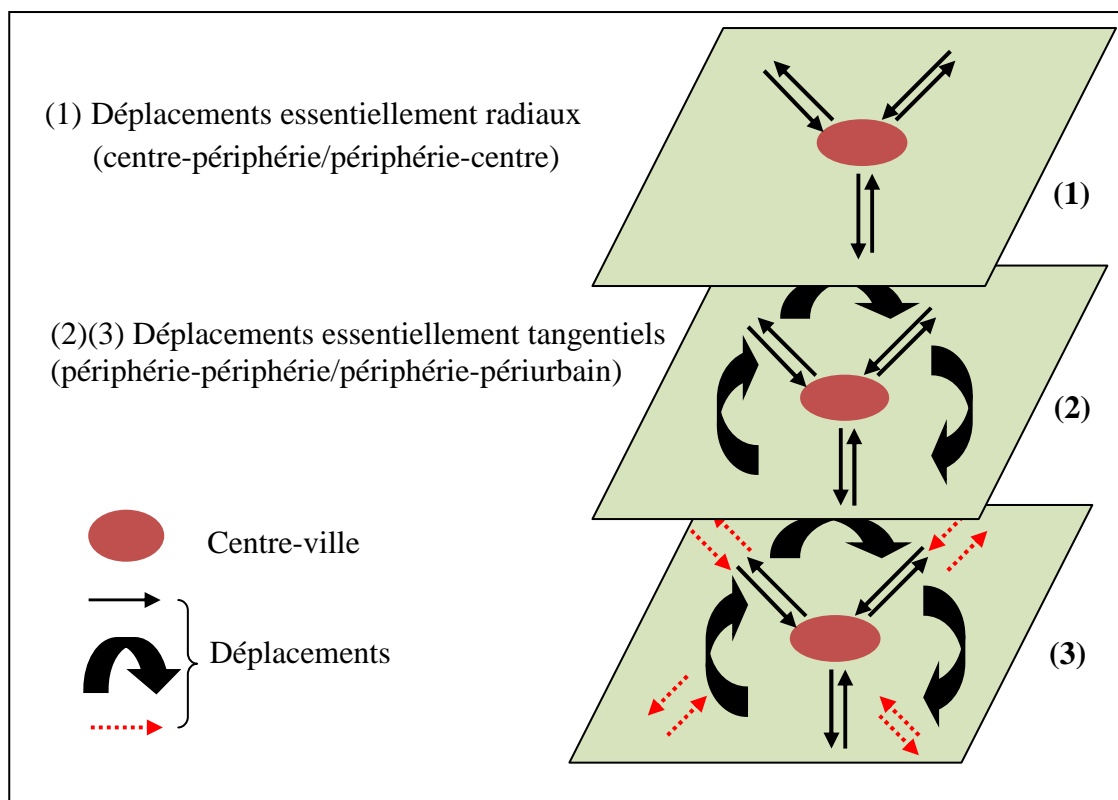


Schéma 2.3 Les effets de l'étalement urbain sur la structure des déplacements

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

2.2. Mobilité et formes urbaines : un lien étroit

2.2.1 Mobilité et densité

Le débat sur le lien entre mobilité et forme urbaine remonte à la fin des années quatre-vingt-dix, lorsque P. Newman et J. Kenworthy (1989) ont montré que la consommation énergétique décroît avec la densité urbaine. Leurs travaux différencient les villes européennes qui sont plus économes que leurs homologues nord-américaines. Ce résultat établit pour la première fois un lien entre la mobilité et un aspect de la forme urbaine (la densité), en opposant à la ville étalée, la ville dense. Les travaux de P. Newman et J. Kenworthy ont provoqué un certain nombre de critiques sur le lien de causalité entre mobilité et forme urbaine. Car, dans ces travaux certaines variables comme les déterminants socio-économiques (revenues, CSP) ne sont pas pris en considération pour tenter d'expliquer ce lien. Or, ces variables sont différentes d'un pays à un autre. Ainsi de nombreux travaux empiriques ont été effectués afin d'éclairer

ce lien censé exister entre mobilité et densité. V. Fouchier (1997) souligne dans sa thèse sur le rapport entre mobilité et densité pour le cas de l'Ile de France que la forme urbaine qu'elle soit dense ou diffuse (étalée) joue un rôle déterminant dans la motorisation des ménages et le choix modal. D'après son étude, plus la taille de la ville diminue plus le nombre de véhicules par ménage augmente et plus on s'éloigne du centre plus la motorisation est importante. Pour les ménages éloignés du centre, la motorisation est déterminée par plusieurs facteurs dont le plus important est l'inefficacité des transports en commun. Selon l'étude, plus la zone de résidence est proche des transports en commun ou du centre de la ville, plus le taux de non-motorisation est élevé. Les zones rurales mais aussi les zones pavillonnaires des villes nouvelles ont un taux de non-motorisation proche de zéro. Mais la motorisation ne traduit pas forcément le déplacement. L'auteur choisit ainsi d'autres indicateurs pour évaluer le lien entre densité et mobilité, les distances parcourues et le temps de déplacement par individu. Il montre que plus la densité de la commune est élevée plus les distances parcourues sont courtes. Inversement, le temps de déplacement est plus élevé lorsque la densité est forte. Dans ces conditions, en zones denses les transports en commun sont souvent plus utilisés, alors qu'en zones moins denses la voiture est le mode dominant.

Si l'on excepte le travail de thèse de Vincent Fouchier, la relation entre densité et mobilité n'a pas été explicitement étudiée en France. En étudiant la relation densité-mobilité dans le cas de six aires urbaines (Aix-Marseille, Lyon, Dijon, Bordeaux, Saint-Etienne et Grenoble), G. Pouyanne (2004) confirme l'existence d'une relation inverse entre densité et consommation d'énergie pour les déplacements et d'une influence de la densité sur les distances parcourues et le choix modal. Les distances moyennes des déplacements décroissent avec la densité résidentielle.

2.2.2 Mobilité et mixité fonctionnelle

Outre la densité urbaine, une meilleure compréhension de l'interaction entre les comportements de mobilité quotidienne et la forme urbaine passe par l'étude de la mixité fonctionnelle, c'est-à-dire la répartition spatiale des fonctions dans l'espace urbain. On parle de mixité fonctionnelle dans un quartier lorsque plusieurs fonctions y sont représentées (ex: habitat, commerce, loisir). La mixité fonctionnelle répond donc

au principe de mieux équiper tous les quartiers de la ville de l'ensemble des fonctions urbaines. Pour J-P. Dind¹⁷ la notion de mixité fonctionnelle fait référence à la capacité d'un lieu à répondre à différents besoins : besoin de se déplacer, de consommer, de se rencontrer, etc... L'auteur associe la mixité fonctionnelle au potentiel d'un lieu où les besoins de l'individu s'expriment simultanément en termes d'interactions sociales. Ce lieu est donc potentiellement une opportunité pour réaliser plusieurs activités dans le quotidien de tous les jours.

La mixité des fonctions, désignée également par la diversité des usages du sol, est perçue comme une façon de rendre la forme urbaine cohérente, comme le souligne G. Pouyanne (2004) « *plus les usages du sol sont variés, plus la probabilité qu'une destination soit proche de l'origine est élevée* ». Elle est vue comme un principe d'urbanisme qui s'oppose au découpage du territoire en zones fonctionnellement différenciées ("zoning") qui a caractérisé la planification urbaine de l'après-guerre. Ainsi, la mixité fonctionnelle est considérée comme un élément important d'une ville aux courtes distances, qui favorise les déplacements non motorisés. Au même titre que la densité, la mixité des fonctions est donc présumée être un facteur de mobilité durable.

Dans un objectif de développement durable, la mixité fonctionnelle dans un quartier sert à rapprocher les différentes fonctions des habitants de façon à ce que les fonctions exercées soient accessibles à pied ou à vélo à partir du lieu de résidence. Elle s'oppose au principe de zonage monofonctionnel, qui sépare les fonctions dans l'espace et entraîne une augmentation des distances à parcourir pour se déplacer d'une fonction à une autre et par voie de conséquence rend l'usage de la voiture inévitable.

En France dans de nombreuses agglomérations urbaines, les autorités planificatrices soulignent la nécessité de maîtriser le processus de l'étalement urbain par une politique de mixité sociale et fonctionnelle. Au Havre, cet objectif se manifeste par le développement de l'habitat, des activités commerciales et de loisir autour des pôles de proximité (cf. chapitre 5). La requalification des espaces portuaires qui se trouvent à proximité du centre-ville s'inscrit dans cet objectif. Situés à proximité du centre-ville et de l'entrée du Havre, ces espaces d'interface Ville-Port représentent ainsi un potentiel

¹⁷ In G. Pouyanne (2004)

de premier ordre pour freiner l'étalement urbain et renforcer l'attractivité de l'agglomération.

G. Pouyanne (2004) note que la définition de la mixité fonctionnelle dépend des fonctions retenues, ainsi trois éléments peuvent concourir à cette définition :

- L'équilibre entre emplois et résidences

Pour Guillaume Pouyanne la définition la plus simple de la mixité fonctionnelle est l'équilibre entre emplois et résidences, c'est-à-dire le partage du sol entre activités résidentielle et de production. Un partage équilibré entre ces deux fonctions implique une proximité physique du lieu de domicile et celui d'emploi. Cette mixité peut être mesurée, selon l'auteur, par le calcul du ratio emplois/résidents de chaque commune.

À partir de données sur l'aire métropolitaine de Portland (Oregon), une ville américaine de taille moyenne, Z.-R. Peng (1997)¹⁸ effectue une analyse des distances moyennes de déplacement et du nombre de véhicules-kilomètres par personne en fonction du ratio emplois/résidents de la zone. Il note une relation négative entre les deux variables : plus le ratio emplois/résidents est élevé, plus les distances moyennes de déplacement et le nombre de véhicules par personne est faible ; il note également que les distances de déplacement décroissent plus rapidement avec le ratio emplois/résidents que le nombre de véhicules par personne : avec l'augmentation relative du nombre d'emplois de la zone, les individus se déplacent sur de plus courtes distances mais plus souvent.

Cependant l'impact de la mixité fonctionnelle sur les comportements de mobilité dans une zone donnée peut donner des résultats divergents selon le motif de déplacement pris en considération. Il est possible, selon G. Pouyanne (2004), que les différents types d'emplois n'aient pas la même influence sur les comportements de mobilité. Ainsi l'auteur juge pertinent, pour une meilleure compréhension de l'interaction entre mixité fonctionnelle et mobilité quotidienne, d'examiner le lien entre la répartition sectorielle des emplois (c'est-à-dire la spécialisation fonctionnelle des espaces) et les comportements de mobilité.

¹⁸ In G. Pouyanne (2004)

- La répartition sectorielle des emplois

Afin de mieux évaluer l'impact de la mixité fonctionnelle sur les comportements de déplacement quotidien, Guillaume Pouyanne souligne qu'il est important de distinguer les emplois à portée locale et les emplois à portée plus large, nationale ou internationale : les premiers comprennent les commerces de détail et/ou les services aux particuliers ; les seconds correspondent aux industries et aux transports. Les deux types d'emploi peuvent engendrer des pratiques de mobilité différentes. « *Cette distinction oblige à distinguer les déplacements domicile-travail des déplacements liés aux achats, ces derniers étant « a priori » plus sensibles à la localisation des emplois de proximité* » (G. Pouyanne, 2004).

Dans ce sens, D. G. Chatman (2003)¹⁹ a étudié l'influence de la proportion des emplois de commerce de détail dans le total des emplois sur le kilométrage total des déplacements liés aux achats sans trouver des résultats significatifs. Ce résultat n'est pas spécifique aux déplacements pour motif achat mais à l'ensemble des déplacements non professionnels. En étudiant le cas d'Orange County et San Diego en Californie, M. G. Boarnett et S. Sarmiento (1998)²⁰ montrent que ni la densité d'emplois de commerces de détail ni la densité d'emplois de services n'expliquent significativement le nombre de déplacements non professionnels.

Ces résultats supposent que l'explication des comportements motorisés individuels des ménages dans leurs déplacements d'achats se trouve en dehors de la simple localisation géographique des commerces.

- La prise en compte explicite des centres périphériques

Expliquer les comportements de mobilité quotidienne selon la mixité et/ou la spécialisation des espaces implique, pour Guillaume Pouyanne, une prise en compte des centres périphériques qui ne sont pas pris en considération dans l'analyse ci-dessus. Les études de l'impact de la spécialisation relatives aux centres de périphérie sur les déplacements sont rares. Cela s'explique, selon l'auteur, par le fait que les pratiques de mobilité sont *a priori* associées autant à la localisation et à l'accessibilité qu'à la

¹⁹ In G. Pouyanne (2004)

²⁰ Ibid., p.161

spécialisation sectorielle des centres périphériques. *« Ce n'est pas tant le poids et/ou le nombre des pôles périphériques que la spécialisation relative des espaces qui importe pour comprendre les comportements de mobilité. En effet, le rôle des centres périphériques est ambigu, amplifiant d'un côté les trajets périphériques de longue portée mais permettant à des logiques de localisation conjointe de se mettre en place. La spécialisation fonctionnelle des espaces quant à elle amplifie les distances de déplacements via la production d'effets tunnel ou le développement des pérégrinations »* (G. Pouyanne, 2004).

2.3 Mobilité et polarisation : vers des schémas de déplacements complexes

L'étalement urbain qui s'est amorcé depuis plusieurs décennies n'a pas créé une ville uniformément diffuse, mais il a donné naissance à une ville multipolaire. Contrairement à l'habitat qui continue à se disperser dans tous les sens et en tache d'huile, les activités économiques se concentrent dans la première couronne périphérique, le long des axes routiers. Ainsi, l'étalement urbain a entraîné des formes de polarisation, voire de nouvelles centralités urbaines.

Synonyme de concentration, la polarisation peut être définie comme l'attraction qu'exerce un lieu sur un espace plus ou moins étendu et hétérogène et qui se trouve dans une situation de dépendance à l'égard de ce centre (B. Elissalde, 2004). On trouve la même définition chez J-R. Boudeville (1972) qui ajoute à l'attraction l'effet du pôle. Pour lui, la polarisation est assimilée à l'interaction entre un centre, dénommé pôle, là où se concentrent les activités humaines, et son aire d'influence.

Les déplacements pendulaires domicile-travail ont joué un rôle crucial dans l'émergence de ces polarisations périphériques. Ainsi, en France, le schéma monocentrique classique composé d'un centre et une périphérie est largement remplacé par un schéma multipolaire, notamment dans les grandes agglomérations urbaines. Se pose la question de l'attraction des centres historiques et par voie de conséquence son impact sur les déplacements quotidiens, notamment ceux réalisés pour le motif achat (cf. chapitre 5). En effet, la multipolarité ne peut que réduire la place relative du centre historique dans le fonctionnement urbain et générer une redistribution représentative de la centralité (J-C. Castel, 2007).

2.3.1 Mobilité, centre, centralité ?

2.3.1.1 Le centre ?

2.3.1.1.1 La notion du centre... une polysémie ?

Considérer la question de la centralité urbaine suppose en premier lieu d'aborder la notion de centre. Tout le monde s'accorde pour dire que le centre est défini en un seul lieu alors que deux types de centres peuvent être distingués comme le souligne N. Lebrun (2003) :

- Le centre peut être extraverti, pensé en fonction d'un référentiel spatial, un lieu au cœur d'un espace quelconque. C'est un lieu géographique qui peut exister par sa situation privilégiée par rapport à d'autres espaces de la ville. Par exemple une ville peut avoir son centre-ville au bord de la mer ou le long d'un fleuve. Ces emplacements reflètent l'histoire de la création et de l'évolution de la ville dans le temps ;
- Le centre peut être aussi introverti, un lieu défini par son contenu et qui se distingue par une présence : présence d'activités, présence de fonctions, voire présence de vie, dont l'accessibilité est une des conditions de sa centralité. Ainsi on parle de centre-ville pour désigner le cœur de la ville, de centre national de la recherche scientifique (C.N.R.S), de centre hospitalier, de centre de loisirs ou de centre commercial etc.

Certains auteurs comme Manuel Castells (1977) et André Laurentin²¹ (1974) considèrent le centre introverti comme un lieu qui exprime une chose symbolique. En effet, chaque individu peut avoir sa propre notion du centre-ville et selon ses propres valeurs. Par exemple, dans une société de religion comme c'était le cas du Moyen Âge, l'emplacement de la cathédrale ou tout monument de culte symbolise le centre ville, alors que dans la société occidentale d'aujourd'hui, c'est le centre d'affaires qui est le plus souvent considéré comme le centre ville, car la finance est devenue une valeur importante (M. Gohier, 2008). On peut penser que le centre commercial, symbole de la société de

²¹ In (Malo Gohier, 2008)

consommation, avec toutes les activités qu'il propose, peut représenter aujourd'hui plus qu'un centre-ville mais un centre de vie.

Ainsi dans le cas du centre extraverti le centre est associé à l'emplacement ou à la situation et dans le cas du centre introverti le centre est associé à la fonction. Mais qu'il soit pensé en tant que situation ou en tant que fonction, le centre est un lieu qui se démarque de ce qui l'entoure, soit par sa situation privilégiée, soit par son contenu fonctionnel (N. Lebrun, 2003).

2.3.1.1.2 Le concept centre/périphérie... les ambiguïtés ?

Si le centre se démarque de ce qui l'entoure, il a donc une périphérie avec laquelle il entre en interaction. De ce fait, chaque lieu peut avoir à la fois un centre et une périphérie. Ce lieu peut être situé au centre de la ville comme il peut être situé en périphérie de celle-ci, comme le souligne R. Brunet (2005) : « *les périphéries ont leurs propres centres et des périphéries encore plus périphériques. Ils existent aussi des périphéries qui jouxtent directement le centre profitant de certaines retombées (et elles peuvent avoir leurs propres centres) ; et des périphéries lointaines, dont la dépression est très accusée* ». Le concept centre/périphérie peut présenter donc des ambiguïtés, même si dans l'imaginaire de chacun la distinction entre un centre-ville et sa périphérie est claire.

Dans l'analyse spatiale, le concept centre/périphérie est utilisé pour désigner une opposition entre les deux types fondamentaux de lieux dans un système spatial : celui qui commande, le centre, et celui qui subit, la périphérie. Le concept est employé à tous les niveaux de l'échelle géographique (village, ville, région etc.), il permet de décrire l'opposition entre le centre et la périphérie et propose une explication à cette subordination : la périphérie est dépendante du centre parce que celui-ci est dominant, et réciproquement, le centre peut dépendre de sa périphérie puisque celle-ci est dominante (C. Grataloup, 2004). Le centre serait donc dominant et central tant qu'il bénéficie d'une bonne accessibilité et d'un bon niveau de fonctions et, réciproquement, le centre peut perdre sa centralité au profit de la périphérie puisque celle-ci présente des critères d'accessibilité et de fonctionnalité meilleurs que le centre. Ainsi le terme centre peut prendre un sens dynamique. Un centre reproduit en permanence les conditions de sa

centralité et réciproquement pour la périphérie. De ce fait, « *Parler de périphérie dominée est alors un pléonasme [...] le système est dynamique : si certaines périphéries peuvent devenir des angles morts (elles sont alors dites délaissées), d'autres peuvent bénéficier de leur situation (avantage à terme à la taille plus grande, à la position de contact avec l'extérieur du système spatial...)* ; cela peut entraîner des inversions de polarité dans une logique qui reste globalement identique ou des changements de systèmes » (C. Grataloup, 2004).

2.3.1.2 La centralité

D. Pumain et Th. Saint-Julien (1997) définissent la centralité comme étant un « *degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région. Centralité dans un réseau : degré d'accessibilité d'un nœud à partir de tous les autres nœuds du réseau* ». Les deux auteurs attribuent au terme de « centralité » deux acceptions :

- La première correspond à la centralité urbaine qui a été proposée par W. Christaller en 1933 dans sa théorie des lieux centraux, et qui définissait la centralité comme « *la propriété, conférée à une ville, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire de la ville* ». La centralité est ainsi appréhendée à une grande échelle, celle d'une ville ou d'une région. Alors que dans la géographie urbaine contemporaine la centralité recouvre des réalités multiples comme nous l'explique N. Lebrun (2003) : la centralité est « *tantôt qualité de ce qui est urbain (la ville est ce qui possède de la centralité urbaine, par opposition aux campagnes qui n'en ont pas), tantôt la ville elle-même (une centralité urbaine c'est alors un pôle urbain), tantôt une portion urbaine bien déterminée (le centre-ville), tantôt la moindre polarité au sein de l'espace urbain (les centralités urbaines sont alors assimilées aux polarités intra-urbaines)* ». Ainsi le concept de centralité s'est généralisé et étendu pour caractériser tout lieu d'offre d'emplois, de commerces et de services polarisant une clientèle. C'est le cas par exemple des lieux de commerces qui polarisent une population de moins en moins concentrée dans l'espace urbain.

- La seconde acception du terme de centralité correspond à la position plus ou moins accessible d'un nœud dans un réseau, elle se mesure par des indices de position d'un sommet dans un graphe. En effet, l'accès aux différentes fonctions centrales, les offres de prestations de services à une clientèle urbaine et périurbaine impliquent une bonne accessibilité, donc une forte centralité dans les réseaux de transport.

Contrairement au centre, la centralité n'est pas définie directement par un lieu. En effet, le suffixe nominal « -ité » rattaché à la racine « centre » donne le mot « centralité » qui veut dire tout simplement être central, d'être en position centrale, d'être un centre. De ce fait évoquer la centralité serait tout simplement évoquer ce qui est central, et rien de plus (N. Lebrun, 2003). Nicolas Lebrun définit la centralité comme la qualité du centre, les attributs du centre, voire le contenu du centre. Pour lui, le centre est un lieu qui renferme de la centralité, plus de centralités que les autres lieux. Cette acception se trouve appuyée chez Jean Samuel Bordreuil (1994), pour qui un centre est un lieu qui possède de la centralité tandis que la centralité est le contenu d'un centre. Contrairement au centre qui désigne un lieu, la centralité est assimilée à la notion de fonction. De même pour J. Levy et M. Lussault (2003), qui attribuent à la centralité le sens de polarisation, pour eux, la centralité est, « *au sens étroit, [la] position centrale d'un lieu ou d'une aire dans l'espace. Par extension, [la] capacité de polarisation de l'espace et d'attractivité d'un lieu ou d'une aire qui concentre acteurs, fonctions et objets de société* ».

M. Gohier (2008), dans « peut-on assimiler centre-ville et centralités urbaines », nous met en garde contre les similitudes qui peuvent exister entre centre-ville et centralité urbaine : « *il est toutefois vrai qu'un contenu possède toujours un contenant et que par voie de conséquence la centralité peut être géographiquement localisée dans un centre. Nous devons donc, à partir d'ici, bien faire la différence entre le « centre-ville » et « un centre », lieu de centralité.....* ». Si le centre est associé à un lieu, la centralité urbaine possède elle aussi la même caractéristique. La différence vient du fait du caractère unique du centre-ville, alors qu'une centralité urbaine peut être reproduite plusieurs fois au sein d'une même ville ou d'une même agglomération (M. Gohier, 2008).

Dans une agglomération plusieurs centralités urbaines peuvent cohabiter. Ces dernières peuvent être, selon leur contenu, de natures différentes : culturelle, politique, financière, commerciale, etc... M. Gohier (2008) note que « *chacune de ces fonctions peut permettre à une centralité d'exister. C'est par leur niveau de spécialisation fonctionnelle qu'elles peuvent se démarquer des autres lieux ayant la même fonction mais de manière moins visible* ». Les centralités urbaines peuvent être hiérarchisées selon plusieurs critères comme par exemple la taille et l'aire d'influence (D. Pumain, 2004). Ainsi on parle d'une centralité urbaine prédominante parce qu'elle a une taille et/ou une aire d'influence importante par rapport aux autres centralités de l'agglomération. Elles se caractérisent par leur capacité de changement dans le temps et dans l'espace, ce sont des entités mouvantes comme l'exprime M. Gohier (2008). En effet certaines centralités comme les zones commerciales périphériques²² ont des temporalités différentes que les centralités qui comprennent des fonctions de loisirs (cinémas, restaurants, etc...). Si les premières fonctionnent surtout pendant la journée, les secondes sont souvent fonctionnelles jours et nuits. Au Havre par exemple, contrairement aux centralités urbaines périphériques, le nouveau centre commercial « Docks Vauban », situé à une centaine de mètres du centre-ville, héberge un complexe cinématographique de douze salles qui reste animé jusqu'à une heure de matin.

Les centralités urbaines génèrent entre elles des flux motorisés individuels considérables. Leur multiplication, leur dispersion et leur différenciation spatiotemporelle impliquent un fort recours au chaînage des déplacements au détriment des navettes.

2.3.2 Polycentralité et spécialisation fonctionnelle : à l'origine du chaînage des déplacements ?

La polycentralité correspond à l'émergence des centres secondaires d'emplois et de commerces en périphérie des villes. La décentralisation de ces activités du centre-ville vers la périphérie joue un rôle capital dans les interprétations de la recomposition des centralités urbaines (F. Gaschet, 2001). Cette forme de croissance urbaine qui caractérise surtout les grandes villes est conçue pour organiser la mobilité quotidienne,

²² Ailleurs dans d'autres pays du monde comme les USA, certaines zones commerciales sont fonctionnelles 24h sur 24h.

minimiser les distances parcourues liées aux déplacements quotidiens. Elle est de ce fait « *une réponse naturelle et plus économe en termes de mobilité à la croissance non soutenable de la ville monocentrique. Au sein des plus grandes villes, on assiste en effet à une augmentation continue et rapidement intolérable des distances quotidiennes de déplacement ainsi qu'à une forte congestion des axes de transport radiaux. Une réponse envisageable est alors le développement, spontané ou à l'initiative de « grands agents » (aménageurs ou pouvoirs publics) d'un ou plusieurs pôles d'emploi autour desquels les actifs choisissent de se localiser (réduction des distances de migration) et/ou qui permettent une meilleure accessibilité à ces emplois (réduction des temps) »* (A. Aguiléra, J-L. Madre, D. Miniot, 2004). Ainsi la polycentralité est considérée comme une opportunité pour une ville durable. En plus, les centres ont un effet structurant et un pouvoir organisationnel de leur espace environnant. Leur décentralisation en périphérie peut être une opportunité de rapprochement de la population de périphérie aux emplois et de réduction de la ségrégation spatiale dans la ville (L. Bouzouina, 2008).

Mais est-ce que cet objectif de mobilité durable, cette réduction des distances de déplacements domicile-travail est possible pour tous les motifs de déplacements ? Certainement pas, si les déplacements pendulaires domicile-travail sont plus concentrés dans le temps et dans l'espace, les autres déplacements liés par exemple aux achats et aux loisirs en sont moins. C'est pourquoi A. Aguiléra, J-L. Madre, D. Miniot (2004) relativisent leurs propos : « *il n'est pas alors du tout évident que telle organisation des localisations, favorable à une réduction des trajets quotidiens domicile-travail, produise également des résultats satisfaisants concernant la mobilité liée aux achats ou aux loisirs* ». S'agissant des déplacements liés aux achats, la polycentralité peut, au contraire, engendrer un allongement des distances et une complexification des déplacements du fait de la multipolarisation des lieux de commerces et du comportement du consommateur qui tend de plus en plus à « zapper » d'un centre commercial à un autre.

En effet, dans le cas de la ville monocentrique, la concentration des emplois, des commerces et des loisirs dans un seul centre implique des déplacements radiaux qui s'effectuent du centre vers la périphérie et inversement. C'est le modèle du déplacement

pendulaire. Le déménagement de ces activités en périphérie n'est pas sans remettre en cause ce modèle de déplacement. G. Pouyanne (2004) montre dans sa thèse que l'émergence de multiples centres périphériques d'emploi est à l'origine d'une croissance des distances des déplacements, en raison de la substitution de trajets « atypiques » (les déplacements périphériques et les pérégrinations) aux traditionnels trajets radiaux. La nature de ces espaces périphériques exerce une influence directe sur l'organisation des déplacements (V. Fouchier, 1997). Certains génèrent plus de déplacements que d'autres (surfaces commerciales, établissements scolaires et de loisir). En effet, la répartition de ces activités dans l'agglomération explique et justifie le modèle de déplacement adopté. Cette acception est également partagée par A. Aguiléra, J-L. Madre, D. Miniot (2004) qui constatent qu'il faut prendre en compte la nature des pôles d'activités, dont le rôle, au regard de la mobilité, peut varier en fonction de leur localisation, leur taille, leur densité mais surtout de leur desserte en transport en commun.

De ce fait, le modèle de chaînage des déplacements semble être la conséquence de l'émergence de la structure polycentrique de l'agglomération (schéma 2.4). Progressivement, les déplacements pendulaires sont remplacés par des déplacements tangentiels qui s'effectuent de plus en plus dans des chaînes de déplacements. Ces déplacements sont de nature à engendrer un recours de plus en plus fréquent à la voiture individuelle comme mode de déplacement dominant. Plus que dans leur complexité, leur caractéristique principale réside dans la longueur de leur distance (G. Pouyanne, 2004). Comparativement aux traditionnels déplacements radiaux qui caractérisent la ville monocentrique, les déplacements en chaînage sont à la fois plus complexes et plus longs.

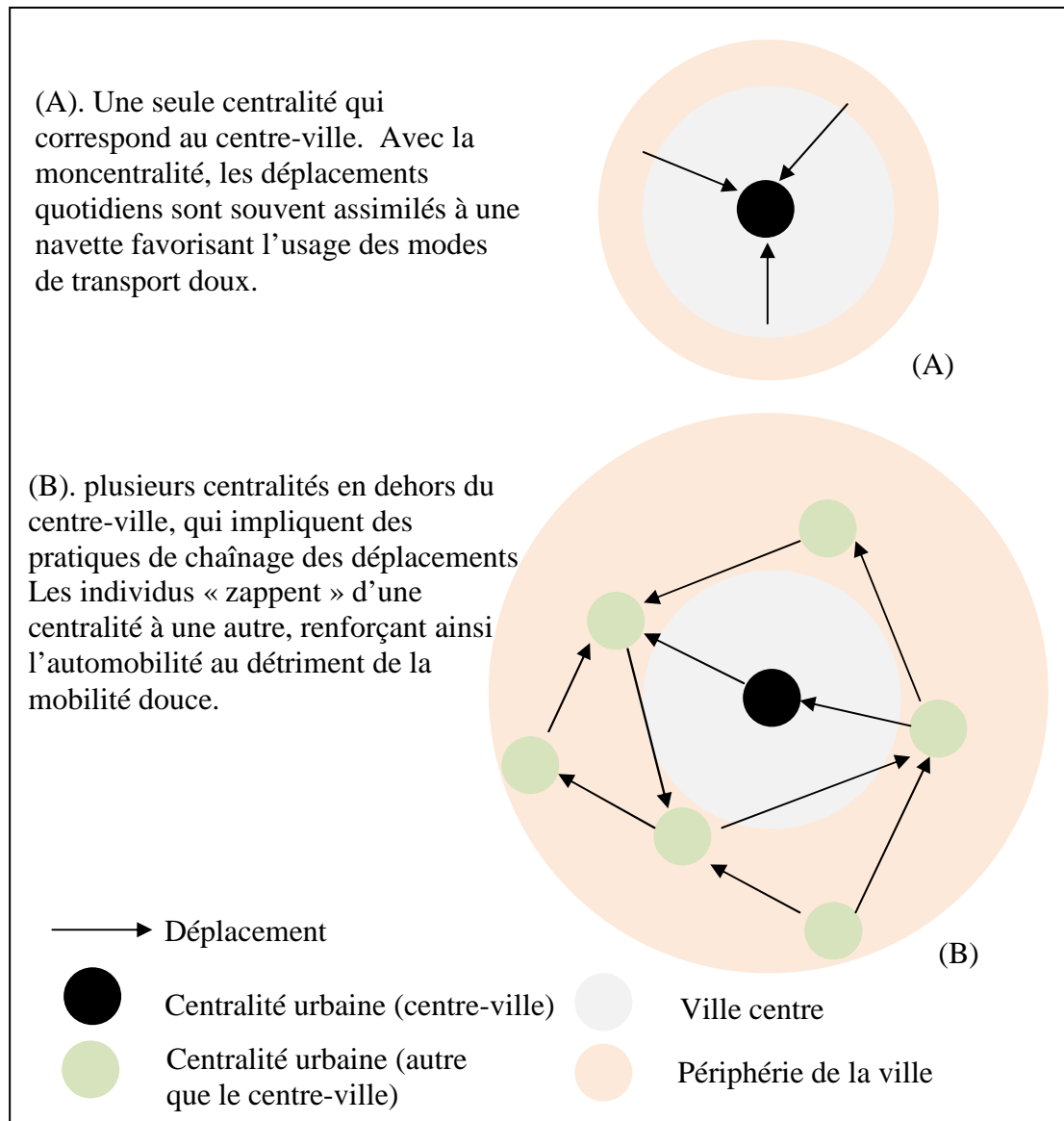


Schéma 2.4 Chaînage des déplacements et centralité (s) urbaine(s)

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

G. Pouyanne (2004) souligne que la polycentralité a une double influence sur la mobilité quotidienne : d'une part l'accroissement de la taille ou le nombre de centres en périphérie produit une augmentation du nombre de déplacements périphériques ; d'autre part, la spécialisation de ces pôles accroît les distances parcourues. Il montre que dans une agglomération polycentrique, le nombre de déplacements périphériques s'accroît obligatoirement : plus le nombre ou la taille des centres de périphérie augmente plus les déplacements périphériques sont nombreux. Le mouvement de disparition des activités de proximité (travail, commerce) renforce le chaînage des déplacements qui justifie la

diminution des déplacements pour motif travail (M-H. Massot et J-P. Orfeuill, 1995). La régression des déplacements professionnels (tableau 2.1), en raison de développement de la journée continue, est un indice de la croissance du chaînage des déplacements.

Motif	1994	Evolution 1982-1994
Travail, études	1,8	28%
Affaires personnelles (dont les achats)	1,7	41%
Loisirs	1,4	43%
Retour au domicile	3,4	41%
Ensemble	8,3	38%

Tableau 2.1 Mobilité par motif, en milliards de voyageurs- Km/semaine, tous modes mécanisés 1982-1994

Source : V. Kaufmann, 2003

En visant à rationaliser l'espace urbain, la spécialisation fonctionnelle de l'espace ou le zonage procure à chaque partie de l'agglomération une fonction particulière qui lui est propre. Ainsi plusieurs activités urbaines se trouvent implantées dans des espaces particuliers (surfaces industrielles, surfaces commerciales et surfaces de loisir). Cette nouvelle structure urbaine a modifié les schémas classiques du fonctionnement de la ville en rendant la structure des déplacements plus complexe. Y. Rollier et M. Wiel (1993) soulignent que les pérégrinations sont liées au fait que l'espace de la ville est appréhendé dans sa globalité par les habitants et particulièrement en ce qui concerne les pratiques d'achats. La spécialisation fonctionnelle de l'espace urbain (résidence, commerce et loisir) entraîne une augmentation des distances des déplacements et contraignent par voie de conséquence les individus, dans une optique d'optimisation du temps, à chaîner leurs déplacements (M. Wiel, 2003).

Conclusion

L'étude des notions clés relatives à la forme urbaine, en l'occurrence l'étalement urbain, la centralité et la polycentralité est enrichissante pour la compréhension des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats. Elle dévoile des interactions fortes entre l'organisation de l'espace urbain et le phénomène du chaînage des déplacements. En effet, ce dernier s'explique plus ou moins par la perte d'attractivité des centres-villes au détriment de l'émergence de plusieurs centralités urbaines dans la périphérie. Celles-ci génèrent entre elles des flux motorisés individuels considérables, en réduisant de plus en plus le poids relatif du centre historique dans le fonctionnement urbain. Leur multiplication, leur dispersion et leur différenciation spatiotemporelle engendrent un allongement des distances parcourues et une complexification des déplacements des consommateurs qui tendent de plus en plus à « zapper » d'une centralité urbaine à une autre.

Ainsi, la répartition des activités dans l'espace urbain explique et justifie le modèle de déplacement adopté. En effet, dans la ville monocentrique, la localisation des activités quotidiennes dans un seul centre, favorisent des déplacements radiaux entre le centre et la périphérie qui se réalisent en transports en commun, alors que dans la ville multipolaire le chaînage des déplacements est le modèle répandu, en raison de l'importance des déplacements tangentiels qui s'effectuent en dehors de la ville et qui rendent l'usage de l'automobile individuelle indispensable.

Cependant si la forme urbaine est à l'origine du chaînage des déplacements, d'autres éléments peuvent participer considérablement à sa compréhension. Nous tenterons, dans le chapitre suivant, d'appréhender la complexité de la mobilité d'achats des ménages, à travers les mutations sociales et de voir comment ces dernières concourent à la compréhension des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats, notamment le chaînage des déplacements.

Chapitre 3

Les mutations sociales, une autre façon de lire les comportements motorisés des ménages dans leur mobilité d'achats.

« La vie quotidienne des familles s'est complexifiée, avec d'une part la multiplication des sphères d'activités des membres d'un ménage (avec la double activité professionnelle, les loisirs et les activités extrascolaires des enfants), et, d'autre part, l'éclatement spatial des espaces de la vie quotidienne »

(V. Kaufmann, M. Flamm, 2002)

Les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats doivent être lus également à travers les mutations sociales. Ces dernières ont un effet primordial et peuvent permettre d'apporter des réponses à la question de la complexité de la mobilité pour motif achat. En effet, les éléments tels que l'accroissement du travail féminin et les mutations du système commercial qui en résultent ne peuvent qu'influencer la façon dont les ménages effectuent leurs achats ; ils contribuent fortement à expliquer le chaînage des déplacements et l'accroissement de l'usage de la voiture individuelle pour les achats.

Dans ce chapitre nous tenterons de mettre en lumière le rapport censé exister entre les principales mutations sociales et les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats. Pour ce faire, nous examinerons ce rapport à travers trois éléments : l'essor du travail féminin, les mutations de l'appareil commercial et le rôle des pouvoirs publics en la matière.

L'exercice ou non d'une activité professionnelle par les mères de famille semble avoir un effet considérable sur l'élargissement de l'espace quotidien pour les achats au détriment de la pratique des commerces de proximité. Ces pratiques se sont renforcées par l'arrivée de la grande distribution et les transformations des rythmes de travail.

3.1 Le poids du travail féminin

La croissance vertigineuse du travail féminin que connaissent les sociétés occidentales, en particulier la France, semble coïncider avec un recul considérable de la fréquentation des services de proximité, notamment le commerce de quartier. En France les femmes sont de plus en plus nombreuses à travailler, et ce depuis la fin de la seconde guerre mondiale (M. Maruani, 2004). Au début des années 70, la moitié des femmes âgées de 25 à 59 ans étaient actives (tableau 3.1). En 2002, 80 % des femmes le sont. La France n'est pas un cas isolé en Europe ; elle occupe une position intermédiaire entre, d'un côté, les pays du Sud (Espagne, Italie, Grèce) où le taux d'activité féminine ne dépasse pas les 65 %, et, de l'autre côté, les pays nordiques (Danemark, Suède, Finlande) où plus de 80% des femmes sont actives (C. Essafi et S. Buffeteau, 2006).

Année	Taux d'activité
1962	42
1968	44
1975	54
1982	65
1990	71
2002	80

Tableau 3.1 Taux d'activité des femmes de 25 à 49 ans en France de 1962 à 2002

Source : INSEE, recensements de la population, Enquête emploi 2002, in M Maruani, 2004.

Or, outre les taches professionnelles et ménagères, les femmes s'occupent très souvent des activités d'achats et de l'accompagnement de leurs enfants (cf. chapitre 7). Il apparaît que leur accès au marché du travail a provoqué un impact considérable sur les comportements de mobilité quotidienne des ménages, notamment ceux de mobilité d'achats. Selon qu'il est à temps partiel ou à temps plein, le travail féminin semble réduire le temps attribué à l'activité d'achats par le ménage. La répartition des tâches au sein des couples, qui est loin d'être égalitaire, ne parvient pas à compenser cette diminution (B. Motte, 2006). La difficulté de concilier vie familiale et vie

professionnelle et l'absence d'un partage équitable des rôles domestiques au sein du couple obligent les ménages à baisser leurs fréquences d'achats. En effet, d'une fréquence quotidienne au lendemain de la seconde guerre mondiale, le nombre de déplacements pour motif achat est passé de 4,4 déplacements par semaine en 1988 à 3,2 déplacements en 1995 (P. Babayou et J-L. Volatier, 1998).

La décroissance du nombre de déplacements suppose un regroupement des achats dans le temps et dans l'espace (B. Motte, 2006), ce qui favorise le développement de la grande distribution et réciproquement. Celle-ci exerce un pouvoir d'attraction significatif sur les femmes actives, en offrant sous le même toit une très grande variété de produits nécessaires à la vie quotidienne. Ce changement dans les comportements traduit une volonté des consommateurs de rationaliser et rentabiliser leurs pratiques, et favorise le recours de plus en plus fréquent à l'usage de la voiture individuelle pour faire les achats.

Ainsi, un lien étroit se dessine entre l'accès des femmes au travail et l'automobilité. L'augmentation du taux d'activité féminine a contribué à l'accroissement de la motorisation et, en conséquence, incité le développement rapide de la grande distribution, comme le souligne B. Motte (2006) : *« la part de marché de la grande distribution n'a ainsi cessé d'augmenter avec d'une part la baisse de fréquence des approvisionnements et d'autre part un plus large accès des femmes à l'automobile (notamment par l'obtention du permis de conduire) précédé par l'élargissement de leur accès au travail. On peut ainsi dire que la hausse du travail féminin a encouragé le développement de la grande distribution »*

Le regroupement d'achats qui résulte de l'accroissement du travail féminin ne peut que désavantager l'efficacité et la survie des petits commerces. Ces derniers ne peuvent répondre aux nouvelles exigences du consommateur ; d'autant plus ils ne se localisent pas souvent sur son parcours qui est de plus en plus dispersé et étendu. Ainsi, l'accroissement du travail féminin a bouleversé irrémédiablement les comportements des ménages dans leurs pratiques d'achats et de ce fait le système commercial dans son ensemble.

3.1.1 De « la mère au foyer » à « la mère qui travaille » : l'émergence d'un modèle

Cependant les femmes ont toujours exercé une activité professionnelle que ce soit au foyer ou en dehors de la cellule familiale. Au XIX^{ème} siècle les femmes exerçaient déjà plusieurs types de métiers, F. Battagliola (2008) les classe en trois catégories:

Les activités indépendantes

Ces activités s'effectuent au sein des corporations qui étaient constituées uniquement de femmes, notamment dans le domaine de la soie et des vêtements (lingères, brodeuses, modistes...). Ces corporations permettaient aux femmes d'exercer des métiers de façon indépendante. Cependant, le pouvoir de direction était réservé aux hommes. Au XIX^{ème} siècle la confection à domicile constituait une activité principale pour les femmes, notamment grâce à la machine à coudre, ce qui favorise l'activité laborieuse des femmes à domicile.

La famille comme unité de production

Le travail salarié de la femme à domicile lui a permis d'améliorer ses conditions de vie précaires. Dans les ateliers à domicile, le mari emploie sa femme et ses enfants pour produire, en général, du textile. Cependant les femmes accomplissent des tâches (dentelles et broderies) moins bien rémunérées que les productions masculines (comme le tissage).

Le travail des femmes dans les fabriques

Suite à la mécanisation, les ateliers sont, peu à peu, remplacés par des usines. L'industrie textile est la première à employer des femmes. Les machines à vapeur ont permis de rendre le travail moins pénible et donc de remplacer les ouvriers à domicile très qualifiés par des ouvrières. Au milieu du siècle, la tendance est à remplacer la main d'œuvre masculine dotée d'un savoir-faire par une main d'œuvre féminine non qualifiée et donc moins coûteuse. Ce fait marque le début de la division du travail entre les sexes.

Jusqu'au début du XX^{ème} certains métiers étaient plus féminins, 90% des femmes travaillent dans l'agriculture, le commerce, l'industrie textile et dans le service domestique. Et, jusqu'à la première guerre mondiale, les femmes seront « enfermées » dans ces professions. Néanmoins, à cette époque là, le travail des femmes n'est pas continu dans le temps, mais suit le cycle de leur vie familiale (F. Battagliola, 2008). Tandis que les femmes célibataires travaillent à plein temps, beaucoup cessent leur activité une fois qu'elles sont mères de familles. Elles ne reprennent leur activité salariée que exceptionnellement. En outre, à cette époque, l'activité de la femme se localise essentiellement au sein de la résidence familiale. Il fallait attendre la fin du XX^{ème} siècle pour que les comportements des femmes en matière d'activité professionnelle se rapprochent de ceux des hommes. Le travail à domicile et discontinu, qui était une spécificité féminine, devient de plus en plus rare (F. Battagliola, 2008).

Jeanne Fagnani (2001) distingue deux périodes distinctes lorsqu'elle aborde la question de la politique familiale en France et tout précisément celle du travail féminin. La première va de la fin des années trente jusqu'aux années soixante. Elle correspond à la politique de promotion de « la femme au foyer ». La seconde est adoptée à la fin des années soixante et consiste en l'émergence d'un modèle : « la mère qui travaille ». Chacun des deux modèles implique des pratiques de mobilité différentes.

En France, la participation des mères à la vie économique n'a cessé d'augmenter, depuis la fin des années soixante. À l'instar de leurs homologues européennes, les mères françaises sont très nombreuses à travailler tout en ayant le nombre moyen d'enfants le plus élevé au sein de l'union européenne, après l'Irlande (J. Fagnani, 2000). Le phénomène est dû à la mise en place d'une politique familiale favorisant l'intégration du modèle : « la mère qui travaille ». Cette politique est mise en place à la suite des événements de mai soixante-huit ; les acteurs concernés par la politique familiale ont en effet fini par admettre la réalité du travail féminin. Pour accompagner cette démarche, les pouvoirs publics et les partenaires sociaux ont pris des mesures pour aider les parents à concilier leur vie professionnelle et leur vie familiale. Ces mesures visent à atténuer les contraintes relatives à l'insertion des mères dans le marché du travail.

À l'époque du « gouvernement de Vichy »²³, la « mère au foyer » était très privilégiée (J. Fagnani, 2000). Afin de favoriser la natalité les pouvoirs publics ont pendant longtemps défendu l'idée que l'épouse devait rester au foyer et ne pas travailler. Une allocation de salaire unique (ASU) a été créée en 1941 et était destinée aux couples dont seul le mari était actif. Le montant de cette allocation était augmenté dès la naissance du deuxième enfant. Ainsi la politique familiale a joué un rôle primordial dans la promotion du modèle « mère au foyer » en apportant des aides précieuses aux familles dont seulement l'homme exerçait une activité professionnelle.

Jusqu'au début des années soixante, cette politique d'encouragement au maintien de la mère au foyer a porté ses fruits en incitant de plus en plus les mères de jeunes enfants à adhérer à ce modèle. En plus, le manque de possibilités de faire garder son enfant dans une crèche renforçait les hésitations des mères à exercer une activité professionnelle. Dans cette période, le nombre de places dans les crèches collectives se limitait à 18 000 (J. Fagnani, 2000) ; le marché du travail féminin concernait en premier lieu les femmes célibataires, et exceptionnellement les femmes mariées qui travaillaient dans les domaines liés aux activités familiales, telles que l'agriculture, le petit commerce et l'artisanat.

Dans le but d'encourager les mères à intégrer le marché du travail, les pouvoirs publics procédaient plus tard à une réforme de l'allocation de salaire unique (ASU) et entreprenaient des mesures pour améliorer les structures d'accueil de la petite enfance. Pour pallier le manque de main-d'œuvre et relancer l'économie, les responsables politiques exigeaient de mobiliser les potentialités féminines et renonçaient à l'idée que la mère reste à la maison. À partir de 1962, le besoin des mères de s'insérer dans une activité professionnelle commençait à se faire sentir. Le faible montant de l'allocation de salaire unique contraignait les mères de deux enfants à travailler, a fortiori les mères ayant un seul enfant qui n'y avaient plus droit (J. Fagnani, 2000). Le système convenait seulement aux mères de famille nombreuse, qui avaient jusqu'ici un grand intérêt de ne pas se plonger dans le monde de travail. Progressivement, avec le nombre croissant des

²³ Nom donné au gouvernement présidé par le maréchal Pétain, chef de l'Etat français, qui dirigea la France de 1940 à 1944 durant l'occupation allemande, et dont le siège se situait à Vichy, commune française située dans le département de l'allier dans la région d'Auvergne.

mères qui accédaient au marché du travail, les pouvoirs publics décidèrent de supprimer l'allocation de salaire unique (ASU) à la fin des années soixante-dix. Cette décision était suffisante pour que les mères investissent massivement le marché d'emploi.

Mais jusqu'ici, l'insertion de la mère dans le marché du travail était encore lente. Il faudra attendre le milieu des années soixante-dix pour voir le modèle de « la femme au foyer » se dévaloriser. Car l'augmentation des capacités d'accueil de jeunes enfants dans les crèches et la promotion de l'école maternelle vont renforcer le processus d'intégration de la mère dans la vie professionnelle.

3.1.2 Travail féminin et structures d'accueil de la petite enfance... les interactions ?

3.1.2.1 Le travail féminin... des modèles différents ?

Alors qu'en France les positions à l'égard de la question de l'activité professionnelle féminine opposaient à l'époque les partisans du modèle de « la mère au foyer » aux partisans du modèle de « la mère qui travaille », ailleurs, dans certains pays le premier modèle était bien défendu ; c'est le cas par exemple en Espagne, en Grèce et en Italie. En effet, en Europe, les modèles de la vie familiale diffèrent d'un pays à l'autre. Selon le temps de travail et les activités des enfants J. Fagnani (2001) distingue trois modèles différents :

- le premier modèle est traditionnel et la femme n'y exerce pas d'activité professionnelle rémunérée ; il est encore très typique en Espagne et dans une moindre mesure en Italie ;
- le deuxième est fortement représenté aux Pays Bas, en Suisse et en Allemagne ; il correspond à la femme qui travaille à temps partiel et associe fortement l'enfant aux activités de ses parents ;
- le troisième modèle comprend la femme qui travaille à plein temps ; il est très répandu et valorisé en France et se base sur une extrasocialisation des activités des enfants.

Ces modèles correspondent à ceux qui ont été donnés par C. Fagan et J. Rubery (1999)²⁴ et qui proposent cinq groupes de pays :

- pays dans lesquels le degré d'insertion des mères sur le marché du travail est fort (taux d'emploi élevé et emploi à temps plein) : Portugal, Finlande.
- pays dans lesquels l'insertion des mères est assez importante, mais où elle se fait à l'aide de congés parentaux étendus et d'ajustements du temps de travail : Danemark, Suède, France, Autriche et Belgique.
- pays dans lesquels les mères sont mal insérées sur le marché du travail et où elles travaillent souvent à temps partiel court : Pays-Bas, Royaume-Uni et Allemagne.
- Pays dans lesquels le degré d'insertion des mères sur le marché du travail est faible (taux d'activité bas, mais emploi à temps plein) : Italie, Espagne, Irlande et Luxembourg.
- pays dans lequel l'insertion par le temps plein est faible pour toutes les femmes : Grèce.

Ces modèles sont en lien direct avec la présence des enfants dans la famille et l'importance des normes et des valeurs liées à l'éducation et à la garde des enfants (J. Fagnani, 2001 ; H. Périvier, 2004 ; A. Greulich, 2008). En effet, la présence de jeunes enfants a une grande importance en matière de comportements d'activité des mères, et donc sur leur mobilité quotidienne. Celles-ci, par leur nature affective, sont considérées comme les plus capables de s'occuper des enfants en bas âge. De ce fait, elles doivent ajuster le volume de leur activité professionnelle en fonction de la présence ou non des enfants (J. Fagnani et M-T. Letablier, 2003)²⁵.

Ainsi, dans les deux premiers groupes, par exemple, la maternité ou la présence des enfants au sein de la famille ne modifie pas les comportements d'activité de la mère. Celle-ci continue à travailler à temps plein même lorsque le plus jeune de ses enfants n'a pas encore trois ans. C'est le cas de la France et les pays nordiques où le modèle de

²⁴ In (Hélène Périvier, 2004)

²⁵ Ibid., p.226

la femme au foyer est en voie de disparition²⁶. Néanmoins, dans ces pays, la présence des enfants en bas âge affecte différemment l'activité de la mère. En France, les mères après leur accouchement reprennent rapidement leur travail (le congé de maternité est court) et à temps plein. Alors qu'en Suède par exemple le congé de maternité est plus long et les mères réduisent leur temps de travail d'en moyenne 17 heures par semaine (H. Périvier, 2004).

En revanche, dans le troisième groupe la maternité ou la présence des enfants en bas âge dans le foyer modifie fortement le comportement d'activité de la mère. En Allemagne par exemple le taux d'emploi des mères ayant deux enfants est de vingt points inférieur à celui des femmes sans enfants (H. Périvier, 2004). La comparaison de la France et l'Allemagne révèle de grandes différences. Malgré la ressemblance de leurs systèmes socioéconomiques, les deux pays présentent des volumes de travail féminin très différents. Certes, le degré d'accroissement du travail féminin dans les deux pays est semblable et le taux d'activité féminine étant de l'ordre de 60%²⁷ y est équivalent. Néanmoins, le travail des femmes s'est développé de manière différente dans les deux pays : alors qu'en Allemagne, la femme travaille souvent à temps partiel, 39 % des emplois féminins y sont occupés à temps partiel ; en France ce taux représente seulement 24 %. Cette situation est encore plus marquée chez les mères : la part du travail à temps partiel pour celles-ci, dont le plus jeune enfant a moins de six ans, est de 46 % en Allemagne contre 23 % en France ; pour les mères ayant des enfants âgés de 6 à 14 ans, cette part est respectivement de 59 % contre 28 % (A. Greulich, 2008).

Contrairement à la France, dans ces pays appartenant au troisième groupe les femmes rompent avec leur travail dès la naissance d'un enfant puis elles reprennent plus tard quand celui-ci est scolarisé, mais souvent à temps partiel. En Allemagne et au Royaume-Uni une mère sur quatre interrompt son travail pendant l'année qui suit la naissance. Aux Pays-Bas, 30% des naissances donnent lieu à un passage à temps partiel (H. Périvier, 2004).

²⁶ Par exemple au Danemark, en 1965, 66 % des mères de jeunes enfants restaient à la maison contre 3 % en 1991 (Hélène Périvier, 2004)

²⁷ Eurostar (2006)

Enfin, les deux derniers groupes présentent un taux d'activité féminine faible mais à temps plein. En Espagne comme en Italie ou en Grèce certaines mères abandonnent définitivement leur travail après la naissance du premier enfant. Le pourcentage des naissances qui ont donné lieu à une sortie du marché du travail est élevé ; il est de l'ordre de 20% au moins (Hélène Périvier, 2004).

Les écarts en termes de taux et de volume d'activité professionnelle féminine entre ces pays voisins peuvent s'expliquer donc par les différences en matière de politique familiale et de développement des structures d'accueil liées à la garde des enfants, comme l'explique H. Périvier (2004) : *« les modèles d'emploi des mères varient au sein des pays membres de l'union européenne. Les pays dans lesquels le système de garde des jeunes enfants est développé sont le plus souvent ceux dans lesquels le taux d'emploi des mères est plus élevé »*.

3.1.2.2 Structures d'accueil de la petite enfance... rôle dans l'activité féminine ?

Le statut de salariée auquel accède la mère active implique une séparation spatiale de son lieu de résidence et celui du travail ; ceci rend de plus en plus compliquée la gestion de son quotidien. Dès lors on commence à étudier les problèmes que peut poser aux mères l'exercice d'un travail salarié. La question de la garde des enfants figure à tête de ces problèmes.

Généralement les familles ayant de jeunes enfants ont trois possibilités pour la garde de leurs enfants (H. Périvier, 2004), elles peuvent le faire :

- dans les crèches (publiques ou privés) où le mode de garde est collectif. Ces structures emploient un personnel qualifié qui accueille les enfants en bas âge durant la journée, avec des modalités différentes.
- en faisant appel à une assistante maternelle ou « nourrice » qui garde l'enfant chez elle.
- à domicile, en recrutant une personne compétente avec ou sans aide de l'État.

Le choix de telle ou telle possibilité de garde des enfants diffère d'un pays à l'autre et dépend du regard accordé par les politiques publiques à l'égard de la question. Alors

qu'en France et dans les pays nordiques (Suède, Danemark) les familles bénéficient d'une part importante du budget national pour faire garder leurs jeunes enfants, dans d'autres pays comme l'Allemagne, le Royaume Uni, l'Italie et l'Espagne la garde des enfants relève souvent de la sphère privée (J. Fagnani, 2001 ; H. Périvier, 2004). Ainsi, les deux premières possibilités de garde sont beaucoup plus adoptées dans les pays appartenant à la première catégorie. Quant à la troisième possibilité, elle est plus généralisée dans les pays appartenant à la deuxième catégorie, où le niveau des services publics est faible.

Le niveau de développement des systèmes de garde est différent d'un pays à l'autre. Cependant dans tous les pays la demande en la matière reste plus importante que l'offre (H. Périvier, 2004). Suivant le degré de déploiement des structures d'accueil de jeunes enfants, Le Corre (2000) distingue cinq groupes de pays :

- les pays nordiques (La Suède, Finlande et le Danemark), dans lesquels les structures d'accueil publiques ont été massivement développées ;
- la France et la Belgique, qui offrent une grande diversité des modes de gardes et d'aides publiques ;
- l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Autriche, où les structures d'accueil des jeunes enfants sont peu nombreuses. En Allemagne²⁸, elles sont quasiment inexistantes. Aux Pays-Bas, les trois quarts des capacités d'accueil sont gérés par le secteur privé. De même en Autriche où 50 % des crèches collectives sont privées ;
- le Royaume-Uni et l'Irlande, dans lesquels l'offre publique en matière d'accueil de jeunes enfants est faible ;
- les pays du sud de l'Europe (l'Espagne, l'Italie et la Grèce), où les structures d'accueil des jeunes enfants sont rares, et où les solidarités familiales jouent un rôle important.

Dans les pays du premier groupe, l'enfant est au cœur des politiques familiales qui cherchent surtout à soutenir l'égalité entre les femmes et les hommes, notamment en ce qui concerne le partage des responsabilités parentales. L'accueil du jeune enfant dans

²⁸ En 1994, sur 1 000 enfants de moins de trois ans, il n'existait que 63 places dans les crèches collectives en Allemagne (Fagnani, 1999), in Hélène Périvier (2004).

une structure formelle est un droit légal. Au Danemark, presque 90% des municipalités assurent des places pour tous les enfants âgés de 1 à 5 ans. De même pour la Suède où l'obligation d'offrir une place dans une structure collective s'applique pour tous les enfants entre 1 et 6 ans (H. Périvier, 2004).

En France, la socialisation de l'enfant est précoce. Elle s'y fait essentiellement à l'extérieur de la famille (J. Fagnani, 2001). Elle est considérée comme un élément permettant aux mères de se consacrer pleinement à leur activité professionnelle. Comparativement aux pays nordiques, en France la politique familiale offre un système de garde polyvalent. Pour H. Périvier (2004) la France est un cas particulier : *«D'une part, comme les pays nordiques, elle offre une assez bonne couverture, surtout en raison de l'accueil des enfants à l'école maternelle dès 3 ans. En revanche, contrairement à ces derniers, elle offre une palette plus vaste de modes de garde des jeunes enfants. Depuis les années 1980, à la création de structures collectives supplémentaires se sont substituées des aides accordées à la garde individuelle, à domicile ou chez une assistante maternelle».*

Dans le troisième groupe, la garde de jeunes enfants est souvent considérée comme une responsabilité familiale relevant de la sphère privée. La distinction des rôles du père et de la mère y est institutionnalisée : faire garder le jeune enfant relève de la compétence de la mère qui doit se consacrer à plein temps à son éducation (Letablier et Rieucan, 2001)²⁹.

Concernant les deux derniers groupes, les structures de la petite enfance sont très peu développées. L'Etat ne s'occupe pas de la garde des jeunes enfants (H. Périvier, 2004). Au Royaume-Uni et en Irlande les mères se débrouillent à leur façon pour faire garder leurs enfants ; les réseaux de proximité y jouent un rôle important et permettent aux mères de concilier leurs responsabilités familiales et professionnelles. Concernant l'Espagne et l'Italie, où on enregistre les taux les plus faibles de fécondité, les systèmes d'aide informelle (les grands-parents) sont les plus utilisés par les familles. Plus que l'Etat la solidarité familiale intervient pour résoudre les problèmes de garde des jeunes enfants.

²⁹ In (Hélène Périvier, 2004)

Mais pourquoi donc des États comme l'Allemagne et le Royaume Uni, beaucoup plus puissants que la France, n'ont pas développé leur système de garde des jeunes enfants ? A. Greulich (2008) l'explique par la divergence des politiques familiales de ces pays. Pour l'auteur, le faible volume de l'activité professionnelle des femmes en Allemagne, par rapport à la France, n'est pas dû uniquement au manque de dispositifs de garde mais aussi aux principes qui fondent le soutien financier aux familles. En effet, les aides sociales destinées aux familles dans le cadre de la politique familiale diffèrent largement d'un pays à l'autre. En Allemagne, les aides financières de l'État ont longtemps encouragé un modèle traditionnel (mère au foyer) : le soutien financier apporté par l'État aux familles encourage les mères à rester à la maison pour se consacrer aux tâches domestiques. En France, au contraire, par l'amélioration des prestations familiales, l'État cherche plutôt à encourager la mère à concilier ses responsabilités professionnelles et familiales et par voie de conséquence à mener une activité professionnelle à temps plein.

Pour V. Kaufmann et M. Flamm (2002), les politiques familiales et notamment le système de garde des enfants se basent sur les modèles de travail féminin dominants dans chaque pays. En matière de crèches par exemple, le temps partiel est la norme en Allemagne, tandis que le plein temps est la norme en France. Par voie de conséquence, il est difficile de trouver des crèches qui prennent en charge l'enfant à mi-temps en France ou à temps plein en Allemagne. Ainsi, le mode de fonctionnement des structures de garde des jeunes enfants renforce le modèle de travail des mères qui prédomine dans le pays. En France, une mère désirant travailler à temps partiel ne peut pas toujours trouver une offre adéquate en matière de crèche. Il est de même pour une mère allemande qui souhaite travailler à temps plein. À partir de cela ces mères, en adoptant un modèle de travail différent à celui qui est adopté dans le pays considéré, rencontrent de grandes difficultés dans l'organisation des activités familiales et dans leur mobilité (J. Fagnani, 2000). Le même principe est appliqué pour les horaires scolaires qui sont organisés de façon différente dans les deux pays : en continu jusqu'à 13h30 en Allemagne et répartis sur l'ensemble de la journée en France, avec une pause à la mi-journée assurée par l'établissement scolaire (V. Kaufmann et M. Flamm, 2002).

Chacun des modèles cités ci-dessus impose une organisation et un mode de vie différents, et par conséquent des pratiques de mobilités particulières (V. Kaufmann, M. Flamm, 2002). Ces pratiques prennent des formes différentes selon les caractéristiques du ménage (cf. chapitre 7).

3.1.3 De l'activité professionnelle de la mère à l'automobilité

Plusieurs travaux de recherches (P-Y Villeneuve, M-H. Vandersmissen, 1998 ; Miller et Assounah, 1993 ; O. Blumen, 1994 ; S. Hanson, 1994) ont mis l'accent sur les liens entre la forte augmentation de l'accès des femmes au marché du travail et les comportements de mobilité quotidienne des ménages. Cependant ces travaux se limitent à étudier séparément les différents types de mobilité. Il n'existe pas à notre connaissance d'étude qui prenne en considération l'ensemble de la mobilité quotidienne. Ces travaux montrent que les déplacements effectués par les femmes restent, pendant les années quatre-vingt-dix, plus courts que ceux effectués par les hommes. Ceci est valable aussi bien pour les déplacements domiciles-travail (O. Blumen, 1994³⁰) que pour les déplacements liés à d'autres motifs (S. Hanson, 1994³¹). Cependant le nombre de déplacements réalisés par les femmes, notamment les mères, demeure plus élevé que le nombre de déplacements effectués par les hommes (Miller et Assounah, 1993³²). Cette différence cache une grande complexité de la mobilité quotidienne des mères qui diffère selon l'organisation des activités quotidiennes et le rapport de la mère à l'espace urbain.

3.1.3.1 L'organisation des activités quotidiennes... une tâche ardue ?

En France et plus qu'ailleurs la mère demeure le pilier de l'organisation des activités familiales. D'après l'enquête « emploi du temps » de l'Insee de 1999, les femmes consacrent en moyenne quatre fois plus de temps que les hommes aux travaux domestiques proprement ménagers, deux fois plus aux enfants et aux trajets d'accompagnement. Cet investissement dans l'organisation des activités familiales implique des questions de mobilité.

³⁰ In (P-Y Villeneuve, M-H. Vandersmissen, 1998)

³¹ Ibid.

³² Ibid.

L'organisation des activités familiales des différents membres d'une famille constitue ainsi un élément central des temporalités et mobilités des familles (V. Kaufmann et M. Flamm, 2002). Elle représente une tâche ardue pour les mères exerçant une activité professionnelle à temps plein et surtout avec la présence d'un ou plusieurs enfants dans le ménage. Il y a trois manières pour les familles de programmer les activités quotidiennes (Flamm, 2002, Jurczyk 1998)³³ :

- la routinisation : elle suppose un partage des tâches quotidiennes prévu pour une période donnée de l'année. De ce fait la programmation des activités des membres de la famille n'entraîne pas une dépense de temps ;
- la préprogrammation : elle comprend un partage des tâches conçu de journée en journée ou de semaine en semaine. Ce mode de programmation concerne les familles dont les membres n'ont pas d'horaire de travail régulier et qui doivent continuellement ajuster leur programme d'activités ;
- l'ouverture aux opportunités : elle consiste à ne pas tout programmer à l'avance mais laisser le champ à l'improvisation.

Quelle que soit la manière de programmer les activités, la complexité de la tâche pour les mères rend la disponibilité d'un véhicule privé très attirante, voire essentielle. Cependant la dépendance des mères à l'automobile diffère selon qu'elles travaillent ou non, qu'elles travaillent à temps partiel ou à temps plein (cf. chapitre 7). V. Kaufmann et M. Flamm (2002) montrent que l'exercice ou non d'une activité professionnelle pour les mères et le volume de celle-ci influencent différemment le mode d'organisation des activités familiales et par voie de conséquence entraînent un recours proportionnel à la voiture individuelle (tableau 3.2).

³³ In (V. Kaufmann et M. Flamm, 2002)

	Organisation de la vie quotidienne et indépendance des membres de la famille	Dépendance automobile
Mère active à plein temps et socialisation des enfants en dehors de la sphère familiale	+	+
Mère active à temps partiel et socialisation des enfants dans la sphère familiale	+	-
Mère n'exerçant pas d'activité professionnelle rémunérée	-	-

Tableau 3.2 L'importance de l'activité professionnelle dans les temporalités familiales et la dépendance automobile

Source : (V. Kaufmann et M. Flamm, 2002)

Il en va de même pour F. Prédali (2005), qui note que l'accessibilité à l'automobile est différente chez les mères de famille. Selon qu'elles exercent une activité professionnelle ou non, qu'elles vivent en couple ou non, les mères gèrent différemment leur quotidien et leurs choix modaux pour se déplacer. Si l'auteur n'aborde pas réellement le phénomène du chaînage des déplacements qui caractérise la mobilité des mères de jeunes enfants, il conclut que la voiture individuelle est surtout définie par les mères actives comme un outil pour faciliter leur vie quotidienne : « *Ce choix en faveur de la voiture n'est pas uniquement basé sur le confort : elles sont obligées à cette étape de leur vie d'avoir recours à la voiture pour sa souplesse, pour se déplacer avec les enfants qui ne sont pas encore capable de marcher et pour faire les courses* » (F. Prédali, 2005).

Ainsi, Il est primordial pour ces mères que le temps de trajet pour aller travailler ne soit pas important, puisqu'elles devront souvent le combiner avec d'autres activités, à savoir l'accompagnement des enfants (cf. chapitre 7), d'où la nécessité de la voiture

individuelle. Ce cumul de tâches professionnelles et familiales expose les mères actives à des contraintes temporelles quotidiennes. « *Du fait du cumul des responsabilités familiales et professionnelles, elles doivent faire des efforts de gestion de leur temps et d'organisation au quotidien. Ainsi la mobilité des mères, même actives, reste caractérisée par les motifs « accompagnement d'enfant » et « achats » grâce à l'accès individuel à la voiture pour une large partie d'entre elles* » (F. Prédali, 2005).

Il est très complexe pour ces mères d'articuler les programmes d'activités des différents membres du ménage. L'accroissement du travail féminin, de la fréquentation des services de garde qui en résulte et des activités extrascolaires, en France notamment (C. Aliaga, 2000)³⁴, génèrent des temporalités urbaines aigües et rendent par conséquent complexes les déplacements quotidiens, comme l'expliquent V. Kaufmann et M. Flamm (2002) : « *la problématique des temporalités et des mobilités familiales sont fortement associées aux taux d'activité professionnelle des mères... Le partage traditionnel des tâches de la vie familiale permettait de résoudre facilement ces questions, mais avec la double activité au sein du couple, la vie quotidienne nécessite des synchronisations beaucoup plus complexes* ».

3.1.3.2 De la proximité à la mobilité en chaînage ?

En exerçant une activité professionnelle le rapport de la mère à l'espace urbain et sa mobilité changent de nature. La fréquentation des services se trouvant sur le chemin de son travail se substitue à la fréquentation des services de proximité dans le quartier de résidence. Certaines mères préfèrent adopter une stratégie de proximité (P-Y. Villeneuve, M-H Vandersmissen, 1998). La lourdeur des charges domestiques et un faible taux de motorisation limitent leur mobilité et les incitent à ne pas s'éloigner des emplois et des services se trouvant à proximité de leur lieu de résidence. Cependant avec l'amélioration de leur rang professionnel et de leur revenu les mères n'hésitent pas d'accepter de travailler loin de leur quartier de résidence. En agissant ainsi, elles passent d'une stratégie de proximité à une stratégie de mobilité. Ce comportement est rendu possible par le développement des systèmes de gardes des jeunes enfants (schéma 3.1).

³⁴ In (V. Kaufmann et M. Flamm, 2002)

De fait les comportements de mobilité quotidienne des femmes tend à s'homogénéiser avec ceux de leur conjoint, comme le souligne J. Coutras (1997) : « *les femmes de la ville surtout - et dans des proportions variant fortement selon les catégories socioculturelles, l'âge et la taille des villes - se sont données les moyens d'accéder à des aires de plus en plus éloignées de leur domicile; elles ont accru le temps pendant lequel, comme leur conjoint, elles s'absentent de leur domicile pour travailler, pour acheter, pour se distraire* ». Néanmoins, les femmes et notamment les mères effectuent *a priori* plus de déplacements complexes que les hommes (cf. chapitre 7).

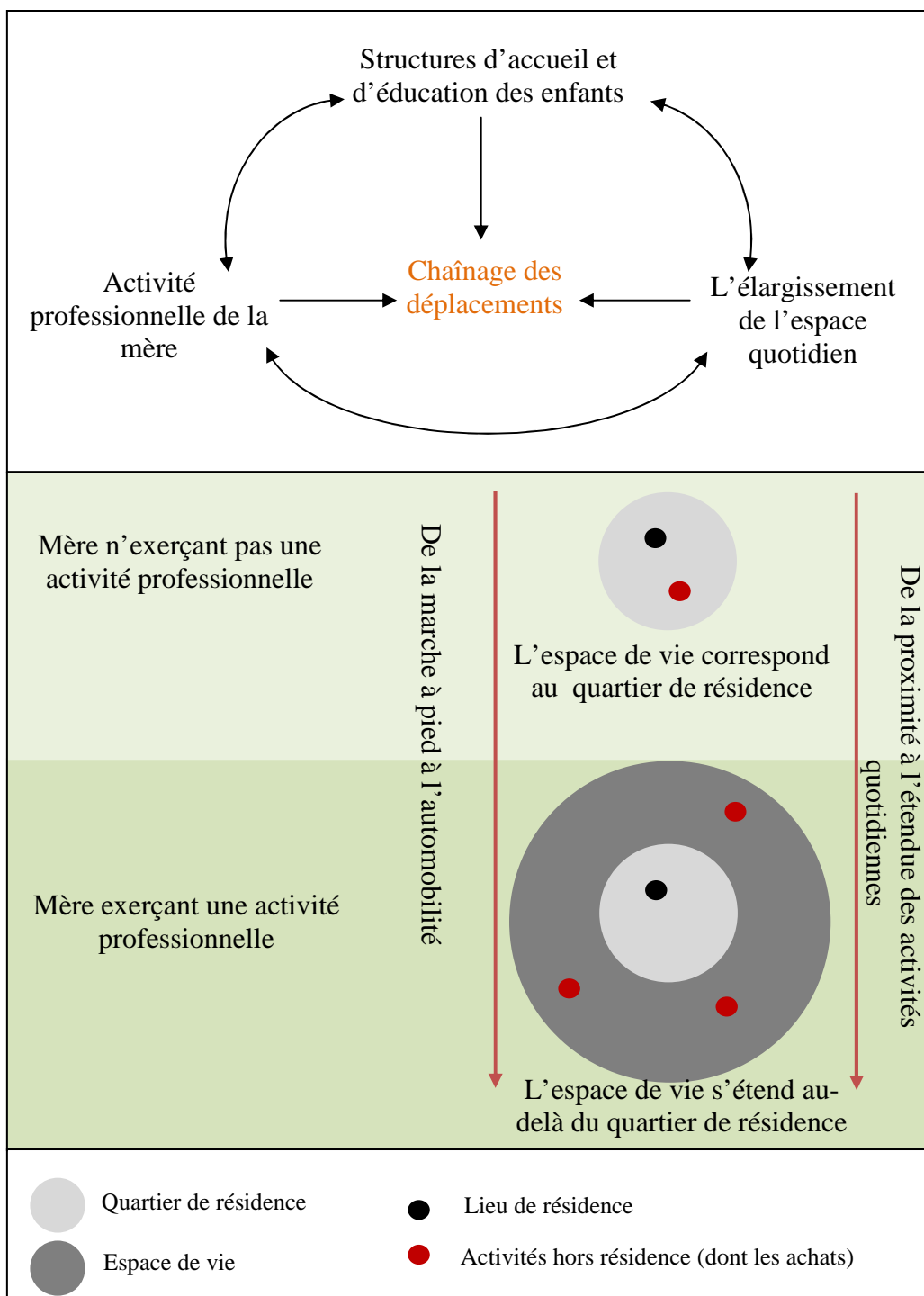


Schéma 3.1 Activités de la mère et chaînage des déplacements

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

3.1.3.3 « Les 35 heures » et les courses... au-delà des attentes des mères actives ?

Les nouveaux rythmes temporels individuels actuellement partagés par tout les pays d'Europe, accentués en France par la loi sur la réduction du temps de travail - loi dite des « 35 heures » -, influencent les rapports au territoire et plus particulièrement les pratiques de mobilité. Ils expriment l'émergence de nouvelles aspirations des individus, notamment celles des mères exerçant une activité professionnelle qui veulent concilier vie professionnelle et vie familiale. Plus qu'une réponse aux attentes de ces mères actives en matière de temps libre, les « 35 heures » ont bouleversé les rythmes urbains quotidiens. Ainsi les jours de semaine, du lundi au vendredi, ainsi que le week-end changent de nature.

La réduction du temps de travail par les « 35 heures » a multiplié le nombre de déplacements pour les motifs autres que le travail. Elle a soutenu un transfert important des déplacements effectués le week-end, notamment les achats, vers les jours ou les demi-journées de la semaine. Les femmes sont les plus concernées par ce transfert, puisqu'elles s'occupent souvent de ces déplacements (E. Faivre, 2005).

Cette mutation importante dans l'organisation du travail des français a engendré de nouvelles temporalités, où la demande en mobilité est présente à tout moment de la journée ; elle n'est pas sans entraîner un impact sur le chaînage des déplacements. En effet, de nombreuses mères actives préfèrent consacrer le mercredi après-midi par exemple aux activités de loisirs des enfants et les enchaîner avec l'activité d'achats (cf. chapitre 7). Cela leur permet de basculer leurs activités d'achats habituellement effectuées le week-end vers un jour de semaine. On assiste surtout à une évolution des moments de mobilité, qui entraînent des pratiques de mobilité beaucoup plus complexes et qui par conséquent impliquent un recours de plus en plus fréquent à l'usage de la voiture individuelle E. Faivre (2005).

3.2 Les mutations du système commercial

En France, le système commercial a connu depuis quelques décennies des mutations profondes sous l'effet de l'évolution du mode vie, notamment l'accroissement vertigineux du travail féminin et la bimotorisation des ménages. Ces mutations se traduisent particulièrement par l'arrivée de la grande distribution qui a modifié considérablement le paysage commercial et, par voie de conséquence, bouleversée les pratiques d'achats des ménages français.

Malgré l'universalité de certains de ses caractères, le commerce prend une importance variable dans les différents pays du monde ; il se caractérise par des formes distinctes dans l'espace. J. Beaujeu-Garnier (1997) explique cette diversification de la typologie du commerce par des facteurs sociopolitiques, économiques et culturels. En effet le système économique ambiant détermine les besoins sociaux et influence le comportement des consommateurs ainsi que la diversification de l'offre et de la demande. P. Laborde (2001) interprète cette diversification par le rôle des pouvoirs publics et leur intervention dans l'organisation de l'espace.

Ces facteurs ne peuvent être seuls à l'origine de la diversification de la structure commerciale auxquels il faut ajouter aussi le développement des moyens de transports et la consommation des ménages.

La diversification de l'appareil commercial en milieu urbain se traduit par des concentrations multiformes formant un système hiérarchique (B. Dezert, A. Metton, J. Steiberg, 1991), qui offre aux habitants une grande gamme de biens variés. À l'origine, l'essentielle de l'activité commerciale des villes se concentrait dans le centre-ville dont l'espace était privilégié par des facilités d'accès. Par la suite, la croissance spatiale de la ville (cf. chapitre 2) a imposé l'élargissement des commerces en dehors du centre-ville. Il en résulte l'apparition de nouvelles localisations en fonction bien sûr de l'accessibilité.

Les géographes distinguent deux processus majeurs :

- le développement de la grande distribution en périphérie ;

- le déclin des centres-villes.

3.2.1 Le développement de la grande distribution

Avant de s'intéresser à la périphérie, l'essentiel de l'activité commerciale s'inscrivait dans l'espace central de la ville. R-P. Desse (2001) évoque dans ses travaux les grandes phases de l'apparition des formes nouvelles de la distribution. Selon l'auteur, le développement de la grande distribution se caractérise par des changements au niveau des méthodes de vente et des formules utilisées. A. Metton (1991) interprète ces dernières comme une révolution technique aboutissant à l'apparition de la grande surface qui nécessite de nouvelles localisations.

Parmi ces méthodes l'adoption du libre-service a engendré de nouvelles formes de commerces, entre autres les supermarchés, les hypermarchés et les grandes surfaces spécialisées. L'expansion des surfaces de vente et leur spécialisation a sans doute favorisé le développement du commerce en périphérie et, par voie de conséquence, entraîné un accroissement de l'automobilité (schéma 3.2).

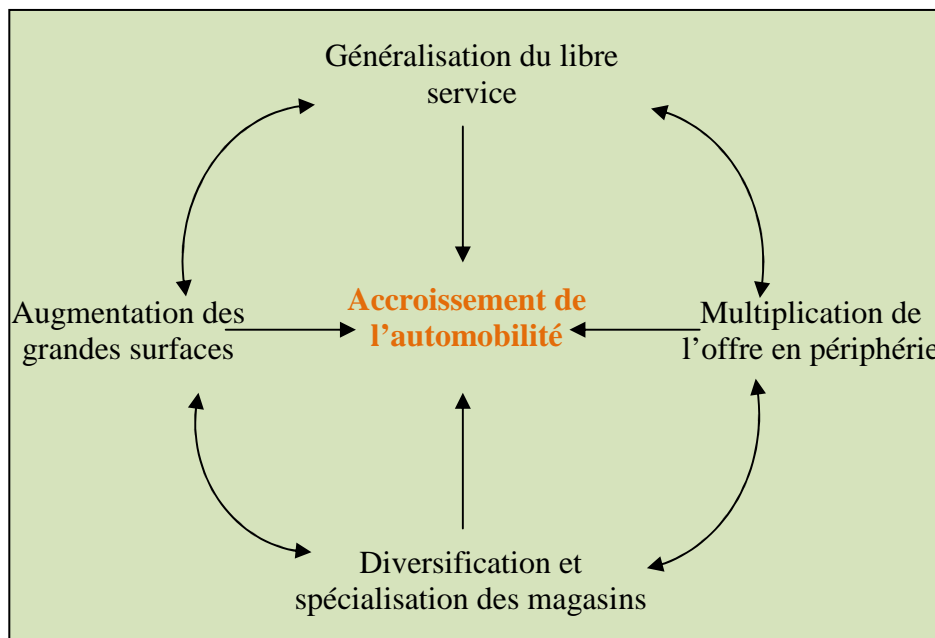


Schéma 3.2 Les mutations de l'offre commerciale et automobilité

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

R-P. Desse (2001) distingue trois phases dans le développement du grand commerce. La première phase s'amorce à la fin du 19^{ème} siècle avec la naissance et l'essor des grands magasins comme l'illustre le roman d'Emile Zola *Au bonheur des Dames*. La seconde phase coïncide avec la crise des années trente, qui avait comme conséquence la baisse du pouvoir d'achat des ménages. Elle donne naissance aux magasins populaires tels que Monoprix et Prisunic. Ces enseignes, se déclinant des grands magasins, visent à adapter les consommateurs à leur pouvoir d'achat. Enfin la troisième phase de l'évolution du grand commerce marque les années cinquante. Elle concerne l'apparition du discount et les grandes surfaces alimentaires du libre-service.

Edouard Leclerc, pionnier de la grande distribution en France, ouvre son premier magasin en 1949 à Landernau, à une vingtaine de kilomètres de Brest. Ses innovations consistent à pratiquer une politique de marge bénéficiaire réduite, en adoptant une meilleure productivité (service réduit, volume des ventes supérieur) et en raccourcissant les chaînes de distribution pour l'approvisionnement du magasin. C'est la genèse de la chaîne de discount. Il faudra attendre dix ans pour que cette forme de commerce puisse véritablement démarrer. À partir de 1958, les ouvertures de magasins discount se succèdent et se répandent un peu partout dans le territoire français. Les groupes Auchan et carrefour se trouvent à la tête de ces premiers magasins.

Après et rapidement on assiste au passage du discount à une nouvelle forme de distribution : le libre-service. Cela se traduit par l'ouverture du premier supermarché, modèle inspiré des Etats-Unis qui ont une avance notable sur le plan de la motorisation des ménages et des formes de distribution. Le modèle américain pousse la plupart des futurs grands groupes de distribution à se déplacer aux Etats-Unis pour suivre des formations et des séminaires animés par des cadres de commerce. Trois principales règles sont enseignées au cours de ces séminaires : premièrement, la règle du bon emplacement ; deuxièmement, construire des magasins présentant des îlots de perte dans des océans de profits, troisièmement qu'il faut des parkings, encore des parkings, toujours des parkings (R-P. Desse, 2001).

À la lumière de ces vagues d'innovations nous supposons que la localisation en périphérie de ces magasins n'est pas à l'origine de l'accroissement de l'usage de la voiture pour les déplacements d'achats. Les localisations n'ont qu'amplifié la

dépendance à la voiture. Au contraire ce sont les nouveaux modes de vie, caractérisés par un accroissement de la motorisation des ménages et l'éclatement des activités des consommateurs qui ont encouragé ces innovations et leur essor dans la périphérie de la ville.

Suite à ses innovations, et progressivement, toutes les agglomérations françaises principales se sont dotées des grandes surfaces. Le premier hypermarché français voit le jour en 1963 à Sainte Geneviève des Bois dans l'Essonne. À partir de là le parc des grandes surfaces ne cesse de croître en nombre et en surface notamment dans l'alimentaire. À la fin des années quatre-vingt dix, la grande distribution assure la commercialisation de 60% des produits alimentaires alors qu'elle n'en commercialisait que 13% en 1970 (B. Mérenne-Schoumaker, 2003). Cette part est dominée par les deux principales formules de distribution : l'hypermarché et le supermarché (tableau 3.3). Depuis 1993 et jusqu'à 2008, ces deux formules ont continué à disposer des grandes parts de marché. Toutefois les deux formules enregistrent, pendant cette période, une évolution différente : alors que l'hypermarché voit sa part de marché diminuer depuis 2000, le supermarché, grâce au discount, progresse et maintient une évolution stable. En parallèle, le petit commerce (boulangerie, boucheries...) et les petites surfaces d'alimentation générales (supérettes) perdent des parts de marché. En revanche le commerce hors magasin (marché, vente par correspondance) garde une position relativement stable.

	1993	1994	1998	1999	2001	2004	2005	2006	2008
Hypermarchés	30,6	33,1	34,1	35,4	34,7	33,5	33,1	32,9	32,7
Supermarchés	28	29,1	28,3	30,8	29,9	33,4	33,1	33	33
Alimentation spécialisée (boulangeries, boucheries...)	21,5	18,5	18,5	17,7	16,3	16,5	16,8	16,8	16,6
Petites surfaces d'alimentation générale (supérette...)	11,3	10	9,8	8,6	8,5	8,6	8,5	8,7	8,4
Commerce hors magasin	3,4	3,7	3,7	4	3,7	3,8	3,6	3,7	3,8
Magasins populaires	1,1	1	0,8	1	1,5	1,5	1,6	1,4	1,5
Divers	4,1	4,6	4,8	2,5	5,4	2,7	3,3	3,5	4

Tableau 3.3 Evolution des parts de marché des formules de distribution sur le marché des produits alimentaires en France de 1993 à 2008

Source : INSEE

3.2.1.1 Les centres commerciaux

L'implantation des premiers hypermarchés en périphérie des villes a renforcé l'attraction de ces espaces et favorisé l'émergence de nouveaux petits commerces qui se localisent aux alentours de la grande surface alimentaire. Leur nombre varie de vingt à soixante commerces ; le tout forme un centre commercial.

Le centre commercial est une forme de commerce également importée des Etats-Unis. L'implantation du premier centre américain « *Régional shopping center* » en

France date de 1969. En l'espace de cinq ans la banlieue parisienne s'est équipée d'une dizaine de ces centres. Pour leur conception on a fait appel à de grands promoteurs commerciaux. Peu à peu toutes les grandes villes provinciales adopteront le modèle.

Le développement de la grande distribution passe ensuite par les grandes surfaces commerciales spécialisées. Celles-ci se sont développées au voisinage des centres commerciaux ; elles se sont multipliées pour couvrir tous les types de commerces à savoir les produits de culture et loisir, l'équipement de la personne, l'équipement de la maison et l'automobile. Le mouvement de spécialisation des magasins a soutenu l'attractivité de la zone considérée. Progressivement le paysage commercial s'est transformé d'un centre commercial à une zone d'activités commerciales.

3.2.1.2 Les zones d'activités commerciales... des entrées de villes standardisées ?

La mise en valeur des entrées de villes par l'implantation des hypermarchés a largement favorisé une relocalisation des grandes surfaces spécialisées qui, à proximité d'une telle locomotive commerciale, assurent et profitent pleinement des flux de consommateurs motorisés de plus en plus importants.

Jusqu'au début des années quatre vingt les grandes surfaces spécialisées étaient rares en France. Leur développement s'est fait plus rapidement depuis 1986, se traduisant par une expansion importante des commerces spécialisés dans l'équipement de la personne et de la maison en périphérie. Le mouvement de périphérisation touche un grand nombre de magasins de centre-ville. Il faudra attendre la fin des années quatre-vingt-dix pour que ce mouvement de spécialisation soit poussé à l'extrême. Ainsi, des magasins encore plus spécialisés naissent et se développent : spécialistes des chaises et des tables, des canapés en cuir, des lustres et bien d'autres. Les grandes surfaces spécialisées détiennent 43 % des parts de marché des produits non alimentaires (tableau 3.4). Cette part de marché est en évolution constante de 1993 jusqu'à 2008. Tout au long de cette période, l'hypermarché arrive à grignoter des petites parts de marché et occupe le troisième rang, juste après les magasins de l'automobile.

	1993	1994	1998	1999	2001	2004	2005	2006	2008
Magasins non alimentaires spécialisés	43,1	41,9	42,2	41,1	40,7	42,6	42,1	42,3	42,8
Ventes au détail automobile	14,8	15,4	15,7	14,1	16,3	13,9	14,9	15,2	15,7
Hypermarchés	11,5	12	12	13,4	12,4	12,7	13,5	13,2	13,5
Pharmacies et commerce d'articles médicaux	8,9	9,3	9,4	9,4	9,4	10,4	10,3	10,5	10,3
Supermarchés	6	6,4	6,8	6,1	7,3	5,6	4,8	4,4	3,9
Commerce hors magasin	4,9	5,3	5	4,6	4,6	4,4	4,2	4,3	3,9
Grands magasins	2,2	2	2,1	2,2	1,8	2	1,9	2	1,9
Autres ventes au détail (café-tabac, grossistes, ...)	5,9	5,5	4,7	6,9	5,5	6,4	6,5	6,3	6,4
Divers	2,7	2,2	2,1	2,2	2	2	1,8	1,8	1,6

Tableau 3.4 Evolution des parts de marché des formules de distribution sur le marché des produits non alimentaires en France de 1993 à 2008

Source : INSEE

Qu'il soit havrais ou autre, le paysage commercial décrit ci-dessus est partout semblable. R-P. Desse (2001) parle d'un paysage standardisé des entrées de villes. « Alors qu'il ne désigne littéralement que les premiers abords d'une agglomération, le

terme « entrées de villes » est devenu en France, en l'espace d'une décennie, synonyme de paysages hétéroclites, d'architecture de second ordre, de publicité surabondante.....ce « pavillonnaire commercial » est caractérisé par des bâtiments frustrés, parallélépipédiques, totalement clos et aveugles annonçant « la fin des vitrines » (R-P. Desse, 2001). Afin de répondre aux attentes d'une clientèle largement motorisée, les magasins qui forment ces entrées de villes sont « séparés les uns des autres par d'immenses parkings qui les mettent en valeur, ils suscitent peu la promenade et interdisent la plupart du temps le lèche-vitrines. Ces hangars fonctionnels sont généralement conçus dans des secteurs très peu denses. Chaque magasin possède son parking, garant d'une bonne accessibilité pour les clients. Le consommateur automobiliste ne concevant pas marcher d'un magasin à l'autre, appréciera une bonne visibilité des enseignes et du parking » (R-P. Desse, 2001).

3.2.2 Le déclin du petit commerce

L'organisation nouvelle du commerce, caractérisée par une croissance en continue de la grande distribution, est sans doute à l'origine du déclin du tissu commercial du centre-ville. Ce dernier souffre de plus en plus de la concurrence périphérique. Son existence est plus que jamais fragile, marquée par une stagnation, voire une diminution du nombre de magasins. Le commerce dans l'espace central s'oriente de plus en plus vers un processus d'affinage, c'est-à-dire d'élimination de commerces de fréquentation courante, c'est le cas des magasins alimentaires remplacés au fur et à mesure par le commerce de luxe (B. Mérenne-Schoumakher, 2003).

Bien que le centre-ville garde une vitalité relative il subit néanmoins une concurrence accrue à la périphérie de la ville. En 1998 et selon l'Insee, 92% des français fréquentent les hypermarchés et 62% d'entre eux font leurs achats dans les grandes surfaces spécialisées, d'où l'importance de l'attractivité de la zone périphérique accueillant ces grandes surfaces.

La réorganisation de la structure commerciale s'est opérée aussi au rythme des changements de comportements de mobilité ; elle préoccupe tant les populations que les petits commerçants et les responsables politiques. Tous ces acteurs dénoncent aussi bien la disparition des commerces de proximité que la croissance effrénée de la grande

distribution. Les petits commerçants sont les plus affectés par ces mutations. Ils sont nombreux à se manifester pour interpeller les responsables et les pouvoirs publics. Pour eux, la grande distribution est le premier responsable du déclin du petit commerce.

Le recul touche tous les types de commerces notamment l'alimentaire. On observe une augmentation des surfaces de vente au détriment du nombre de magasins. Cette évolution concerne essentiellement les produits d'alimentation générale dont le nombre passe de 88 000 en 1966 à 14 000 en 1996 (J-M. Beauvais, 2003). L'évolution ne se limite pas seulement à l'alimentation générale, d'autres commerces alimentaires se sont glissés, petit à petit, vers la grande distribution entre autres les boulangeries, les boucheries et les poissonneries. Outre les commerces alimentaires, ce sont les commerces spécialisés (électroménager, droguerie, meubles) qui se montrent aussi affaiblis par la montée en puissance des grandes surfaces spécialisées. Selon l'Insee ces types de commerces ont enregistré, entre 1980 et 1998, un taux de croissance négatif de l'ordre de -30%.

Alors qu'on observe un recul massif de la plupart des petits commerces, on peut toutefois noter une résistance chez quelques-uns. C'est le cas des boulangeries par exemple. Comparativement aux autres magasins d'alimentation générale, les boulangeries ont enregistré sur la même période un recul relatif. Selon les études du Credoc, une part importante des ménages fréquente les boulangeries indépendantes pour leurs achats de pain malgré l'existence de ces produits dans les rayons des grandes surfaces. Cette faible régression de la part des boulangeries dans le paysage commercial s'explique probablement par l'attachement traditionnel des français à la qualité du produit artisanal qu'est le pain. Une qualité que les grandes surfaces n'offrent pas (B. Motte, 2006).

Afin de faire face à cette concurrence accrue de la grande distribution, certains petits commerces adoptent de nouvelles stratégies. Ne pouvant plus demeurer dans les centres-villes, ils cherchent d'autres espaces, là où ils se sentent à l'abri de la concurrence de la grande distribution. Les stations services, les gares, les stations de métro sont des lieux privilégiés. Ces stations proposent des plages horaires plus larges que celles des grandes surfaces et les consommateurs y trouvent des produits de

dépannage en cas de nécessité urgente (F. Bellanger, B. Marzloff, 1996 ; B. Motte, 2006)

3.3 Les déplacements motorisés d'achats : le rôle des pouvoirs publics ?

3.3.1 Entre commerce et déplacements en ville... l'évolution d'une législation ?

En plus des mutations sociétales décrites ci-dessus, l'intervention des pouvoirs publics est considérée comme un facteur primordial dans les pratiques motorisées d'achats. En effet, dans le cadre du débat sur la mobilité durable, les déplacements d'achats des ménages se trouvent inévitablement concernées par les politiques publiques de déplacements urbains. Car ces déplacements représentent une part considérable dans l'ensemble de la mobilité motorisée.

Le développement rapide de l'étalement urbain amorcé au cours des années soixante, associé à une évolution importante des modes de vie, a mis en évidence la nécessité de créer des équipements commerciaux adaptés aux nouveaux besoins de la population. Il s'agit dans un premier temps de doter les nouvelles zones d'habitation d'un minimum de surfaces commerciales. Ainsi on adopte la circulaire du 24 août 1961 comme première tentative pour encadrer le dynamisme commercial. Dans cette première phase les pouvoirs publics étaient très favorables à la mise en place de la grande distribution compte tenu de son rôle dans la lutte contre l'inflation (B. Motte, 2006).

Cependant l'essor gigantesque de la grande distribution entraînant une forte baisse du petit commerce conduit les pouvoirs publics à modifier le principe des directives de 1961. Afin de réguler le développement des grandes surfaces commerciales et prévenir le risque de dévitalisation des centres-villes, la loi Royer en 1973 (annexe 1) puis celle de Raffarin en 1996 (annexe 1) vont tenter de promouvoir un développement équilibré des différentes formes de commerces et une revitalisation de l'appareil commercial du centre-ville. La loi Royer qui porte sur l'orientation du commerce et de l'artisanat devait élaborer un véritable cadre législatif de l'urbanisme commercial. Elle visait surtout à réguler le développement de la grande distribution en mettant en place une procédure d'autorisation de construction d'une grande surface.

Afin de garantir une croissance harmonieuse des différentes formes de commerces dans les agglomérations, le seuil des surfaces commerciales autorisé est réduit à 1 000 m² dans les communes de 40 000 habitants et à 1 500 m² dans les communes de plus de 40 000 habitants. Cette procédure n'était pas la bienvenue chez les grands commerçants. Elle fut très vite critiquée par la grande distribution, qui considérait cette loi comme un frein à son développement (B. Motte, 2006).

Outre ces mesures l'intervention publique s'est faite sur d'autres domaines en lien avec les pratiques d'achats des ménages notamment les transports. En effet, l'intérêt porté par les pouvoirs publics à la question des transports en ville est passé par trois phases (I. Van de walle, 2005) :

- la fin des années soixante : la puissance publique se préoccupait uniquement de la planification urbaine, avec la promulgation de la loi d'orientation foncière de 1967.
- le début des années quatre-vingt : elle comprend une première tentative de réguler la question des transports. La loi LOTI de 1982 introduit la notion de « droit au transport » (cf. chapitre 1) et exige la mise en œuvre d'une politique de déplacements urbains. Cette mission s'appuie sur l'élaboration des plans de déplacements urbains (PDU), qui dorénavant définissent les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et de stationnement. Initialement, les PDU avaient comme objectif la diminution de la part de la voiture individuelle au profit des transports en commun et des modes doux.
- le début des années quatre-vingt-dix : elle coïncide avec la montée des préoccupations environnementales. La promulgation de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996 (annexe 1) modifie les objectifs des PDU qui porteront désormais sur la lutte contre la pollution atmosphérique. En 1998, l'élaboration des PDU deviendra donc obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Dés lors, les déplacements sont appréhendés comme une source importante de pollution atmosphérique et de dégradation de l'environnement. Les acteurs politiques expriment la nécessité de trouver des moyens pour limiter l'usage de la voiture en milieu urbain et notamment dans les centres-villes. Leurs efforts se traduisent par la mise en oeuvre d'actions pour le développement et l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, notamment le développement des réseaux de transports en commun. Pour ce faire, une politique d'urbanisme compatible avec celle des déplacements s'est avérée indispensable. Ainsi, la loi « solidarité et renouvellement urbain » (SRU) du 13 décembre 2000 (annexe 1) a modifié une nouvelle fois les finalités des PDU afin de les articuler plus fortement avec les documents d'urbanisme.

3.3.2 Mobilité durable et commerce : deux finalités problématiques ?

Les préoccupations environnementales relatives à la problématique de déplacement en milieu urbain influencent sans aucun doute les activités commerciales, et par conséquent la mobilité des consommateurs. *« Alors que l'accessibilité, tout particulièrement motorisée, est le plus souvent perçue comme un impératif majeur pour les acteurs du commerce, les politiques publiques prônent de plus en plus une maîtrise des déplacements et, surtout une réduction du trafic automobile »* (I. Van de walle, 2005). Cette influence peut prendre des formes différentes selon l'espace où se localise l'activité commerciale, à savoir le centre-ville ou la périphérie.

3.3.2.1 Le centre-ville

Les mesures de restriction de la part de la voiture individuelle et des possibilités de stationnement dans la partie centrale des agglomérations vont probablement à l'encontre des intérêts des acteurs du petit commerce comme le souligne R-P. Desse (2001) : *« L'accessibilité de l'espace commercial et son corollaire sa capacité en parking sont des éléments importants des discours des commerçants et acteurs politique »*. Considérant l'accessibilité automobile comme indispensable, les commerçants du centre-ville semblent peu favorables aux objectifs des politiques publiques de déplacements urbains. Jacques Perrilliat³⁵, président de l'union du grand commerce de centre-ville (UCV), met en garde contre ces objectifs et prône une

³⁵ In Diagonal 132, juillet-août, 1998.

politique de redynamisation des centres-villes, pour lui : « *Si on décide d'interdire, sous la pression des écologistes, les automobiles dans les centres, si on laisse se développer les immenses zones pavillonnaires, le commerce du centre continuera à dépérir....la seule façon de revitaliser l'offre commerciale est de mener des politiques sur le logement pour faire revenir en ville les catégories d'habitants qui l'ont quittée, leur permettre d'y accéder et de circuler en voiture, de stationner.*”*No parking, no business” disent les Anglo-Saxons* ».

De fait l'accessibilité et le stationnement sont d'une importance particulière dans la problématique des déplacements motorisés d'achats. Les politiques urbaines menées en la matière se révèlent indispensables pour appréhender ces déplacements et expliquer le déséquilibre centre/périphérie. Dans les zones commerciales centrales des villes françaises un consommateur sur deux³⁶ vient en voiture et seulement un consommateur sur quatre en transport en commun. Ceci montre l'importance des conditions de stationnement et d'accessibilité pour les consommateurs et explique l'intérêt formulé par les acteurs du commerce du centre-ville à l'égard des politiques de stationnement (O. Crépin, C. Dagnogo, 2008). En effet, une réduction de l'accessibilité automobile en zones urbaines centrales ne peut que favoriser un report spatial des achats au profit des zones périphériques.

La voiture individuelle est indispensable pour l'attractivité des commerces de centre-ville. Les objectifs exprimés dans la loi SRU pour limiter son usage n'arrangent pas les intérêts des petits commerçants, hostiles à toute initiative de détournement du trafic automobile des espaces centraux. Pour les commerçants, réduire les possibilités d'accès des automobilistes à la partie centrale de la ville nuit à l'attractivité commerciale et constitue, par voie de conséquence, une source d'enclavement du centre-ville (cf. chapitre 5).

La gestion du stationnement constitue un levier d'action indispensable afin de réduire les déplacements motorisés en ville, notamment dans sa partie centrale. Les politiques de déplacements considèrent que l'usage de la voiture est subordonné à la facilité ou non de trouver une place de stationnement. Cette contrainte peut

³⁶ Selon une enquête réalisée par le SES en 2003, in O. Crépin, C. Dagnogo (2008).

éventuellement entraîner un report modal ou un usage alterné de la voiture individuelle avec d'autres moyens de transport, en l'occurrence les transports en commun et les modes doux.

Une telle politique ne laisse pas indifférents les commerçants du centre-ville, qui plaident pour une politique de stationnement favorable à l'épanouissement de leur activité. Les commerçants souhaitent la mise en place des parkings gratuits en centre-ville. Or, pour les responsables du secteur des transports urbains, l'augmentation des capacités du stationnement ne peut que favoriser les déplacements motorisés individuels. Les deux objectifs sont difficilement conciliables, comme l'explique I. Van de walle (2005) : « *Ainsi, en matière de flux de circulation automobile et de possibilité de stationnement dans les centres-villes, les objectifs des politiques publiques de déplacements urbains apparaissent difficilement conciliables avec les positions défendues par la majorité des commerçants* ».

3.3.2.1.1 Desserte du commerce central ... quelle place pour les TCSP ?

La problématique de l'accessibilité de l'espace central est également posée en termes de développement des transports en commun (R-P. Desse, 2001). Pour les politiques de déplacements urbains, les transports en commun sont considérés comme un autre levier essentiel pour restreindre l'usage de la voiture individuelle en ville et assurer une mobilité durable. De ce fait l'amélioration des transports en commun peut jouer en faveur de l'attractivité commerciale, notamment dans le centre-ville.

Les réactions des commerçants face à cette mesure sont conflictuelles, et peuvent être réticentes pour certains types de projets, notamment la mise en place d'une infrastructure de transport en commun en site propre (TCSP). Les enquêtes menées par R-P. Desse (2001) sur quelques villes françaises³⁷ montrent des réactions peu enthousiastes chez les commerçants à l'idée de construire une infrastructure de transport en commun en site propre (TCSP). Les inquiétudes des commerçants portent essentiellement sur les difficultés éventuelles en termes de livraisons. En fait, la mise en place d'une infrastructure de TCSP peut entraîner la suppression de places de parking, essentielles, comme nous l'avons dit précédemment, pour l'attractivité d'un magasin.

³⁷ Brest, Grenoble, Tours, Nantes, Nîmes et Saint-Nazaire

En plus, l'arrivée du tramway veut dire pour certains commerçants l'arrivée d'une population jeune dépourvue de pouvoir d'achat et qui est souvent beaucoup plus promeneuse qu'acheteuse. Cette position n'est pas commune à l'ensemble des commerçants, certains considèrent que la ligne d'un tramway fait partie du paysage et participe à valoriser l'image de la ville. Pour ceux-ci, le développement des transports en commun constitue une offre complémentaire nécessaire pour le consommateur. Afin d'apaiser les situations conflictuelles avec les commerçants, à Nantes et à Tours et à l'occasion de la construction du premier tramway, les collectivités locales ont organisé des commissions de suivi du projet. Ces commissions proposent d'indemniser les commerçants localisés sur la ligne auxquels le projet du TCSP porte atteinte (R-P. Desse, 2001).

Face à ces dispositions, l'appréhension des transports en commun par les commerçants a évolué favorablement, comme le souligne R-P. Desse (2001) « *Aujourd'hui le choix de mise en œuvre de TCSP dans les villes centres n'est plus vraiment contesté par les commerçants* ». Ainsi, les intérêts des commerçants et ceux des collectivités locales se trouvent plus au moins rapprochés en espérant, des deux côtés, que les TCSP vont améliorer l'attractivité des commerces dans le centre-ville.

3.3.2.1.2 Les politiques de livraison de marchandises

Problématique nouvelle, la livraison de marchandises en ville constitue aussi un facteur déterminant du fonctionnement des commerces et, par voie de conséquence, des comportements des ménages dans leur déplacement d'achats. C'est ainsi que la loi SRU a jugé nécessaire d'intégrer les marchandises dans l'élaboration des PDU. L'amélioration des conditions d'accès au centre-ville et le maintien des activités commerciales s'inscrivent désormais parmi les priorités des PDU. Il s'agit de rationaliser les conditions d'approvisionnement des centres-villes afin d'y maintenir les activités commerciales et artisanales. L'organisation des livraisons de marchandises en ville a comme objectif de rendre fluide le trafic automobile et en particulier les transports en commun (I. Van de walle, 2005).

La livraison de marchandises est nécessaire avant toute activité d'achat. Elle a toujours été une question préoccupante pour les commerçants du centre-ville. Les

conditions dans lesquelles elle se déroule sont primordiales pour la vitalité du commerce central. De ce fait, toute réglementation contraignante ne peut que défavoriser l'épanouissement de celui-ci. Limiter les aires de livraison et l'accès des poids lourds dans le centre-ville peut entraîner des coûts élevés pour les transporteurs et oblige, en conséquence, les activités commerciales à s'éloigner du centre-ville. D. Boudouin et M. Christian (2002) estiment que la productivité des lieux de commerce et les coûts d'approvisionnement s'affichent comme meilleurs dès que l'on s'éloigne des zones denses affectées par les problèmes d'accessibilité. Les collectivités ont donc intérêt à promouvoir des actions qui encouragent le développement du commerce de centre-ville, notamment l'accessibilité. En effet, plus celle-ci sera difficile plus le coût d'approvisionnement sera élevé et plus les activités commerciales migreront vers la périphérie.

Contrairement aux commerces du centre-ville, ceux de périphérie bénéficient de très bonnes conditions d'accessibilité. Leur localisation à proximité des grands axes de transport leur permet de profiter de conditions de livraison meilleures. Ce constat nous amène à penser qu'il y a une relation étroite entre les conditions de livraison, la localisation des commerces et les déplacements d'achats motorisés qui s'effectuent souvent dans les centres commerciaux périphériques.

3.3.2.2 La périphérie : un thème incertain ?

Outre le centre-ville, la périphérie constitue un thème encore plus incertain pour les politiques publiques de déplacements urbains. Si la problématique du commerce du centre-ville a fait l'objet d'une attention particulière, celle du commerce périphérique est peu appréhendée dans les PDU. Ces derniers se focalisent surtout sur le transport de livraison et l'accessibilité des centres-villes et portent peu d'intérêt aux déplacements d'achats réalisés notamment en périphérie. I. Van de walle (2005) explique ce désintérêt par les contradictions qui caractérisent le commerce périphérique et la mobilité durable. Pour l'auteur, *«force est tout d'abord de constater que les principaux objectifs des politiques de déplacements urbains, à savoir la réduction de la part modale de la voiture et la promotion des transports collectifs et des modes doux de déplacements, apparaissent difficilement conciliables avec les pratiques de déplacements dominantes*

dans les espaces urbains périphériques, marqués par la prééminence de la voiture particulière» (I. Van de walle, 2005).

Conçu essentiellement pour les automobilistes, le commerce périphérique bénéficie de conditions d'accessibilité par transport en commun moins avantageuses que le commerce du centre-ville. Contrairement à celui-ci, l'accès y est exclusivement basé sur la voiture. En effet, les pôles commerciaux périphériques sont souvent faiblement desservis par les transports en commun (cf. chapitre 6). L'organisation des réseaux de transports en commun, selon une logique radiale, fait que le commerce périphérique est loin d'être relié à ces réseaux.

Les politiques urbaines ont rarement pris en considération la desserte des pôles commerciaux dans leur réflexion sur le réseau de transports en commun. Voués à la voiture individuelle « *les pôles commerciaux périphériques sont délaissés dans le choix du tracé de ligne* » (R-P. Desse, A. Gasnier 2002). Contrairement au Havre, dont le projet de tramway est prévu pour 2012, Caen, Grenoble, Toulouse et Dijon figurent parmi les rares villes en France qui ont pris l'initiative de desservir plusieurs centres commerciaux de périphérie par une ligne de tramway. Pour R-P. Desse (2001), la nature de l'activité du pôle commercial influence le choix de la mise en place d'un TCSP. Lorsqu'il s'agit d'un hypermarché isolé ou de zones d'activités commerciales, le TCSP ne peut pas jouer un rôle important dans les déplacements des consommateurs. Le TCSP peut constituer une alternative au cas où émerge dans ces pôles périphériques une réelle centralité commerciale, avec une offre d'activités variées comprenant aussi bien des activités commerciales que des activités de loisirs (multiplexes, restauration).

Ainsi à Dijon, le centre commercial implanté dans le nouveau quartier de la Toison d'Or a été accompagnée de la mise en place d'un terminus de bus bien situé à proximité des entrées des grandes surfaces, avec un site propre d'accès. À Toulouse, le centre commercial « Auchan Gramont » constitue un bon exemple de pôle aménagé d'un souterrain d'accès direct vers la station d'une ligne de métro, mise en place en 2004.

Par ailleurs, améliorer la desserte des pôles commerciaux périphériques peut se heurter aux intérêts fixés par les politiques des déplacements urbains, à savoir le

renforcement et la redynamisation des centres-villes. Pour les acteurs politiques les centres commerciaux de périphérie sont initialement conçus pour la voiture. Toute tentative d'amélioration de l'accessibilité de ces pôles par les transports en commun pourrait entraîner un transfert de la clientèle du centre-ville vers la périphérie comme l'expliquent R-P. Desse et A. Gasnier (2002) : « *L'absence de desserte des pôles commerciaux rejoint la volonté de ne pas renforcer l'évasion des habitants et des consommateurs de la ville vers ces offres déjà tellement attractives* ». Cette vision que portent les pouvoirs publics sur l'impossibilité d'une bonne desserte en transports collectifs des pôles commerciaux périphériques reflète le manque d'une réflexion globale sur l'évolution de ces nouveaux espaces urbains.

Conclusion

Le chaînage des déplacements dans les fréquentations commerciales est également attribué aux transformations sociales. L'accroissement du travail féminin et la fréquentation des services de garde qui en résulte et des activités extrascolaires des enfants provoquent un impact considérable sur les comportements des ménages dans leurs déplacements d'achats. Ils génèrent des temporalités urbaines aigües et rendent par conséquent, complexes les déplacements quotidiens. Pour les mères actives la nécessité, d'une part, de concilier vie familiale et vie professionnelle et, d'autre part, d'articuler les programmes d'activités des différents membres du ménage rend l'acquisition d'une voiture indispensable. Ainsi, l'exercice d'une activité professionnelle et les déplacements qu'il suppose affectent considérablement les fréquentations commerciales de la mère, qui passe d'une logique de proximité immédiate, basée sur le déplacement pendulaire et la pratique de la marche à pied, à une logique de mobilité en chaînage qui implique le recours à la voiture individuelle.

La réduction du temps de travail par les « 35 heures », qui représente une réponse aux attentes de ces mères actives en matière de temps libre, a également contribué aux changements dans les pratiques d'achats des ménages. Elle a soutenu un transfert important des déplacements effectués le week-end, notamment les achats, vers les jours ou les demi-journées de la semaine. En effet, de nombreuses mères actives préfèrent consacrer le mercredi après-midi par exemple aux activités de loisirs des enfants et les enchaîner avec l'activité d'achats. Ce transfert permet de libérer le week-end pour d'autres activités.

L'accroissement du travail féminin a contribué au développement de la grande distribution qui a, à son tour, modifié le paysage commercial et bouleversé les comportements de mobilité des ménages français. L'apparition de nouvelles formes de commerces, entre autres les supermarchés, les hypermarchés et les grandes surfaces spécialisées a sans doute favorisé le développement du commerce en périphérie des villes et, par voie de conséquence, entraîné un accroissement des déplacements motorisés.

Outre l'essor du travail féminin et le développement de la grande distribution, le rôle des pouvoirs publics, par le biais des politiques des déplacements urbains, joue un rôle non négligeable dans les comportements des ménages dans leurs déplacements d'achats. En effet, si la problématique du commerce du centre-ville bénéficie d'une attention particulière, celle du commerce périphérique est peu appréhendée dans les PDU. Les politiques de déplacements urbains ne semblent pas être préoccupées par la desserte des pôles commerciaux périphériques dans leur réflexion sur le développement du réseau de transport en commun. Ce désintérêt de l'Etat pour le commerce de la périphérie ne peut que pérenniser la dépendance des ménages à leurs voitures pour atteindre leurs destinations d'achats.

Chapitre 4

Cerner la complexité de la mobilité d'achats des familles : quelle méthode ?

Notre étude de la mobilité motorisée d'achats des familles à travers l'appréhension de la mobilité quotidienne dans son ensemble (cf. chapitre 1) et la mise en évidence de l'impact des dynamiques spatiales (cf. chapitre 2) et sociales (cf. chapitre 3) sur cette mobilité constituent des clefs de lecture intéressantes à confronter à notre problématique. Elles sont déterminantes dans la compréhension des comportements de mobilité liée aux achats. Toutefois, les approches possibles de la mobilité des consommateurs sont multiples. Quelle est donc la méthode la plus valide pour appréhender la mobilité motorisée d'achats ? Comment définir une démarche la plus pertinente possible, un échantillon à la mesure des observations de terrain et par conséquent une méthodologie qui permette une bonne interprétation des informations récoltées ? Comment parvenir à cerner la mobilité motorisée d'achats des familles sur un espace d'étude qui les représente toutes et où il soit possible de saisir leurs pratiques ?

Des enquêtes par questionnaire et d'autres par entretiens semi-directifs ont été menées auprès des familles afin de vérifier notre hypothèse, selon la quelle les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats sont principalement liés au chaînage des déplacements. L'objectif de ce chapitre est donc de présenter notre enquête, sa spécificité par rapport à une enquête ménage (EMD) et ses limites. Dans un premier temps nous évoquerons les raisons du choix d'une enquête par le biais des écoles, ensuite nous présenterons les principales caractéristiques des ménages enquêtés et des quartiers-échantillons.

4.1 Une enquête par le biais des écoles... un mode de passation original ?

4.1.1 Passation du questionnaire... pourquoi les écoles ?

4.1.1.1 Pour des raisons méthodologiques ?

Afin d'étudier les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats, la population ciblée a été soigneusement définie et identifiée. L'exhaustivité est matériellement impossible à atteindre, seule une partie des habitants de nos quartiers-échantillon a été interrogée : les ménages ayant des enfants. L'intérêt de cibler ces ménages en passant par les écoles, est double :

- la présence des enfants dans le foyer fait que la plupart de ces ménages ont la particularité de concilier les responsabilités et les contraintes familiales et professionnelles, ce qui influence leurs comportements d'achats, en particulier par le recours à la voiture individuelle ;
- les personnes qui vivent seules, avant la vie de couple et avant la naissance d'un enfant, privilégient les transports en commun mais, une fois qu'elles deviennent parents, elles optent souvent pour la voiture individuelle car c'est plus pratique pour combiner tous les déplacements (accompagnement et autres).

Les ménages ayant des enfants correspondent aux couples avec enfants et aux familles monoparentales ; leur population représente 72% de la population vivant en famille et 56% de la population de l'agglomération havraise toute entière (tableau 4.1). À Caen³⁸ la population de ces ménages est un peu moins nombreuse dans la population entière ; elle constitue 69% de la population vivant en famille et 52 % de la population de l'agglomération caennaise dans son ensemble (tableau 4.2).

³⁸ Afin de vérifier nos résultats sur l'agglomération du Havre nous avons opté pour une comparaison avec l'agglomération de Caen. Sachant que notre étude, en raison de manque de données et de temps, ne traite pas sur le même pied d'égalité les deux agglomérations.

	Population des ménages en 2006			
	Le Havre (commune)	%	Le Havre (Agglomération)	%
Ménage d'une personne	32388	18	37461	16
Autres ménages sans famille	6224	3	7394	3
Ménages avec famille (s) dont la famille principale est:	139414	78	188780	80
-un couple sans enfants	38369	22	52168	22
-un couple avec enfant (s)	77712	44	108492	46
-une famille monoparentale	23333	13	28120	12
Ensemble	178025	100	233635	100

Tableau 4.1 Population du Havre et son agglomération selon la structure familiale

Source : Insee, RGP 2006

	Population des ménages en 2006			
	Caen (commune)	%	Caen (Agglomération)	%
Ménage d'une personne	29396	28	39755	21
Autres ménages sans famille	5773	6	8269	4
Ménages avec famille (s) dont la famille principale est :	69015	78	140028	74
-un couple sans enfants	23863	23	42817	23
-un couple avec enfant (s)	32249	31	74831	40
-une famille monoparentale	12903	12	22380	12
Ensemble	104184	100	188052	100

Tableau 4.2 Population de Caen et son agglomération selon la structure familiale

Source : Insee, RGP 2006

Contrairement à une enquête directe (face à face)³⁹ dont le nombre d'enquêtés doit être réduit, le choix d'effectuer l'enquête auprès des écoles permet d'interroger un grand nombre de ménages : 1 060 questionnaires ont été distribués aux élèves, afin que les parents les remplissent à domicile ; 560 questionnaires pour les familles du Havre et 500 pour celles de Caen. Ce type de passation permet également d'établir un questionnaire plus détaillé ; l'enquêté peut lire à son aise le questionnaire, le relire et y répondre en plusieurs fois. Avec l'appui des enseignants, on peut recueillir beaucoup d'informations en un temps court sur un échantillon très large et très diversifié.

En effet, l'enquête auprès d'une école primaire publique permet de garantir un échantillonnage plus large et plus représentatif de toutes les catégories sociales. De fait les individus interrogés ne forment pas une population homogène en raison des caractéristiques qui leur sont propres (par exemple : l'exercice ou non d'une activité professionnelle, la catégorie socioprofessionnelle, les lieux de résidence, de travail et de loisirs), ainsi que des caractéristiques de leur ménage : nombre et âge de leurs enfants, présence ou non d'un conjoint, etc. Or, ces caractéristiques sont déterminantes pour les pratiques de mobilité, ne serait-ce que pour les déplacements d'achats.

En plus de la rapidité et de l'efficacité il est très facile de relancer les enquêtés, par l'intermédiaire des élèves, en cas d'oubli ou de retard dans le retour des questionnaires. De ce fait, ce type de passation est très économe et génère un coût faible. Contrairement aux autres types de passation (questionnaire envoyé par la poste, téléphone ou internet) l'enquête auprès des écoles garantit la rigueur scientifique et en conséquence un taux d'acceptation beaucoup plus élevé.

4.1.1.2 La mise en œuvre d'une rigueur scientifique ?

Notre enquête auprès des écoles a permis de garantir une grande rigueur et une meilleure homogénéité dans la passation des questionnaires, qui se sont traduits par un taux de retour très élevé des questionnaires. Grâce à l'aide des enseignants, tous les moyens ont été déployés pour que l'enquête se déroule dans de bonnes conditions. Les

³⁹ C'est le mode de passation le plus développé en France et à l'étranger. Les enquêtes « ménages-déplacements » classiques réalisées par le CERTU s'appuient entièrement sur ce mode de passation. Il est possible de l'effectuer dans des lieux différents : au domicile de l'enquêté ; sur le lieu de travail de celui-ci ou dans un endroit public où l'enquêté n'est pas stressé (dans un café par exemple).

enseignants n'ont pas hésité à mobiliser les élèves et à leur expliquer l'intérêt de l'enquête pour l'élève, les parents et l'école. Bien entendu les enseignants et les classes d'élèves ont été sélectionnés au préalable par l'inspecteur d'Académie de la zone considérée que nous avons rencontré en premier lieu. En effet, avant diffusion, un travail de sélection des établissements scolaires a été réalisé. Ces établissements correspondent aux quartiers déjà choisis⁴⁰. Pour des raisons de proximité, nous avons opté pour les écoles primaires. Car contrairement à celles-ci les collèges et les lycées ne se trouvent pas dans tous les quartiers de l'agglomération.

Pour ce faire, nous avons sollicité des entretiens avec les inspecteurs d'Académie du Havre et de Caen afin de leur communiquer les objectifs de l'enquête, obtenir de leur part un accord de principe pour la réalisation de cette enquête, les informer sur les modalités de diffusion des questionnaires et sur le repérage des écoles concernées par l'enquête. Cette étape nous a pris un temps relativement considérable puisqu'il a fallu plusieurs semaines pour que les secrétaires des inspecteurs d'Académie puissent établir tous les contacts et préparer les listes des enseignants et des classes touchés par l'enquête. Ensuite, afin de gagner la confiance des familles interrogées, nous nous sommes entretenus avec tous les directeurs des écoles désignées. Convaincre ces derniers de l'intérêt d'une telle démarche pour l'école et les élèves en particulier était cruciale pour la bonne réussite de l'enquête. Ainsi, la rédaction d'une lettre d'accompagnement pour les parents d'élèves s'imposait.

Au moment de la diffusion de l'enquête, les élèves ont été avertis de l'importance de respecter l'échéance imposée pour le retour des questionnaires. Les enseignants n'ont pas manqué de le leur rappeler et de les relancer régulièrement. Les élèves avaient un délai de deux semaines pour ramener le questionnaire. Ce délai a été respecté, excepté par quelques élèves notamment à Caen. Il s'agit généralement d'élèves issus de familles dont les parents ne savent pas lire un questionnaire ou bien dont les parents n'étaient tout simplement pas disponibles pour remplir le questionnaire. Ainsi, pour éviter les allers-retours et prévenir les retards éventuels de retour des questionnaires, nous sommes restés en contact avec les enseignants pour prendre des nouvelles. Le taux de retour des questionnaires a été élevé : 361 questionnaires ont été

⁴⁰ Voir plus loin

retournés au Havre, soit un taux de récupération de l'ordre de 66%, contre 52% pour les questionnaires de Caen.

4.1.1.3 Sensibilisation des milieux scolaires... des retombées pédagogiques ?

En outre, notre enquête auprès des écoles permet de sensibiliser les enfants aux questions fondamentales que posent les pratiques quotidiennes de leur famille. D'autant plus que le thème de l'enquête est étroitement lié aux trajets quotidiens liés à l'école. En effet, les thèmes abordés dans le questionnaire ont provoqué un débat intéressant entre le parent, l'élève et l'établissement scolaire ; ils ont sensibilisé ces acteurs aux enjeux de la mobilité durable. D'autant plus que les élèves de primaires sont *a priori* les plus concernés par la dépose minute en voiture. Les accompagner tous les jours à l'école et à leurs activités extrascolaires contribue considérablement aux changements de comportements de mobilité des parents, en renforçant la logique du chaînage des déplacements en voiture (domicile-école-travail, travail-école-achat-domicile, domicile-activité extrascolaire-achat-activité extrascolaire-domicile).

Notre enquête auprès de l'école a été l'occasion donc d'échanger des idées avec les élèves sur les principes de l'éco-mobilité pour les trajets liés à l'école. Le sujet intéressait beaucoup les directeurs d'établissements et les enseignants qui ont même manifesté leur souhait d'intégrer un programme pédagogique pour améliorer les connaissances sur la mobilité des écoliers. À ce propos, selon une synthèse publiée par la Macif sur les enjeux de la mobilité durable⁴¹, 83% des français sont favorables à la mise en place de cours d'éco-conduite à l'école pour sensibiliser les élèves aux bons comportements, une mise en place davantage appréciée par les ruraux (91%) que par les urbains (75%).

Au total vingt-quatre établissements ont été associés à l'enquête (tableau 4.3), localisés dans des quartiers divers des deux agglomérations.

⁴¹ Etude réalisée en partenariat avec le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer : www.roulonspourlavenir.com.

4.1.2 La spécificité de l'enquête par rapport à une enquête « ménages-déplacements » (EMD) et ses limites

Les enquêtes « ménages-déplacements » (EMD), réalisées par le Certu, sont considérées comme un outil de référence en matière de recueil de données sur les déplacements dans les grandes villes françaises. Les premières enquêtes de ce type datent de 1970 ; elles sont effectuées, à peu près tous les dix ans, dans toutes les agglomérations françaises. Plus de 70 enquêtes ont été réalisées dans près de 40 agglomérations françaises. Au Havre, la première enquête « ménage » a été réalisée en 1992 ; la seconde date de 2007. Ces enquêtes constituent un outil stable et fiable, néanmoins elles sont standard et ne tiennent pas trop compte de l'évolution de la complexité des déplacements quotidiens. En effet, ces enquêtes fournissent des données notamment pour la connaissance des origines/destinations des déplacements sur une agglomération ; elles ne nous informent pas sur les chaînes de déplacements. « *Malgré les avantages que les EMD présentent, il faut toutefois traiter ces données avec précaution, car ce type d'enquêtes a été conçu dans un but de comptabilisation des déplacements dans le temps et l'espace, et ne se prête pas directement à une analyse des activités correspondantes* » (K. Tabaka, 2009). L'hypothèse de travail, selon laquelle les comportements motorisés des ménages dans leur déplacements d'achats sont liés au chaînage des déplacements, constitue l'objet principal de notre étude, or cette information n'est pas directement disponible dans l'EMD.

Les enquêtes « ménages-déplacements » fournissent des informations détaillées permettant de faire des comparaisons intéressantes entre les différentes agglomérations et dans le temps, grâce à la standardisation de la procédure. Toutefois elles sont conçues dans un but de quantification et de modélisation des déplacements, et ne se prêtent pas directement à une analyse de la mobilité quotidienne (K. Tabaka, 2009), au sens large du terme (cf. chapitre 1).

Les enquêtes « ménages-déplacements » s'appuient entièrement sur l'enquête en face à face, or ce type de passation présente plusieurs inconvénients entre autres : la nécessité de la prise d'un rendez-vous ; la disponibilité des enquêteurs ; le coût élevé (formation des enquêteurs, salaires, déplacements) ; les absences éventuelles de

certaines enquêtes au rendez-vous et l'influence éventuelle de l'enquêté par les caractéristiques apparentes de l'enquêteur.

Les enquêtes « ménages-déplacements » s'adressent à tous les membres d'un ménage, toutefois elles ne renseignent pas sur les déplacements des enfants âgés de moins de cinq ans. Or la connaissance de la mobilité de ceux-ci est primordiale pour pouvoir évaluer les comportements de mobilité des adultes. *« L'absence des informations concernant les déplacements des enfants de moins de cinq ans est cependant regrettable, car c'est justement la présence des enfants en bas-âge et leur besoins qui entraîne des activités et des formes de mobilité spécifiques (D. Bauer 2007; S. Bressé, B. Le Bihan et al. 2007)⁴² ».*

De plus les enquêtes « ménages-déplacements » considèrent une journée type ; les informations recueillies sont relatives à une seule journée des individus. Les enquêtes ne renseignent pas sur les déplacements du week-end ; elles se déroulent du mardi au samedi, sur les déplacements de la veille du jour de l'enquête. Or les chaînes de déplacements ne se ressemblent pas d'une journée à l'autre.

Par ailleurs, l'enquête que nous proposons a ses défauts : elle ne permet pas de toucher les 28 % de ménages n'ayant pas d'enfants. Cependant l'éviction de cette catégorie de ménages, qui est une conséquence directe de la méthode que nous avons adoptée, n'introduit pas de biais majeur sur la représentativité de notre échantillon. En effet, les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats sont caractéristiques notamment des ménages ayant de jeunes enfants.

Cependant notre enquête pourra inspirer d'autres démarches, sur d'autres thèmes, pour d'autres espaces et d'autres échantillonnages. Notre méthode d'approche peut être adaptée à d'autres types de projets dans le domaine des sciences humaines et sociales et notamment en géographie.

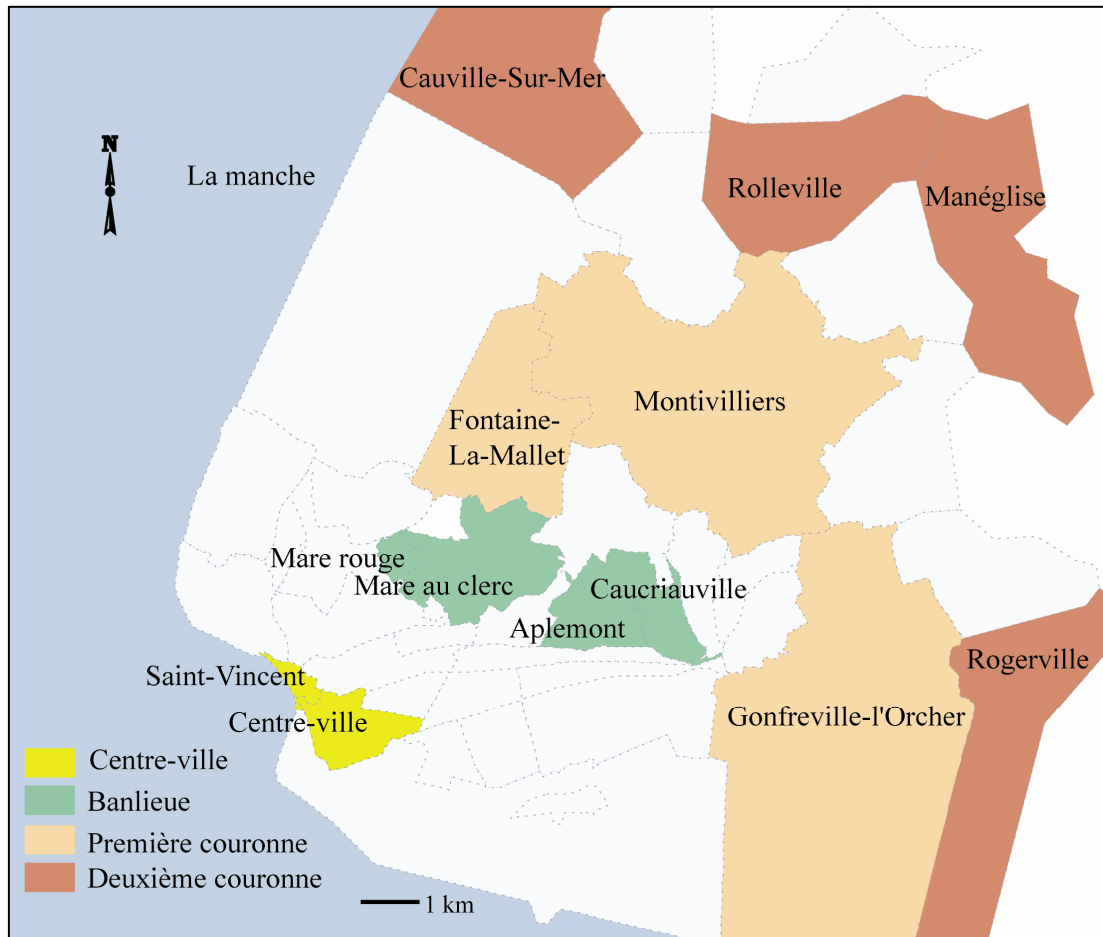
4.1.3 Territoires d'enquêtes

Le périmètre d'étude de notre travail et sur lequel portent nos interrogations se résume à l'espace des deux agglomérations : le Havre et Caen, soit un total de 45

⁴² In (K. Tabaka, 2009)

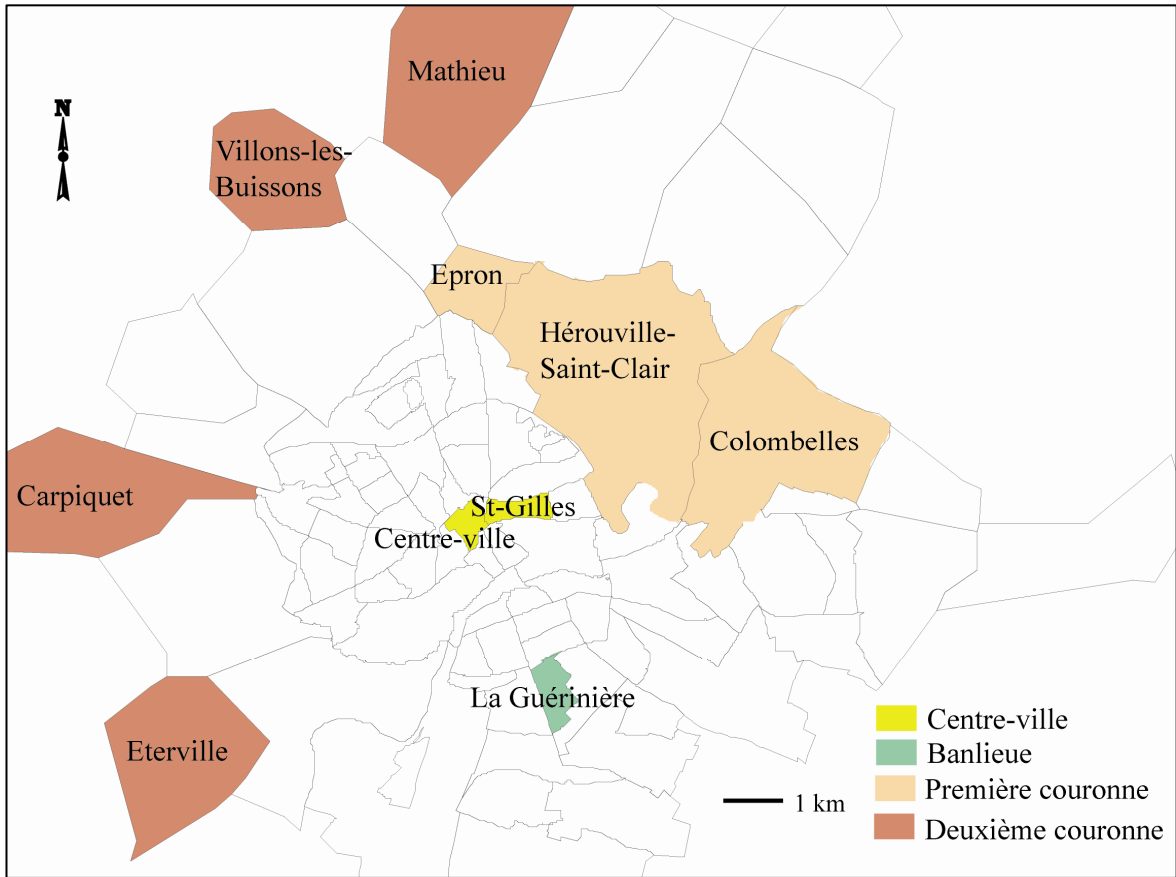
communes. L'agglomération urbaine du Havre comprend 17 communes ; celle de Caen en comporte 28. Pour des raisons méthodologiques et pour une analyse plus fine, nous avons choisi de travailler sur l'échelle du quartier, avec un total de 104 quartiers. Cependant, l'importance numérique de tous ces quartiers empêche une enquête exhaustive ; le temps et les moyens manquaient pour y parvenir. Par conséquent, un échantillon de 24 quartiers a été constitué ; 13 quartiers pour l'agglomération du Havre et 11 quartiers pour celle de Caen.

L'échantillon est issu d'un tirage aléatoire avec stratification géographique. Pour ce faire les deux agglomérations ont été découpées en quatre secteurs d'urbanisation distincts : le centre-ville, la banlieue, la première couronne et la deuxième couronne périphérique (carte 4.1 ; carte 4.2). Dans chaque secteur des quartiers ont été choisis au hasard et certains nous ont été prescrits par les inspecteurs d'académie. Pour tous les quartiers choisis un établissement scolaire associé a été sélectionné au hasard avec l'aide des inspecteurs d'académie. Enfin, nous avons recommandé deux classes de CM1 ou de CM2 pour chaque établissement scolaire.



Carte 4.1.a. Les territoires de l'enquête (Le Havre)

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010



Carte 4.1.b. Les territoires de l'enquête (Caen)

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Secteur urbain	Quartier enquêté	Agglomération	Eff. familles interrogées		Part de l'échantillon (%)		Etb. scolaire associé
			Le Havre	Caen	Le Havre	Caen	
Centre ville	Saint Vincent	Le Havre	30	-	8,3	-	Ecole élémentaire Maréchal Joffre
	Le Havre centre	Le Havre	28	-	7,8	-	Ecole élémentaire Frédéric Bellanger
	Caen centre	Caen	-	21	-	8,1	Ecole élémentaire René Lemièr
	St Gilles	Caen	-	23	-	8,8	Ecole élémentaire Pigacièr
Banlieue	La Guérinière	Caen	-	20	-	7,7	Ecole élémentaire Albert Camus
	Mare au clerc	Le Havre	37	-	10,2	-	Ecole élémentaire Flavigny
	Mare rouge	Le Havre	10	-	2,8	-	Ecole Charles Victoire
	Aplemont	Le Havre	22	-	6,1	-	Ecole élémentaire Paul Bert 1
	Caucriauville	Le Havre	32	-	8,9	-	Ecole Edouard Veillant
Première couronne	Gonfreville-l'Orcher	Le Havre	25	-	6,9	-	Ecole Turgauville
	Fontaine-La-Mallet	Le Havre	13	-	3,6	-	Ecole élémentaire Jean Monnet
	Montivilliers	Le Havre	48	-	13,3	-	Ecole élémentaire Jules Ferry
	H.S.C (grand parc)	Caen	-	29	-	11,2	Ecole élémentaire Grand parc
	H.S.C (Montmorency)	Caen	-	25	-	9,6	Ecole élémentaire Montmorency
	Colombelles	Caen	-	34	-	13,1	Ecole élémentaire Victor Hugo
	Epron	Caen	-	23	-	8,8	Ecole élémentaire d'Epron
Deuxième couronne	Cauville-Sur-Mer	Le Havre	29	-	8,0	-	Ecole élémentaire George Braques
	Manéglise	Le Havre	39	-	10,8	-	Ecole élémentaire George Braques
	Rogerville	Le Havre	24	-	6,6	-	Ecole élémentaire Edgar Degas
	Rolleville	Le Havre	24	-	6,6	-	Ecole élémentaire Ambroise Joly
	Mathieu	Caen	-	15	-	5,8	Ecole élémentaire Pierre Rasse
	Villons-les-Buissons	Caen	-	21	-	8,1	Ecole de Villons-les-Buissons
	Carpiquet	Caen	-	17	-	6,5	Ecole élémentaire Jacques Cartier
	Eterville	Caen	-	32	-	12,3	Ecole élémentaire Marguerite
Ensemble			361	260	100,0	100,0	

Tableau 4.3 Les territoires de l'enquête.

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

4.1.4 Contenu du questionnaire

Dans le but d'appréhender les comportements motorisés des familles dans leurs déplacements d'achats, le questionnaire diffusé aux familles (Annexe) a été conçu et structuré de façon à permettre l'exploration de cette mobilité. Cinq thématiques principales se dégagent ainsi du questionnaire.

- la première concerne la localisation des activités des membres du ménage ; elle comprend cinq questions :
 - lieu de résidence du ménage
 - lieu de scolarisation de (s) enfant(s)
 - lieu de loisir des enfants et du (des) parent(s)
 - lieu de travail du (des) parent(s)
 - lieu d'achat du ménage

- la deuxième décrit les déplacements⁴³ vers ces lieux d'activités en termes de mode de transport et de périodicité de l'activité ; elle est composée de sept questions :
 - les déplacements pour motif travail
 - les déplacements pour motif école
 - les déplacements pour motif loisirs (enfants et parent (s))
 - les déplacements pour motif achats
 - les déplacements pour autres motifs (visites, démarches administratives...)

- la troisième s'intéresse aux chaînes d'activités habituellement pratiquées dans la journée, avant et après l'activité principale. Les questions concernant ces activités ont été posées pour chacun des deux parents ; elles sont au nombre de quatre :
 - les activités habituellement pratiquées en allant travailler

⁴³ Nous n'avons pas recueilli des données sur les distances de déplacements. Nous avons jugé que les personnes enquêtées ne connaissent pas ces distances, surtout lorsque les déplacements sont réalisés dans une chaîne.

- les activités habituellement pratiquées sur le chemin de retour de travail
 - les activités habituellement pratiquées auprès du lieu de travail
 - les activités habituellement pratiquées après être rentré au domicile le soir
- enfin l'organisation spatiale des déplacements d'achats est renseignée par la nature de l'activité à partir de laquelle s'effectue généralement le déplacement d'achat et les lieux de commerces les plus souvent fréquentés ; elle comprend six questions :
- les déplacements d'achats effectués à partir du domicile
 - les déplacements d'achats effectués à partir de travail
 - les déplacements d'achats effectués suite à une activité de loisir

En plus, le questionnaire comprend cinq questions sur les déterminants sociaux du ménage interrogé (âge, composition de la famille, profession, motorisation, niveau d'étude). La procédure de test a permis d'enrichir le questionnaire de quelques questions supplémentaires et de corriger quelques maladroites de formulations et d'organisation des interrogations.

4.1.5 « Sphinx »... pour un traitement efficace du questionnaire

Le traitement des questionnaires récupérés s'est fait en deux étapes successives. Dans un premier temps, un dépouillement exhaustif des réponses fermées non codées a été effectué à l'aide du logiciel informatique « Sphinx ». Ainsi, les caractéristiques générales de l'information ont été mises en évidence. Ensuite, et pour permettre d'analyser l'information et de l'éclairer, un travail de codage de quelques réponses (ouvertes et fermées) s'imposait. Les analyses à travers des tableaux croisés ont mis en évidence les corrélations possibles entre les variables. Suite à ce dépouillement, le logiciel « Sphinx » dont la vocation est de créer et d'analyser un questionnaire a permis de tirer des conclusions intéressantes.

4.2 Les principales caractéristiques de l'échantillon

Les déterminants sociaux abordés dans le questionnaire permettent d'obtenir une première appréciation de notre échantillon. Des profils dominants se dégagent d'ores et déjà de cet échantillon de population.

4.2.1 Une répartition hétérogène entre les secteurs-échantillon

Les 361 familles havraises interrogées résident dans les treize quartiers de l'échantillon. Cependant les quatre secteurs de résidence auxquels appartiennent ces quartiers ne sont pas représentés à part égale dans l'échantillon (tableau 4.4). Nombreuses sont les familles habitant la banlieue (129 familles) et la deuxième couronne périphérique (120 familles) alors que celles habitant le centre-ville sont sous-représentées (21 familles). Cette répartition s'explique rappelons-le par le taux de retour limité de questionnaires et le refus de collaboration de quelques établissements scolaires pour la diffusion de l'enquête.

Secteur de résidence	Effectifs des familles	Part de l'échantillon (%)
Centre-ville	21	5,8
Banlieue	129	35,7
Première couronne	91	25,2
Deuxième couronne	120	33,2
Ensemble des secteurs	361	100,0

Tableau 4.4 Secteurs de résidence des familles havraises interrogées

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

4.2.2 Des couples de plus de trente ans, de plus en plus actifs

L'étude par âge du chef de famille (le père) et du conjoint (la mère) révèle que l'échantillon des ménages est homogène ; sur ce point de grandes tendances se dessinent. La plus nette est sans doute la présence très discrète des personnes âgées de moins de 30 ans et des « 60 ans et plus ». Cette tendance s'explique par le fait que nos

questionnaires s'adressent à des ménages ayant des enfants scolarisés. Cette raison contribue à augmenter l'âge des adultes des ménages interrogés, d'où la concentration des effectifs entre 30 et 49 ans (tableau 4.5).

Âge	Le père		La mère		Total	
	Effectifs	Part (%)	Effectifs	Part (%)	Effectifs	Part (%)
moins de 29 ans	4	1,2	4	1,1	8	1,2
30 - 39 ans	143	42,3	219	62,4	362	52,5
40 - 49 ans	171	50,6	127	36,2	298	43,3
50 - 59 ans	17	5,0	1	0,3	18	2,6
60 ans et plus	3	0,9	0	0	3	0,4
total des réponses	338	100,0	351	100,0	689	100,0

*Tableau 4.5 Âges du chef de famille (le père) et du conjoint (la mère) des ménages
havaïsi interrogés*

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Quatre-vingt pour cent des familles interrogées ont au moins deux enfants scolarisés (tableau 4.6). Ces enfants ont un âge variable (tableau 4.7) avec une prédominance des enfants âgés entre 6 et 14 ans (75%). Pour la part des « 15 ans et plus » et en raison d'une imprécision de formulation dans le questionnaire, les ménages ont choisi à leur façon de faire figurer ou non les enfants ne demeurant pas avec eux. C'est pourquoi, au jour de l'enquête, les ménages qui ont des enfants de quinze ans et plus sont moins nombreux que ceux ayant des enfants de six à quatorze ans. Toutefois, cela ne remet pas en cause le fait que le chaînage des déplacements concerne surtout des ménages ayant des enfants non autonomes dans leurs déplacements. Ces enfants, et pour des raisons que nous évoquerons plus tard, ont en permanence besoin d'un adulte pour les accompagner à l'école ou à leurs activités de loisirs (cf. Chapitre 7).

Le nombre d'enfants scolarisés	Effectifs des familles	Part de l'échantillon (%)
Un seul enfant	59	16,3
Deux enfants	179	49,6
Trois enfants	102	28,3
Trois enfants et plus	21	5,8
Total des réponses	361	100

Tableau 4.6 Nombre d'enfants au jour de l'enquête des ménages havrais interrogés

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Âge des enfants scolarisés	Effectifs	Part de l'échantillon (%)
Moins de 5 ans	60	9,6
6 - 10 ans	255	41,0
11 - 14 ans	229	36,8
15 ans et plus	78	12,5
Total des réponses	622	100,0

Tableau 4.7 Âge des enfants au jour de l'enquête des ménages havrais interrogés

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

4.2.3 Des ménages de classe moyenne en double activité

La double activité fréquente chez les couples de l'échantillon révèle que les classes moyennes sont bien représentées. La comparaison avec la situation de l'agglomération rend bien compte de cette caractéristique. Chez les pères, les cadres et les professions intellectuelles supérieures (+12%) et surtout les employés (+15%) sont plus présents dans l'échantillon étudié que sur l'ensemble du territoire de l'agglomération ; les agriculteurs, les artisans, les commerçants et les chefs d'entreprise, les ouvriers et les professions intermédiaires occupent une place comparable ; en revanche, les retraités représentent une part marginale dans notre échantillon par rapport

à la population de l'agglomération (tableau 4.8). Cela ne remet pas en cause notre hypothèse : le phénomène de chaînage des déplacements concerne surtout les ménages ayant de jeunes enfants et dont les parents exercent une activité professionnelle.

Situation professionnelle du père	Effectifs	Part (%)	Le Havre (Aggl.) 2006 (%)
Agriculteurs exploitants	7	1,9	0,1
Artisans, commerçants et chefs d'entreprises	15	4,2	3
Cadres, professions intellectuelles supérieures	72	19,9	8
Professions intermédiaires	39	10,8	13
Employés	81	22,4	7
Ouvriers	103	28,5	29
Retraités	1	0,3	24
Autres (inactif+Chômeurs)	14	3,9	15
Non réponse	29	8,0	-
Total des réponses	361	100,0	100

Tableau 4.8 Situation professionnelle au jour de l'enquête du chef de famille (le père) des ménages havrais interrogés

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

La situation professionnelle des conjoints (les mères) est très comparable à celle des chefs de familles avec quelques nuances : alors que les employées, les cadres et les professions intellectuelles sont surreprésentées (+13,5%, +15%), les professions intermédiaires et les retraitées sont moins représentées (tableau 4.9). Les ouvrières et les inactives occupent une place comparable. La nécessité de soutenir financièrement le mari ou de subvenir aux besoins d'une famille monoparentale implique que la mère travaille et apporte un deuxième salaire (cf. chapitre 3). Les mères au foyer sont relativement moins nombreuses dans l'espace étudié que dans l'ensemble de la France métropolitaine (33%).

Situation professionnelle de la mère	Effectifs	Part (%)	Le Havre (Aggl.) 2006 (%)
Agriculteurs exploitants	3	0,8	0,02
Artisans, commerçants et chefs d'entreprises	6	1,7	1
Cadres, professions intellectuelles supérieures	69	19,1	4
Professions intermédiaires	20	5,5	12
Employés	144	39,9	27
Ouvriers	16	4,4	4
Retraités	0	0,0	26
Autres (inactifs+chômeurs)	94	26,0	27
Non réponse	9	2,5	-
Total des réponses	361	100,0	100

*Tableau 4.9 Situation professionnelle au jour de l'enquête du conjoint (la mère)
des ménages havrais interrogés*

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Ce sont les couples composés de deux actifs (tableau 4.10) qui s'avèrent les plus nombreux, avec une faible part des ménages mixtes. Cette représentation est liée selon l'Insee au recul progressif des situations où la mère ne travaille pas pour s'occuper de ses enfants (cf. chapitre 3). Son arrivée sur le marché du travail a été favorisée par son niveau de qualification supérieur à celui de ses aînées. Cette forte participation des femmes au travail impose l'acquisition d'une deuxième voiture au sein du ménage. Ce mode de transport, qu'est la voiture, acquis par les mères leur permettra de multiplier et de varier leurs destinations selon leurs besoins. Les fréquences des déplacements réalisés par les femmes pour des motifs autres que le travail, tels que les achats, semblent être plus élevées que celles effectuées par les hommes.

Conditions d'existence familiale	Effectifs	Part de l'échantillon (%)
Couple biactif	246	68,1
Père actif et mère inactive	66	18,3
Père inactif et mère active	4	1,1
Couple inactif	9	2,5
Mère active sans conjoint	25	6,9
Mère inactive sans conjoint	8	2,2
Père actif sans conjoint	1	0,3
Père inactif sans conjoint	2	0,6
Total des réponses	361	100,0

Tableau 4.10 Situation professionnelle au jour de l'enquête du chef de famille et de son conjoint

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

4.3 Présentation des quartiers-échantillon

Après avoir présenté notre enquête et méthode d'approche, une représentation statistique issue des données fournies par l'Insee est faite pour les quartiers retenus. Cette représentation intègre des informations sur le mode de transport, la motorisation la démographie et la structure par ménage; ces thèmes ont été retenus pour leur caractère déterminant dans les pratiques de mobilité. L'analyse de situation de chaque quartier est enrichie de comparaisons avec l'ensemble de l'agglomération. Des quartiers types ont été sélectionnés et répertoriés dans les quatre secteurs d'urbanisation ; le centre-ville, la banlieue, la première couronne et la deuxième couronne périphérique.

4.3.1 Les quartiers du centre-ville : Le Havre centre, Saint Vincent, Caen centre

La structure par âge du Havre et Caen centre se caractérise par une population vieille, avec une forte proportion des « 60 ans et plus » (tableau 4.11 ; tableau 4.12). La part des jeunes ménages « 20-39ans » est en proportion équivalente à la moyenne de

l'agglomération mais celle de leurs enfants est considérablement inférieure. La forte représentation des ménages d'une personne et le nombre moins élevé de personnes par ménage indique la prédominance des personnes âgées et jeunes célibataires et la faible présence des familles avec enfants. Au centre du Havre, bien que le taux de motorisation soit inférieur à la moyenne de l'agglomération, 42% des déplacements quotidiens s'effectuent en voiture. La part modale du transport en commun reste faible. Le taux d'activité est en proportion équivalente à la moyenne de l'agglomération aussi bien chez les femmes que chez les deux sexes confondus.

	Le Havre centre					
Population: (hab.)	19359					
Répartition par âge (%):	0-14 ans:	15-19ans:	20-39ans:	40-59ans:	60ans et + :	
	10,9	4,8	28,2	24	32,1	
Nb ménages:	10873					
Nb de personnes par ménage:	1,8					
Taille des ménages (%):	1 pers:	2 pers:	3 pers:	4 pers:	5 pers:	6 pers:
	51,4	30,4	10,1	6,2	1,4	0,4
Taux d'activité (%)	44,3					
Taux d'activité féminine (%)	39,6					
Ménages avec 1 voiture (%):	58					
Ménages avec 2 voitures et + (%):	12,9					
Déplacements par mode (%)	Voiture individuelle		TC		Marche	2 Roues
	42		3		52	3

Tableau 4.11 Caractéristiques du centre ville du Havre

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Insee, RGP 1999

	Caen centre					
Population: (hab.)	5607					
Répartition par âge (%):	0-14 ans:	15-19ans:	20-39ans:	40-59ans:	60ans et + :	
	9,3	6,3	40,6	19,8	23,3	
Nb ménages:	3121					
Nb de personnes par ménage:	1,8					
Taille des ménages (%):	1 pers:	2 pers:	3 pers:	4 pers:	5 pers:	6 pers:
	52,7	31,1	9,5	4,8	1,3	0,4
Taux d'activité (%)	45,9					
Taux d'activité féminine (%)	41,35					
Ménages avec 1 voiture (%):	55					
Ménages avec 2 voitures et + (%):	10,2					
Déplacements par mode (%)	Voiture individuelle		TC		Marche	2 Roues
	-		-		-	-

Tableau 4.12 Caractéristiques de Caen centre

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Insee, RGP 1999

4.3.2 Les quartiers de banlieue : Caucriauville, Mare rouge, La Guérinière

La structure par ménages de ces quartiers se caractérise par une sous-représentation des ménages d'une personne (tableau 4.13 ; tableau 4.14). La proportion élevée des « 0-14 ans » indique une présence relativement importante des familles avec enfants. À caucriauville la proportion des ménages composés de cinq personnes est supérieure à la moyenne de l'agglomération (6,2% contre 5,6%). Quant à la Guérinière, elle se distingue des autres quartiers de banlieue par un nombre de personnes par ménage assez élevé (3,1). Dans ces quartiers de banlieue la population active est faible : à Caucriauville elle est légèrement au dessous de la moyenne, dans l'ensemble de la population (41,4%) comme chez les femmes (37,1%) ; pour la Guérinière cette part est respectivement de 35% contre 29%. Une part importante de la population de ces quartiers de banlieue n'est pas motorisée. Les captifs du transport en commun sont relativement considérables.

Caucriauville						
Population: (hab.)	18743					
Répartition par âge (%):	0-14 ans:	15-19ans:	20-39ans:	40-59ans:	60ans et + :	
	18,8	8,1	22,9	27	23	
Nb ménages:	6345					
Nb de personnes par ménage:	2,6					
Taille des ménages (%):	1 pers:	2 pers:	3 pers:	4 pers:	5 pers:	6 pers:
	25	32,9	17,2	16,6	6,2	2,1
Taux d'activité (%)	41,4					
Taux d'activité féminine (%)	37,1					
Ménages avec 1 voiture (%):	58					
Ménages avec 2 voitures et + (%):	24					
Déplacements par mode (%)	Voiture individuelle		TC		Marche	2 Roues
	28		19		52	1

Tableau 4.13 Caractéristiques de Caucriauville

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Insee, RGP 1999

La Guérinière						
Population: (hab.)	5940					
Répartition par âge (%):	0-14 ans:	15-19ans:	20-39ans:	40-59ans:	60ans et + :	
	23,6	8,5	27,5	19,6	23,3	
Nb ménages:	403					
Nb de personnes par ménage:	3,1					
Taille des ménages (%):	1 pers:	2 pers:	3 pers:	4 pers:	5 pers:	6 pers:
	39,6	22,9	14,3	10,3	7,6	5,4
Taux d'activité (%)	35,5					
Taux d'activité féminine (%)	29,21					
Ménages avec 1 voiture (%):	43,09					
Ménages avec 2 voitures et + (%):	10					
Déplacements par mode (%)	Voiture individuelle		TC		Marche	2 Roues
	-		-		-	-

Tableau 4.14 Caractéristiques de La Guérinière

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Insee, RGP 1999

4.3.3 Les quartiers de la première couronne : Montivilliers, Gonfreville-l'Orcher, Epron

La structure d'âge de Montivilliers présente un profil se caractérisant par une sous représentation des « 60 ans et plus » et une part des « 0-14 ans » conforme à la moyenne de l'agglomération (tableau 4.15). Les ménages de quatre et cinq personnes sont proportionnellement assez nombreux dans le quartier. Cependant, si les ménages de Montivilliers comptent en moyenne 2,8 personnes par ménage, ce qui est élevé par rapport à l'ensemble de l'agglomération (2,42), ce nombre reste faible par rapport aux moyennes enregistrées dans d'autres quartiers de notre échantillon tels que Gonfreville-l'Orcher (2,9%) et surtout Epron (3,1%) (tableau 4.16). Montivilliers présente un taux d'activité légèrement supérieur à la moyenne de l'agglomération, tant chez les femmes (39%) que chez les deux sexes (45%). Ce taux élevé est accompagné par un fort taux de motorisation (85,4%) et un taux de bimotorisation important (36,2%). 65% des déplacements des ménages sont réalisés en voiture individuelle contre 2% uniquement en transport en commun.

	Montivilliers					
Population: (hab.)	16553					
Répartition par âge (%):	0-14 ans:	15-19ans:	20-39ans:	40-59ans:	60ans et + :	
	19,9	9,4	25,9	30	15,1	
Nb ménages:	5896					
Nb de personnes par ménage:	2,8					
Taille des ménages (%):	1 pers:	2 pers:	3 pers:	4 pers:	5 pers:	6 pers:
	19,3	29,7	19,2	20	8,7	3
Taux d'activité (%)	45					
Taux d'activité féminine (%)	39					
Ménages avec 1 voiture (%):	51					
Ménages avec 2 voitures et + (%):	40					
Déplacements par mode (%)	Voiture individuelle		TC		Marche	2 Roues
	65		6		27	2

Tableau 4.15 Caractéristiques de Montivilliers

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Insee, RGP 1999

		Epron				
Population: (hab.)	19359					
Répartition par âge (%):	0-14 ans:	15-19ans:	20-39ans:	40-59ans:	60ans et + :	
	14,5	11	32,2	28,8	17,2	
Nb ménages:	403					
Nb de personnes par ménage:	3,1					
Taille des ménages (%):	1 pers:	2 pers:	3 pers:	4 pers:	5 pers:	6 pers:
	27,7	28,2	15,2	19,2	7,3	0,4
Taux d'activité (%)	38,5					
Taux d'activité féminine (%)	45,4					
Ménages avec 1 voiture (%):	50					
Ménages avec 2 voitures et + (%):	45					
Déplacements par mode (%)	Voiture individuelle	TC		Marche	2 Roues	
	-	-		-	-	

Tableau 4.16 Caractéristiques d'Epron

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Insee, RGP 1999

4.3.4 Les quartiers de la deuxième couronne : Cauville-sur-mer, Rogerville, Eterville

La population de ces quartiers a un profil jeune puisque les « 0-14 ans », les « 15-19 ans » sont mieux représentés dans ces quartiers que dans l'ensemble des deux agglomérations (tableau 4.17 ; tableau 4.18). Cette présence de jeunes ménages avec enfants est confirmée par la forte part des cellules familiales de trois, quatre et cinq personnes. Le nombre élevé de personnes par ménage est une preuve supplémentaire de cette vitalité démographique. Cauville-Sur-Mer et Eterville possèdent un taux d'activité très élevé, notamment chez les femmes, (45,5%) et (48,6%) respectivement. La double activité chez les habitants de ces quartiers qui semble être générale se manifeste par un niveau très élevé de bimotorisation (62,5% et 64,4%), largement supérieur à celui de l'ensemble des deux agglomérations. À Cauville-Sur-Mer la voiture individuelle est utilisée de façon presque exclusive par plus de 80% des actifs pour se rendre au travail. En raison de leur faible attraction (Cf. Chapitre 6), les transports en commun ne sont empruntés que par très peu de monde (1%).

Cauville-Sur-Mer						
Population: (hab.)	1242					
Répartition par âge (%):	0-14 ans:	15-19ans:	20-39ans:	40-59ans:	60ans et + :	
	22,7	8,1	25,7	33,4	10,1	
Nb ménages:	403					
Nb de personnes par ménage:	3,1					
Taille des ménages (%):	1 pers:	2 pers:	3 pers:	4 pers:	5 pers:	6 pers:
	10,4	30,3	21,1	24,3	11,4	2,5
Taux d'activité (%)	50					
Taux d'activité féminine (%)	45,4					
Ménages avec 1 voiture (%):	40					
Ménages avec 2 voitures et + (%):	65					
Déplacements par mode (%)	Voiture individuelle		TC		Marche	2 Roues
	84		1		14	1

Tableau 4.17 Caractéristiques de Cauville-Sur-Mer

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Insee, RGP 1999

Eterville						
Population: (hab.)	1043					
Répartition par âge (%):	0-14 ans:	15-19ans:	20-39ans:	40-59ans:	60ans et + :	
	22,6	10	24,5	32,4	13	
Nb ménages:	403					
Nb de personnes par ménage:	3,1					
Taille des ménages (%):	1 pers:	2 pers:	3 pers:	4 pers:	5 pers:	6 pers:
	12,6	23,5	24,7	25	13,2	0,9
Taux d'activité (%)	50,2					
Taux d'activité féminine (%)	48,6					
Ménages avec 1 voiture (%):	50					
Ménages avec 2 voitures et + (%):	64,4					
Déplacements par mode (%)	Voiture individuelle		TC		Marche	2 Roues
	-		-		-	-

Tableau 4.18 Caractéristiques d'Eterville (1999)

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Insee, RGP 1999

Parallèlement à l'enquête par questionnaire, une enquête par entretien ne peut qu'enrichir le corpus étudié dans la thèse. Autre méthode d'approche, qui à la fois précise et complète les analyses que propose le questionnaire.

4.4 Des entretiens semi-directifs

L'enquête par questionnaire a été complétée par une enquête entretien. La mobilisation de deux types d'enquête, questionnaire et entretien semi-directif, s'explique par la spécificité et l'intérêt de chaque type d'enquête. Questionnaire et entretien semi-directif présentent une diversité intéressante tant dans le rapport à l'enquêté (en vis-à-vis ou à distance) que dans la qualité et la nature de l'information recueillie (précision). L'entretien est semi-directif, et par conséquent structuré pour récolter des informations comparables chez chaque enquêté, mais aussi pour laisser place à une discussion plus engagée que le discours convenu. Les questions visent à confronter l'interrogé à une problématique concrète, vécue au quotidien. Nous avons veillé, dans la mesure du possible, à ce qu'un certain nombre de questions recoupe le questionnaire.

Au même titre que le questionnaire, l'entretien auprès des ménages visent à analyser les comportements motorisés des consommateurs dans leurs déplacements d'achats. Nous avons questionné une dizaine de ménages à l'aide d'un réseau d'interconnaissance. Les critères de sélection des ménages sont les mêmes que ceux retenus pour l'enquête par questionnaire : des ménages ayant des enfants, qui habitent des secteurs différents de l'agglomération. Les entretiens se sont déroulés au domicile des enquêtés avec une durée moyenne de trente à quarante-cinq minutes, selon le nombre des personnes interrogées (un seul adulte ou les deux ensemble). Ensuite ils ont donné lieu à des transcriptions exhaustives.

Conclusion

Le caractère complexe de la mobilité quotidienne aujourd'hui exige le recours à des enquêtes de terrain spécifiques, autres que les enquêtes ménages classiques du CERTU, qui ne renseignent pas suffisamment sur les chaînes de déplacements. Ces enquêtes doivent nécessairement s'appuyer sur une méthodologie adéquate qui prenne en considération cet aspect.

Ainsi nous avons choisi de mener notre propre enquête par le biais des écoles. Ce choix a pris en compte à la fois la nature de la population ciblée : les ménages ayant des enfants scolarisés se distinguent par le cumul des responsabilités et des contraintes familiales et professionnelles, ce qui influence leurs comportements d'achats ; la mise en œuvre d'une rigueur scientifique : le taux de retour de questionnaire a été très élevé ; et enfin la sensibilisation des milieux scolaires aux enjeux de la mobilité durable.

En adoptant cette méthodologie nous sommes parvenus à obtenir des résultats de recherche pertinents et cohérents avec nos hypothèses de travail. La nature de l'enquête déployée nous a permis d'atteindre nos objectifs de recherche qui consistent à mettre en évidence le rôle du phénomène de chaînage des déplacements dans l'étude des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats.

Seconde partie

Les comportements de mobilité des consommateurs et les enjeux de la dépendance automobile

Dans la première partie nous avons tenté de cerner les concepts relatifs aux comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats, notamment celui du chaînage des déplacements et les différents éléments qui participent à son appréhension. Dans cette partie nous nous intéressons à l'évaluation de ces comportements. Il s'agit d'étudier les comportements des familles dans leurs déplacements d'achats et de démontrer en quoi le chaînage des déplacements est un élément privilégié dans l'approche de la mobilité motorisée des ménages.

Dans un premier temps nous tenterons d'examiner les interactions entre les pratiques motorisées d'achats et l'organisation multipolaire du commerce, nous appréhenderons les enjeux du dysfonctionnement actuel du commerce haurais et en quoi l'organisation actuelle de celui-ci entrave une mobilité durable, basée essentiellement sur la pratique de la proximité et des modes alternatifs à la voiture individuelle (chapitre 5). L'identification de l'organisation de l'appareil commercial et son lien avec la mobilité motorisée nous conduira à proposer dans le chapitre suivant une analyse de la desserte des lieux de commerce en réseau de transport en commun, afin de mieux expliquer la dépendance des ménages à leurs voitures pour les achats. Le réseau de transport en commun actuel répond-t-il aux attentes des consommateurs quant à leurs déplacements ? (chapitre 6).

Enfin, et afin de mieux évaluer les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats, nous étudierons dans le dernier chapitre le phénomène de chaînage des déplacements ; nous verrons dans quelle mesure ce dernier détermine le mode de transport pour les achats. Pour ce faire, nous nous attacherons précisément à mettre en évidence le lien entre les pratiques urbaines des ménages et leurs pratiques d'achats (chapitre 7).

Chapitre 5

L'impossible mobilité d'achats durable dans les villes multipolaires : le cas du Havre.

Depuis plusieurs décennies, nous avons assisté au Havre comme dans toutes les villes françaises de taille comparable à une réduction de la densité de la population du centre-ville au profit d'une relocalisation de la population dans la périphérie. Parallèlement nous avons assisté partout en France, depuis les années soixante-dix, à la construction des surfaces commerciales hors des villes plutôt que dans les villes. Cette conjoncture a favorisé un usage dominant de la voiture dans les déplacements d'achats à cause des distances à parcourir.

À travers ce chapitre, nous tenterons de mettre en lumière la difficulté d'une mobilité d'achats durable au regard d'une organisation multipolaire de la ville. Pour ce faire, nous appréhenderons les enjeux du dysfonctionnement actuel du commerce havrais, en analysant les comportements de mobilité d'achats des ménages et la place des différents pôles commerciaux de l'agglomération havraise.

Nous entendons par mobilité durable, la mobilité dont les pratiques se basent essentiellement sur la proximité et l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Deux questions se trouvent ainsi successivement posées :

- En quoi les pratiques motorisées d'achats des ménages et l'organisation multipolaire du commerce entrent-ils en interaction ?
- En quoi cette organisation multipolaire peut-elle entraver une mobilité durable ?

Nous aborderons le chapitre par une mise en évidence de la vulnérabilité du centre-ville havrais subissant une mise en marge par rapport à une périphérie attractive, pourtant ce dernier est classé patrimoine mondial de l'Unesco. Ensuite nous étudierons l'impact de cette organisation sur le choix de lieux d'achats. Enfin nous examinerons la politique actuelle de la ville du Havre qui consiste à inverser l'attractivité et à

redynamiser le centre-ville, confronté à une évasion démographique et commerciale importantes. Nous y procéderons à une présentation du projet des « Docks Vauban » et de ses enjeux pour la ville.

5.1 Une périphérie attractive et un centre-ville terne... la difficulté d'une mobilité durable ?

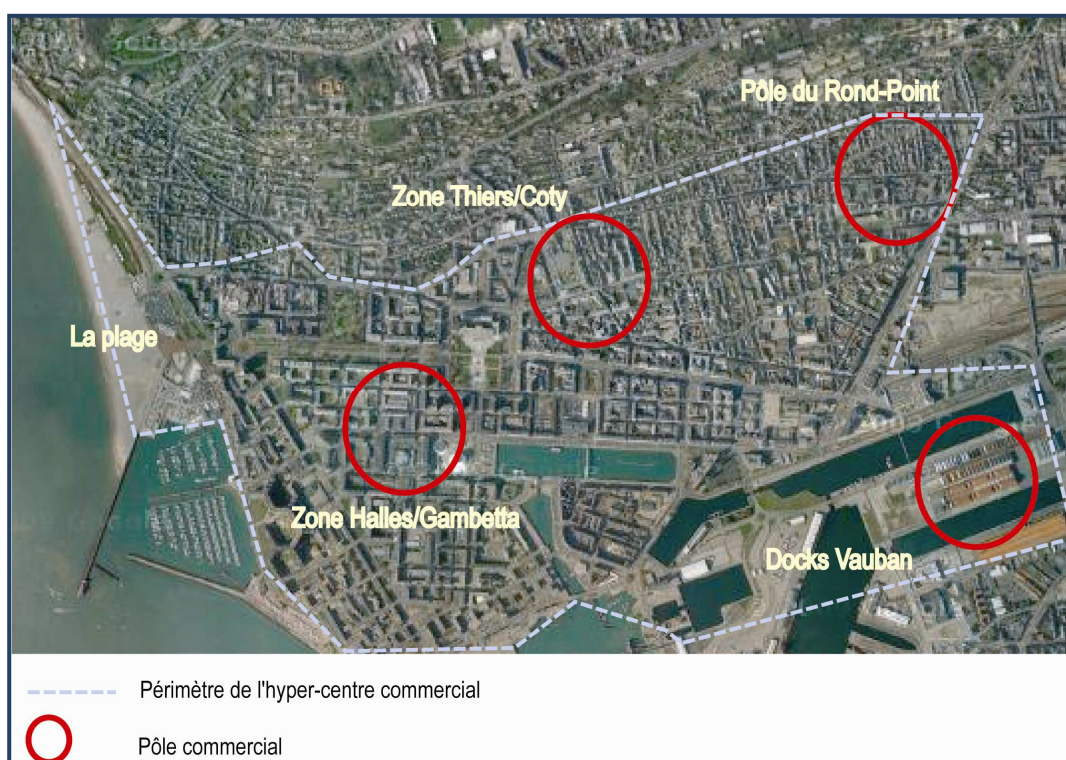
5.1.1 Un centre-ville vulnérable et morcelé

5.1.1.1 Un centre commerçant fragmenté

La géographie locale de la ville du Havre et son histoire récente ont favorisé le recours à la voiture individuelle. Ainsi, les havrais héritent d'un centre-ville moderne, adapté à l'automobile, mais dont l'appareil commercial est mal structuré. La dissémination des commerces du centre sur une zone géographique étendue fait du Havre une des rares grandes villes françaises qui ne disposent pas d'un vrai cœur de ville. Les trois pôles commerciaux du centre: le Rond-point, Thiers/Coty et les Halles centrales - auxquels vient s'ajouter un quatrième pôle aujourd'hui avec les Docks Vauban - sont très dispersés et éloignés les uns des autres (photographie 5.1). Le centre-ville du Havre est de ce fait difficilement visible. Or, Cette fragmentation du centre havrais pose des problèmes en termes de transports et ne joue pas en faveur de sa fréquentation commerciale. En l'absence d'une zone bien ciblée et centrale, la pratique de la marche à pied, le vélo ou même de la voiture est difficile à envisager.

La fragmentation du centre-ville havrais s'explique par la nature de la ville qui n'est pas médiévale. Elle est due, selon le vice président de la chambre de commerce D. Corpet, à l'image qu'on a de la ville qui est un a priori de la ville médiévale. Il s'explique : *« en France nous avons une image de la ville qui est médiévale, et même les villes nouvelles qui ont été construites dans certains endroits en France ou peut-être dans d'autres pays d'ailleurs sont parties toujours sur ce modèle : cœur de ville et périphérie ; la ville du Havre n'a pas été reconstruite comme ça, d'abord elle n'a jamais été médiévale »*. Inaugurée en 1517, et contrairement à la plupart des villes européennes, la ville du Havre ne s'est pas construite à partir d'un petit noyau ou un château puis des faubourgs qui se construisent petit à petit avec toujours un point central. Le Havre est tout autre, c'est une ville originale comme la décrit D. Corpet : *« dans l'histoire de la ville du Havre c'est le port qui a démarré et pas le centre, et c'était là peut-être le centre, là où il ya le marché « Notre Dame », et puis la ville a grossi par paquets en plusieurs centres : « le Rond-Point », « Saint-Vincent », « les Halles »*

et, « Vauban » qui excentre encore le centre. « Auchan Montgaillard » c'est encore le centre parce que pour les habitants de Montgaillard, Auchan c'est le centre-ville, c'est un hypermarché et c'est un centre en même temps parce qu'il y a une clientèle qui vient à pieds.... Donc le centre-ville havrais est écartelé, et c'est le travail de la municipalité et de la chambre de commerce d'expliquer à tout le monde que ce centre n'est pas éclaté, mais qu'il est constitué de pôles et que mieux ces centres sont différenciés et mieux les gens se retrouveront».



Photographie 5.1 La fragmentation du centre-ville du Havre.

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Cette fragmentation est vécue comme un handicap chez certains consommateurs qui expriment une difficulté dans leurs déplacements d'un commerce à un autre, comme en témoigne Benjamin, un de nos interviewé : « au Havre on n'a pas un centre, on a un éparpillement de commerces dans le centre. Dans certaines villes on a un centre avec tous les commerces, tout est là, quant vous regardez bien sur le Havre entre cette partie de « Graille », « le Rond-Point » et encore le quartier des « Halles » on a plein de commerces, mais on est sur une sorte de rue de commerces qui fait que les gens ne vont pas prendre leur voitures faire les courses dans un endroit après reprendre leur voiture

pour aller dans un autre endroit ». Le consommateur est parfois contraint de se déplacer d'un pôle à un autre, car les différents pôles commerciaux dont dispose le centre-ville sont de nature différente et n'offrent pas les mêmes commerces. Quelques centaines de mètres sépare le centre populaire du « Rond-Point » et les « Halles » : *« Regardez le quartier du rond point, c'est un quartier historique très populaire et très commerçant, ça n'a rien avoir avec le quartier des halles où il ya aussi des commerces mais pas les mêmes, et puis le centre Coty qui est centralisé aussi, mais entre les trois vous ne pouvez pas dire tiens aujourd'hui je vais faire les courses dans différents magasins en laissant ma voiture dans un endroit et continuer à pieds, c'est compliqué quand même »*, ajoute Benjamin.

D'autres consommateurs considèrent que la problématique du commerce de centre-ville havrais réside dans le manque de rues piétonnes (photographie 5.2 ; 5.3 ; 5.4) qui rend compliqué l'usage des modes doux comme le souligne Sébastien : *« c'est compliqué de faire à pied le centre-ville, regardez les rues piétonnes, c'est limité, on n'a pas un centre de ville et en termes de transport ça joue beaucoup »*. *« Je pense que ce qui manque au Havre c'est un cœur de ville commerçant. Regardez le centre-ville de Rouen et celui de Caen : vous avez une zone bien centrale et ciblée pleine de commerces, avec toutes les rues piétonnes, l'ensemble est ramassé dans un même endroit. Sur le Havre c'est quand même disséminé sur une zone géographique beaucoup plus grande »* ajoute-il.

L'héritage d'un centre-ville neuf ne posait pas de problèmes majeurs pour les élus qui avait en charge cette ville au lendemain de la reconstruction. Leurs actions étaient plutôt consacrées au développement urbain de la banlieue et à la réalisation d'équipements. Cependant cette conjoncture favorable a laissé la ville du Havre à l'écart des réflexions sur l'évolution fonctionnelle des centres-villes qui s'est développée dans les villes médiévales dès les années soixante et a conduit à des politiques nouvelles d'aménagement et de gestion des centres, avec notamment l'implantation de centres commerciaux⁴⁴, la réhabilitation du patrimoine et le développement des transports collectifs, à savoir le tramway. Or, la problématique du centre-ville havrais est

⁴⁴ Nous y reviendrons en fin de chapitre

manifeste ; elle est particulière et ne peut être la même que celle de bon nombre de villes françaises d'aujourd'hui.



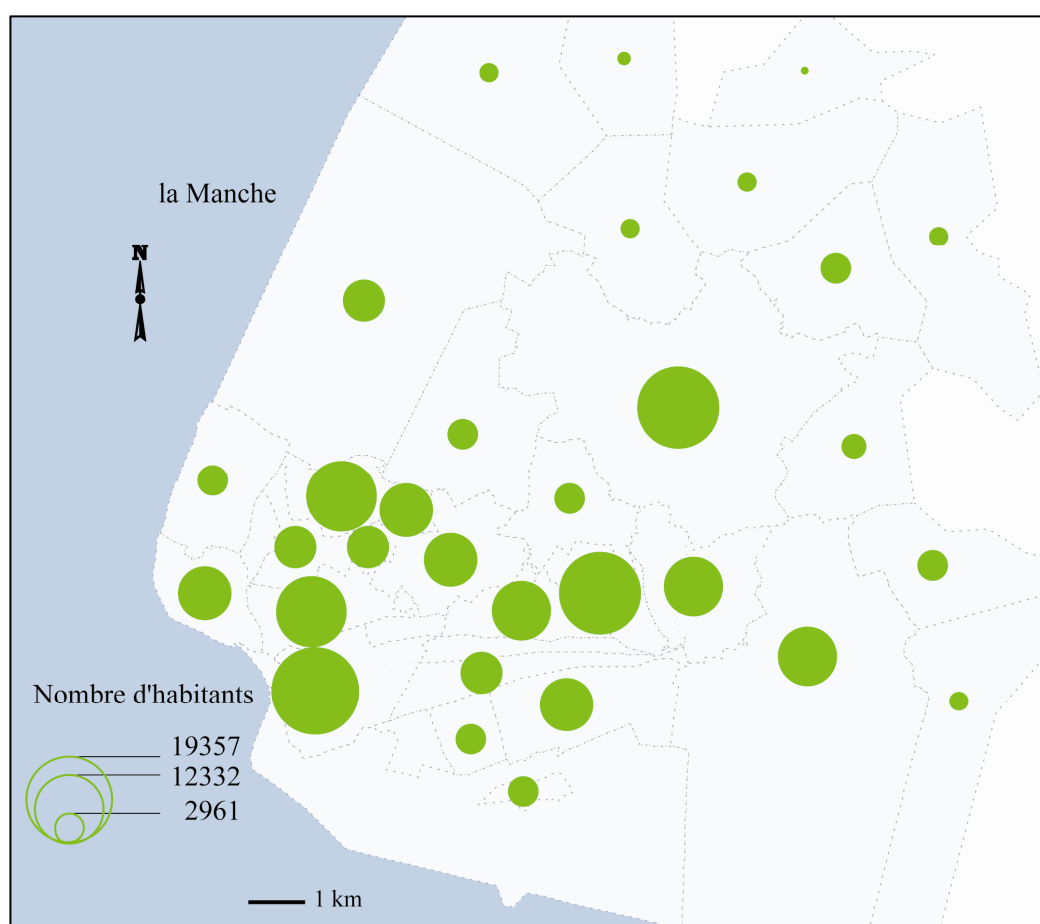
Photographies (5.2) et (5.3) (en haut) Les rues piétonnes du centre-ville, un espace restreint par rapport à celui de l'automobile (5.4) (en bas)

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

5.1.1.2 Une baisse démographique importante

Par ailleurs, la reconstruction de la ville a provoqué des mutations sociodémographiques importantes. Le remplacement de l'habitat ancien par des logements à forte valeur locative (photographies 5.5 ; 5.6) a contribué à l'exclusion des

familles ayant des difficultés à accéder à ce patrimoine moderne. Pour bénéficier du confort les ménages avec de jeunes enfants doivent attendre les logements sociaux qui sont construits en ville haute⁴⁵. Avant la reconstruction, 46 000 habitants, plus du quart de la population, vivaient en centre-ville. Aujourd'hui, seuls 20 000 y résident, soit le dixième de la population actuelle (carte 5.1). Petit à petit, la population du centre s'est réduite. Or, cette faible densité du centre, qui ne bénéficie pas du transit des flux pendulaires, lui fait perdre son animation. Cette vulnérabilité du centre, qui se traduit par une faiblesse démographique importante, profite au commerce périphérique (M. Wiel, 1999).



Carte 5.1 La population du Havre et de son agglomération

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Insee, RGP 1999

⁴⁵ La commune du Havre est composée de deux ensembles naturels : ville haute et ville basse, séparées par une falaise (voir plus loin)



Photographies (5.5) et (5.6) Les immeubles de haut standing de l'avenue Foch en centre-ville, l'une des artères majeures de la ville reconstruite

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Cette baisse en nombre de la population s'est généralisée ensuite à l'ensemble de la ville du Havre. Depuis 1975 et jusqu'à 2006 la ville a connu une baisse particulièrement importante qui est de l'ordre de 35 300 habitants (tableau 5.1). Sur la même période, Caen et Rouen, les deux autres grandes villes normandes, ont connu une évolution différente : alors que Caen a enregistré une baisse de population moins importante que celle du Havre (-9240 habitants), la population de la ville de Rouen a augmenté de 6000 habitants, suite à de nombreuses opérations de requalifications urbaines ou d'opérations immobilières.

	1968	1975	1982	1990	1999	2006
Population du Havre	207150	217882 (+10733)	199388 (-18494)	195854 (-3534)	190924 (-4930)	182580 (-8344)
Densité moyenne (hab/km ²)	4412,1	4640,6	4246,8	4171,5	4066,5	3888,8
Population de Caen	110262	119640 (+9378)	114068 (-5572)	112846 (-1222)	113987 (+1141)	110399 (-3588)
Population de Rouen	120471	114834 (-5635)	101945 (-12889)	102723 (+778)	106592 (+3869)	107904 (+1312)

Tableau 5.1 Evolution de la population du Havre

Source : Insee

Entre 1990 et 1999 et contrairement aux autres aires urbaines françaises, l'aire urbaine du Havre a connu une baisse de sa population. Cette baisse concerne surtout la ville centre qui enregistre une baisse de 4 930 habitants. De ce fait, elle fait partie des rares aires urbaines françaises en décroissance démographique.

Cette évolution se manifeste par une baisse importante de la population dans les principales communes urbaines et la croissance démographique effrénée des communes de la première et deuxième couronnes périphériques et ce grâce à une migration résidentielle importante. Cette dernière s'inscrit, comme partout en France, dans une logique centrifuge, c'est-à-dire du centre vers la périphérie. Entre 1990 et 1999 le solde migratoire du Havre par rapport à son agglomération est négatif ; pendant cette période le Havre et Sainte-Adresse ont perdu 3150 habitants au profit du reste de la l'agglomération (CODAH) (tableau 5.2).

Les ménages ayant des enfants sont à l'origine de ces migrations. Ces ménages quittent la ville centre en cherchant de meilleures conditions de logement et d'espace de vie en périphérie. Or, ces mouvements résidentiels présentent des enjeux pour la mobilité quotidienne qui se traduisent par l'allongement des distances parcourues et la complexification des chaînes de déplacements. En plus le départ des familles vers la périphérie entraîne des déséquilibres de fonctionnement des territoires de l'agglomération et ce en termes d'équipements publics, de vie sociale, de scolarisation des enfants et de leurs loisirs, qui se répercuteront sur la structure des déplacements.

Entre	Le Havre + St Adresse	Reste de la CODAH	CODAH	CCSR ⁴⁶	Couronne Nord
Et :					
Le Havre+St Adresse	0	3150		1080	1390
Reste de la CODAH	-3150	0		630	650
CCSR	-1080	-630	-1710	0	0
Couronne Nord	-1390	-650	-2040	0	0
Reste Haute-Normandie	-1160	-540	-1700	-130	-600
Reste France	-6760	-1240	-8000	-120	-30
Solde total	-13540	90	-13450	1460	1410

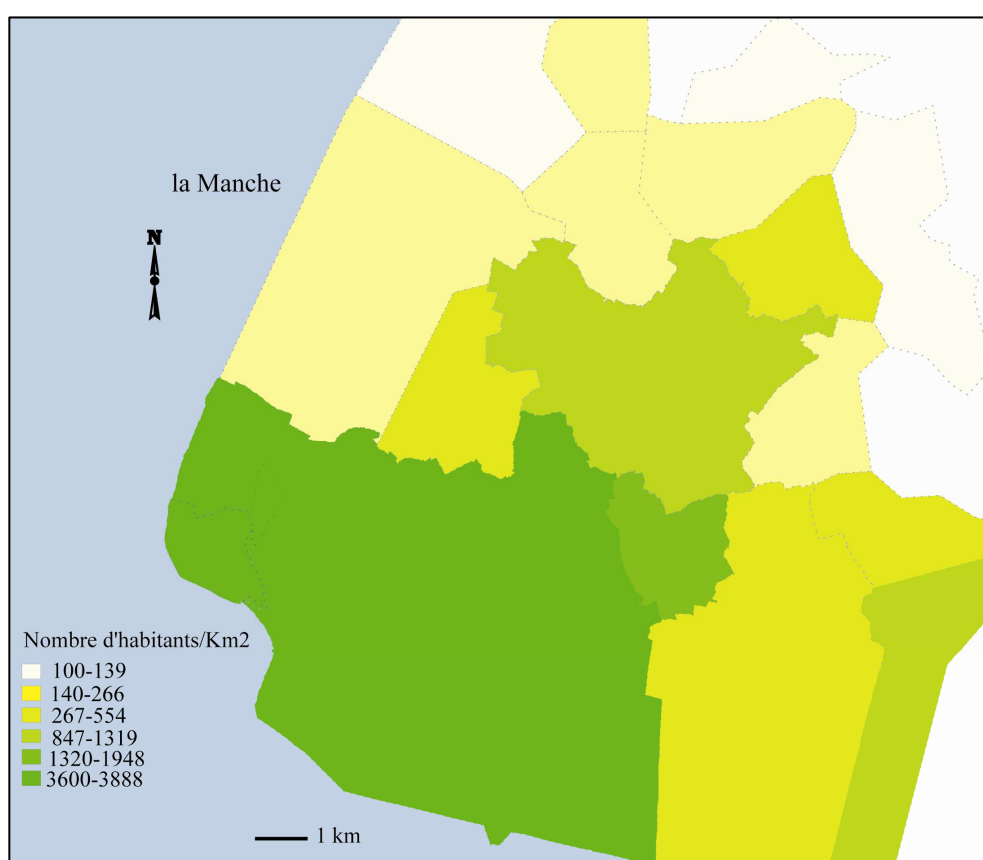
Note de lecture : entre 1990 et 1999, le Havre et Sainte-Adresse ont perdu 3 150 habitants au profit du reste de la CODAH.

Tableau 5.2 Soldes migratoires entre 1990 et 1999

Source : Insee

⁴⁶ Communauté de communes de Saint-Romain-de-Colbosc

Les mouvements résidentiels ont donné à la ville du Havre une forme diffuse qui se caractérise par la dispersion de l’habitat et une densité de la population qui diminue au fur et à mesure que l’on s’éloigne du centre (carte 5.2). Les zones à plus forte densité correspondent à la ville centre. À l’opposé, la majorité des communes périurbaines sont moins denses. Selon l’Insee 84,4% de la population de l’agglomération du Havre vivent sur 28% du territoire. Or cette faible densité urbaine représente un facteur important qui explique les différences en termes de mobilité notamment dans la part modale et la portée des déplacements.



Carte 5.2 Densité de la population du Havre et de son agglomération

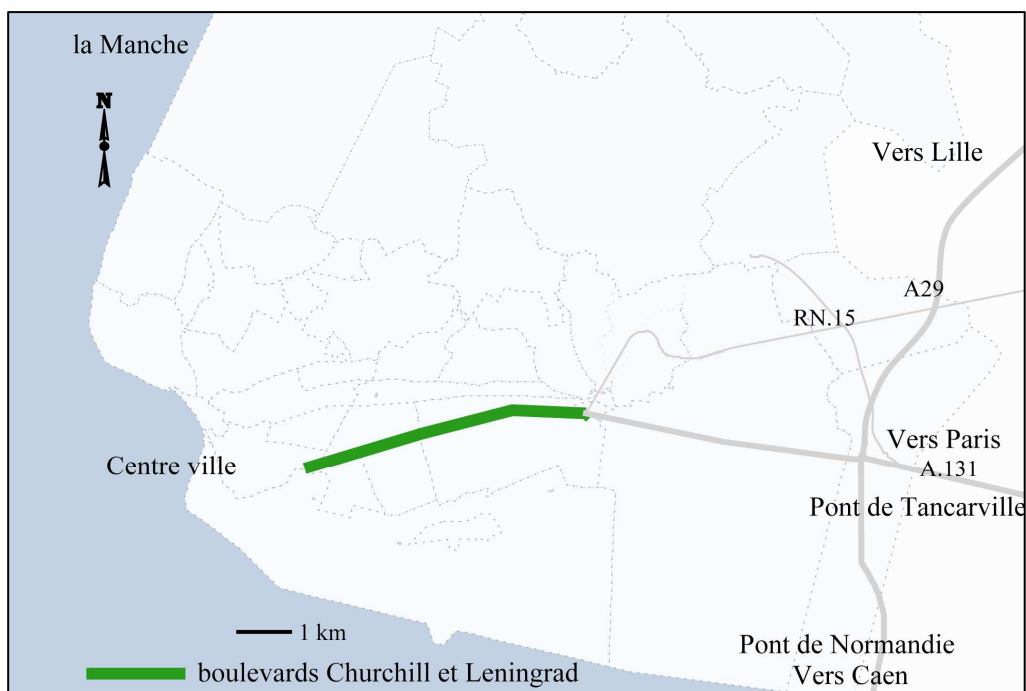
©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : RGP Insee, 1999

5.1.1.3 Un centre-ville littoral détourné

La situation géographique du centre-ville joue un rôle considérable dans sa mise en marge. En effet, la ville du Havre est restreinte par la Manche à l'Est et l'estuaire de la Seine au Sud. Cette localisation donne à la ville une forme géographique particulière où la ville est ouverte uniquement sur 60° vers le Nord-Est et le centre-ville est situé sur le littoral. Néanmoins, depuis la construction du Pont de Normandie en 1995, l'étalement urbain s'effectue également sur la rive sud de l'estuaire de la Seine malgré l'existence d'une frontière administrative entre ces deux zones. Cette localisation exceptionnelle du centre-ville ne favorise pas sa fréquentation commerciale et ne bénéficie pas, comme nous l'avons évoqué précédemment, des flux pendulaires. En plus, le trafic en transit dans l'agglomération du Havre, en raison de la situation géographique de celle-ci, ne dépasse pas 1 000 véhicules par jour.

L'isolement du centre-ville est amplifié par un accès relativement difficile, assuré par la seule voie rapide de l'entrée de ville (boulevards Churchill et Leningrad) (carte 5.3). Or, cette voie d'accès principale de la ville présente plusieurs défauts : bouchons aux heures de pointe, souterrains (mini-tunnels) créant des engorgements et manque de desserte des quartiers sud. Chaque année, cet axe est emprunté par près de vingt millions d'automobilistes. Afin de valoriser cette entrée de ville et renforcer l'attractivité du centre-ville, la ville du Havre a décidé de réaménager et de requalifier l'axe en redéfinissant son fonctionnement. La circulation sera aménagée en deux fois deux voies et les mini-tunnels seront remplacés par deux carrefours permettant un trafic plus important. Sur l'ensemble de la voie, une bande dédiée aux modes doux sera mise en service. Des promenades et des liaisons nouvelles inter-quartiers permettront aux piétons et aux cyclistes de mieux circuler. Ces travaux qui débuteront en 2011 permettront de donner une nouvelle dynamique au centre-ville et une bonne insertion des quartiers sud.



Carte 5.3 La voie d'accès rapide principale de la ville du Havre

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

5.1.1.4 Une topographie accidentée

La topographie de la ville du Havre ne joue pas en faveur de la fréquentation du centre-ville. En effet, la ville présente également une autre particularité ; elle est coupée en deux par une falaise morte « côte ». Elle se décompose en une ville basse composée du centre-ville, du port et des quartiers sud et une ville haute constituée de banlieues résidentielles (Mont-Gaillard, Caucriauville, Mare Rouge, etc ...). Le quartier de Dollemard, au Nord Est du centre-ville, constitue la partie la plus haute de la ville. Sa hauteur peut atteindre jusqu'à 115 mètres d'altitude. Or, cette contrainte naturelle présente un souci permanent pour les aménageurs de la ville qui cherchent à promouvoir une mobilité durable, fondée sur l'usage des modes de transports alternatifs à l'automobile.

Le passage de la ville basse à la ville haute et inversement, se fait principalement en empruntant le tunnel Jenner (photographie 5.7). Avec 50 000 véhicules, 2 000 bus et 40 000 voyageurs par jour, le tunnel Jenner est depuis 1956 le principal trait d'union entre le centre-ville et la ville haute. Cependant ce passage est difficilement réalisable

en utilisant un mode de transport non motorisé (vélo, marche à pied). Que se soit par le tunnel ou les côtes, emprunter ces chemins vers le centre-ville à pied et notamment à vélo, n'est pas sécurisant. Ainsi les habitants des banlieues, appartenant à des classes défavorisées, ne peuvent pas se rendre aisément au centre-ville d'où une ségrégation socio-spatiale de la ville. Largement non motorisés ces habitants n'ont pas les moyens de payer un ticket de bus et ne peuvent se rendre commodément à la plage par exemple. En outre, le funiculaire permet depuis 1890, une liaison entre la ville haute à la ville basse par le biais de cabines tractées (photographie 5.8). Il relie l'église de Sanvic et la place Thiers et donne un accès direct au centre commercial Coty.



Photographies (5.7) et (5.8) Le tunnel Jenner (en haut), et le funiculaire (en bas), traits d'union entre la ville haute et la ville basse

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

5.1.2 Une périphérie multipolaire, de plus en plus attractive

5.1.2.1 Une évolution au profit du commerce périphérique

Le mouvement résidentiel de la population du centre vers la périphérie a été suivi par un déménagement des surfaces commerciales, qui se sont rapprochées de nouveaux espaces résidentiels situés en périphérie. Le Havre est parmi les premières villes en France à assister à l'implantation d'un hypermarché dans sa périphérie. En effet c'est en 1970, à Montgaillard, que l'enseigne « Auchan », groupe de distribution français, décide d'implanter l'un de ses premiers hypermarchés en France (photographies 5.9 ; 5.10). Ainsi les havrais découvraient un nouveau type de commerce qui leur annonçait le début de la consommation de masse. L'ouverture d'Auchan Montgaillard (Grand Cap) a été suivie, un peu plus tard, en 1980, par l'ouverture d'autres grands hypermarchés dont Auchan Grand Havre (La Lézarde) à Montivilliers, appelé autrefois « Mammouth ». Enfin en 1995, l'hypermarché « Leclerc », le plus récent, s'est implanté sur Gonfreville-l'Orcher.

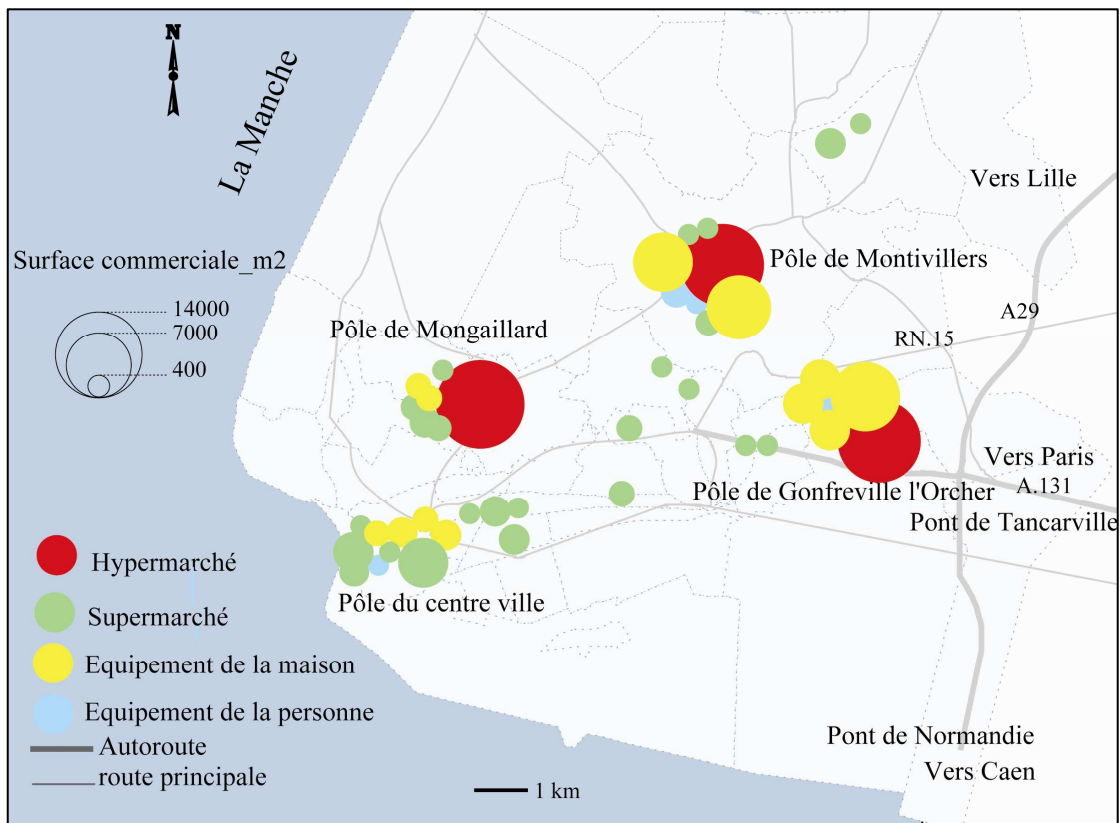
Autour de ces hypermarchés se sont développés des grandes surfaces spécialisées dans l'équipement de la personne et de la maison, en renforçant d'avantage l'attractivité de ces nouveaux pôles commerciaux. Implantés dans l'entrée de ville (carte 5.4), ces derniers ont saisi l'opportunité offerte par les migrations pendulaires liées aux déplacements domicile-travail, puisqu'une part importante de l'emploi reste dans la ville basse. Or, ce mouvement a engendré un déséquilibre dans l'armature commerciale de l'agglomération. Le commerce de l'hyper centre du Havre qui occupe 72000 m² de surface de vente en 2005 ne représente que 25% des surfaces commerciales de l'agglomération. Dépourvu d'enseignes majeurs, il se trouve désaffecté au profit des commerces de périphérie. Il ne réalise que 22% du chiffre d'affaire commercial⁴⁷. Ainsi le développement des pôles commerciaux périphériques a joué un grand rôle dans le changement de comportements des ménages concernant leurs déplacements d'achats ; ils exercent une grande attractivité sur un bon nombre de consommateurs et entraînent par voie de conséquence le déclin du commerce de centre-ville qui voit sa part de marché diminuer depuis les années 80.

⁴⁷ Voir plus loin (les dépenses commercialisées des ménages par pôle)



Photographies (5.9) et (5.10) Auchan Mont-Gaillard (Grand Cap) et son parking, l'un des premiers hypermarchés en France

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010



Carte 5.4 Les pôles commerciaux de l'agglomération du Havre

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : CCI du Havre

L'évolution de l'offre commerciale va constamment dans le sens de l'affaiblissement du commerce de proximité. La plupart des communes périurbaines et des grands quartiers havrais ont vu leur nombre de points de vente diminuer. L'enjeu est de maintenir des services de proximité de base à la population sur le territoire. C'est d'ailleurs l'enjeu majeur du Schéma de Développement Commercial du Pays Le Havre-Pointe de Caux-Estuaire adopté en Avril 2004 : « conforter une armature commerciale de services de proximité dans les quartiers, les communes périurbaines ou rurales ».

En effet, entre 1995 et 2004 le commerce de l'agglomération a enregistré un taux de variation qui avoisine les -22% pour les points de ventes, ce taux est de l'ordre de 14% pour la surface commerciale (tableau 5.3). L'augmentation du plancher commercial provient en grande partie de l'accroissement du nombre de grandes surfaces : en l'espace de neuf ans, le nombre de points de vente de plus de 300 m² a

augmenté de 10%, tous secteurs confondus. La surface commerciale, quant à elle, a dépassé les 26%. En 2004 les grandes surfaces occupent une place importante dans le parc commercial havrais ; elles couvrent 74% de la surface totale de vente.

	Points de vente	Surfaces
Centre-ville	-20.4	2.2
Banlieue	-25.4	-4.4
Première couronne	-1.1	39.5
Deuxième couronne	-11.1	29.5
Agglo	-21.7	13.4

Tableau 5.3 Taux de variation des points de vente et surface 1995/2004

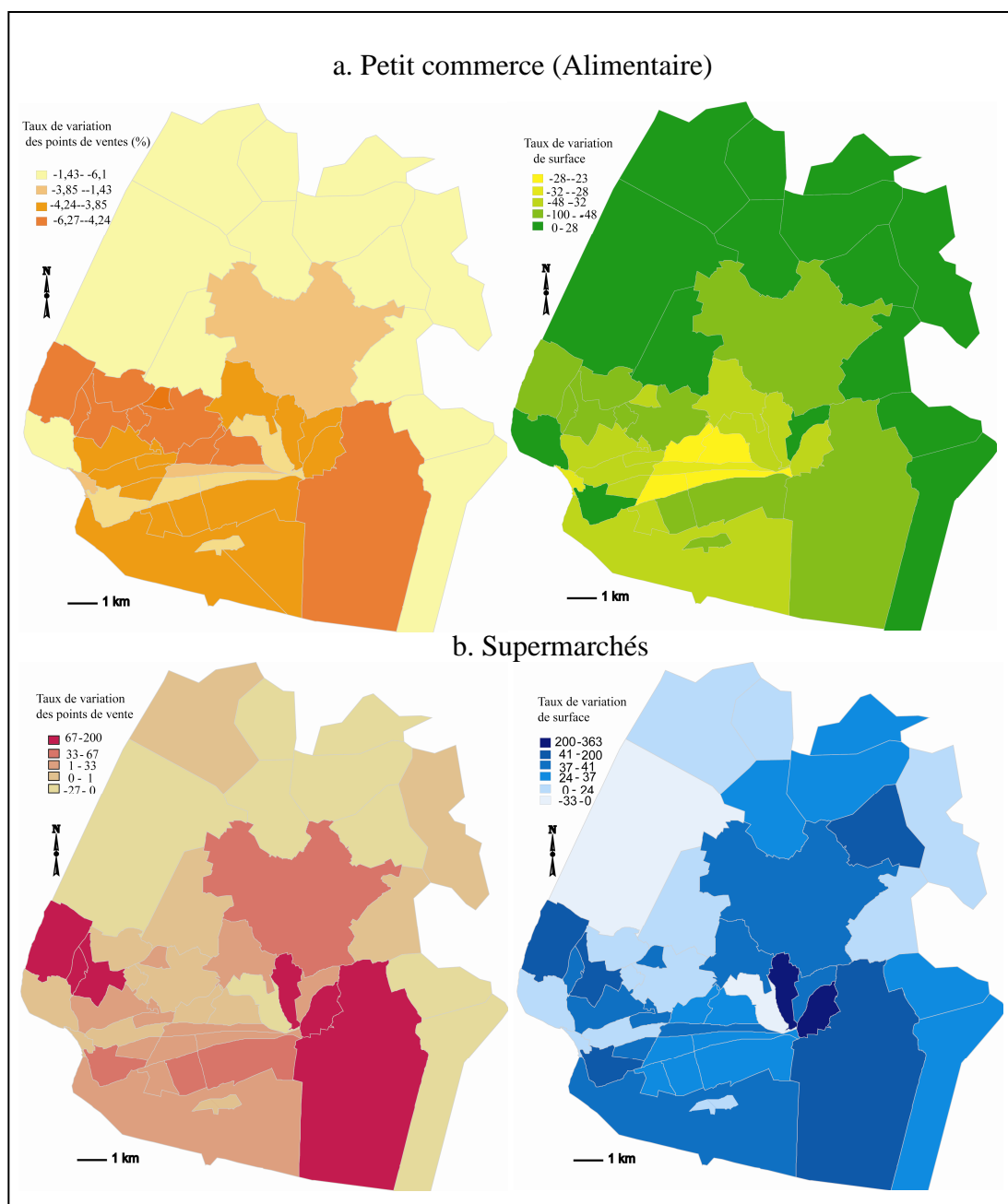
©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : AURH

Sur cette période les surfaces de vente ont connu une croissance de plus de 27 % au profit de la grande distribution ; les points de vente, une diminution de près de 18 % touchant essentiellement le commerce indépendant ou de moins de 300 m² et le commerce de proximité. Cette diminution du petit commerce de proximité ne peut que renforcer la dépendance vis-à-vis de la voiture individuelle. L'évolution diffère d'un secteur d'urbanisation à un autre : la banlieue et le centre-ville sont les secteurs les plus touchés par l'ampleur de la baisse enregistrée, tant en surface qu'en points de vente (tableau 5.3). Elle concerne tous les secteurs de vente et notamment le secteur alimentaire.

5.1.2.2 Un affaiblissement particulier de l'alimentaire

Le double mouvement de renforcement assez significatif de la grande distribution et d'affaiblissement du petit commerce, qui touche la plupart des secteurs, est particulièrement marqué dans l'alimentaire. Sur l'ensemble de l'agglomération, ce secteur a perdu un tiers de ces points de ventes et de sa surface commerciale. L'affaiblissement du commerce de proximité a moins touché les quartiers périurbains que les autres quartiers de l'agglomération (carte 5.5).



Carte 5.5 Taux de variation des pts de vente et des surfaces commerciales de l'agglomération havraise entre 1995 et 2004

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : AURH

Cette diminution s'explique en grande partie par la multiplication des commerces de plus de 300 m², notamment les supermarchés. C'est le type de commerce

qui a le plus progressé tant en termes de nombre de points de vente qu'en terme de surface commerciale. Il a presque augmenté de moitié. Il couvre 80% de la surface de vente de l'alimentaire.

Si le secteur périurbain a gardé un commerce alimentaire de proximité, les supermarchés, notamment les maxi-discompteurs prédominent dans les quartiers de banlieue. Les hypermarchés sont principalement implantés dans la périphérie. Quant aux magasins de l'équipement de la maison et de la personne, ils privilégient apparemment beaucoup plus la périphérie que le centre-ville de l'agglomération. Enfin, la culture et les loisirs restent relativement des spécialités du centre-ville.

5.1.3 Une densité commerciale faible et des territoires moins équipés que d'autres

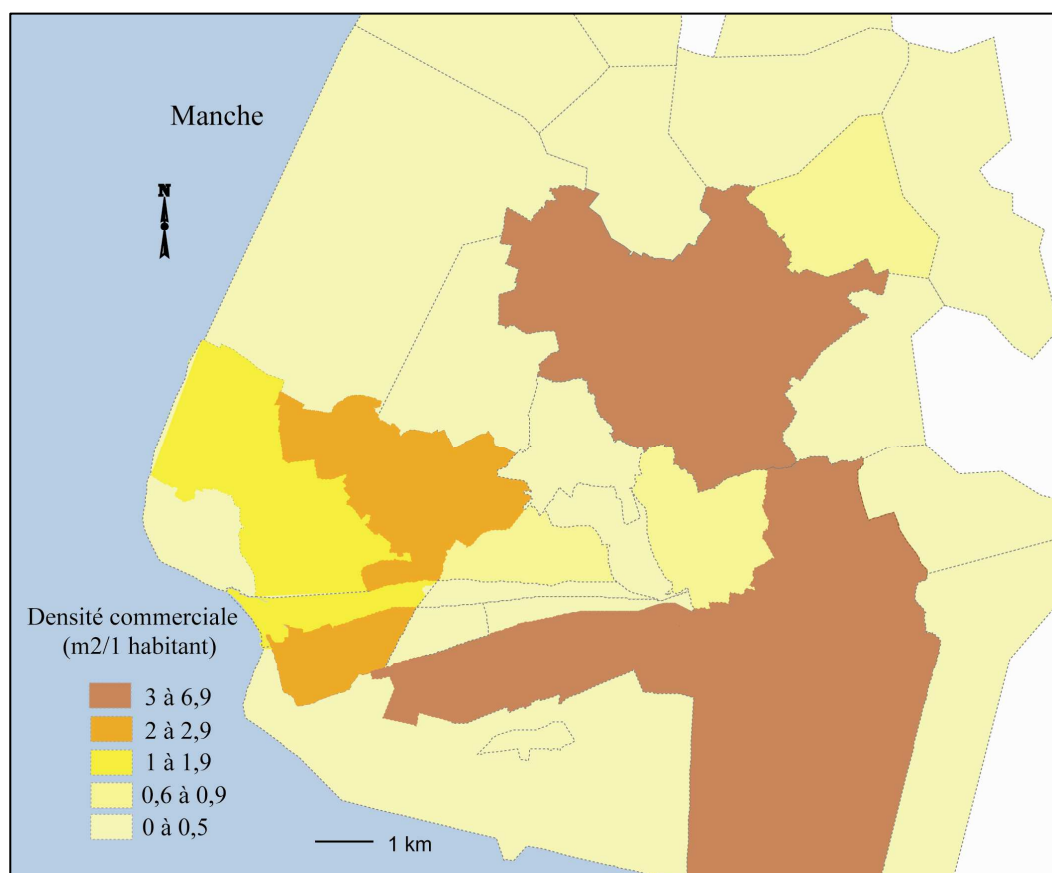
Le Havre présente un niveau d'équipement en commerces relativement faible pour un pôle urbain de cette importance. La densité commerciale, rapportée en m² pour 1 000 habitants, montre des écarts d'équipement significatifs comparativement avec des aires urbaines du nord ouest français (tableau 5.4). Pour l'aire urbaine du Havre, la densité est au dessous de la moyenne française (810 m² / 1 000 habitants contre 892 m²). Elle est très en retrait au regard de l'aire urbaine du Mans, premier rang dans le groupe, et ce malgré l'infériorité de celle-ci en terme de nombre de population. Quant à Rouen et à Caen, les deux autres aires urbaines normandes, leur densité commerciale est importante, elle est bien supérieure à celle du Havre.

Pour l'agglomération du Havre le niveau d'équipement en commerces est très variable d'un quartier à l'autre. Les communes de Montivilliers et Gonfreville-l'Orcher enregistrent les densités les plus élevées (carte 5.6) car c'est dans ces communes périphériques que se trouvent les plus grandes concentrations de commerces. Quant à la commune du Havre, la densité est faible notamment dans les quartiers correspondant aux zones urbaines sensibles (ZUS) (Caucriauville, les Neiges et l'Eure). Pourtant la population vivant dans ces quartiers est nombreuse, elle constitue plus du tiers de la population de la ville (+ 40%). Sous équipés, ces quartiers sont désignés comme des quartiers d'exclusion sociale (M. Boquet, 2008). La population qui y vit appartient à des ménages défavorisés, largement non motorisés. Le taux d'activité est faible, notamment pour les femmes qui exercent rarement une activité professionnelle.

Aire urbaine	Densité commerciale (m ² /1000 habitants)	Population (habitants)
Le Mans	1 240	270 870
Rennes	1 066	521 188
Tours	1 034	376 374
Caen	932	370 851
Amiens	912	293 159
Rouen	855	518 316
Angers	838	332 624
Le Havre	810	296 773

Tableau 5.4 Comparaison de la densité commerciale de l'aire urbaine du Havre avec des aires urbaines de taille comparable

Source : Aucame, n°5, Octobre 2008



Carte 5.6 Densité commerciale de l'agglomération du Havre entre 1995 et 2004

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : INSEE, 1999, AURH, 2004

Ces caractéristiques expriment le besoin de la population de ces quartiers à la pratique de commerces de proximité. Cette dépendance est parfois mal supportée par la population, comme le soulignent R-P. Desse, P. Dugot, A. Gasnier, M. Pouzenc (2010) : « *Les personnes qui ont moins de 880 euros de revenus mensuels (seuil à 60 % du niveau de vie médian) sont de ce fait même exclues d'une consommation « normale ». Peu mobiles, elles ont recours aux commerces de proximité, lorsqu'ils existent, c'est-à-dire aux commerces qui sont les plus chers* ».

Cependant le sous-équipement commercial des ZUS oblige les habitants à se déplacer vers les centres commerciaux périphériques pour s'approvisionner. Bien que ces déplacements soient atténués ces dernières années par l'implantation des magasins discount dans ces quartiers (R-P. Desse, P. Dugot, A. Gasnier, M. Pouzenc, 2010). Le Discount est un mode de distribution à dominante alimentaire, en moyenne surface, basé sur une pratique de prix bas. Son principe repose sur un choix de produits limité, de qualité moyenne. Sur le territoire de l'agglomération les maxi-discounteurs sont localisés surtout dans les ZUS (photographie 5.11 ; 5.12), notamment à Caucriauville où ils sont au nombre de trois magasins (carte 5.7.c). Toutefois en l'absence de commerces non alimentaires dans les ZUS (carte 5.7.d) (carte 5.7.e) (carte 5.7.f) le consommateur est souvent contraint de se rendre dans une surface commerciale spécialisée en périphérie pour effectuer des achats autres qu'alimentaires. Or les déplacements vers la périphérie en transports en commun se font dans des conditions spatio-temporelles difficiles (cf. chapitre 6). Ainsi « *aux capacités d'achats très réduites, se rajoutent des difficultés pour se déplacer, parfois faute d'un bon réseau de transport en commun, parfois par incapacité à se mouvoir dans la ville. La mobilité devient ainsi un enjeu social et un des premiers facteurs de discrimination sociale, entre ceux qui peuvent et « savent » bouger et ceux qui ne le peuvent pas* » (R-P. Desse, P. Dugot, A. Gasnier, M. Pouzenc, 2010).



Carte 5.7 L'équipement en commerce de détail de + de 300m2 des territoires de l'agglomération du Havre en 2004

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAL, Université du Havre, 2010

Source : AURH, 2004



*Photographies (5.11) et (5.12) Les discounts dans la ZUS de Caucriauville :
LIDL (en haut) et Dia (en bas)*

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Le manque d'équipements commerciaux dans les ZUS s'explique selon un rapport du Credoc⁴⁸ par plusieurs facteurs, entre autres :

- la faible disponibilité du foncier et de l'immobilier et leur coût;

⁴⁸ X. MORDRET, B. MARESCA, « Commerces et zones urbaines sensibles politiques publiques et besoins des habitants », Cahiers de recherches n° 260.

- les problèmes d'accessibilité de certains quartiers ;
- le manque de sécurité dans ces quartiers ;
- une forte concurrence des grands équipements commerciaux, situés à proximité (en périphérie des villes) et qui garantissent dans un même lieu une offre plus diversifiée ;
- la vétusté des commerces implantés dans les ZUS, les rendant moins attractifs que les grands équipements commerciaux en périphérie ;
- le faible pouvoir d'achat des résidents des ZUS.

5.2 Le commerce de proximité confronté à une mobilité étendue

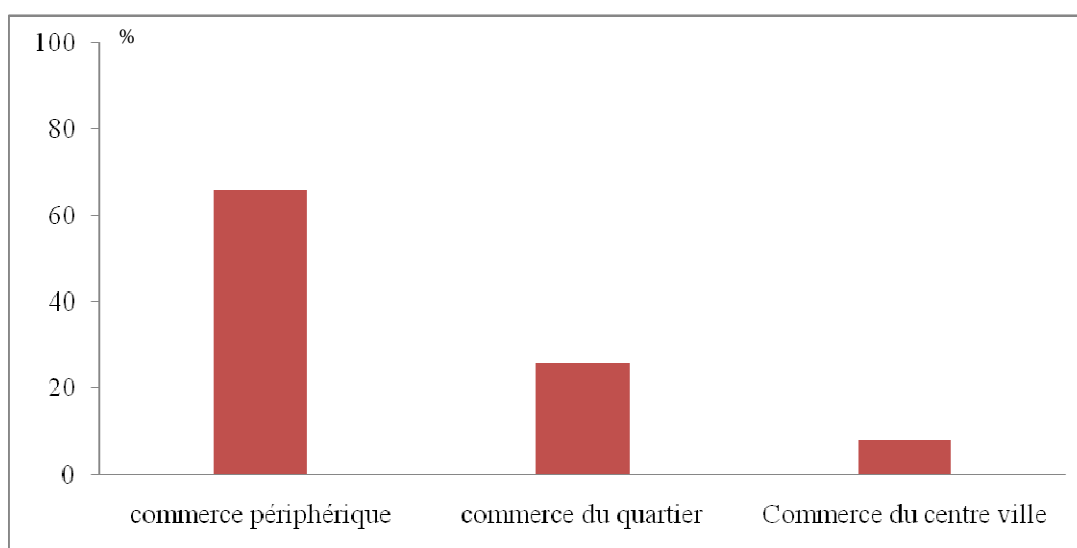
5.2.1 Impact sur le choix de lieux d'achats

Le commerce périphérique n'est pas le seul responsable de la disparition du commerce de proximité, mais il faut prendre en compte aussi les comportements de mobilités des consommateurs. L'analyse des pratiques d'achats des ménages enquêtés permet de faire la distinction entre deux groupes de ménages : les « ménages éclatés » et les « ménages restreints ». Les ménages « éclatés » correspondent aux consommateurs fortement motorisés pratiquant un espace étendu qui se traduit par une très grande dispersion spatiale de leurs activités quotidiennes : scolarité, loisir et achat. En revanche les ménages « restreints », sont moins motorisés et gardent largement une pratique de la proximité géographique puisque limitée aux frontières de leurs secteurs de résidence⁴⁹. Le premier groupe comprend surtout les ménages habitant la première et la deuxième couronne périphériques. Quant au second groupe, il concerne les ménages habitant la banlieue.

La mobilité « éclatée » des consommateurs, conjuguée à l'organisation multipolaire du commerce, décrite ci-dessus, a détourné un grand nombre de ménages des commerces de leurs quartiers et de ceux du centre-ville au profit des commerces périphériques (graphique 5.1). Le consommateur cherche à fréquenter les commerces se trouvant sur ses trajets quotidiens facilement accessibles en voiture. Les centres commerciaux implantés en frange d'agglomération répondent parfaitement aux nouvelles attentes de ces « ménages éclatés ». En effet, 66% des ménages interrogés

⁴⁹ Nous y reviendrons dans le chapitre 7.

fréquentent le plus souvent le commerce de périphérie pour réaliser leurs achats. 26% d'entre eux se limitent à la fréquentation du commerce de quartier et seulement 8% des ménages font plus souvent leurs achats en centre-ville. Ces résultats témoignent de l'importance du commerce périphérique dans le quotidien des ménages. Ils montrent qu'« *un hypermarché n'est plus un lieu où la clientèle vient pour se ravitailler en produits encombrants, mais il devient de plus en plus facilement le lieu d'achat hebdomadaire, voir quotidien. Dans ce dernier cas, il a un rôle de commerce alimentaire de proximité avec la connotation sociale qui y est attachée* » (N. Lemarchand, 1992). La possibilité de regrouper les achats favorise la fréquentation des commerces périphériques organisés autour d'un hypermarché (R-P. Desse, 1999).



Graphique 5.1 Lieux d'achats fréquentés par les consommateurs havrais

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Cependant chacun des espaces commerciaux conserve des atouts spécifiques appréciés différemment par les consommateurs. Tandis que le commerce périphérique est apprécié pour sa fonctionnalité et son accessibilité, le commerce du centre-ville reste privilégié pour l'achat plaisir. La lecture de nos résultats montre que le déplacement d'achat vers un commerce du centre-ville est surtout associé à une autre activité. Plus de 66 % des consommateurs interrogés fréquentant le commerce du centre-ville le font à

l'occasion d'un autre déplacement (tableau 5.5) ; en effet, les achats en centre-ville se font souvent à l'occasion d'une promenade à l'Hôtel de ville ou à la plage.

	Déplacement en chaînage	Navette
Commerce du centre-ville	66,7	33,3
Commerce de périphérie	32,2	67,8
Commerce du quartier	27,0	73,0
Ensemble	30,0	70,0

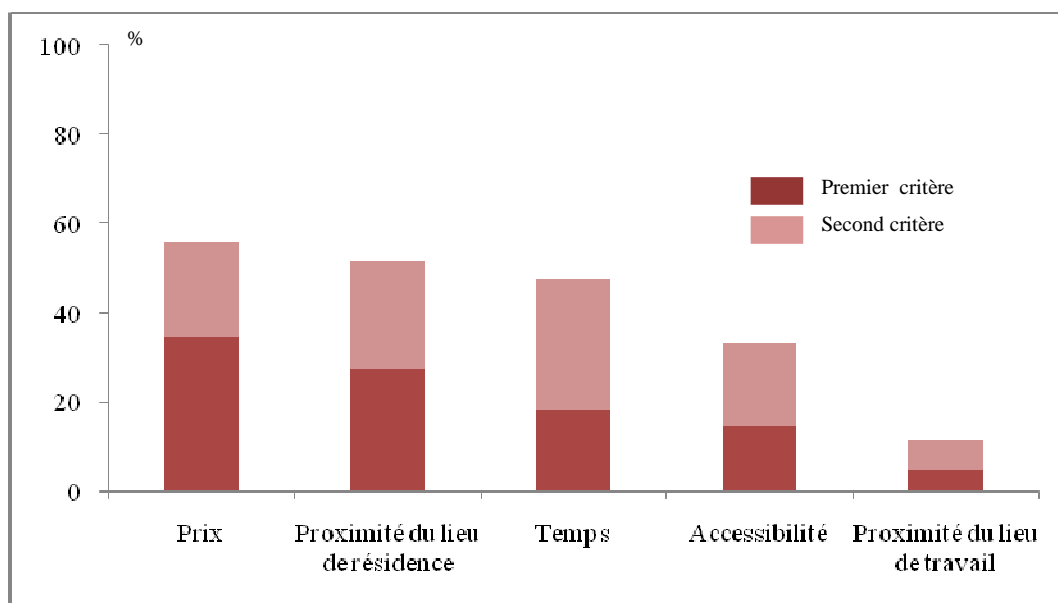
Tableau 5.5 Chaînage de déplacement lié aux achats selon le lieu de commerce

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Les ménages enquêtés déclarent choisir leurs lieux d'achats en fonction de quatre critères principaux : le prix (35 %), la proximité par rapport au lieu de résidence (27 %), le temps (18 %) et enfin l'accessibilité (15%) (graphique 5.2). La proximité du lieu de travail vient loin derrière (5 %). En revanche, en second choix, le temps arrive en première position (29 %), suivi par la proximité par rapport au lieu de résidence et le prix (24 % et 21 %) respectivement.

De fait, en plus de l'importance de la mobilité des consommateurs, la structure commerciale joue un rôle primordial dans le choix du lieu d'achats. Quelque soit sa position sociale le consommateur est souvent attiré par le prix pratiqué. En effet, parfois, même si le consommateur n'est pas motorisé, il préfère ne pas fréquenter un commerce qui est à proximité de son lieu de résidence mais se déplacer en transport en commun pour un autre espace commercial loin de chez lui, en quête du produit qu'il recherche, au meilleur prix. Comme le souligne Sophie, une de nos enquêtés, mère de trois enfants : « *ça m'arrive souvent de prendre le bus pour aller chercher le pain dans une grande surface, à Auchan « Montgaillard », parce que c'est moins chère que dans la boulangerie à coté de chez moi* ». Ainsi le prix est considéré comme un élément très important pour le consommateur et d'après A. Metton (1982), est à l'origine du succès du grand commerce périphérique. Il suffit de constater que la plupart de la publicité de la grande distribution tourne autour du prix. Si le petit commerce peut se permettre des

promotions, il n'a pourtant pas suffisamment de moyens pour les communiquer aux consommateurs.



Graphique 5.2 Déterminants du choix d'un lieu d'achat

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Alors que la proximité du lieu de travail est considérée comme un critère secondaire, celle du lieu de résidence est vue comme un critère important après le prix. Cependant cette proximité du lieu de résidence est appréhendée différemment par les consommateurs, selon qu'ils sont « restreints » ou « éclatés ». Si la proximité est prédominante pour un grand nombre de ménages appartenant au premier groupe, elle est motorisée pour la plupart des ménages associés au second groupe. Pour ces derniers, tout espace dont la fréquentation n'entraîne pas une modification profonde des pratiques de mobilités est considéré comme proche (N. Lebrun, 2004). Pour eux, la proximité ne s'exprime plus en terme spatial, mais en terme temporel (G. Desbouis, S. Lestrade, C. Desbouis, 2002). De ce fait, elle peut s'étaler sur une grande distance géographique, voire plusieurs kilomètres. Le commerce périphérique est le grand bénéficiaire de cette mobilité. Dans son travail de thèse, N. Lemarchand (1992) montre, à travers une enquête par questionnaire, que la proximité (travail ou domicile) est le critère le plus cité par les consommateurs dans leur choix de l'hypermarché comme lieu d'achat. L'auteur explique cela par la distance-temps qui met la ville très proche de

l'hypermarché : « *la proximité par le réseau rend cet espace commercial aussi proche que le centre ville, avec un moindre souci de stationnement. Le centre commercial devient alors un but de promenade* » (N. Lemarchand, 1992).

Tandis que « le consommateur restreint » effectue ses achats dans son quartier de résidence ou dans le commerce le plus proche de son lieu de domicile (schéma 5.1.1), « le consommateur éclaté » peut choisir de se rendre dans un commerce plus éloigné, dès lors qu'il considère que la fréquentation de ce lieu de commerce ne perturbe pas ses pratiques urbaines quotidiennes (schéma 5.1.2). Dans ce cas, la localisation d'un commerce par rapport au lieu de résidence perd de sa pertinence au profit de proximité d'autres activités urbaines (travail, école, loisir, ...). La trajectoire du consommateur devient donc un facteur primordial. Ainsi on passe d'une proximité basée sur des pôles à une proximité basée sur des flux (A. Gasnier, 2007).

Pour ces ménages « éclatés », et en termes de comportement spatial, le temps de déplacement est un critère plus important que la distance parcourue, notamment lorsque l'activité d'achats est associée à une autre activité (travail, loisir, ...). En effet, des lieux d'achats géographiquement éloignés peuvent être considérés comme des lieux de proximités que la mobilité pour d'autres motifs a rapprochés. Ces pratiques d'achats éclatées dans le temps et dans l'espace, structurées sur des trajets pour motifs multiples, bouleversent ainsi les logiques d'implantation des réseaux de commerce de proximité commerciale ; ces derniers se structurent dorénavant à partir des lieux de transit (gares, stations de métros et stations d'essence) (F. Bellanger, B. Marzloff, 1996 ; A. Gasnier, 2007). D'autres types d'enquêtes montrent que la proximité immédiate des commerces est le critère le moins important en termes de choix de lieu de résidence (Portmann, 1997)⁵⁰.

Dans le même ordre d'idées, une étude sur la fréquentation des établissements commerciaux appartenant à des chaînes de restauration, dans les agglomérations d'Aix-en-Provence, de Marseille et d'Avignon (P-Y. Leo, J. Philippe, 2000) montre que la possession d'une voiture individuelle et le niveau de vie qui en permet l'usage sont des critères discriminants des distances parcourues pour consommer. L'étude révèle que le consommateur, en se déplaçant à pied, n'accepte pas en général de chercher un

⁵⁰ Cité in R-P Desse (1999).

restaurant à plus de 400 ou 500 mètres ; à vélo cette distance peut être doublée ou triplée ; en voiture on se déplace beaucoup plus loin dans le même but : 4 ou 5 km en ville, 10 à 15 km en campagne.

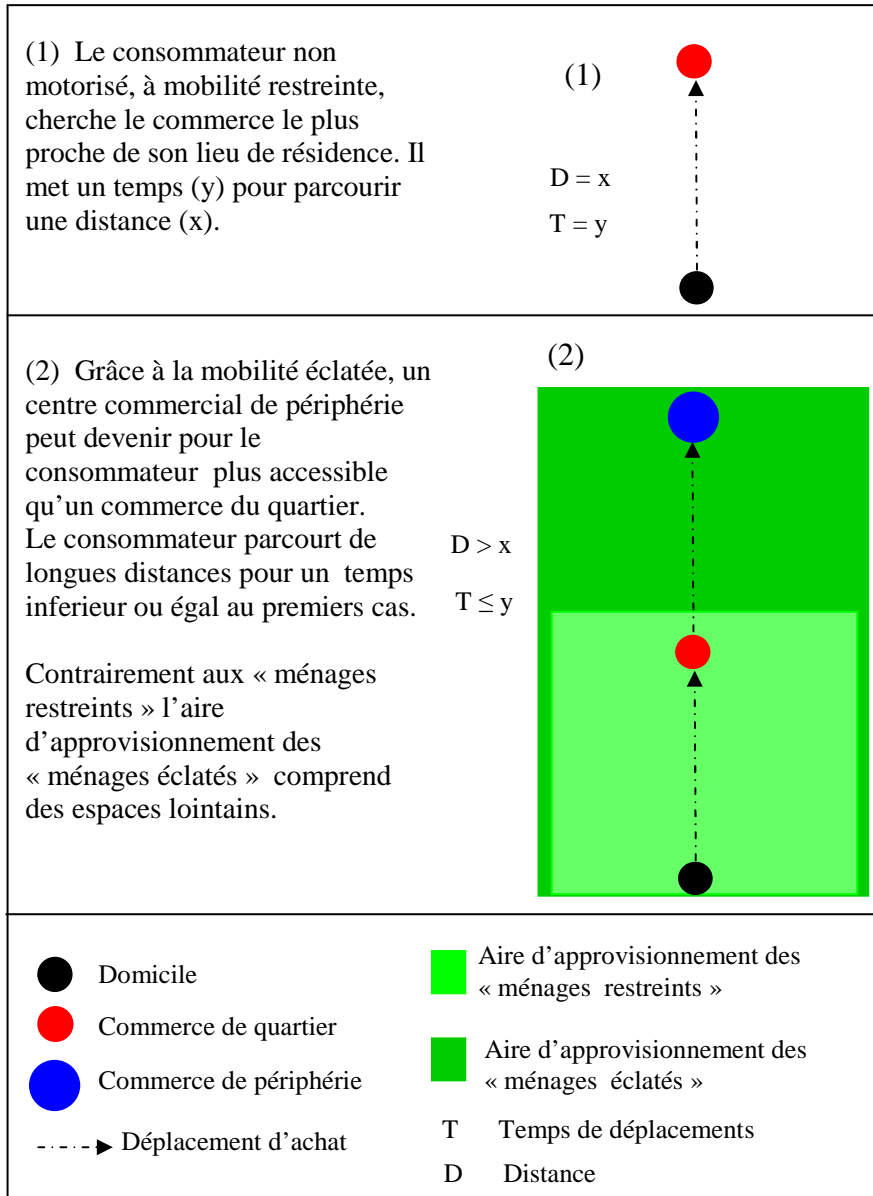


Schéma 5.1 Modèle de comportement spatial du consommateur

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

5.2.2 Les pôles périphériques... une place prépondérante dans les dépenses des ménages ...

L'analyse de l'enquête réalisée par l'AURH, en 2006, confirme le rôle crucial que jouent les pôles commerciaux périphériques dans les pratiques d'achats des ménages. Tous types d'achats confondus, les pôles périphériques assument plus de la moitié des dépenses des ménages ; une part en augmentation par rapport à 2002 (49%) (Tableau 5.6). L'hypercentre du Havre détient des parts de marché inférieures, même s'il conserve une position honorable dans les dépenses anormales des ménages (37,9%), notamment l'équipement de la personne et les services. Enfin les quartiers ou les communes jouent un rôle non négligeable dans les achats alimentaires mais restent loin derrière les pôles périphériques.

	Dépenses des ménages (%)		
	Tous types d'achats confondus	Sans dépenses alimentaires	Dépenses alimentaires
Hypercentre du Havre	22,6	37,9	3,4
Quartiers ou communes	24,7	12,8	39,6
Pôles périphériques	52,7	49,3	57

Tableau 5.6 Les dépenses commercialisées des ménages par pôle commercial en 2006

Source : AURH, 2008

Contrairement aux pôles périphériques, la part des dépenses commercialisées des ménages dans l'alimentaire (tableau 5.7), pour l'hypercentre du Havre et les quartiers ou communes, a reculé par rapport à 2002 : 3,4 % et 39,6 % en 2006 contre 3,7 % et 47,2 % en 2002 respectivement. Avec ces chiffres le commerce du quartier présente des parts de marchés inférieures à leur poids dans l'offre commerciale de l'agglomération (31% de surfaces commerciales).

L'attractivité exercée par les pôles périphériques, pour les achats alimentaires, s'explique par la présence des hypermarchés qui se trouvent uniquement dans ces pôles, où la part des dépenses des ménages passe de 49 % en 2002 à 57 % en 2006, au détriment du réseau commercial de proximité (quartiers ou communes). Les hypermarchés de l'agglomération représentés par « Auchan-Montivilliers », « Auchan Grand Cap » et « Leclerc » de Gonfreville-l'Orcher enregistrent la part la plus élevée des dépenses (53,5%) ; ils devancent largement les supermarchés alors que le petit commerce ne draine que 3% des dépenses.

	Hypermarchés (Millions d'euros)	Supermarchés (Millions d'euros)	Discompteurs (Millions d'euros)	Petits commerces (Millions d'euros)
Hypercentre du Havre	-	17,3	-	2,1
Quartiers ou communes	-	144,3	68,7	15,3
Pôles périphériques	347,9	-	22,9	-
Total	347,9	161,6	91,6	17,4
	53,5%	24,8%	13,9%	3%
Rappel 2002	47,3%	27,9%	11,4%	7,3%

Tableau 5.7 Les dépenses alimentaires des ménages par pôle commercial et par type de commerce en 2006

Source : AURH, 2008

Cette analyse reflète donc un affaiblissement important du rôle du petit commerce dans les pratiques d'achats des ménages, au profit du grand commerce périphérique, qui continue à exercer son attractivité, aussi bien pour les achats alimentaires que pour les achats non alimentaires.

5.2.3 ...et un carrefour d'achat à l'échelle du pays

L'analyse de la répartition des achats par pôle commercial selon l'origine géographique des ménages montre encore mieux l'attractivité des pôles commerciaux périphériques, notamment le Grand Havre de Montivilliers et le parc de l'Estuaire de Gonfreville-l'Orcher. Le cas des ménages qui résident dans la commune du Havre et

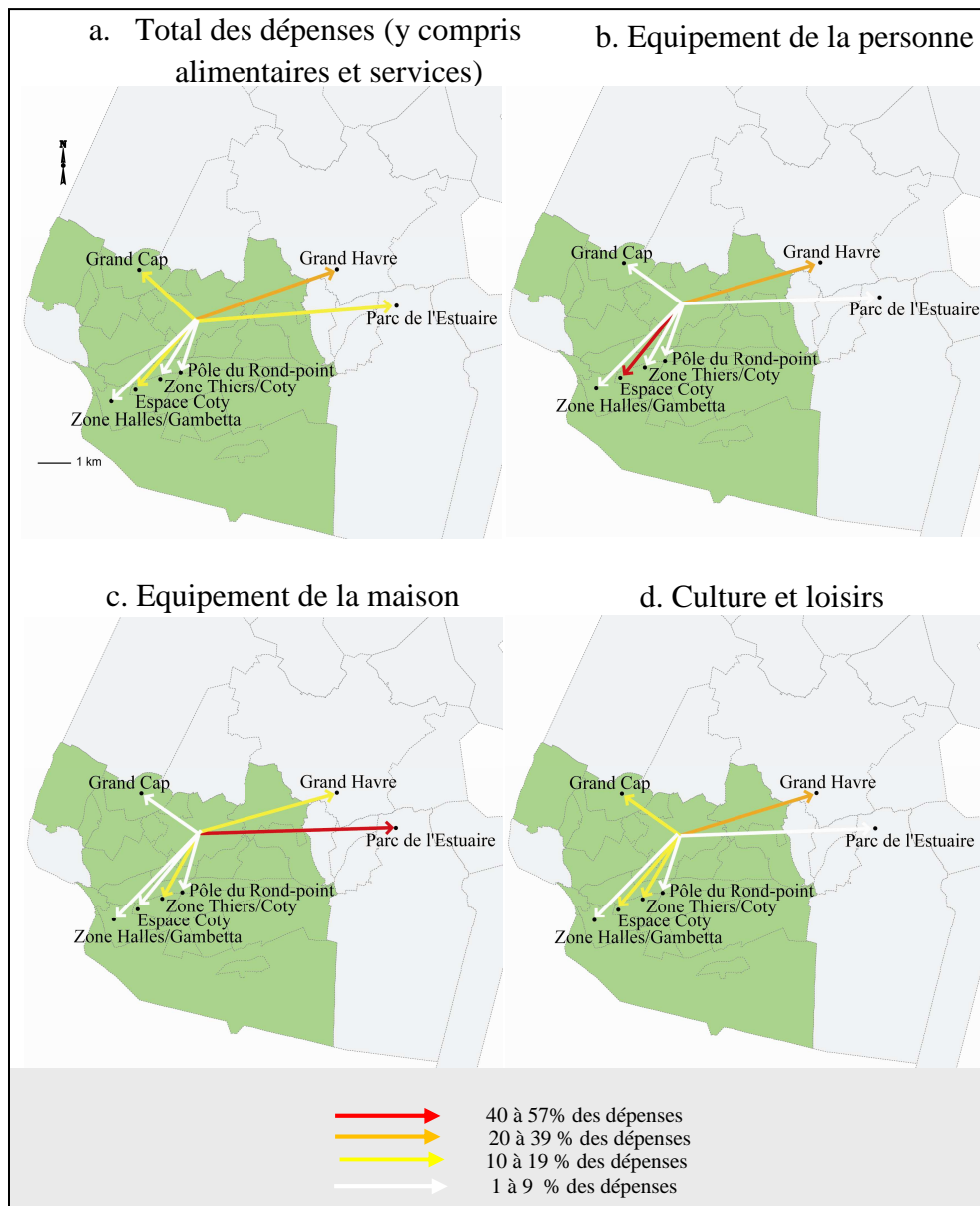
ceux habitant dans le reste de l'agglomération est exemplaire (carte 5.8). Pour l'ensemble de leurs dépenses, les ménages de la commune du Havre placent le Grand Havre de la commune de Montivilliers au premier rang, avant même le Grand Cap qui est pourtant situé sur leur territoire (carte 5.8.a). Ceci s'explique par la diversification de l'offre commerciale d'une part : les deux pôles ne disposent pas des mêmes enseignes - tandis que le Grand cap se limite à la galerie d'Auchan, le Grand Havre héberge d'autres enseignes à l'image de Leroy Merlin (spécialisé dans l'équipement de la maison), Décathlon et Gémo (spécialisés dans l'équipement de la personne), et bien d'autres magasins de taille moyenne comme Devianne et les Halles (équipement de la personne) - et par des considérations sociales d'autres part : le Grand Cap en raison de sa localisation dans un quartier urbain sensible de la banlieue du Havre, est mal apprécié⁵¹ par ces ménages. Dans ce dernier cas, les comportements des consommateurs dans leur fréquentation des espaces commerciaux véhiculent des modes de vie ; elles représentent un signe de distinction sociale (N. Lemarchand, 1992). L'Espace Coty, situé en centre-ville, vient en troisième position, juste après le Grand Cap et devant le parc de l'Estuaire.

L'analyse détaillée de la répartition d'achats, selon le secteur de vente (carte 5.8.b) (carte 5.8.c) (carte 5.8.d) montre encore la place prépondérante des deux pôles périphériques : le Grand Havre et le parc de l'Estuaire, notamment pour les secteurs de l'équipement de la maison et la culture et les loisirs. Pour l'équipement de la personne, les ménages de la commune du Havre placent le pôle du centre-ville, l'Espace Coty en tête. Néanmoins, ce secteur de vente traditionnellement représentatif du centre-ville est emblématique d'une concurrence notable entre le centre-ville du Havre et sa périphérie.

Les mêmes comportements s'observent pour les ménages habitant le reste de l'agglomération. Ces ménages placent également le Grand Havre de Montivilliers en tête, bien loin des autres pôles de l'agglomération, devant même le parc de l'Estuaire de Gonfreville-l'Orcher (carte 5.9.a). Toutefois ce dernier est doté d'une attractivité importante comparable à celle du Grand Havre en ce qui concerne l'équipement de la maison (carte 5.9.c). En effet, au pôle de Gonfreville-l'Orcher se sont représentés les

⁵¹ Voir (page 178), les lieux d'achats préférés ou rejetés par les ménages.

grandes enseignes spécialisées dans l'équipement de la maison telles que « Castorama », « Conforama », « But » et « Fly »,...



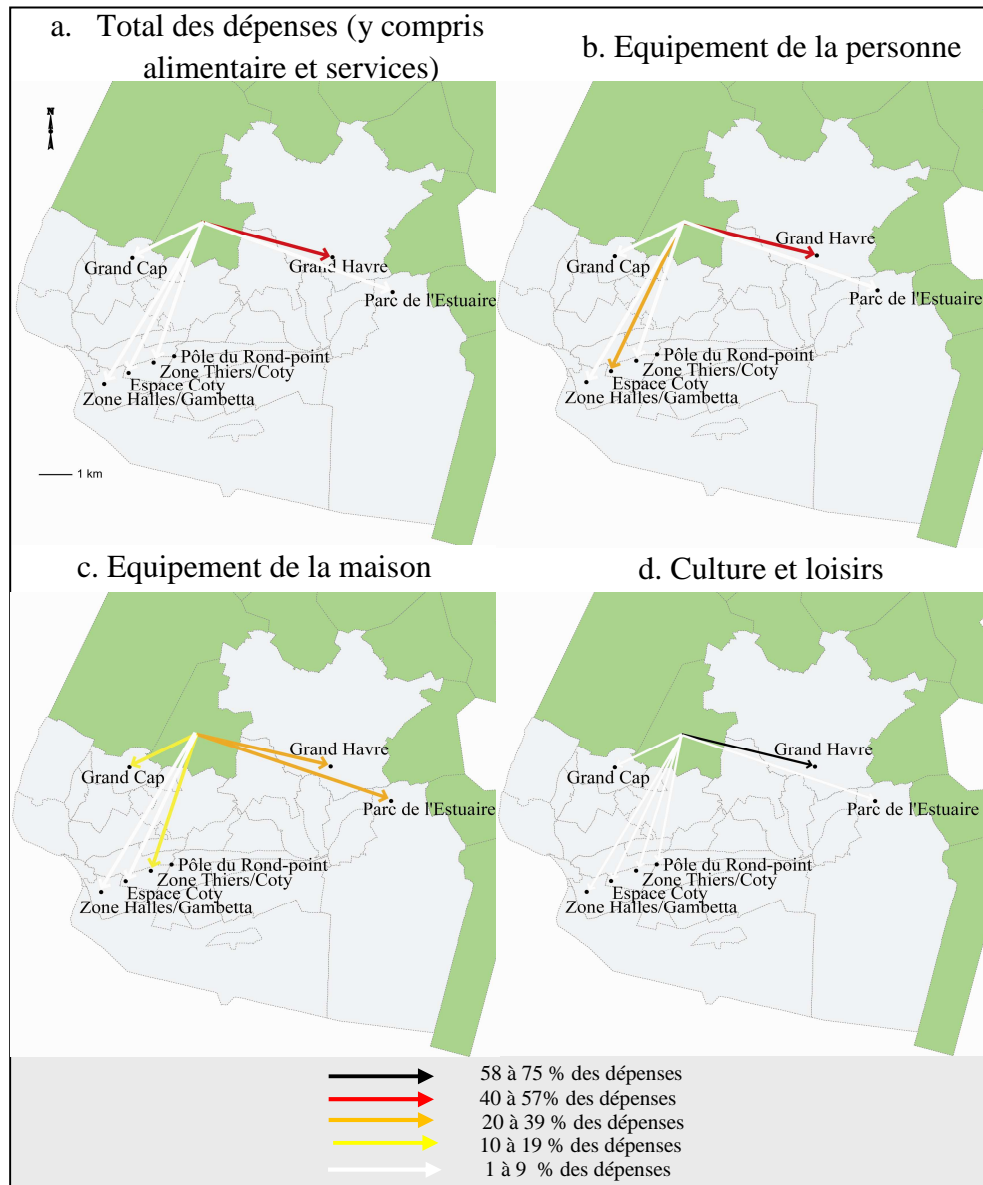
Carte 5.8 Flux des dépenses des ménages de la commune du Havre en direction des pôles commerciaux

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : AURH, 2008

Sainte-Adresse, proche du centre-ville et où réside une population aisée, est la seule commune dont les habitants optent pour un pôle commercial du centre-ville (l'Espace Coty) comme principal lieu d'achats avec 19% de l'ensemble des dépenses

totales. Le choix en faveur des pôles de centre-ville est valable pour tous les types d'achats aussi bien l'équipement de la personne que l'équipement de la maison, sauf la culture et les loisirs pour lesquels les habitants de Sainte-Adresse placent le pôle Grand Havre en tête suivi par le pôle Espace Coty.



Carte 5.9 Flux des dépenses des ménages habitant le reste de l'agglomération en direction des pôles commerciaux par secteur de vente

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : AURH, 2008

Pour les ménages qui habitent le reste des communes de l'aire urbaine, les pôles périphériques le Grand Havre et le Parc de l'Estuaire témoignent d'une attractivité

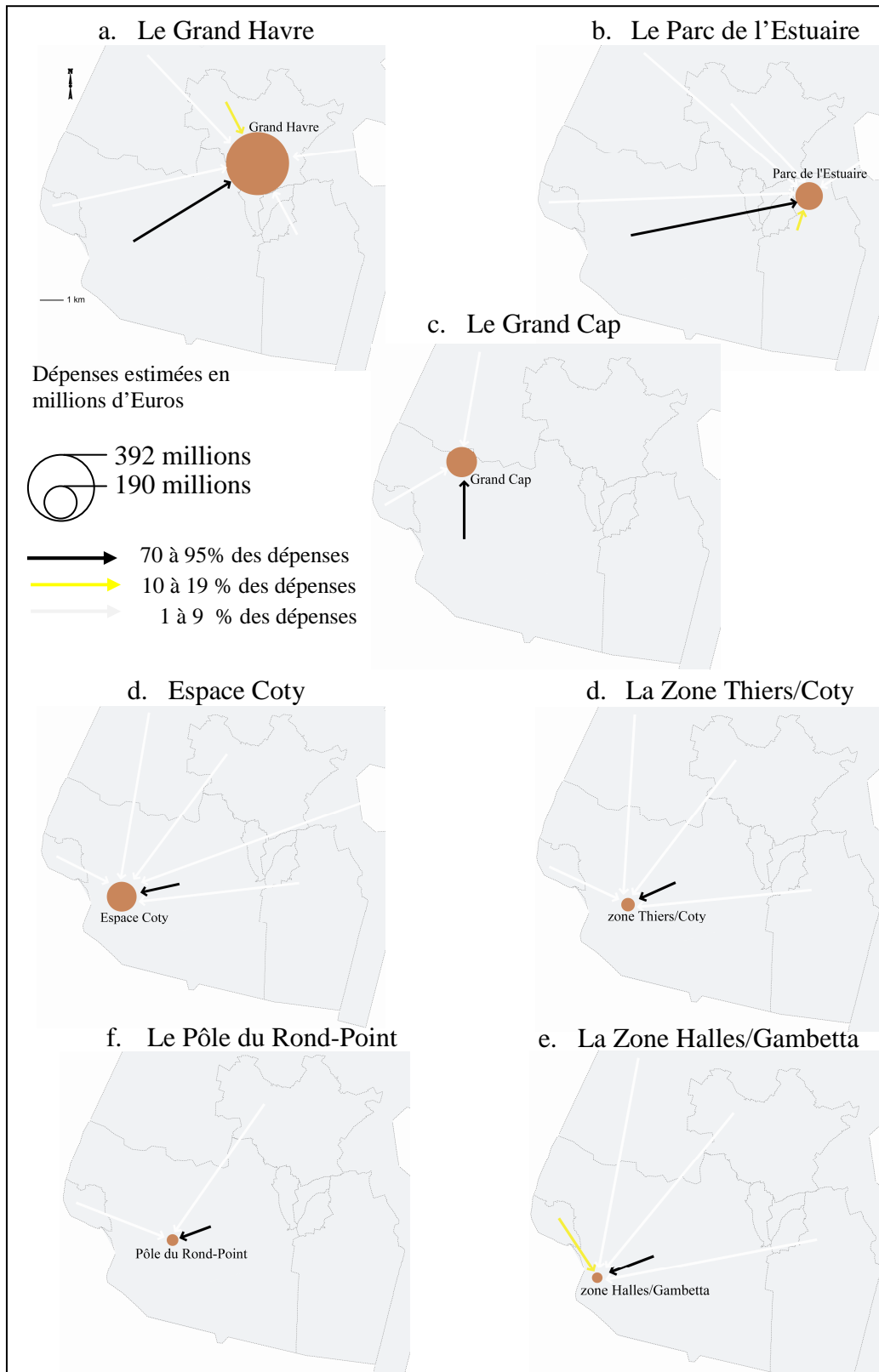
absolue et se partagent entièrement les dépenses de ces ménages, sauf pour l'équipement de la personne où le pôle Espace Coty détient une part de 7 % de l'ensemble des dépenses.

5.2.4 Un rayonnement faible des pôles commerciaux du centre-ville

Sur l'ensemble des dépenses drainées par les différents pôles commerciaux de l'agglomération (1450 millions d'euros), les trois pôles périphériques en représentent 53%, soit un total de 765 millions d'euros de dépenses annuelles. Le pôle Grand Havre occupe le premier rang avec une dépense estimée à 392 millions d'euros (27%), loin devant le pôle Grand Cap, avec 194 million d'euros de dépenses annuelles (13%) ; ensuite le Parc de l'Estuaire arrive en troisième position en totalisant 12 % des dépenses, soit un total de 179 millions d'euros.

Le centre-ville du Havre où se localisent les pôles commerciaux Espace Coty, Thiers / Coty, les Halles / Gambetta et le Rond-Point ne totalise que 25% des dépenses des ménages, avec 372 millions d'euros. Il se place ainsi en deuxième position, derrière le pôle Grand Havre. L'Espace Coty est le seul parmi ces quatre pôles qui peut concurrencer les pôles périphériques. En totalisant un montant de 189 millions d'euros de dépenses, il arrive en troisième position, juste dernière le pôle Grand Cap.

Cependant l'analyse de l'usage des pôles commerciaux selon l'origine géographique des ménages (carte 5.10) montre que l'attractivité des quatre pôles commerciaux du centre-ville demeure faible. Alors que les quatre pôles sont sur-utilisés par les ménages des communes du Havre et de Sainte-Adresse, ils sont toutefois sous-utilisés par les ménages du reste du Pays. Les pôles du centre-ville sont utilisés de manière tout à fait opposée à celle des pôles périphériques. Ces derniers sont largement sur-utilisés par les habitants de toutes les communes de l'agglomération excepté Sainte-Adresse. Ainsi les pôles commerciaux du centre-ville ne bénéficient pas d'une attractivité au-delà du territoire de la ville du Havre ; contrairement aux pôles périphériques dont le pouvoir d'attraction s'exerce au-delà des territoires des communes dans lesquelles ils sont implantés. Les habitants de la commune du Havre contribuent donc amplement à l'importance du chiffre d'affaires des pôles périphériques.



Carte 5.10 Les dépenses estimées des ménages sur les pôles commerciaux et leurs origines territoriales

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : AURH, 2008

5.2.5 Les pôles périphériques... lieux d'achats préférés des ménages

L'enquête réalisée par l'AURH sur les pratiques de consommation des ménages, montre encore la distinction des pôles périphériques pour les préférences des ménages, en termes de lieux d'achats. L'enquête prend en considération tous les pôles commerciaux dont dispose le pays y compris les lieux situés au niveau des quartiers ou des centres de communes. Huit critères d'appréciation des pôles commerciaux ont été retenus : l'accès et le stationnement ; l'offre diversifiée ; la gamme de prix ; l'accueil ; l'ambiance ; la sécurité ; les services commerciaux existants et les services annexes (restaurant, cinéma, garderie d'enfants,...). Sur l'ensemble du Pays du Havre, les deux pôles commerciaux périphériques de Montivilliers (Grand Havre) et de Gonfreville-l'Orcher (Parc de l'Estuaire) sont considérés comme les lieux d'achats préférés des ménages avec respectivement 51% et 39 % de citations ; suivis par le pôle Espace Coty en troisième position.

La diversité de l'offre, la gamme des prix et l'accessibilité sont les critères les plus avancés dans ce choix. Ces critères interviennent de manière légèrement différente d'un lieu d'achat à l'autre ; tandis que le Grand Havre et le Parc de l'Estuaire sont les favoris en termes de gamme de prix et de facilité de stationnement qu'ils offrent, l'Espace Coty se distingue comme un lieu d'achats préféré en termes de diversité de l'offre et de l'ambiance qu'il propose à ses visiteurs (tableau 5.8).

Critères de choix	Diversité de l'offre (%)	Gamme de prix (%)	Accès stationnement (%)	Ambiance (%)
Grand Havre	25	23	21	9
Parc de l'Estuaire	19	20	24	13
Espace Coty	26	13	24	20

Tableau 5.8 Les lieux d'achats préférés des ménages
Source : AURH, 2008

En revanche, le pôle Grand Cap (Auchan Montgaillard) et celui du Rond-Point (centre-ville) se présentent comme les lieux d'achats les moins appréciés par les ménages enquêtés (tableau 5.9), avec respectivement 42 % et 41 % de citations. L'insécurité et l'ambiance sont les deux principaux motifs du rejet de ces lieux d'achats par les ménages. Le stationnement arrive en troisième position. L'importance de ces deux critères varie manifestement d'un lieu d'achat à l'autre ; alors que l'insécurité est le critère le plus cité en défaveur du Grand Cap, la mauvaise ambiance et la difficulté de stationnement font du Rond-Point le lieu d'achat le moins apprécié.

Critères de choix	L'insécurité (%)	Ambiance (%)	Accès stationnement (%)
Grand Cap	36	32	8
Rond-Point	17	27	19

Tableau 5.9 Les lieux d'achats les moins appréciés des ménages

Source : AURH, 2008

L'analyse ci-dessus montre donc l'importance de l'attractivité des pôles commerciaux périphériques pour les achats des ménages havrais et la pénurie du petit commerce, notamment celui du centre-ville. Le choix des ménages orienté vers le commerce de périphérie est favorisé par l'inertie du centre-ville qui jusqu'alors a du mal à faire face à la concurrence imposée par la périphérie, mais aussi par le comportement de mobilité du consommateur qui, en raison de la complexité de sa mobilité, préfère choisir des lieux d'achats sur son itinéraire et facilement accessibles en voiture. Contrairement au centre-ville, le commerce périphérique, localisé entre les zones d'habitat en périphérie et les zones d'emploi dans la ville centre, profite des migrations pendulaires. Dans ces conditions les pôles commerciaux de périphérie jouent un rôle à la fois de « barrages filtrants » pour les migrants de tous les jours, et d'« externalisation » des achats pour les habitants de la ville-centre (schéma 5.2).

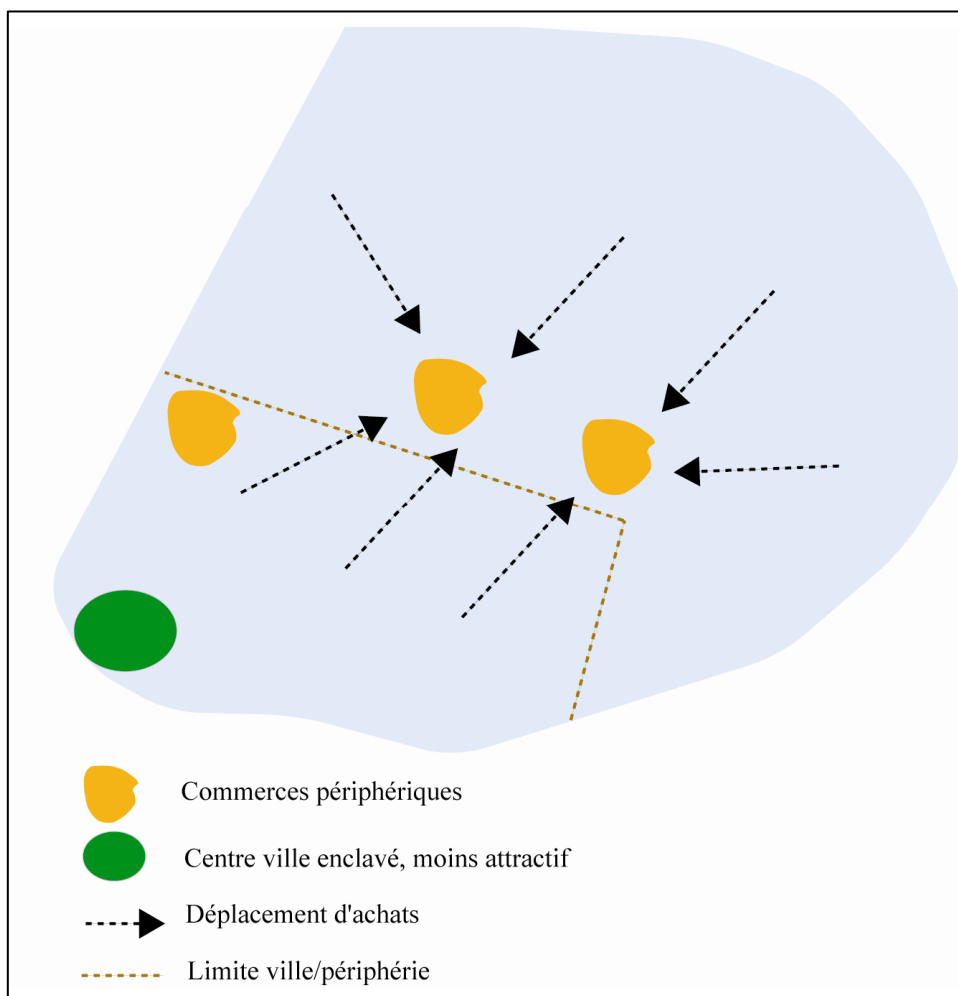


Schéma 5.2. L'attractivité du commerce périphérique

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

5.3 Les Docks Vauban, une étape majeure dans la renaissance du centre-ville

5.3.1 Un projet de redynamisation du centre-ville

Afin d'inverser l'attractivité analysée ci-dessus et de redynamiser le centre-ville, confronté à une évasion démographique et commerciale importantes, les collectivités locales, et à leur tête le maire de la ville du Havre, Antoine Rufenacht, ont décidé d'implanter un nouveau centre commercial : « les Docks Vauban ». Inauguré en Octobre 2009 le projet vise, selon D. Corpet, vice-président de la chambre de commerces et d'industries (CCI) du Havre, à réduire l'évasion commerciale que

subissait la ville depuis très longtemps et, en plus, à renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville.

Les Docks Vauban représentent un espace de 66 000 m² dont 40 000 m² de surfaces commerciales. Il comprend quatre moyennes surfaces de plus de 5 000 m², six moyennes surfaces de 2 000 m², une quarantaine de boutiques et restaurants. S'y ajouteront 5 000 m² consacrés aux loisirs (bowling, roller parc, discothèque...); au total plus de soixante commerces dont plusieurs enseignes internationales, orientés principalement vers les loisirs et l'équipement de la maison et un complexe cinématographique Gaumont de douze salles. Le site occupe un emplacement stratégique : à l'interface du centre-ville et des quartiers portuaires, sur une presqu'île du port (photographie 5.13). Il fait ainsi le lien entre la ville et son port. Les Docks Vauban ont une capacité de stationnement de 1 500 voitures, offrent deux heures de stationnement gratuit à ses clients, et bénéficient d'une excellente accessibilité qui va encore s'améliorer avec l'arrivée du tramway en 2012.



Photographie 5.13 Les « Docks Vauban », à l'interface du centre-ville et des quartiers portuaires

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Le projet vise en même temps à utiliser des espaces fonciers inoccupés. En effet, les Docks Vauban correspondent à d'anciens entrepôts construits en 1846 le long du bassin Vauban. Ces docks étaient à l'abandon depuis que les activités portuaires s'étaient déplacées vers le port Autonome 2 000. À l'époque ils étaient destinés à stocker les marchandises en transit tels que le café et le coton. Le projet des Docks était

donc un projet de réhabilitation du site afin de le faire renaître, pour en faire un lieu de vie, un lieu de commerce et un lieu de loisirs. Pour le maire du Havre, réhabiliter les Docks Vauban permet ainsi de reconquérir et valoriser un patrimoine exceptionnel de dix-sept hectares trop longtemps sous-estimé.

Cependant avec ce nouveau centre commercial qui sera ouvert sept jour sur sept c'est tout l'équilibre de la ville qui se trouve subitement modifié, et se pose notamment la question de l'unité du centre-ville qui devient encore plus étendu et plus morcelé. En l'absence d'un réseau de transport performant, qui relierait les quatre pôles commerciaux du centre-ville, c'est bien l'équilibre de l'ensemble de l'offre commerciale du centre qui est compromis. Pour remédier à cet embarras, et en attendant l'arrivée du tramway, la CCI du Havre a mis à la disposition des consommateurs une navette gratuite (photographie. 5.14) qui relie les pôles commerciaux : les Docks Vauban, l'Espace Coty, et les Halles centrales, tous les vendredis et samedis. Le but est surtout de faire comprendre aux consommateurs et aux commerçants que les Docks Vauban ne sont qu'une partie d'un centre-ville élargi, comme le souligne D. Corpet : *« On a réfléchi à comment unifier le centre-ville, Vauban d'un côté, le centre-ville Coty et le centre-ville Halles de l'autre, notamment en finançant avec la participation des associations de commerçants des Halles et du centre Coty pour faire que le petit train circule le vendredi et samedi entre les trois pôles commerciaux du centre, de sorte qui y est une bonne logique pour les clients, de comprendre qu'il s'agit d'un centre-ville élargi, qui va maintenant jusqu'à Vauban ».*



Photographie 5.14 Le petit train reliant les pôles commerciaux du centre-ville

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Dans cette perspective de redynamisation du centre-ville par les Docks Vauban, les inquiétudes des commerçants du centre-ville ne manquent pas. Ces derniers, déjà affaiblis par le commerce de périphérie, s'interrogent sur leur devenir et se montrent prudents : « *L'arrivée des Docks Vauban va certainement nous affaiblir davantage, et les premiers mois vont être difficiles* » explique D. Echaubard, commerçant, président de l'association « Centre-Halles le Havre ».

Pour ne pas pénaliser le petit commerce du centre-ville, les collectivités locales ont adopté de petites mesures en faveur de celui-ci. Ces mesures concernent surtout le stationnement, qui n'est plus payant à partir de 17h30 au lieu de 18h30 auparavant. Quant à la concurrence qui va se jouer entre les divers pôles, les responsables du secteur estiment que les Docks Vauban ne vont pas nuire à l'équilibre de l'offre commerciale du centre-ville, au contraire, ils estiment que le nouveau centre commercial est « *une vraie opportunité pour le centre-ville, qui va profiter à l'ensemble du commerce du centre-ville* » rassure P. Gilles, Directeur Général Adjoint, chargé des transports, de l'espace public et de la qualité de la ville à la mairie du Havre. En effet, le nouveau centre commercial doit attirer énormément de touristes, de Normandie et d'ailleurs ; Le Havre accueille 1 200 000 passagers transmanche et 63 000 croisiéristes dans sa gare maritime située face aux Docks Vauban. C'est une zone de chalandise qui s'étend de Caen à Rouen en passant par Dieppe, Lisieux, Deauville et Honfleur et pourquoi pas Paris.

5.3.2 La reconquête des quartiers Sud... vers une nouvelle centralité havraise

L'opération du centre commercial « Docks Vauban » s'insère dans un projet global de redynamisation du centre-ville qui est cofinancé par l'Union Européenne (PIC Urban) et qui vise à reconquérir et valoriser les quartiers Sud de la ville du Havre. Ces quartiers se localisent dans la ville basse, à proximité du centre-ville et à l'entrée Sud Est de l'agglomération. Ils correspondent à une zone urbaine de 800 hectares composée de cinq quartiers : Saint Nicolas de l'Eure, Vallée/ Béreult, Champs Barets et les Neiges. Leur territoire est fortement marqué par les activités portuaires et industrielles. Ils sont restés à l'écart du mouvement d'urbanisation et de développement économique jusqu'à la moitié du XIX^{ème} siècle, quand la création des bassins, des docks et les premières implantations industrielles ont entraîné le développement de l'habitat avec la

construction de la cité ouvrière (Les Neiges). Ainsi un certain équilibre s'installe dès le début du XX^{ème} siècle. Ce mouvement d'urbanisation ne va pas durer longtemps ; il marque ensuite un long déclin, suite à l'éloignement des activités portuaires et industrielles vers le Sud Est et au développement des grands ensembles dans la ville haute entre 1960 et 1970, dont les caractéristiques répondaient mieux aux attentes des populations. De plus, les métiers portuaires traditionnels (dockers et marins) qui fondaient l'identité et la cohérence sociale de ces quartiers se sont profondément transformés, en créant un déséquilibre important des fonctions urbaines.

Afin de remédier à ce déséquilibre, la municipalité a engagé depuis le début des années 2000 la reconquête et la reconversion de ce territoire: transformation des docks en salle de concert (Docks Océane), en hall d'exposition (Docks Café), en musée (Cité de la Mer) et récemment en centre commercial (Docks Vauban). Ajoutons à cela la construction de la nouvelle Chambre de Commerce et d'Industrie, ainsi que le nouveau pôle médical autour de la nouvelle clinique des Ormeaux et de nombreux logements de haut standing (quartier Saint-Nicolas), avec pour objectif de favoriser la mixité sociale.

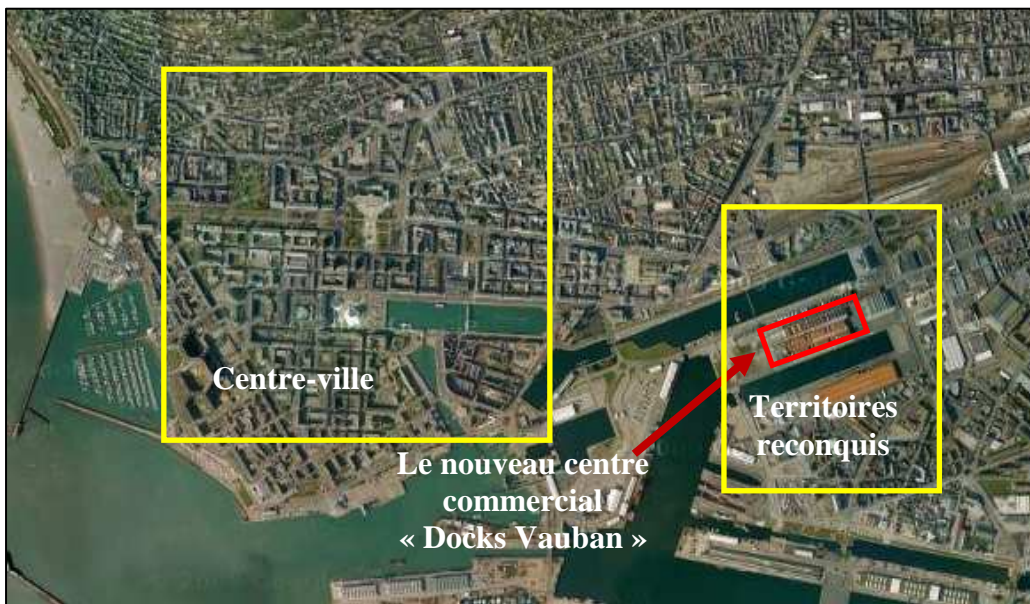
L'enjeu est de réinvestir le centre-ville et faire revenir la population qui est plus inspirée par la périphérie. La revitalisation de l'offre commerciale du centre-ville par l'opération « Docks Vauban » et les initiatives de développement qui accompagnent le projet pourraient être donc être une étape importante pour atteindre cet objectif. En effet le commerce se présente comme un élément fédérateur de nombreux projets de redynamisation des quartiers enclavés ou en séparation avec la ville (F. Bellanger, B. Marzloff, 1996). Compte tenu de ses nouveaux comportements de mobilité, structurés essentiellement sur le chaînage de ses déplacements, le consommateur d'aujourd'hui cherche non seulement des commerces mais tous les services dignes d'un centre-ville ; il veut rationaliser ses déplacements et gagner du temps.

Le phénomène de reconquête des espaces portuaires a été adopté dans toutes les villes-ports des pays développés ; aussi bien au Havre qu'à Rouen, ou à Marseille ou à Dunkerque, pour ne citer que les cas français, l'objectif est d'y développer de nouvelles fonctions résidentielles et économiques afin de valoriser ces espaces et rendre attractifs les centres-villes. Pour tous ces cas le phénomène se présente comme l'étape la plus

récente dans la longue évolution des relations ville-port. M. Gravari (2000) distingue cinq étapes principales dans l'évolution des relations urbano-portuaires.

- La première étape correspond à la ville portuaire préindustrielle dans laquelle la ville se développe autour de son port et s'oriente vers l'eau. Dans cette étape on trouve une réelle association spatiale et sociale entre la ville et son port ;
- Dans la deuxième étape, celle de la ville industrielle, on assiste à une première expansion importante des installations industrialo-portuaires le long du littoral. Parallèlement, la croissance urbaine et le développement des quartiers périphériques contribuent de manière significative à l'affaiblissement des relations ville-port.
- La troisième étape, correspondant à la ville-port moderne, est marquée par un développement centrifuge et une séparation socio-spatiale des deux entités jusqu'alors parfaitement complémentaires ;
- La quatrième étape coïncide avec le déménagement de l'ensemble des installations portuaires et l'abandon du site primitif. Ce retrait des activités portuaires laisse de vastes espaces vacants à proximité immédiate du centre urbain historique ;
- Enfin la dernière étape correspond à la reconquête et la réappropriation des espaces portuaires laissés à l'abandon depuis longtemps. Les municipalités mettent en place de grands projets urbains pour mieux valoriser ces espaces et rendre attractifs les centres-villes.

Pour le cas du Havre, la reconquête des espaces portuaires proches du centre-ville (schéma 5.3), permet de valoriser un véritable « front de mer » (photographie 5.15) et de combler « la centralité lacunaire » dont souffre le centre-ville en raison de sa rupture avec la ville haute comme l'explique César Ducruet (2004) : « *au Havre la ville doit s'affirmer par des projets à forte empreinte territoriale face au port, car elle souffre d'une rupture avec la ville haute : les bassins deviennent des espaces vitaux pour combler la centralité lacunaire (Docks Café, complexe nautique...)* ».



Photographie 5.15 Les territoires reconquis

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

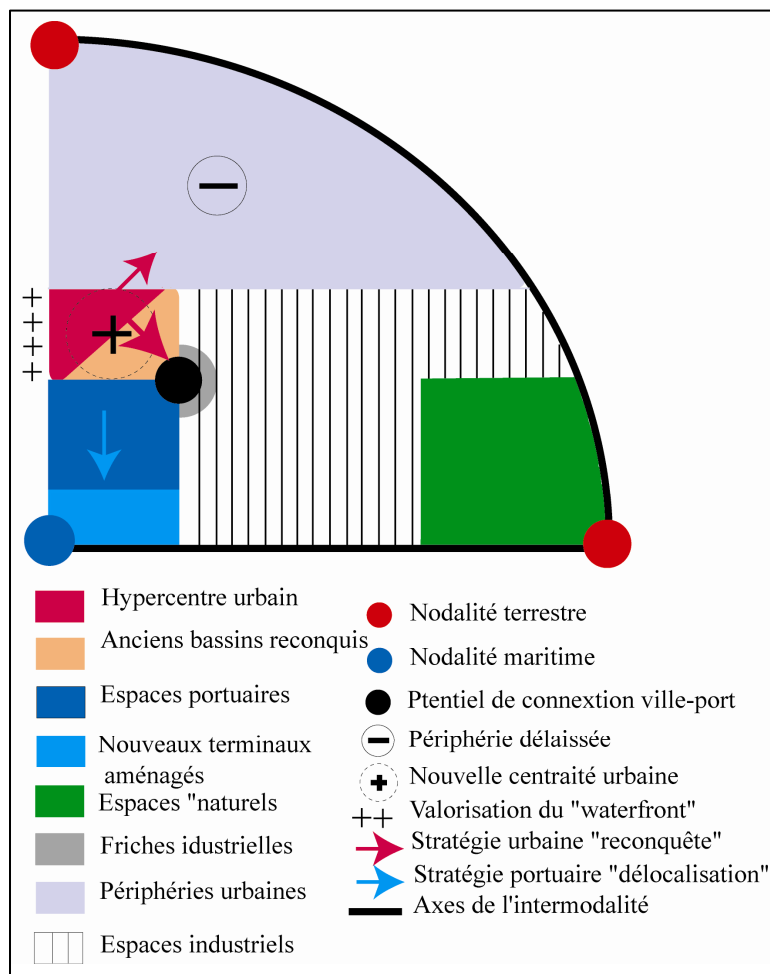


Schéma 5.3 La stratégie territoriale de rééquilibrage de l'agglomération du Havre, C. Ducruet, 2004

Cependant il convient de souligner que cette nouvelle centralité urbaine n'est pas destinée à la population urbaine ; elle ne l'est certainement pas pour la population qui, traditionnellement, se localise dans les quartiers portuaires. Et même si la population urbaine profite de ce projet, elle ne le fait qu'occasionnellement : les habitants deviennent par conséquent des « touristes occasionnels », plutôt que des consommateurs réguliers (M. Gravari, 2000). Le projet d'une nouvelle centralité s'adresse essentiellement à une population aisée, composée de touristes et d'hommes d'affaires, ayant un pouvoir d'achat élevé, d'où une ségrégation socio-spatiale. Ainsi la reconquête des espaces portuaires, vue par les élus comme un moyen de redynamisation du centre-ville, ne peut que renforcer la ségrégation socio-spatiale de l'espace havrais (M. Boquet, 2009), où les quartiers centraux sont mis en valeur par rapport aux quartiers périphériques.

Conclusion

Notre analyse de l'organisation de l'appareil commercial de l'agglomération du Havre permet de mettre en évidence un dysfonctionnement commercial majeur qui se traduit par une attractivité importante du grand commerce périphérique au détriment du commerce de proximité. Alors que le commerce de périphérie bénéficie des flux pendulaires et des pérégrinations des automobilistes, le commerce du centre-ville se trouve relativement isolé à cause de sa situation géographique et de son morcellement en plusieurs pôles commerciaux distants l'un de l'autre. Ceci ne favorise pas sa fréquentation commerciale et le rend de plus en plus vulnérable face à la concurrence de la périphérie.

En outre, le sous-équipement commercial des quartiers défavorisés, qui se traduit par une densité commerciale faible et de l'inexistence des surfaces commerciales spécialisées, rend leurs habitants dépendants du grand commerce périphérique.

Ce dysfonctionnement commercial entrave une mobilité d'achats durable et renforce la dépendance automobile des ménages dans leurs fréquentations commerciales.

Cependant, si la politique actuelle de la ville consiste à redynamiser le centre-ville et inverser l'attractivité pour faire revenir la population au centre-ville, n'est-il pas grand temps de se préoccuper de la périphérie, de l'organiser correctement et de bien l'insérer dans le tissu urbain sans pourtant se contredire ? Les tentatives isolées de redynamisation du centre-ville par des implantations de centres commerciaux peuvent apporter des réponses, sans pourtant tout résoudre. Si le commerce périphérique joue un rôle indéniable dans les pratiques d'achats des ménages, les collectivités territoriales doivent concilier les deux territoires en question pour avoir une complémentarité. Il est question notamment de la desserte des pôles commerciaux périphériques par les transports en commun. Ces pôles sont *a priori* insuffisamment desservis par le réseau actuel. Qu'en est-il donc de la mobilité des habitants des quartiers défavorisés, caractérisés par le sous-équipement en commerces et dont une partie importante de la population ne dispose pas d'un véhicule individuel ?

Chapitre 6

Les transports en commun : une alternative contraignante pour la mobilité d'achats ?

« En dehors des plus grandes métropoles, l'exigence de la coordination avec les autres politiques urbaines n'a jamais dépassé, sauf exception, les vœux pieux. Cela résulte pour beaucoup de l'enfermement progressif du rôle des transports collectifs dans une finalité purement sociale. Afin qu'ils soient structurant pour le territoire, il faut qu'ils soient plus volontiers et que les temps proposés pour les déplacements soient suffisamment compétitifs avec ceux de la voiture individuelle. »

(M. Wiel, 2002)

« Jusqu'à maintenant, élus et aménageurs ont porté les efforts sur des centralités plus classiques comme les centres-villes et quelques rares centres de quartier. En prenant en compte l'importance des flux générés par ces espaces commerciaux, les préoccupations urbanistiques devraient se reporter sur cette périphérie pour l'organiser, la rendre plus accueillante et conviviale.

(R-P. Desse, 2002)

A lors que la ville s'organise selon un schéma multipolaire (cf. chapitre 5), les transports en commun demeurent organisés dans une logique radiale, desservant surtout le centre historique. La desserte des pôles commerciaux périphériques en transport en commun semble insuffisante. Pourtant ces pôles jouent un rôle crucial dans les pratiques d'achats des ménages, notamment pour les ménages non-motorisés habitant les quartiers défavorisés (cf. chapitre 5). Cela rend l'automobile individuelle indispensable au ménage pour pouvoir atteindre ces pôles. Ainsi, l'organisation multipolaire des villes, basée essentiellement sur le recours à l'automobile, exclut-il de ce fait les non-motorisés ; le territoire de consommation de ces derniers se trouve réduit à la proximité physique immédiate (M. Wiel, 1993 ; R-P. Desse, P. Dugot, A. Gasnier, M. Pouzenc, 2010). Pourtant la mobilité est une condition primordiale pour lutter contre l'exclusion sociale (J-P. Orfeuil, 2004 ; G. Dupuy, 2004 ; E. Le Breton, 2005). Cependant, l'accessibilité des zones commerciales périphériques en transport en commun est apparemment mal assurée par le réseau de « Bus Océane », notamment depuis les quartiers défavorisés.

L'objectif de ce chapitre est donc double :

- mettre en relation le niveau d'usage du transport en commun avec la qualité du service global du réseau, afin de mieux expliquer la dépendance des usagers de l'automobile dans leurs déplacements d'achats ;
- mettre en lumière les inégalités socio-spatiales en termes d'accès aux ressources de la ville, à travers l'accessibilité aux lieux de commerce. Pour ce faire, nous tenterons d'analyser la qualité de l'offre du transport en commun en termes d'accessibilités spatiale et temporelle.

Dans un premier temps nous aborderons la manière dont s'organise le réseau de transport en commun du Havre et son rôle dans les déplacements quotidiens, notamment ceux pour motifs achats. Ensuite, et afin de mettre en évidence les difficultés d'accès des non-motorisés aux pôles périphériques, nous procéderons à une analyse de l'accessibilité aux lieux de commerce. Des entretiens avec les différents acteurs de la ville se sont révélés très efficaces pour expliquer le désintérêt des collectivités publiques pour la question de la desserte des centres commerciaux périphériques.

Afin de mesurer l'accessibilité, nous utiliserons un indice d'accessibilité, qui correspond au temps d'accès au pôle commercial depuis chaque point (arrêt) du réseau de Bus Océane. Ainsi une base de données importante a-t-elle été constituée, au total 876 trajets ont été déchiffrés ; trajets empruntés entre tous les arrêts du réseau comme lieux d'origine et les arrêts desservant les quatre pôles commerciaux de l'agglomération : Espace Coty, Grand Cap, Grand Havre et Parc de l'Estuaire.

Toutefois l'approche de l'accessibilité des lieux de commerce en transport en commun, uniquement par le déplacement physique, n'est pas suffisante ; elle n'est qu'un élément de ce qui façonne la mobilité des familles. Celle-ci dépend aussi des circonstances dans lesquelles s'effectue le mouvement (cf. chapitre 1). L'utilisation du réseau de transport en commun par les familles est avant tout fonction du programme d'activités de chaque membre de la famille. Ainsi la nécessité d'aborder la mobilité d'achats des familles en transports en commun sous un autre angle s'imposait. Les

entretiens menés avec les familles montrent combien la fréquentation du réseau de bus est problématique avec de jeunes enfants.

6.1 Organisation et qualité du Transport en commun havrais

La qualité d'un réseau de transport en commun dépend de son accessibilité : spatiale et temporelle. L'accessibilité spatiale d'un réseau est associée à la disposition des lignes (radiales ou tangentielles) et des arrêts, quant à l'accessibilité temporelle, elle renvoie au temps d'accès aux différentes aménités urbaines. Les deux éléments constituent des critères fondamentaux pour juger la qualité de l'offre. Plus le temps d'accès à un point donné du réseau est réduit plus le réseau est de qualité et inversement.

6.1.1 Réseau de « Bus Océane »... une organisation essentiellement radiale

La desserte en transport en commun dans l'agglomération havraise est assurée principalement par le réseau de « Bus Océane » dont l'organisation est confiée à la Compagnie de Transport de la Porte Océane (CTPO). Cette offre de transport est complétée par une desserte ferroviaire régionale (LER) (Lézarde Expresse Régionale), mise en place en 2002, qui relie Le Havre et Rolleville en passant par Montivilliers et Epouville. Avec une rotation toutes les 30 minutes, la LER assure vingt-cinq allers-retours par jour de semaine entre 7 h 45 et 17 h 45.

Le réseau de Bus Océane comprend principalement quatorze lignes régulières (carte 6.1). Son organisation est radiale et assure une desserte essentiellement orientée vers le pôle majeur que représente le centre-ville. Les lignes radiales qui passent par le centre-ville sont au nombre de dix ; elles constituent 72% du réseau (tableau 6.1). Quant aux lignes tangentielles (tableau 6.2), elles ne sont que quatre au total, soit 28% des lignes régulières. Les lignes tangentielles sont censées relier les quartiers de la ville haute (Mare-Rouge, Mont-Gaillard, Caucriauville...) aux centres secondaires de l'agglomération (Montivilliers et Gonfreville-l'Orcher) où se localisent les deux grands pôles commerciaux de l'agglomération.

Lignes	Points de départ	Point d'arrivée
1	La Heve	Montivilliers
2	Notre Dame	Soquence
3	Perrey	Les Neiges
5	Graville	Sous-Brotonne
6	Gare SNCF	Bléville
7	Gare SNCF	Halles Centrales
8	Hôtel de ville	Caucriauville Sud
9	Dollemard	Montivilliers
	Dollemard	Gournay – Gonfreville-l'Orcher
10	Hôtel de ville	Caucriauville
11	Hôtel de ville	Quartier de la forêt

Tableau 6.1 Lignes régulières radiales du réseau de bus havrais.

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

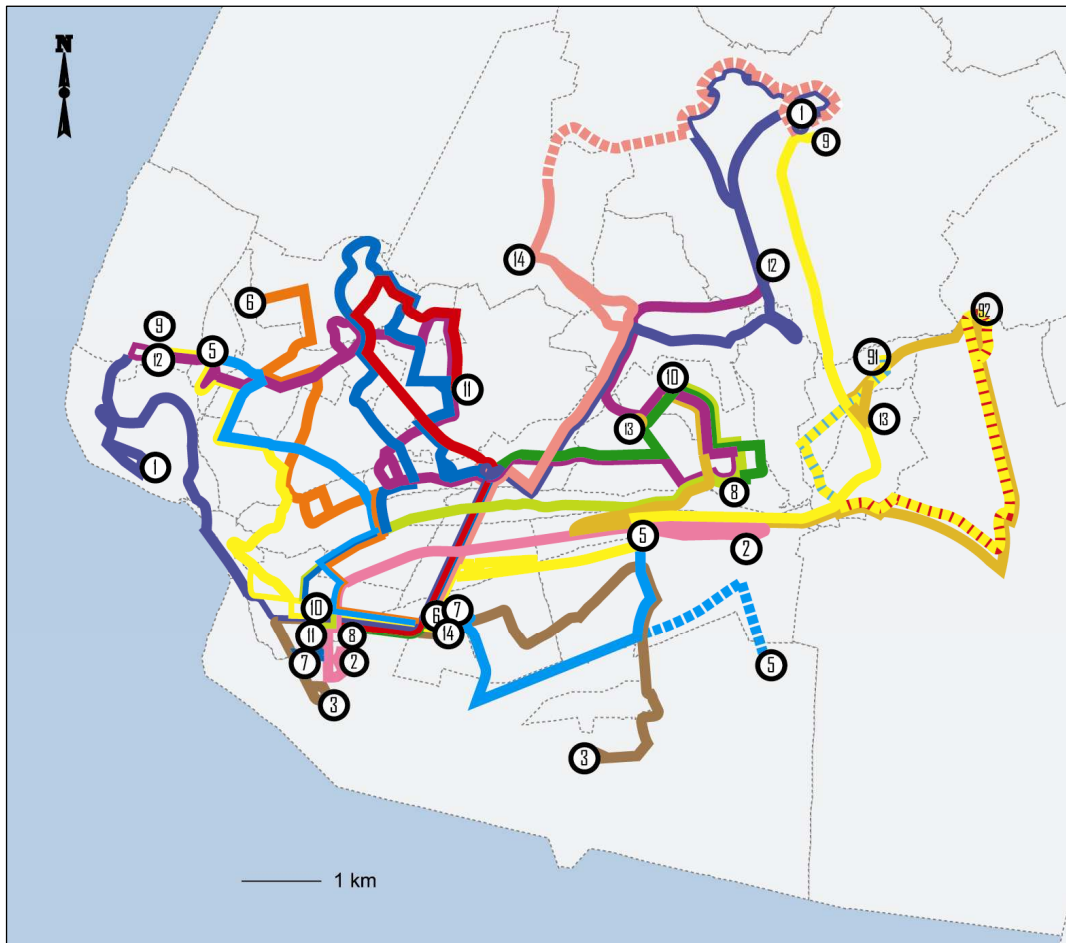
Source : Bus Océane

Lignes	Points de départ	Point d'arrivée
12	Dollemard	Jacques Monod
13	Lycée Schuman	Voûte d'Harfleur
15	Mairie de Rouelles	Colmoulins
16	Montivilliers	Octeville-Sur-Mer

Tableau 6.2 Lignes régulières tangentielles du réseau de bus havrais.

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Bus Océane



Carte 6.1 Le réseau de Bus Océane.

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Bus Océane

La disposition radiale du réseau est le résultat de l'organisation de la structure urbaine de la ville. En effet, la structuration spatiale des fonctions urbaines fait que la ville basse concentre la quasi-totalité des services et des emplois. Ainsi l'organisation du réseau « Bus Océane » ne favorise pas les déplacements tangentiels, qui nécessitent une ou deux correspondances entre des lignes différentes du réseau pour atteindre les zones commerciales de périphérie. En plus, il convient de souligner que le réseau n'offre pas de liaisons régulières pour certaines communes de l'agglomération comme Rogerville, Saint-Martin-du-Manoir et bien d'autres. Il ne dessert actuellement que Le Havre, Harfleur, Gonfreville-l'Orcher, Sainte-Adresse, Montivilliers, Fontaine-la-Mallet, soit six des dix-sept communes de l'agglomération havraise. Pour les habitants

des communes non desservies par le réseau, l'accès aux zones commerciales, aussi bien périphériques que centrales, se fait ainsi uniquement par l'intermédiaire de la voiture individuelle. Bien que certaines communes (Rolleville, Epouville) soient desservies par la ligne ferroviaire (LER), les dessertes restent limitées, avec une fréquence de passage faible. Pour pallier ce manque, les communes moins denses bénéficient de navettes-taxis (le Havre-Rouelles, Gonfreville-L'orcher, Rogerville, Gainneville). Cette offre a été complétée, en 2003, par la mise en service de « Fil'Bus », système de desserte à la demande dont les communes concernées sont : Cauville-sur-Mer, Mannevillette, Fontenay, Notre-Dame-du-Bec, Rolleville, Epouville, Manéglise et Saint-Martin-du-Manoir pour la zone nord et Gainneville, Rogerville pour la zone sud.

La fréquentation du réseau de bus Océane en 2003 est inégale sur les différentes lignes, selon que les lignes sont radiales ou tangentielles. Le tableau (6.3) permet de constater une attractivité plus forte pour les lignes «8» et «11», qui relient respectivement les quartiers de Caucriauville et Mont-Gaillard au centre-ville ; deux quartiers de la banlieue dont la population semble être dépendante du transport en commun⁵². En revanche, il est remarquable d'enregistrer une attractivité très faible pour les lignes «12» et «13» qui desservent respectivement le pôle commercial Grand Havre de Montivilliers, et celui du parc de l'Estuaire à Gonfreville-l'Orcher. Pourtant ces lignes ont comme point de départ des quartiers captifs des transports en commun⁵³. Il convient de dire que ces lignes ne proposent pas une offre continue, voire une permanence d'attractivité en journée, avec des fréquences de passage qui dépassent parfois les trente minutes et une absence d'offre après 19 heures.

⁵² ⁵³ Voir plus loin (les dépendants des transports en commun)

Lignes		Fréquentation en 2003	%
1	Dollemard/Montivilliers	2095441	9,0
2	Soquence/Notre Dame	2903676	12,4
3	Neige/Perry	2423451	10,4
5	Sous-Bretonne/Graville	1904528	8,1
6	Bléville/Gare	1164348	5,0
7	Gare/Halles centrales	1786904	7,6
8	Hôtel de ville/Caucriauville. Sud	3689620	15,8
9	Dollemard/Montivilliers	2324410	9,9
10	Hôtel de ville/Caucriauville .Nord	1128196	4,8
11	Hôtel de ville/Porte de la forêt	3248327	13,9
12	Dollemard/Jacques Monod	316138	1,4
13	Lycée Schuman/La voûte	313519	1,3
14	Gare/Fontaine-la-Mallet	83147	0,36
Total		23381705	100,0

Tableau 6.3 Fréquentation du réseau « BUS Océane » en 2003

(Nombre de voyageurs)

Source : AURH

6.1.2 Un réseau dense mais inadapté aux besoins de la population

D'après les données d'une enquête annuelle⁵⁴ réalisée pour mesurer la qualité des réseaux dans les vingt-deux agglomérations de plus de 250 000 habitants, hors Île-de-France, le réseau de Bus Océane occupe le 19ème rang en termes de fréquence de passage⁵⁵ ; il se positionne en bas du tableau avec un passage de quarante-trois bus par jour en moyenne à un arrêt (tableau 6.4)⁵⁶. Il est très en retrait par rapport aux réseaux des villes de taille comparable tels que celui de Nancy qui affiche une très bonne fréquence en occupant le quatrième rang ou bien celui de Clermont-Ferrand qui arrive en sixième place juste après Marseille. Malgré l'importance de sa densité qui est au dessus de la moyenne et la meilleure des agglomérations étudiées, le réseau de l'agglomération du Havre semble inadapté aux besoins de la population. Avec une offre par habitant équivalente, les réseaux de transports en commun de Nancy, Orléans et

⁵⁴ Enquête réalisée par la direction générale des transports du ministère de l'Écologie, le Certu et le Gart ; elle tient compte des critères suivants : la fréquentation (nombre de déplacements par an et par habitant), l'offre (le nombre de kilomètres roulés par an et par habitant), la densité du réseau et enfin la fréquence (le nombre de passages à un arrêt en moyenne par jour).

⁵⁵ Nous avons choisi ce critère pour établir notre propre classification ; car contrairement aux autres critères qui donnent une appréciation quantitative, il permet de mieux apprécier la qualité du réseau.

⁵⁶ Le tableau a été synthétisé et légèrement modifié par l'auteur, ainsi que la classification des réseaux.

Clermont-Ferrand affichent des fréquences de passages deux fois supérieures à celle du réseau du Havre ; les quatre réseaux desservent pourtant un nombre de population équivalent.

Agglo	Fréquence (nbr de passages à un arrêt en moyenne/jour)	Fréquentation (nbr de déplacements /an/hab.)	Offre (km roulés/an/habitant)	Densité (km de lignes/km ²)	Population desservie (en milliers, en 2006)
Grenoble	132	144,5	41,8	1,41	380
Lyon	123,48	158,36	37,7	1,76	1 239
Strasbourg	120	145	33,5	1,1	458
Nancy	101	68	32,4	1,63	265
Marseille	95	100,8	26,7	1,8	896
Clermont-Ferrand	85	77,6	28,2	0,83	285
Nantes	81	135,9	39,4	1,44	569
Orléans	78	66,9	39,6	1,13	274
Nice	78	61,4	28	1,48	499
Toulouse	72	88,35	28,8	0,94	768
Montpellier	71	120	28,9	1,5	355
Lille	67	91,81	27,7	2	1 107
Rouen	67	78,5	32,8	1,66	400
Rennes	65	132	42,9	1,1	376
Bordeaux	65	84,91	36,1	1,84	672
Saint-Étienne	58	78,8	26,1	1,44	335
Tours	56	80,9	29,2	1,08	291
Toulon	47	54	28	1,99	404
Angers	46	80,4	34,3	1,06	269
Le Havre	43	88,3	34,2	2,88	259
Valenciennes	34	45	27,7	1,28	347
Lens	25	22,8	15,9	1,87	379
Moyenne	73,17	91,09	34,47	1,88	492,14

Tableau 6.4 La qualité des réseaux de transports en commun dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants

Source : enquête annuelle réalisée par la direction générale des transports du ministère de l'Écologie, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu), le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) et l'Union des transports publics et ferroviaires, in UFC-Que Choisir.

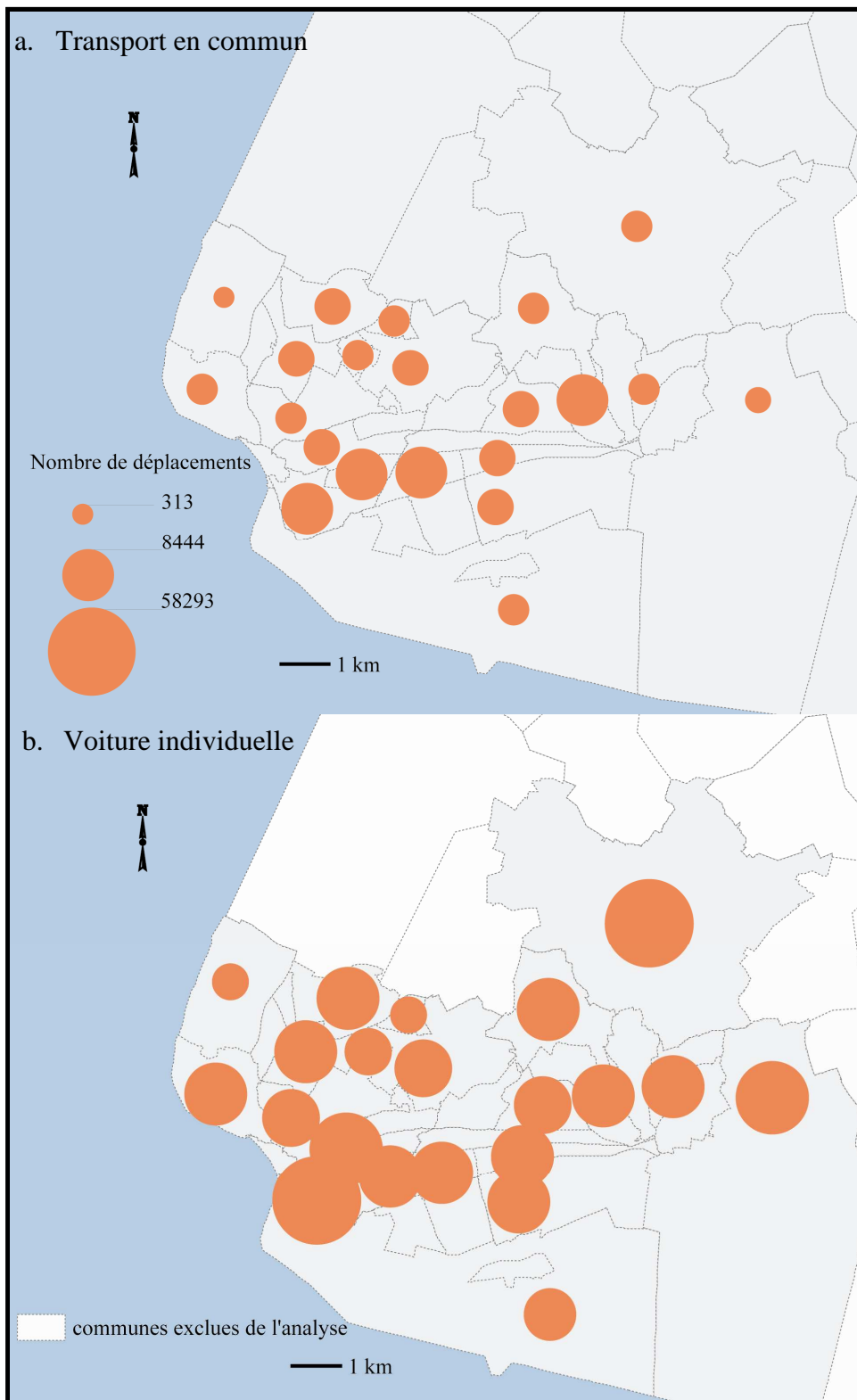
Néanmoins la fréquentation du réseau est proche de la moyenne des vingt-deux agglomérations avec quatre-vingt-huit déplacements par an et par habitant. Cette position est à mettre en regard avec le prix du ticket de transport. Comparativement à l'ensemble des agglomérations, le réseau de Bus Océane est le plus cher de France, après Marseille, avec 1,50 € contre 1,70 €. Le prix élevé du ticket de transport en commun constitue donc une contrainte supplémentaire à son utilisation, notamment pour les ménages aux revenus modestes.

6.2 Un rôle faible dans les déplacements des ménages

6.2.1 Un rôle de plus en plus social

Contrairement à plusieurs grandes villes françaises, qui ont fait le choix du TCSP telles que Caen par exemple, la ville du Havre a pendant longtemps renoncé à son projet de tramway. Elle subit difficilement sa transformation par l'effet de la dépendance à l'automobile. La part modale du transport en commun dans les déplacements reste nettement faible, elle ne constitue que 8% des déplacements par mode et 11% des modes motorisés. Le taux d'usage de ce moyen de transport varie en sens inverse de l'usage de la voiture individuelle : 13,6% pour la ville du Havre et 6% pour les autres communes. Cette faible part des transports en commun dans les déplacements urbains peut s'expliquer par l'inadaptation des transports en commun aux besoins de mobilité des ménages face à la performance de la voiture individuelle. Le manque d'accessibilités spatiale et temporelle du réseau le rend moins attractif que la voiture, notamment pour les déplacements tangentiels, de périphérie en périphérie ; le niveau de desserte des transports en commun reste relativement inégal sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et la fréquence de passage des lignes varie généralement entre huit et douze minutes et parfois elle peut atteindre les trente minutes.

L'étude des déplacements quotidiens des ménages (tous motifs confondus) selon le mode de transport et selon les destinations montre une utilisation faible des transports en commun (carte 6.2.a), comparativement à celle de la voiture individuelle (carte 6.2.b). L'utilisation des transports en commun est différente d'un quartier l'autre et d'une commune à l'autre. Tandis que les quartiers du centre-ville et de Caucriauville



Carte 6.2 Nombre de déplacements (tous motifs confondus) selon les modes de déplacements et les destinations

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Enquête ménage 2007

enregistrent les nombres les plus élevés, les deux autres centres principaux de l'agglomération, Montivilliers et Gonfreville-l'Orcher, notent un nombre de déplacements en transport en commun très restreint. Cette diversification dans l'usage du réseau de transport en commun s'explique par la façon dont s'organise celui-ci et son accessibilité⁵⁷ différenciée selon les différents espaces de l'agglomération. Alors que le centre-ville, et dans un degré moindre la banlieue, bénéficie d'un bon niveau de desserte, les communes périphériques restent mal reliées au réseau.

Le nombre élevé des déplacements en transport en commun à destination de Caucriauville (carte 6.2.a), par rapport aux autres destinations de la ville, excepté le centre-ville, s'explique par l'importance d'une clientèle scolaire. En effet dans le quartier de Caucriauville se trouvent l'Institut Universitaire de Technologie (IUT), deuxième pôle universitaire de la ville et le lycée polyvalent régionale Robert Schuman. De fait le réseau de bus est emprunté notamment par les élèves et les étudiants ; le nombre de déplacements pour motif étude réalisé en bus est estimé, selon l'enquête ménage 2007, à 25 890 déplacements, soit 37 %⁵⁸ de l'ensemble des déplacements réalisé par l'intermédiaire de bus océane alors que la part des travailleurs n'en constitue que 10 %. Ainsi le réseau de bus océane, censé répondre aux besoins de déplacements de toute la population havraise, vise surtout une population jeune, notamment scolaire. D'ailleurs les horaires du bus sont calqués sur ceux des scolaires ; les fréquences de passage, déjà faible en période scolaire, deviennent encore plus faibles pendant les vacances scolaires.

La fréquence d'usage du réseau Bus Océane montre que seulement 15 % de la population havraise utilise le réseau de bus quotidiennement, contre 53 % de la population qui déclare ne jamais emprunter le bus. Cette fréquence peut être nuancée selon l'occupation principale et le sexe de la personne de référence (tableaux 6.5 et 6.6). Quarante-cinq pour cent des personnes déclarant utiliser le réseau de Bus Océane tous les jours correspondent aux personnes scolarisées, contre 23% des personnes exerçant une activité professionnelle. Les travailleurs à temps plein sont les plus nombreux à

⁵⁷ Nous y reviendrons plus loin, dans l'analyse de l'accessibilité en bus des différents pôles commerciaux de l'agglomération

⁵⁸ Pour tous les transports en commun (bus +car), cette part s'élève à 40%

déclarer « ne jamais utiliser le bus » (43 %) ⁵⁹ contre seulement 9 % pour ceux qui travaillent à temps partiel ; ils l'utilisent très peu quotidiennement, voire rarement de manière hebdomadaire. Par ailleurs, bien que les femmes ont le plus recours au bus quotidiennement que les hommes, les comportements de celles-ci vis-à-vis de ce mode de transport ne sont pas très différents de ceux des hommes ; les femmes sont aussi nombreuses à déclarer « ne jamais utiliser le bus » (46,53 % contre 53,46 % pour les hommes).

	Tous les jours	2 dép. par semaine	2 dép. par mois au moins	Exceptionnelle ment	Jamais	Ensemble
Travail à plein temps	7	3	3	14	73	100 %
Travail à temps partiel	15	6	4	13	62	100 %
Etudiant	41	14	6	17	22	100 %
Scolaire jusqu'au bac	24	11	9	16	40	100 %
Chômeur, recherche un emploi	34	14	7	15	29	100 %
Retraité	6	13	8	21	52	100 %
Reste au foyer	17	17	10	19	37	100 %
Ensemble	15	9	6	16	53	100 %

Tableau 6.5 Fréquence d'utilisation du réseau BUS Océane selon l'occupation principale

Source : Enquête ménage 2007

	Tous les jours	2 dép. par semaine	2 dép. par mois au moins	Exception nellement	Jamais	Ensemble
Femmes	17	11	7	17	47	100 %
Hommes	12	7	5	15	61	100 %

Tableau 6.6 Fréquence d'utilisation du réseau BUS Océane selon le sexe

Source : Enquête ménage 2007.

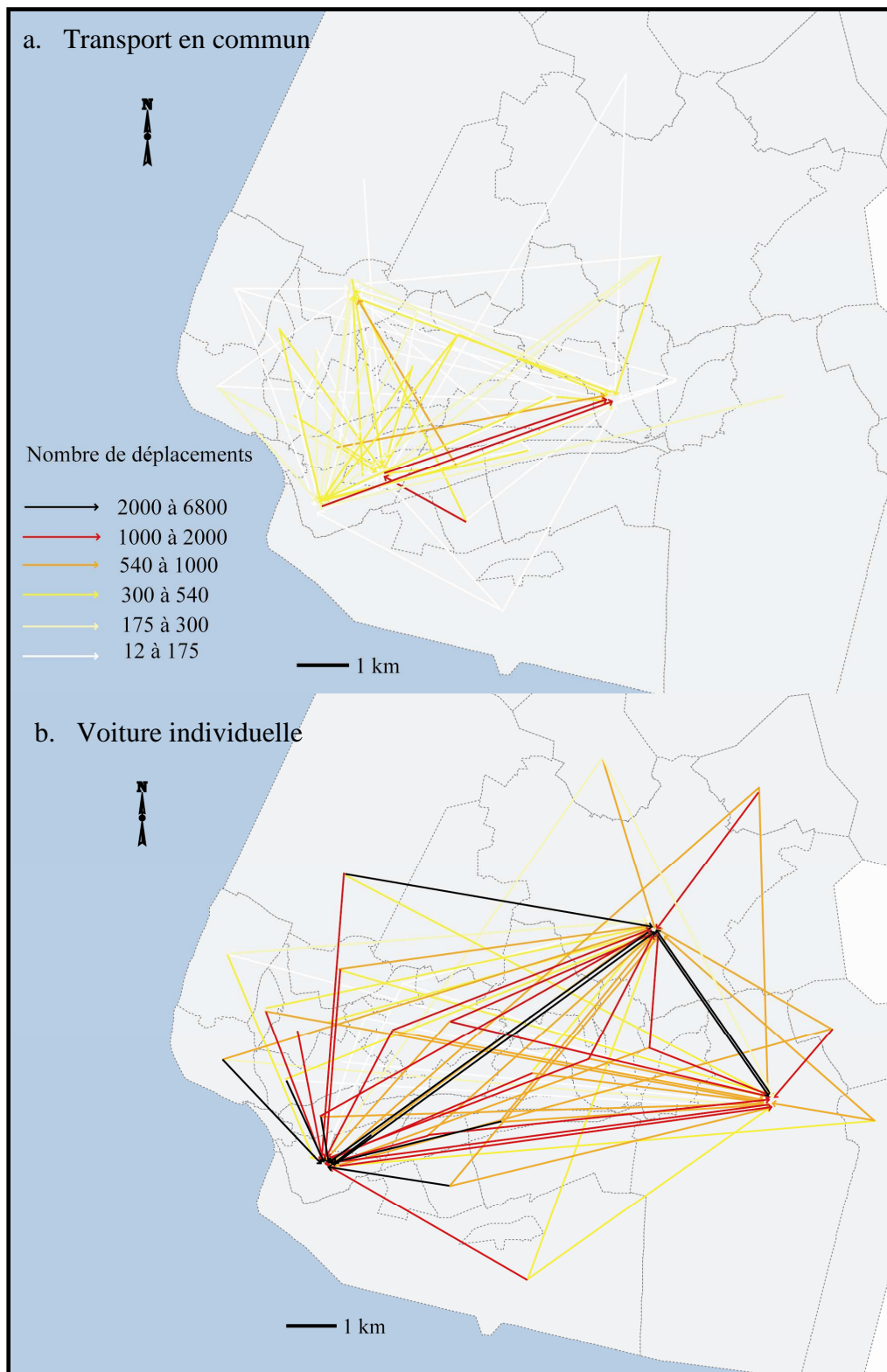
⁵⁹ Les tableaux ont été simplifiés par l'auteur, de ce fait les pourcentages verticaux n'y figurent pas.

6.2.2 Une structure de flux de déplacements plutôt radiale

L'analyse des flux de déplacement selon le mode de transport⁶⁰ (carte 6.3) montre une faible densité des flux réalisés en transport en commun contrairement à ceux effectués en voiture individuelle. Ainsi, l'utilisation du transport en commun ne permet pas de varier les destinations au sein du territoire de l'agglomération et ne répond pas convenablement aux pratiques de chaînage des déplacements. La figure montre bien un usage différent de l'espace avec un nombre différent de destinations des déplacements, selon qu'ils sont effectués en transport en commun (bus) (carte 6.3.a) ou en voiture individuelle (carte 6.3.b). Les flux de déplacements réalisés en transport en commun sont moins importants et moins dispersés que ceux effectués en voiture individuelle. Les premiers s'effectuent essentiellement dans un sens radial ; ils ont tendance à converger toujours vers le centre-ville, alors que les seconds s'effectuent dans tous les sens et dans des espaces plus étendus. À la différence donc du transport en commun, la voiture individuelle permet des liens transversaux entre les territoires et par conséquent une meilleure appropriation de l'espace.

Cette analyse suppose qu'en l'absence d'un véhicule privé dans le ménage, l'accès aux différentes ressources de la ville, nécessitant un déplacement tangentiel, c'est-à-dire de périphérie à périphérie, reste manifestement difficile en utilisant les transports en commun. Même si la ressource considérée se trouve à proximité, l'organisation radiale et l'accessibilité difficile du réseau de transport en commun limitent son utilisation.

⁶⁰ Dans cette analyse nous n'avons pris en considération que les principales destinations. Comme nous n'avons pas en notre possession le logiciel permettant de réaliser les cartes de flux, nous nous sommes contentés de faire les cartes manuellement ce qui a pris énormément de temps.



Carte 6.3 Flux de déplacement (tous motifs confondus) selon les modes de déplacements et les premières destinations

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Enquête ménage 2007

6.2.3 La motorisation des ménages : les dépendants des transports en commun ?

La motorisation joue un rôle important dans les comportements de mobilité des ménages en particulier lorsqu'il s'agit des distances parcourues et l'accès aux différentes ressources de la ville. Elle représente un facteur déterminant dans le choix d'un mode de transport. Le niveau d'équipement des ménages en voiture dépend de plusieurs facteurs socioéconomiques et urbanistiques ; il est lié principalement au revenu (P. Merlin, 1991) : plus le revenu des ménages est important plus la motorisation augmente. Ce facteur n'explique pas à lui seul la motorisation puisque dans certains pays développés on trouve des ménages à revenu moyen ou élevé qui utilisent d'autres modes de transport que la voiture. Ainsi, J-P. Orfeuil (2001) estime que le revenu n'est plus considéré comme facteur principal que lorsqu'on veut parler de différences entre les pays développés et les pays en voie de développement d'où l'inégale répartition des revenus. Pour lui, les contraintes spatiales sont l'un des facteurs primordiaux qui expliquent les différences en matière de motorisation ; les différences très importantes en termes de densité sont très souvent évoquées pour expliquer les écarts de motorisation entre les différents territoires, aussi bien à l'échelle d'un pays qu'à l'échelle d'une ville. Ainsi le choix résidentiel est important : alors que l'habitant du centre-ville bénéficie d'une relative indépendance par rapport à la voiture, celui de la zone périurbaine ne peut s'en passer, et trouve dans la voiture le seul moyen de réaliser ses activités quotidiennes. La multimotorisation associée à une mobilité facilitée permet aux ménages d'habiter dans des territoires éloignés du centre-ville comme le souligne Jean Pierre Orfeuil (2001) : *« l'automobile, et surtout la multimotorisation des foyers dans la partie centrale du cycle de vie, est le moyen de choix d'un type d'habitat, avant d'être un moyen de transport. Une desserte en transport public est alors souvent disponible en direction du centre, mais les déplacements internes à la périphérie sont pour l'essentiel sous la dépendance de l'automobile ».*

La motorisation fait partie aujourd'hui de la norme de consommation (F. Heran, 2001) ; elle a envahi toutes les couches sociales et tous les territoires y compris les territoires offrant d'autres alternatives à la voiture individuelle. *« En France, la mobilité individuelle moyenne est passée de 3 000 Km par an en 1960 à 12 000 Km environ en 2000. L'automobile a assuré l'essentiel de cette croissance, en se diffusant d'abord des*

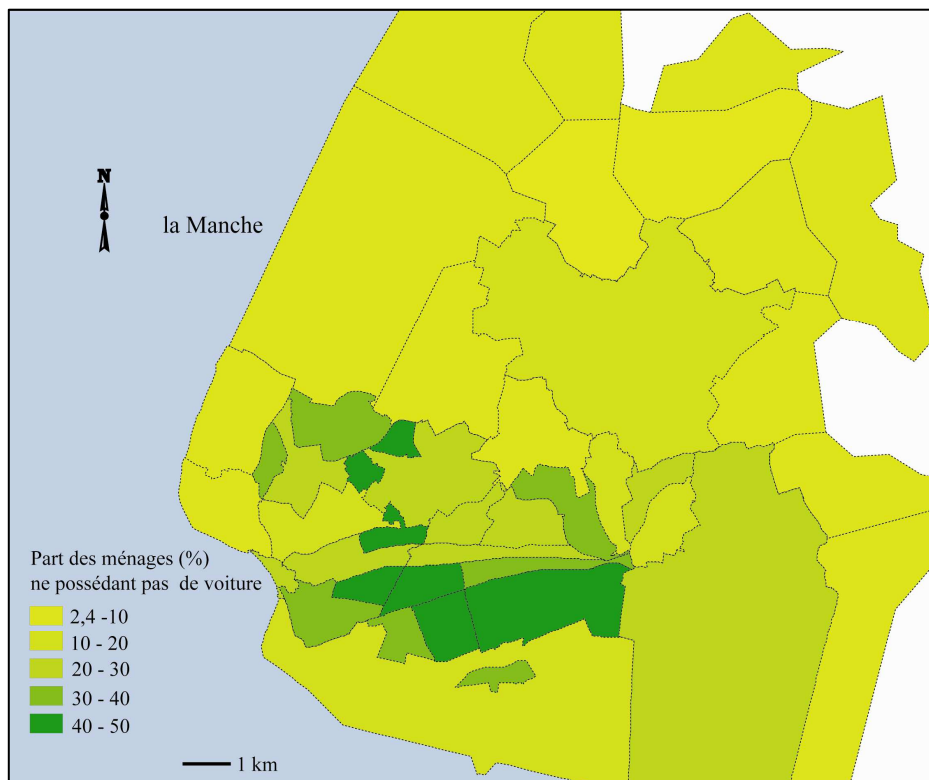
couches aisées vers les couches plus modestes, puis des chefs de famille vers leurs compagnes et vers les retraités. La majorité des circulations se produit dans l'espace de la quotidienneté qui en a été profondément transformé, au point de rendre l'automobile indispensable à un nombre croissant de déplacements de la vie courante » (J-P. Orfeuill (2001). La ville du Havre n'échappe pas à cette tendance ; tout au contraire, elle a été adaptée à l'automobile (cf. chapitre 5). La proportion de ménages sans voiture est de 24 % sur l'ensemble de l'agglomération ; elle est beaucoup plus élevée pour les ménages résidant dans les ZUS (carte 6.4) où vit une population aux revenus modestes ; elle atteint jusqu'à 50% à la Mare Rouge. Dans leurs déplacements quotidiens, les habitants de ces quartiers défavorisés recourent ainsi essentiellement aux transports en commun et à la marche à pied. La part des ménages sans voiture est également notable dans le centre-ville mais dans des proportions moins élevées ; la possibilité d'y trouver tout à proximité rend moins importante la possession d'une voiture.

La répartition des ménages selon qu'ils soient monomotorisés (une seule voiture) (carte 6.5) ou multimotorisés (deux voitures ou plus) (carte 6.6) montre que la proportion de ménages multimotorisés augmente à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville. Ainsi les communes périurbaines enregistrent les proportions les plus élevées pour les ménages multimotorisés. La faible desserte en transport en commun et parfois son absence rend l'acquisition d'une deuxième voiture nécessaire pour pouvoir gérer et organiser les déplacements de tous les membres de la famille.

Toutefois notre analyse de la motorisation pour l'agglomération du Havre ne valide pas trop l'hypothèse selon laquelle l'éloignement du centre-ville est un facteur discriminant pour la motorisation des ménages. En effet, la commune de Sainte-Adresse, très proche du centre-ville et très bien desservie par le réseau de bus, présente un niveau de motorisation aussi important que celui enregistré dans les communes périurbaines. En revanche, des quartiers périphériques comme Montivilliers et Gonfreville-l'Orcher, pourtant loin du centre-ville et proche des communes périurbaines enregistrent un niveau de motorisation inférieur à celui des zones proches du centre-ville. Dans sa modélisation de la ségrégation de l'espace havrais, M. Boquet (2008) constate une opposition Ouest-Est correspondant à un niveau de motorisation élevé des quartiers Nord-Ouest comparativement à celui des quartiers situés vers l'Est ; il note

que le niveau de motorisation décroît au fur et à mesure que l'on passe des quartiers « pavillonnaires », situé à l'Ouest, aux quartiers « populaires » puis aux quartiers d'« exclusion sociale », situés vers l'Est ; pourtant les trois types de territoires sont pareillement éloignés du centre-ville. L'auteur associe ainsi au facteur de l'éloignement du centre-ville un autre facteur, celui de la différenciation sociale.

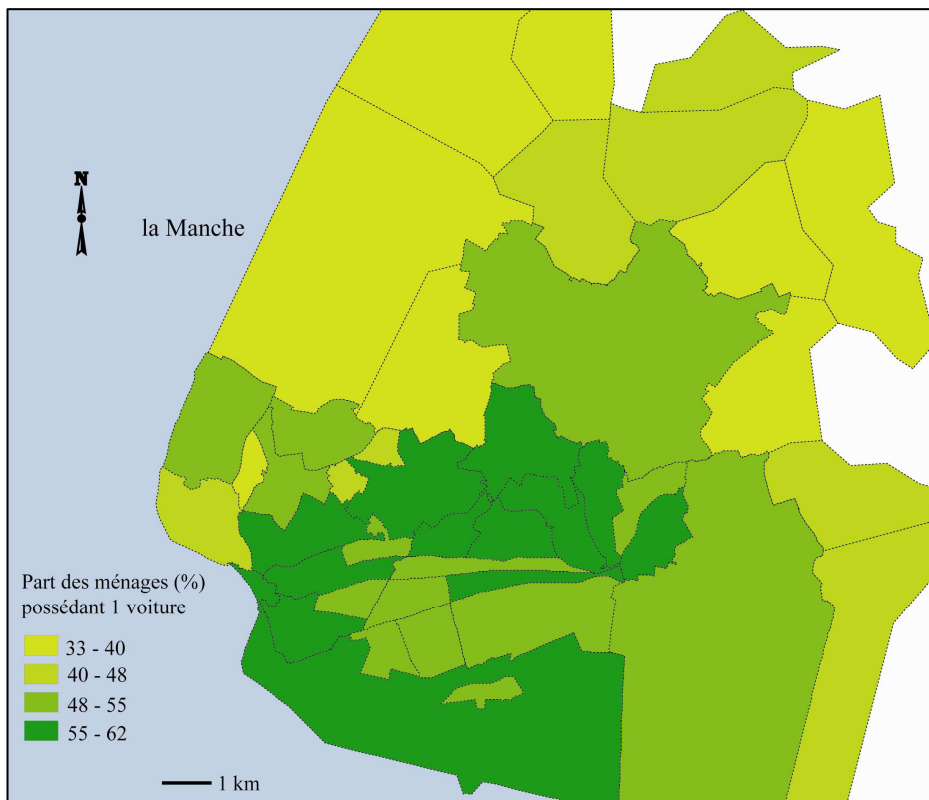
Cependant notre approche de la motorisation par l'analyse du taux d'activité féminin (carte 6.7) explique mieux les comportements de multimotorisation des ménages. La répartition des ménages multimotorisés dans l'espace de l'agglomération coïncide parfaitement avec celle du taux d'activité féminine. Ainsi le fait que la femme exerce une activité professionnelle contribue fortement à expliquer les différences territoriales en termes de niveau de motorisation des ménages. La lecture de la carte montre une grande conformité entre la répartition territoriale du niveau de motorisation et celle du taux d'activité féminine. Les territoires les moins motorisés correspondent à ceux où le taux d'activité féminine est le moins élevé, c'est-à-dire les ZUS. Dans ces quartiers la part des femmes exerçant une activité professionnelle ne dépasse pas la moyenne de l'agglomération qui est de l'ordre de 37 %. En revanche les territoires les plus motorisés, y compris cette fois-ci ceux qui sont proches du centre-ville tels que Sainte-Adresse, correspondent aux territoires où la part des femmes exerçant une activité professionnelle est la plus élevée.



Carte 6.4 Les ménages dépendants des transports en commun

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

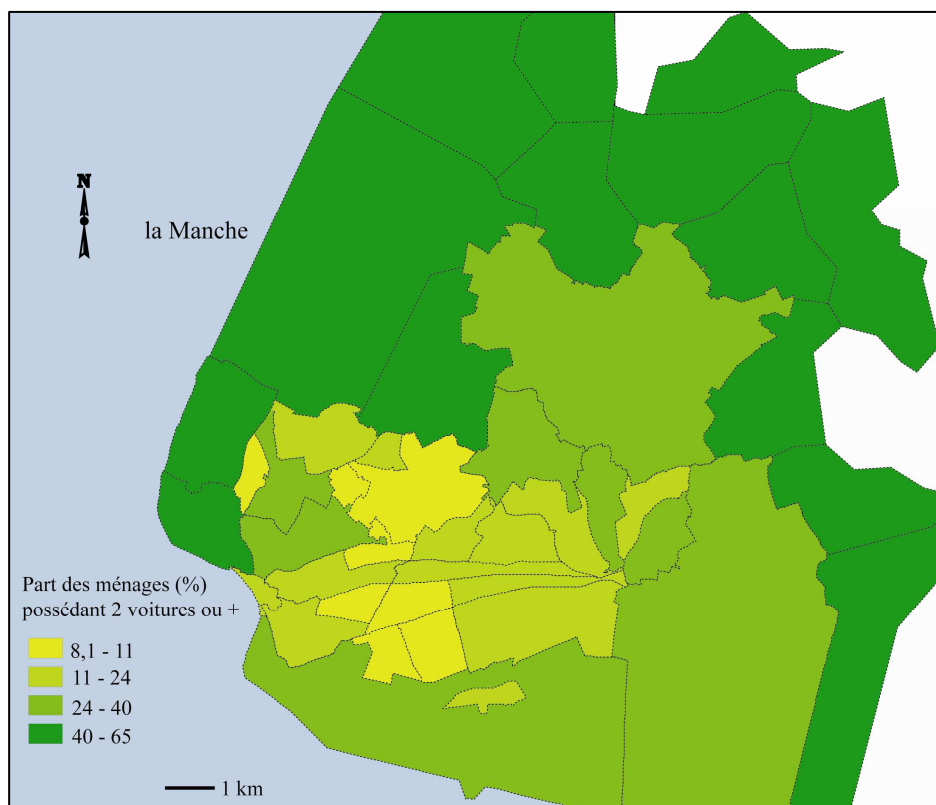
Source : INSEE, RGP 1999



Carte 6.5 Les ménages possédant une seule voiture

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

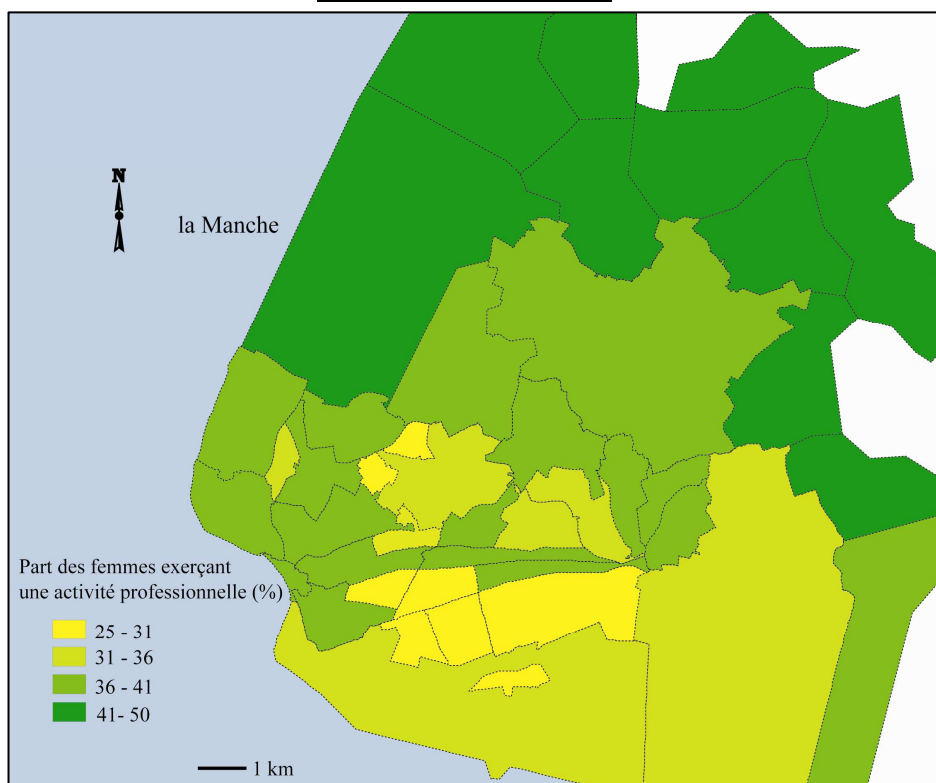
Source : INSEE, RGP 1999



Carte 6.6 Les ménages possédant deux voitures

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : INSEE, RGP 1999



Carte 6.7 Taux d'activité féminine selon les territoires de l'agglomération

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : INSEE, RGP 1999

6.2.4 Un rôle marginal dans les déplacements d'achats

La plupart des études concernant les déplacements des consommateurs soulignent le très faible taux d'utilisation des transports en commun pour les achats, y compris quand ils sont en site propre (R-P. Desse, 2001 ; R-P. Desse, P. Dugot, A. Gasnier, M. Pouzenc, 2010). Au début des années quatre-vingt, une recherche sur l'agglomération lyonnaise (A. Bonnafous, D. Patier-Marque, F. Plassard, 1981) a montré que l'ouverture de trois lignes de métro ne changeait qu'un dixième des modes de déplacements. Les travaux de Salvador Juan (1997)⁶¹ soulignent que l'accessibilité immédiate ne garantit en rien l'usage du transport en commun. Un constat qui selon R-P. Desse (2001) peut être nuancé en opposant des centres-villes, où le métro ou le tramway peuvent jouer un rôle important dans les déplacements des adolescents et de jeunes adultes, et la périphérie vouée à l'automobile.

Cependant, tous ces travaux qui ont abordé cette problématique se contentent le plus souvent de mettre l'accent sur la diminution de la part de marché des transports en commun, mais sans pourtant s'interroger sur l'organisation du réseau du transport et de son influence sur le choix modal. D'une ville à l'autre on peut avoir des situations extrêmement différentes concernant aussi bien la fréquentation des réseaux que leur organisation. Car, un réseau de transport public est impossible à mettre en place, ou une politique de déplacements est inconcevable sans la prise en compte des caractéristiques de la ville concernée (P-H. Emangard, 2006).

Le problème de desserte en transports en commun se pose avec plus d'acuité pour les déplacements d'achats. En effet, ces derniers s'effectuent généralement en fin d'après-midi et coïncident avec des fréquences de passage⁶² réduites des transports en commun. Sur certaines lignes, le délai d'attente entre deux passages peut atteindre une heure ce qui rend les transports en commun moins attractifs. Dans les enquêtes menées sur des agglomérations de taille comparable, telles que Brest par exemple, l'utilisation

⁶¹ Cité in R-P. Desse (1999)

⁶² Ce critère reste insuffisant pour apprécier la qualité d'un réseau, c'est pour ce fait que nous avons choisi, dans notre approche (voir p. 215) un critère beaucoup plus pertinent : celui du temps de trajet. Celui-ci comprend le temps d'attente dans l'arrêt + le temps déplacement en bus + le temps de correspondance s'il y en a (temps d'attente + le temps de déplacement à pied jusqu'à l'arrêt où s'effectuent le changement de bus).

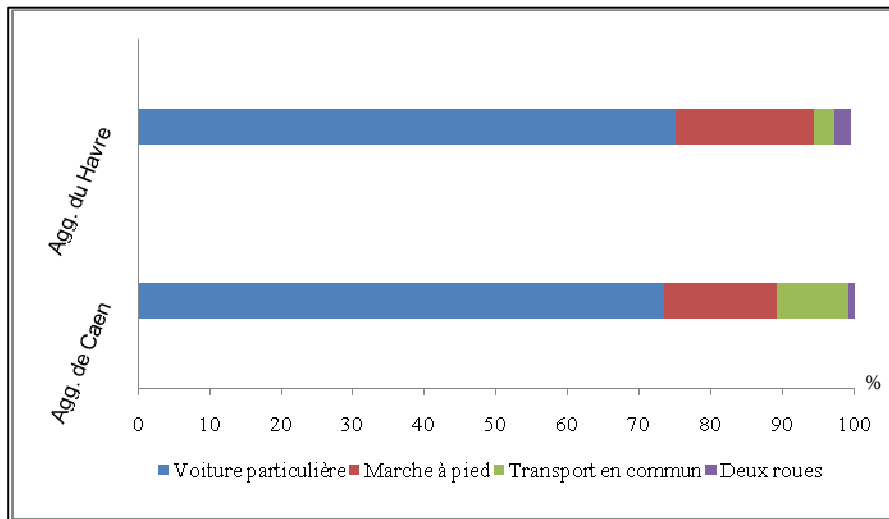
du transport en commun (bus) pour les déplacements d'achats est de 11%. Ce taux atteint 14% et 14,8%⁶³ pour des agglomérations de taille un peu plus importante comme Grenoble et Nantes, dotées toutes les deux d'un transport en commun en site propre, en l'occurrence le tramway.

Dans notre enquête sur l'agglomération du Havre, uniquement 3 % de nos ménages enquêtés déclarent se rendre dans les lieux de commerces en bus (graphique 6.1). L'usage des transports en commun paraît un peu plus significatif dans la ville de Caen, pourvue depuis 2002 d'un réseau de tramway. Ainsi, contrairement à ce qu'on pourrait penser, ce n'est pas parce que la taille de la ville baisse que le nombre de captifs des transports en commun diminue. À Caen, où la population est de 114 000 habitants, - contre 184 000 habitants pour la ville du Havre -, la part du transport en commun dans les déplacements d'achats est relativement importante. Se pose donc la question de l'impact des caractéristiques urbaines des villes considérées sur le fonctionnement du système de déplacements (cf. chapitre 5). Dans le centre-ville de Caen l'activité commerciale est plutôt concentrée sur une zone centrale bien délimitée, favorisant ainsi l'usage des transports en commun, alors que dans le centre-ville du Havre les pôles commerciaux sont multiples, ce qui rend contraignante l'utilisation du réseau de bus. En outre, la densité de la population est moins importante au Havre qu'à Caen : respectivement 3 917 contre 4 435. Ceci est valable aussi pour la congestion dans les deux agglomérations : contrairement à Caen, la circulation au Havre est beaucoup plus fluide y compris dans le centre-ville et l'offre de stationnement y est satisfaisante.

Ces caractéristiques ont des conséquences importantes sur les plans de déplacements urbains. Plus le territoire est multipolarisé et moins congestionné et plus l'automobile est reine, comme le souligne Pierre Henri Emangard (2006) : *« Lorsqu'on a une polarisation unique, plus on monte en population, plus la densité d'activité économique dans le pôle est forte et génère de la congestion automobile...ce qui entraîne la fréquentation du transport public, pour ceux qui ont le choix modal, c'est la dissuasion d'utiliser l'automobile pour aller en centre-ville. Plus le centre-ville est*

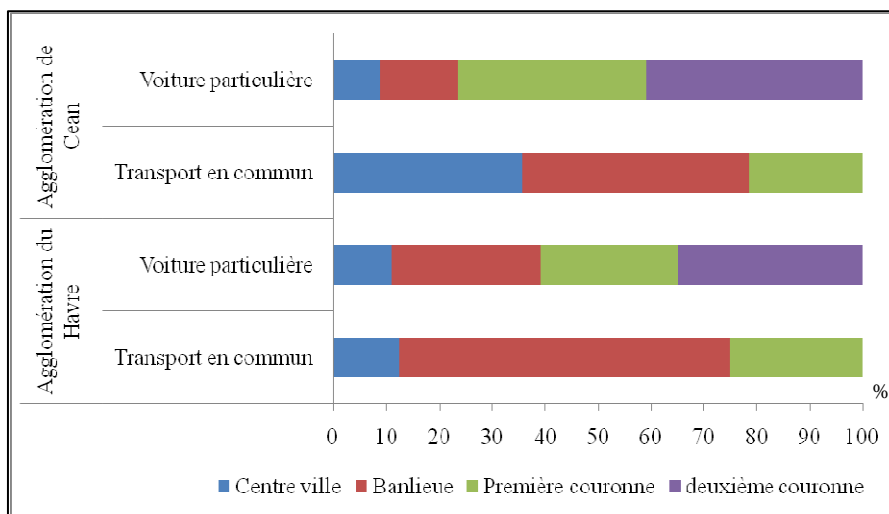
⁶³ In R-P. Desse (2001)

congestionné, voirie ou stationnement, plus on a l'espoir, en développant une offre de transport public, d'attirer une fraction de cette clientèle ».



Graphique 6.1 L'usage des modes de transport pour les déplacements d'achats dans les deux agglomérations

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010



Graphique 6.2 L'usage du transport en commun dans les déplacements d'achats selon le secteur de résidence

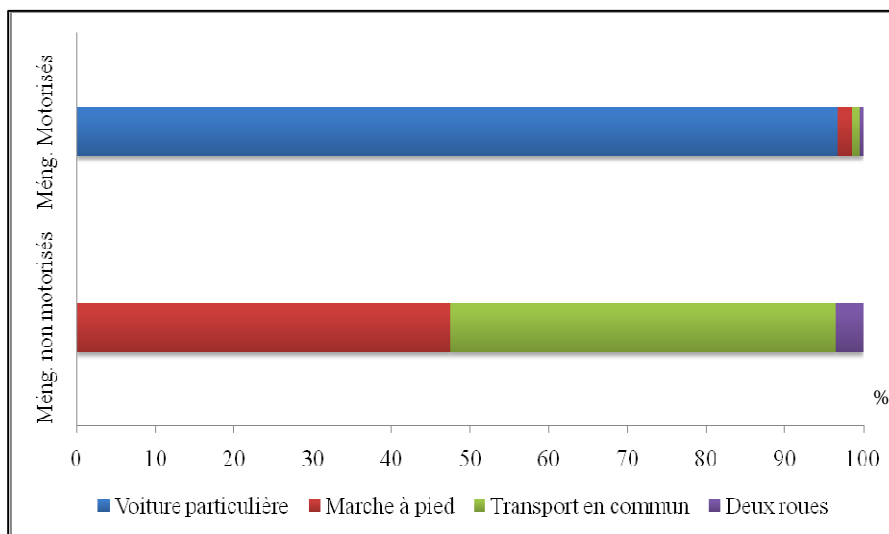
©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

L'utilisation des transports en commun pour les déplacements d'achats dans les deux agglomérations est différente selon le secteur de résidence (graphique 6.2) : alors que l'utilisation de la voiture est plus importante dans la ville du Havre (centre-ville et banlieue) avec presque 40%, elle l'est beaucoup moins, 23% dans la ville de Caen. La

différence est beaucoup plus lisible si on ne prend en considération que la ville centre, dépourvue de sa banlieue. Plus de 35% des ménages caennais captifs des transports en commun habitent le centre-ville, alors que cette proportion ne dépasse pas les 13% pour les ménages habitant le centre-ville du Havre. Se pose également la question des conditions d'exercice et de la qualité du service de transport en commun des deux agglomérations. Contrairement à Caen, le réseau de transports en commun de l'agglomération du Havre semble peu développé, parfois même squelettique ; les horaires sont souvent calqués, comme nous l'avons évoqué ci-dessus, sur ceux des scolaires et il y a très peu de services après 19 heures et pendant les week-ends.

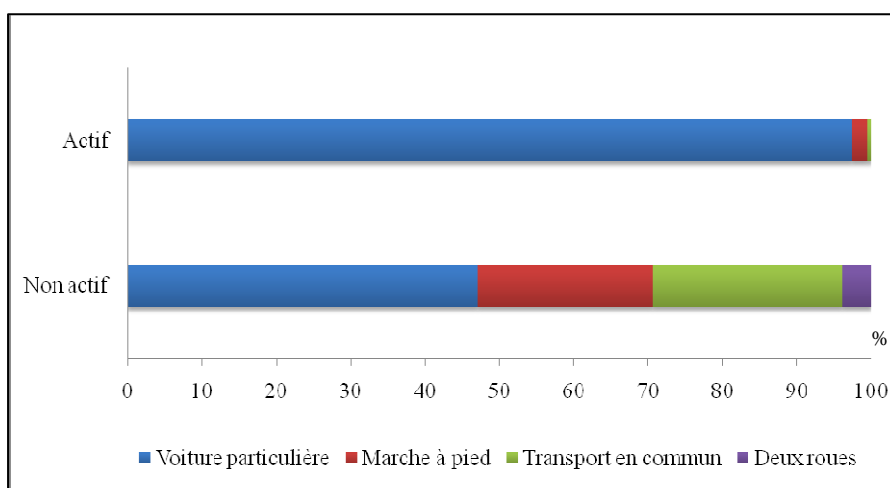
L'usage des transports en commun dans les déplacements d'achats est aussi fonction des caractéristiques socioéconomiques des ménages. En effet, alors que les ménages motorisés recourent rarement aux transports en commun pour leurs achats, les ménages non motorisés sont plus nombreux à utiliser ce mode de transport ; ils recourent également à la marche à pied qui est utilisée dans une part presque égale à celle des transports en commun (graphique 6.3).

En outre, le fait d'exercer une activité professionnelle joue un rôle important dans le choix du mode de transport pour les déplacements d'achats (graphique 6.4) : tandis que les actifs (personnes exerçant une activité professionnelle) n'utilisent que très rarement les transports en commun, les inactifs (personnes n'exerçant pas une activité professionnelle) recourent considérablement à l'usage de ce mode de transport pour effectuer leurs achats. Cela s'explique par le fait que les actifs, en raison du volume de leur programme d'activité, préfèrent réaliser leurs achats sur le chemin de retour du lieu de travail, en utilisant leurs voitures individuelles (cf. chapitre 7).



Graphique 6.3 Mode de déplacement pour motif achat selon la motorisation des ménages

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010



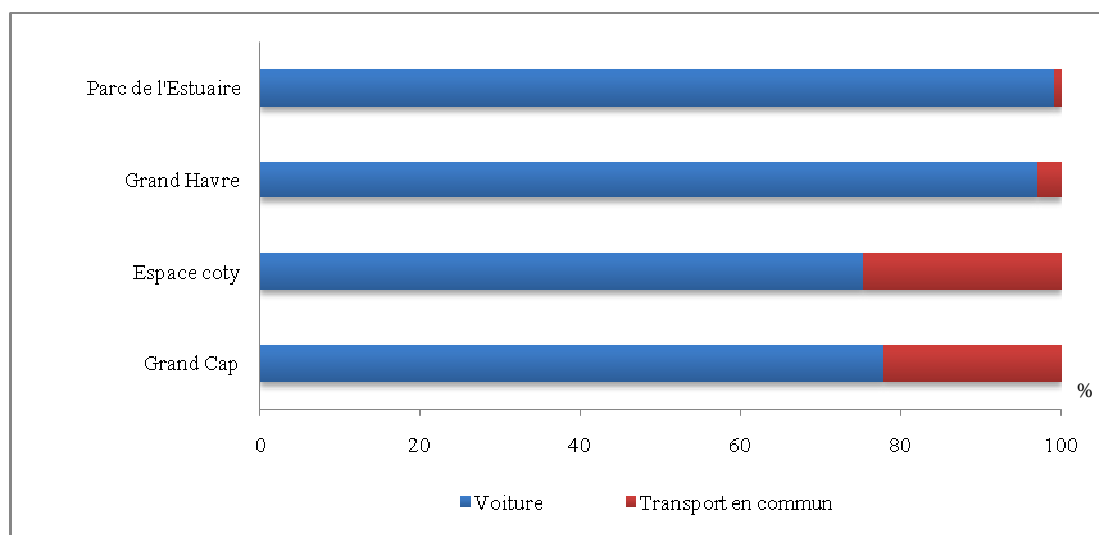
Graphique 6.4 Mode de déplacement pour motif achat selon l'activité professionnelle

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

L'usage du transport en commun est également différent selon la destination d'achat (graphique 6.5). L'étude de la fréquentation des principaux pôles d'achats des ménages montre une utilisation significative du transport en commun selon le niveau de desserte de chaque pôle. L'Espace Coty et le Grand Cap sont, de ce fait, les pôles commerciaux qui génèrent le plus de déplacements en transport en commun, en raison de leur localisation favorable à une bonne desserte en transport en commun. Le premier

est situé en centre-ville, où le niveau de desserte est le meilleur de l'agglomération ; quant au second, il profite également d'une bonne desserte en raison de sa localisation dans une ZUS. En revanche les pôles périphériques de Montivilliers et de Gonfreville-l'Orcher affichent une fréquentation très faible, notamment le parc de l'Estuaire qui représente le pôle le moins favorablement desservi par le réseau de transport en commun.

Par ailleurs, la part du transport en commun dans la fréquentation des zones commerciales reste évidemment inférieure comparativement à la voiture individuelle aussi bien pour les pôles commerciaux du centre que pour ceux de la périphérie.



Graphique 6.5 Mode de transport selon la destination d'achat

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : enquête ménage 2007

Ainsi, le réseau de transport en commun du Havre semble de moins en moins pertinent pour la population non captive ; son rôle se réduit donc à une fonction de plus en plus sociale (P-H. Emangard, 2006). Cependant le niveau d'usage des transports en commun, en particulier pour les déplacements d'achats, semble être en lien étroit avec l'accessibilité du réseau. De ce fait, une analyse de l'accessibilité des zones commerciales en transports en commun s'impose donc afin de mieux expliquer la dépendance des consommateurs de l'automobile. Pour ce faire, nous tenterons

d'analyser la qualité de l'offre du transport en commun en termes d'accessibilités : spatiale et temporelle.

6.3 L'accessibilité aux commerces en TC... les exclus des territoires de la consommation ?

6.3.1 Mesurer l'accessibilité aux commerces... quelle méthode ?

Outre les données de nos enquêtes, nous avons réalisé une étude d'accessibilité des principaux pôles commerciaux de l'agglomération du Havre. Le calcul d'un indice d'accessibilité, qui correspond au temps d'accès au pôle commercial depuis chaque point (arrêt) du réseau de Bus Océane, permet de mettre en évidence les difficultés d'accès des non-motorisés aux pôles périphériques. Le calcul de cet indice a nécessité le recours à la constitution d'une base de données importante. Les trajets sur mesure disponibles sur le site de « Bus Océane » constituent, en effet, un moyen de calcul efficace. Cet outil permet d'avoir, en choisissant un lieu de départ et un lieu d'arrivée, tous les trajets possibles dans la plage horaires choisie⁶⁴. Il permet par la suite de déterminer le trajet le plus court, entre les deux points du réseau, et le nombre de correspondances éventuelles (voir figure ci-dessous). Pour chaque simulation ou trajet mesuré, l'itinéraire le plus rapide a été adopté. Celui-ci propose le meilleurs temps de trajet.

Tous les arrêts du réseau de Bus Océane ont été touchés par notre étude. Une convenable analyse de la desserte ne peut être crédible qu'à travers une exhaustivité de traitement. Il s'ensuit qu'en aucun cas on ne doit exclure, une seule fraction de l'espace qui fait partie du réseau desservant le périmètre d'étude. Ainsi 876 trajets ont été déchiffrés ; trajets empruntés entre tous les arrêts du réseau comme lieux d'i origine et les arrêts desservant les quatre pôles commerciaux de l'agglomération : Espace Coty, Grand Cap, Grand Havre et Parc de l'Estuaire. Nous avons choisi ces quatre pôles vue leur importance dans les pratiques d'achats des ménages (cf. chapitre 5).

⁶⁴ Nous avons choisi de mesurer tous les trajets sur une plage horaire identique ; celle-ci correspond à 16 h30, pour une journée de semaine, en dehors des jours fériés et des vacances. Ce choix prend en considération les déplacements d'achats qui s'effectuent souvent en fin de journée, bien que ces déplacements peuvent se réaliser sur des horaires différents.

BUS Océane Voyager avec les transports en commun de l'agglomération havraise

Vous êtes ici : Accueil > Votre trajet sur mesure

Votre trajet sur mesure

● Nouvelle recherche

1. Saisissez votre lieu de départ
Arrêt / gare : **Gare SNCF (LE-HAVRE)**
[Modifier votre sélection](#)

2. Saisissez votre lieu d'arrivée
Arrêt / gare : **Centre Commercial Grand Havre (MONTIVILLIERS)**
[Modifier votre sélection](#)

3. Date et option du trajet
Je souhaite le vers :

Lancer la recherche

1. Votre lieu de départ
Veuillez choisir le point d'arrêt de votre choix dans la liste.
Commune :
Triez par initiale : # | A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | N | O | P | Q | R | S | T | U | V | W | X | Y | Z | [Tous les arrêts](#)

- Gare SNCF
- Centre Commercial Grand Havre
- Jean Prévest
- La Belle Etoile
- Languedoc
- Maison Blanche
- Maison de Quartier
- Maison de Retraite
- Mendès France
- Montivilliers Cours Sainte Croix
- Montivilliers LER
- O'Reilly
- Place François Mitterrand
- Raymond Queneau
- Sente 1/2 lieue

2. Votre lieu d'arrivée
Veuillez choisir le point d'arrêt de votre choix dans la liste.
Commune :
Triez par initiale : # | A | B | C | D | E | F | G | H | I | J | K | L | M | N | O | P | Q | R | S | T | U | V | W | X | Y | Z | [Tous les arrêts](#)

- 127 Avenue Foch
- 31 Avenue Foch
- Avenue du Président Wilson
- Bourgogne
- Bréquigny
- Centre Commercial Grand Havre
- Champ de Foire
- Champagne
- Charles Perrault
- Chef de Caux
- Claude Debussy
- EDF
- Eugène Boudin
- Félix Faure
- Fernand Leger
- Flandres

16:16 17:12 **56 mn**
1 changement

16:32 17:15 **43 mn**
1 changement

16:33 17:15 **42 mn**
1 changement

[Voir détails](#) [Voir détails](#) [Voir détails](#)

« Le trajet sur mesure », un outil efficace pour le calcul du temps de trajet

Source : site de Bus Océane

6.3.2 Des territoires de consommation plus mal reliés au réseau que d'autres ?

Contrairement aux deux pôles commerciaux de Mont-Gaillard et de l'Espace Coty, les pôles périphériques de Montivilliers et de Gonfreville-L'orcher sont mal desservis par les transports en commun. À dix kilomètres de l'hôtel de ville, les deux pôles périphériques sont suffisamment peu éloignés pour être desservis efficacement par

le réseau de bus. Le parc de l'Estuaire, deuxième pôle en termes d'attractivité de l'agglomération (cf. chapitre 5), n'est desservi que par une branche de la ligne «9», avec un bus toutes les trente minutes et deux bus seulement après dix-neuf heures. La ligne «13», deuxième ligne desservant le parc, relie le parc de l'Estuaire aux quartiers de Caucriauville et d'Aplemont, situés à l'Est de la ville haute ; elle assure également une desserte très limitée, avec un bus toutes les 30 minutes.

La disposition des arrêts de bus desservant les deux pôles périphériques en question n'est pas adaptée aux besoins de déplacements vers des zones commerciales de cette importance. L'arrêt « Camp Dolent » qui dessert le parc de l'Estuaire est situé très loin de la zone commerciale, notamment du centre « Océane » dans lequel est localisé le centre « Leclerc » et d'autres enseignes importantes. Cette localisation inappropriée de l'arrêt de bus contraint les usagers à marcher une bonne dizaine de minutes pour atteindre leur destination d'achat. Descendre du bus à cet endroit donne l'impression de se faire jeter sur le bord de la route. Aucun cheminement piéton n'est mis en place entre l'arrêt et les différentes enseignes situées dans la zone. La traversée de la zone commerciale à pied est encore plus compliquée lorsqu'on est accompagné d'enfants.

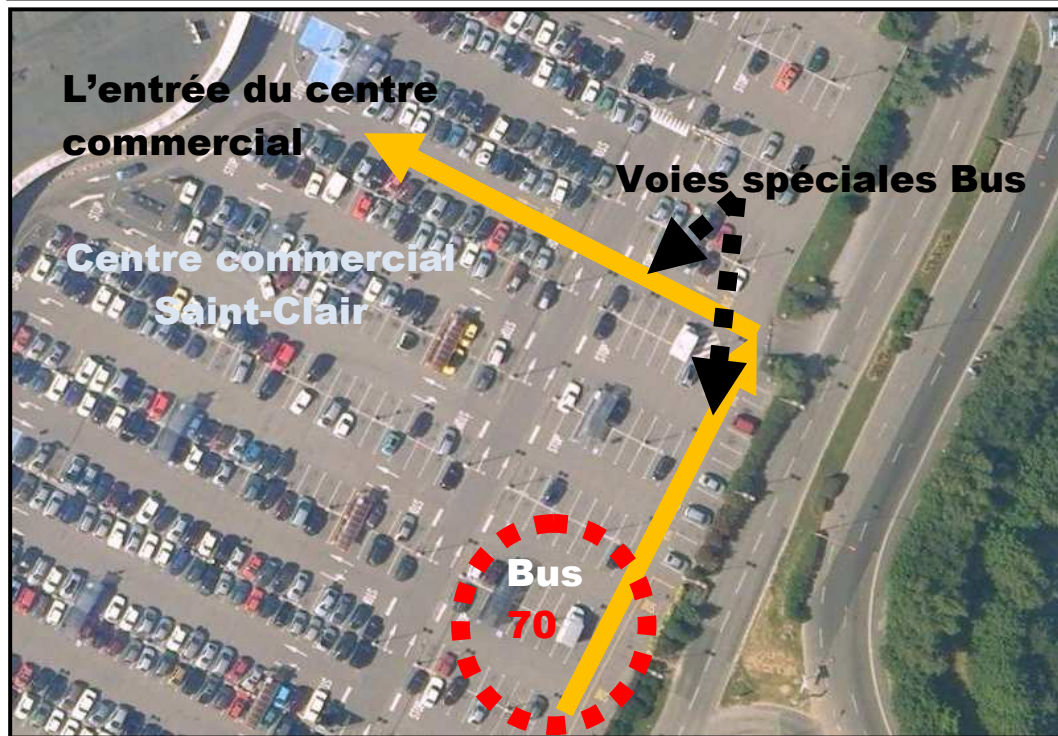
Le cas du Grand Havre de Montivilliers, premier pôle en termes d'attractivité de l'agglomération (cf. chapitre 5), présente une situation similaire. La zone est desservie par les lignes «1», «9» et «12» ; les deux dernières passent toutes les trente minutes. Ces trois lignes passent également très loin de la zone commerciale. Atteindre cette zone en bus demande, de ce fait, une organisation fastidieuse et s'avère parfois dissuasive. L'accès à la zone depuis l'arrêt « Jacques Monod » nécessite de faire un long circuit à pied. Pour y parvenir, il faut même traverser la voie rapide en empruntant une passerelle (photographie 6.1).

Ce circuit qui relie l'hôpital à la zone commerciale fait actuellement l'objet d'un conflit entre la municipalité de Montivilliers et les responsables de l'enseigne Auchan Montivilliers ; ces derniers n'hésitent pas à mettre en cause la présence du circuit en question. Le problème est lié, en fait, à l'usage des parkings de stationnement. Certains visiteurs motorisés de l'hôpital « Jacques Monod », en raison du stationnement devenu payant depuis peu sur le parking de l'hôpital, n'hésitent pas à utiliser celui de la zone commerciale de l'autre côté de la voie rapide. Cette pratique, mal supportée par les

responsables de l'enseigne, réduit les possibilités de stationnement dans le parking réservé prioritairement à la clientèle de la zone commerciale, notamment aux heures où l'affluence est forte, en l'occurrence l'heure de midi et après 18 heures.

La difficulté d'accès aux centres commerciaux périphériques en transports en commun est loin d'être le cas pour toutes les agglomérations de France. À l'instar de plusieurs agglomérations françaises telles que Tours, Rennes, Dijon, Brest, celle de Caen a mis en place une politique de desserte des centres commerciaux tout à fait remarquable, avec des sites propres aux bus desservant ces centres. Le cas du centre commercial Hérouville Saint-Clair est un exemple atypique de terminus de bus, situé à proximité des entrées des grandes surfaces (photographie 6.2).

Pourquoi donc dans le cas du Havre ne pas prolonger les lignes de bus et implanter les arrêts au cœur de la zone, afin de minimiser les distances des déplacements effectués à pied ? Pourquoi ne pas aménager les arrêts plus près des commerces comme le sont les emplacements de stationnement des voitures ? Cette question ne paraît pas aussi simple pour Claude Le Corre directrice des Transports et déplacement au sein de la CODAH : *« vous croyez qu'on n'y pas pensé ? Ce serait possible à condition que le centre commercial accepte de réserver des espaces pour ça, et cela n'est pas le cas parce qu'il faudrait qu'il supprime des places de stationnement... J'aimerais bien que les bus aient effectivement un arrêt pile devant les portes des centres commerciaux sauf qu'ils ne veulent pas accepter de supprimer des places pour ça. Donc dans ce cas les bus restent à l'extérieur »*. Cette situation ne permet pas aux usagers des transports en commun de réaliser commodément leurs achats dans ces pôles ; ces derniers n'ont d'autre choix que de porter leurs sacs jusqu'aux arrêts de bus, situés loin des centres commerciaux : *« qu'ils marchent... je les vois bien moi, c'est horrible, mais c'est comme ça, rien n'est fait pour les transports en commun »* (Claude Le Corre).



Photographies 6.1 et 6.2 Desserte des zones commerciales : Grand Havre (en haut) et Saint-Clair (Caen)(en bas) par le réseau de bus

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Sources : Google-imagerie

Ce problème ne se pose pas uniquement pour les gens qui souhaitent faire leurs courses dans ces zones commerciales de périphérie, mais aussi pour le personnel des

entreprises qui y travaillent et dont les femmes représentent une part importante. Celles-ci sont nombreuses à travailler comme vendeuses, caissières et serveuses et sont obligées, faute de desserte en transport en commun, d'avoir un véhicule privé. Celles qui ne peuvent pas se procurer une voiture, en raison de leur précarité professionnelle, renoncent très vite à l'idée de travailler dans ces zones.

Pour Daniel Fidelin, vice président de la CODAH, chargé des transports, Député et Maire de Mannevillette, la question de la desserte des centres commerciaux périphériques est compliquée ; elle dépend aussi de la volonté de ces derniers. Selon lui, pour le cas du Grand Havre de Montivilliers les transports en commun ne peuvent pas entrer dans la zone parce que tout simplement c'est privé ; le transport public n'a pas le droit légalement de pénétrer à l'intérieur de la zone : *« toute la voirie qui existe à l'intérieur de la zone commerciale de La Lézarde est privée et le transport public n'a pas le droit légalement d'y pénétrer. Il faudrait que les centres commerciaux donnent ces voiries à la collectivité publique mais ça m'étonnerait qu'Auchan soit prêt pour cela et que la collectivité publique accepte de les reprendre... ici on est sur une partie privée, si jamais les commerces veulent qu'il y ait du transport public pour que leur clientèle puisse venir en transport en commun, c'est à eux d'essayer de voir comment ils peuvent acheminer cette clientèle »*. Cependant entre les grands groupes commerciaux et les transporteurs il n'y a pas toujours suffisamment d'échange, estime Anne-Michèle Donnet, directrice de l'AURH.

La question de la desserte des centres commerciaux périphériques n'est pas clairement abordée dans le plan de déplacements urbains, adopté en 2003 ; elle ne fait pas partie pour l'instant des objectifs principaux de la politique de la ville. Même si des propositions sont faites, les responsables ne semblent pas être trop préoccupés par la question : *« Nous avons proposé des choses dans les PDU, mais il faut rester pragmatique : ces zones d'activités ne sont jamais conçues pour les transports en commun. Le centre commercial de Montivilliers n'est pas fait pour être desservi en transports en commun, le centre de Gonfreville-l'Orcher ne l'est pas non plus. Pour ce dernier par exemple les enseignes sont implantées sur un plateau avec des voies qui sont très étroites et des giratoires trop petits. Tout est fait pour l'automobile mais rien n'est fait pour les transports en commun. À partir du moment où les concepteurs ou les*

aménageurs prévoient ces zones d'activités en dehors de toute intégration des TC, ces derniers ne peuvent plus y aller après, et c'est là toute la difficulté qu'on a. » (Claude Le Corre).

Le projet de tramway prévu pour 2012 est une bonne expression de ce désintérêt des collectivités publiques vis-à-vis la question de la desserte des centres commerciaux périphériques. Ces derniers ne sont pas pris en considération dans la réflexion sur ce nouveau réseau de TCSP, censé inciter les usagers à diminuer l'usage de l'automobile et assurer un développement durable.

6.3.3 La desserte des centres commerciaux périphériques en TCSP... une hérésie ?

À l'instar de toutes les grandes agglomérations – Lyon, Bordeaux, Paris, Marseille, Nantes, Nice, Strasbourg, Grenoble, Le Mans, Orléans, Valenciennes, Caen, etc...- l'agglomération du Havre va enfin se doter d'un tramway à l'horizon 2012. Le retard dans la mise en place d'un tel projet s'explique par le fait que Le Havre, ville amplement reconstruite (cf. chapitre 5), ne connaissait pas, comme ailleurs, de congestion automobile. Le tramway sur rails reliera la ville basse et la ville haute ; il permettra des déplacements rapides et commodes entre le centre-ville, Caucriauville et Mont-Gaillard.

La première ligne de tramway est d'une longueur de 13 Km dont une branche reliera le quartier de Mont-Gaillard au centre-ville et l'autre fera le lien entre celui-ci et le quartier de Caucriauville ; les deux branches emprunteront les tracés des lignes de bus «11» et la «8» actuelles. Ce choix de tracé devrait surtout rapprocher les habitants de la ville haute et les réconcilier avec le centre-ville.

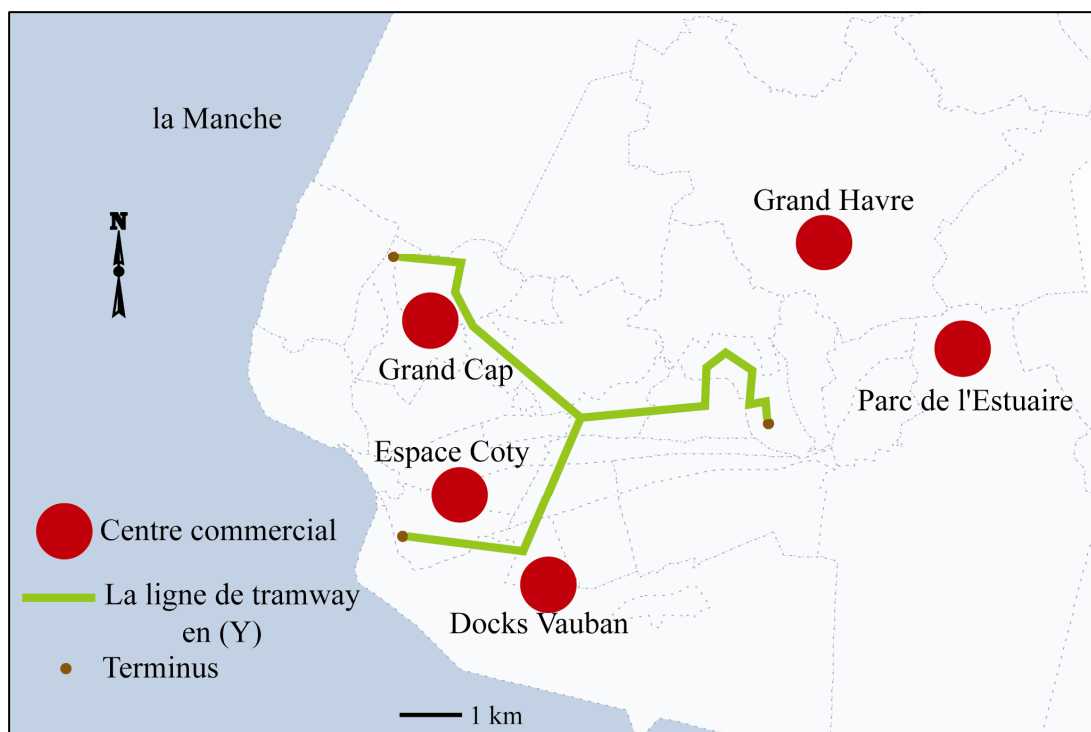
Par ailleurs, si la mise en service du tramway favorisera l'accès notamment au centre-ville, *via* les quartiers de banlieue, les autres pôles générateurs de trafic, tels que les centres commerciaux périphériques ne bénéficieront pas de cet avantage (carte 6.8). Ainsi les zones d'activités périphériques ne figurent pas parmi les priorités dans la politique de renforcement des transports collectifs au niveau de l'agglomération comme le souligne Claude Le Corre: « *Non pas particulièrement, les priorités ne sont pas là. Ce qui motive cette ligne de TCSP c'est le lien ville haute ville basse, la mise en*

relation des parties d'habitat dense avec le centre-ville, la relation avec la mer et la desserte des quartiers d'habitat social ».

Le choix du tracé en faveur du centre-ville s'inscrit dans la politique actuelle de la ville qui consiste à redynamiser le centre-ville et renforcer l'attractivité de celui-ci (cf. chapitre 5). De ce fait toute initiative dans l'intérêt de la périphérie entre en contradiction avec les principes de cette politique comme nous l'explique Anne-Michèle Donnet : *« On ne peut pas être partout pareil. Si on dit d'un côté : « il faut développer le commerce de proximité pour restaurer l'attractivité des centres, on ne peut pas en même temps dire qu'il faut préserver les pôles périphériques ».* Pour les représentants de la chambre de commerce, l'avenir est dans les centres-villes, et l'objectif est de renverser la tendance actuelle où 53% des dépenses des ménages havrais se réalisent à l'extérieur de la ville et où l'attractivité du commerce de centre-ville ne dépasse pas les frontières de la ville (cf. chapitre 5). Selon Dédier Corpet, vice président de la chambre de commerce, cette situation n'est pas durable et les grands groupes de distribution commencent déjà à se poser des questions quant à leur avenir. Les supermarchés « Champions » par exemple, ont changé récemment leur nom, ils s'appellent maintenant « Carrefour » parce que le concept change. Ainsi Carrefour investit le centre-ville alors qu'auparavant il était à l'extérieur de la ville ; *« autrefois la bonne image c'était l'hypermarché et maintenant ça va être le supermarché, on retourne vers le centre-ville, parce que déjà on constate que les gens se déplacent moins... la sensibilité écologique va encourager les jeunes générations à être moins fans de la bagnole »* (D. Corpet).

Avec l'éventuelle substitution de la notion de supermarché de proximité à celle de l'hypermarché, les acteurs économiques essaient de prévoir ce qui va se passer demain. Cette tendance se confirme avec l'installation de Leclerc aux « Docks Vauban » sous l'enseigne « Leclerc Express » où le consommateur ne peut faire que des petits achats, sans utiliser un caddie. De ce fait toute politique de transports en commun en faveur des centres commerciaux périphériques semblent être contradictoires avec les objectifs visés, comme le souligne Didier Corpet : *« Leclerc est très content d'avoir pu ouvrir son truc ici... il anticipe ce qui va se passer demain, lui dans son idée peut-être que l'hypermarché de Gonfreville-l'Orcher souffrira un jour et donc faire des*

transports en commun pour alimenter des grands commerces de périphérie c'est une hérésie ».



©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Carte 6.8 Future ligne de tramway de l'agglomération du Havre

Source : CODAH

Cependant cette idée de renforcement de l'attractivité du centre-ville par la mise en place du Tramway n'est pas tout à fait la bienvenue chez les commerçants du centre-ville. Ces derniers craignent des effets indésirables et inattendus comme le souligne Daniel Echaubard, commerçant, président de l'association « Centre-Halles le Havre » : « *On veut qualifier le centre-ville du Havre mais on va inciter les populations de périphérie mais de périphérie urbaine et pas de périphérie pavillonnaire ou de moyenne gamme, une population urbaine qui est la banlieue du Havre à descendre en centre-ville et ce n'est pas forcément l'effet que l'on recherche... bien évidemment tout le monde a envie de venir en centre-ville mais l'effet recherché par la mise en place du tramway n'est pas celui-là...* ». Pour les commerçants requalifier le centre-ville ne passe pas forcément par le tramway : « *Je ne pense pas que le tramway soit bonne idée ; en plus de la perturbation que ça va générer en termes de stationnement et de livraison, le*

temps des travaux qui va être désastreux...et ce n'est pas si sécurisant, au-delà de la propagande médiatique du Grenelle de l'environnement, je ne vois pas très bien l'intérêt... on a plutôt intérêt à faire des voitures électriques que de valider le tramway » ajoute le président de l'association des commerçants de centre-ville.

Ce choix de tracé est également basé sur l'importance des flux de déplacements réalisés en transport en commun : le nombre de déplacements en transports en commun à destination de Caucriauville et Mont-Gaillard est le plus élevé dans l'agglomération (carte 6.2). En plus un TCSP est extrêmement cher pour desservir tous les grands pôles de l'agglomération : *« les transports en commun coûtent cher aux villes ; quand vous payez un billet vous ne payez même pas la moitié de ce que coûte votre trajet. Donc quand on fait des bus ou un TCSP pour desservir les centres commerciaux périphériques, s'il y a deux ou trois personnes qui les prennent c'est sûr que ce n'est pas suffisant... C'est certain, si on pouvait répondre à tous ça serait parfait mais on ne peut pas, donc il y a des choix qui sont faits »* (Anne-Michèle Donnet). En effet, tout l'enjeu de la politique actuelle de la ville est bien de faire en sorte de concentrer l'habitat et les zones d'activités autour d'axes de transports en commun structurants et performants. Car la difficulté avec les transports en commun c'est que, dès lors qu'on perd de la densité, le transport en commun perd en efficacité économique. *« Cette ligne de Tramway est la première, nous réfléchissons à d'autres lignes plus tard mais il faut bien commencer avec les premières. Il faut aussi considérer que le choix qui est fait pour cette première ligne n'exclue pas autre chose plus tard et on a pris en compte d'abord les flux quantitativement les plus importants parce qu'on est toujours dans la problématique d'un TC le plus performant possible avec l'efficacité économique la plus évidente, au moins pour une première ligne de TCSP »* (Claude Le Corre).

Cependant le commerce périphérique a le droit d'exister et les pouvoirs publics doivent concilier les deux territoires de la ville pour trouver un équilibre. Parce que si les commerces ont déserté le centre-ville c'est qu'on les en a chassés, si nous reprenons l'expression de Michel-Edouard Leclerc dans un extrait de *« Du Bruit dans le Landerneau »*⁶⁵. Tous les grands magasins de la première génération tels que Leclerc et

⁶⁵ Extraits de *Du bruit dans le Landerneau*: Entretien avec Yannick Le Bourdonnec, p 160 à 163 Michel-Edouard Leclerc - Albin Michel, 2004 : www.michel-edouard-leclerc.com

Carrefour étaient implantés en centre-ville et ce sont les contraintes réglementaires adoptées par les pouvoirs publics qui ont incité la grande distribution à quitter la ville (cf. chapitre 3). Aujourd'hui on demande à ces commerces de revenir en centre-ville ; ne faudrait-il pas plutôt s'occuper de ces centres commerciaux périphériques, qui deviennent selon Marc Auger (1992) de nouveaux lieux de rencontres, sans pourtant se contredire ? Suffira-t-il d'implanter des surfaces commerciales en centre-ville et les desservir par un TCSP pour que les consommateurs quittent la périphérie et viennent s'approvisionner en centre-ville ? Pour les responsables de la ville l'objectif est clair ; ces derniers ne peuvent pas pour l'instant avoir deux politiques en même temps : *« Notre hypothèse c'est de faire revenir la population en centre-ville, pas de renforcer la périphérie. En état actuel, ce que présentent ces espaces comme urbanisme ne me paraît pas apporter des capacités de rencontres, de plaisir d'une ville... peut être qu'il faut penser à refaire toute l'urbanisation de ces espaces mais, l'en état actuel je ne pense pas qu'il faut les renforcer »* (Anne-Michèle Donnet).

La non prise en compte des centres commerciaux de Montivilliers et de Gonfreville-l'Orcher dans la réflexion sur le nouveau réseau de tramway peut s'expliquer également par le fait que les transports en commun ne sont pas pratiques pour les gros achats qu'on réalise souvent dans ces pôles périphériques : *« Si vous faites un grand plein ou un caddie plein, même si vous avez un tramway qui va se mettre au raz d'un commerçant, la personne va avoir tellement de paquets que seule la voiture lui permet de transporter ses marchandises... celui qui fait des gros achats à Leroy Merlin par exemple ne peut pas prendre les transports en commun, ce n'est pas facile »* (Daniel Fidelin). Ainsi la desserte de ces centres en TCSP ne se justifie pas tant que les comportements des consommateurs ne changent pas : *« Aujourd'hui le nombre de centres commerciaux qui utilisent les transports en commun n'est pas énorme et ça ne justifie pas, ou moins pour le moment, qu'on améliore la desserte des commerces périphériques par le tramway ; il n'y a pas encore de modification des habitudes... donc les deux grands pôles commerciaux périphériques en question continueront à être desservis par la voiture »* (Anne-Michèle Donnet).

Cependant les consommateurs fréquentent-ils les centres commerciaux périphériques pour ne faire que de gros achats ? Ne se rendent-ils déjà dans un centre

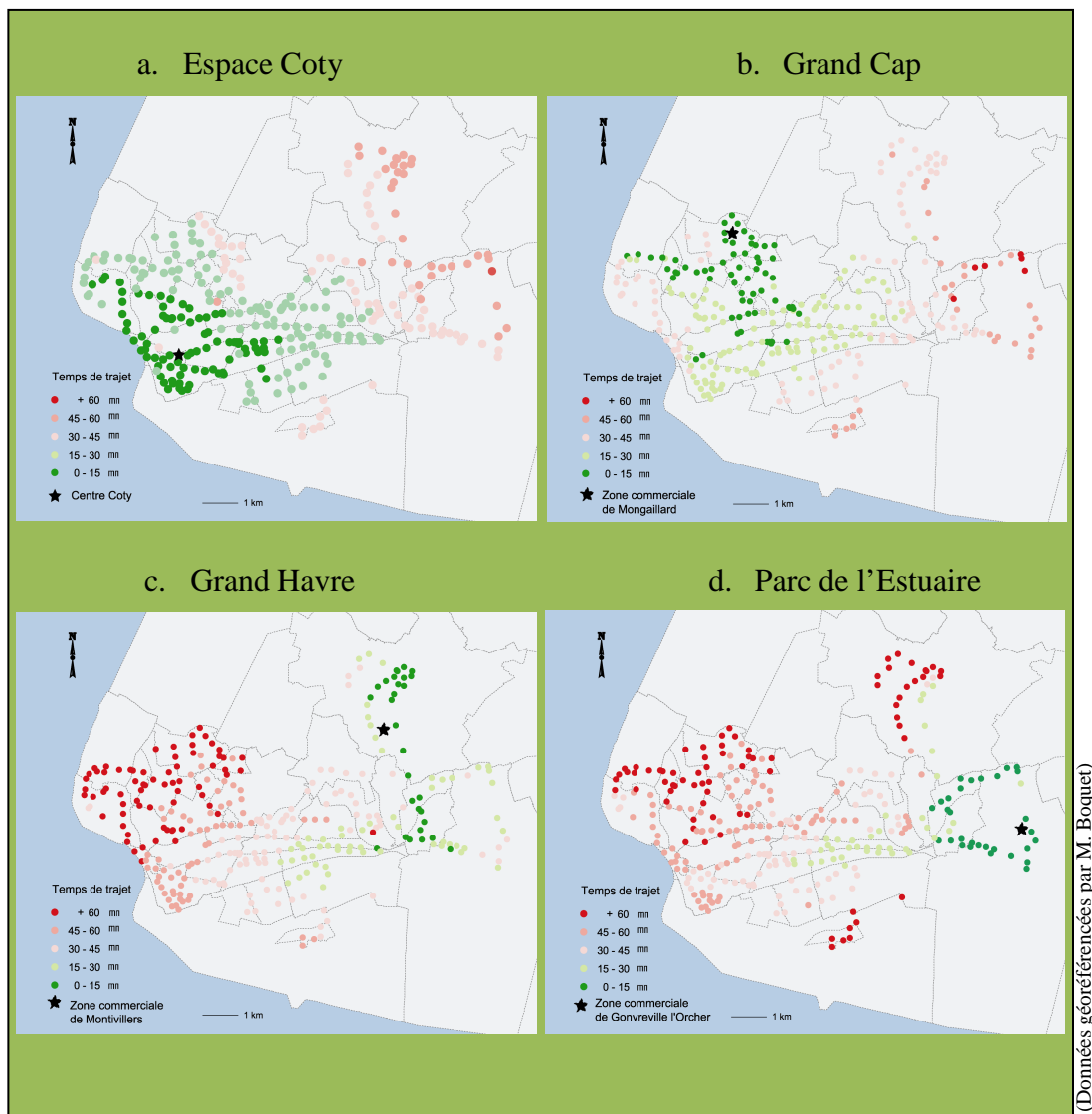
commercial périphérique que pour faire des courses ? Selon une enquête réalisée sur la fréquentation des centres commerciaux⁶⁶, appartenant à des villes différentes, le motif « gros achats » n'est pas essentiel : 75% des personnes quittent le centre commercial sans caddie et 40% sortent sans achats. Ainsi, une grande partie de ces personnes peut utiliser facilement les transports en commun.

6.3.4 Les difficultés et les inégalités temporelles dans l'accessibilité aux commerces en TC ?

L'étude du temps de trajet pour atteindre un pôle commercial permet de caractériser l'état d'accès à ces lieux à partir d'un autre lieu du réseau ; elle exprime ainsi des difficultés pour se rendre dans des lieux d'achats qui ne sont pas très éloignés du lieu de départ. La proximité physique du pôle commercial ne veut pas dire systématiquement qu'il est le plus rapidement accessible. En effet, les distances temps qui séparent les pôles commerciaux et les lieux proches se caractérisent par une certaine hétérogénéité. Le cas de l'Espace Coty est particulier (carte 6.9.a) puisqu'il est situé en centre-ville, lieu très bien desservi par le réseau de transport en commun. L'accès en bus à l'Espace Coty, depuis l'ensemble des quartiers de la commune du Havre, se fait dans des temps de trajets acceptables et homogènes, à une moyenne de quinze minutes. Ce temps est relativement important pour les trajets en provenance des quartiers situés à l'extrémité de la ville, à l'exemple du Bois de Bléville, Mont-Gaillard, Caucriauville, Rouelles et les Neiges. Plus la zone commerciale est située près du centre-ville, plus la probabilité qu'elle ait une bonne desserte par les transports en commun est élevée et, par conséquent, plus la part des consommateurs utilisant les transports en commun pour s'y rendre sera partiellement importante.

⁶⁶ Les centres Commerciaux choisis sont : Brest (Villeneuve), Dijon (Toison d'or), Rennes (Cesson-Rigourdière, Cleunay, Grand Quartier), Alençon (Le Point d'Alençon). 10% des personnes quittent le centre commercial avec un caddie à moitié plein et 40% d'entre eux n'ont qu'un ou plusieurs sacs à la main. 20% fréquentent un centre commercial pour un autre motif que des achats. Environ 1/3 ne fréquentent que la galerie commerciale, sans entrer dans l'hypermarché et enfin 84% des personnes trouvent agréable de venir dans un centre commercial même si elles n'ont rien à acheter. Ces proportions sont identiques dans tous les centres commerciaux étudiés.

Contrairement à l'Espace Coty, le temps de trajet pour atteindre le Grand Cap présente quelques hétérogénéités (carte 6.9.b). Il est relativement considérable à partir des lieux du réseau qui ne sont pas très loin de la zone commerciale considérée. Malgré la proximité géographique, les habitants de Sainte-Adresse, par exemple, mettent beaucoup plus de temps que les habitants du centre-ville et ceux des quartiers situés dans la partie Nord-Est de la ville Haute, pour atteindre le Grand Cap.



CARTE 6.9 Accessibilité temporelle en bus des zones commerciales de l'agglomération du Havre

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Bus Océane

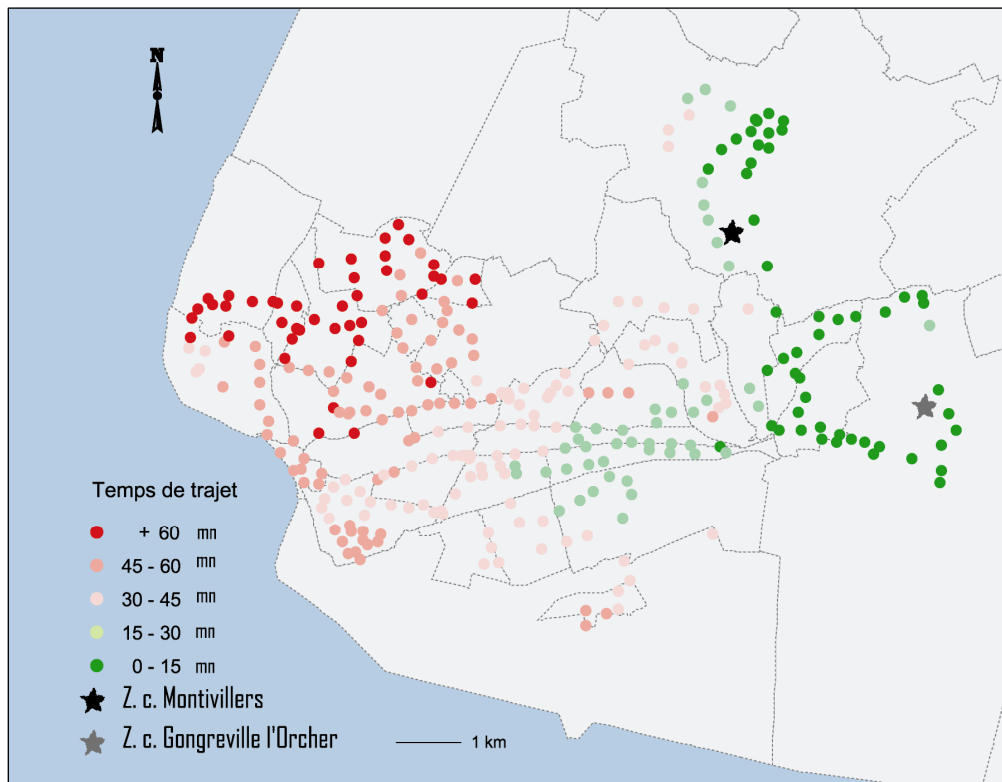
La difficulté d'accès aux commerces en bus est particulièrement visible pour les consommateurs désirant se rendre dans les deux zones commerciales de Montivilliers (Grand Havre) et celle de Gonfreville-L'orcher (Parc de l'Estuaire) (carte 6.9.c) et carte 6.9.d). Le temps de trajet est nettement significatif ; il dépasse les soixante minutes pour les quartiers situés au Nord Est et au Sud de la ville. La difficulté d'accès en bus à ces centralités importantes de l'agglomération pénalise beaucoup plus les non-motorisés habitant les quartiers défavorisés tels que Mont-Gaillard, Mare rouge, Bléville au Nord et les Neiges et l'Eure au Sud.

En l'absence d'une liaison directe avec les pôles commerciaux périphériques, les habitants de ces quartiers, largement dépendants des transports en commun, sont contraints parfois de ne fréquenter que le centre commercial du Mont-Gaillard. Or, ce dernier, considéré comme un centre de proximité, n'offre pas tous les produits et les biens dont les habitants ont besoin. Les grandes surfaces spécialisées, proposant une multitude de choix de produits, sont surtout situées dans les communes périphériques : « Leroy Merlin » et « Décathlon » par exemple à Montivilliers, « Castorama », « Conforma » et « But » à Gonfreville-l'Orcher (cf. chapitre 5). Cette difficulté dans la mobilité d'achats est vécue, d'une part, comme une exclusion des territoires de la consommation ou une incitation à n'en privilégier que quelques-uns et, d'autre part, comme une incitation au repliement sur le quartier, notamment lorsque ce dernier est doté d'une grande surface commerciale, comme c'est le cas de Mont-Gaillard (M. Wiel, 1993).

Par ailleurs, aucune liaison n'est assurée par le réseau entre le Grand Havre et le Parc de l'Estuaire malgré la courte distance (5 km) qui sépare les deux pôles. Pourtant, ces derniers sont complémentaires et ne disposent pas des mêmes enseignes. Le temps de trajet en bus pour se déplacer d'un pôle à l'autre est très élevé, notamment en direction du parc de l'Estuaire ; il dépasse les soixante minutes (figure 7.c 7.d). Les consommateurs qui veulent se rendre dans ces pôles sont contraints de prendre une ou deux correspondances pour atteindre leur destination d'achat. Le manque de desserte en direction de ces pôles ne permet pas aux consommateurs, captifs du transport en commun, de profiter convenablement des avantages de l'offre commerciale de périphérie. Ces derniers n'ont pas, de ce fait, la possibilité de « zapper » d'un pôle

commercial à l'autre, comme le font les automobilistes afin de tirer parti de la diversité des offres et surtout, de comparer les prix. Ainsi ces exclus ont un accès limité au schéma d'organisation multipolaire du commerce de l'agglomération (cf. chapitre 5) ; *« ils sont tenus à l'écart de la pérégrination... les limites financières et une certaine représentation négative de leur accès possible à la ville les maintiendront au stade de la navette-une seule raison par déplacement- alors que leur projet de vie s'écartera des modèles préconisés par les médias et les acteurs sociaux »* (M. Wiel, 1993). Du fait de l'importance du prix dans le choix du lieu d'achats (cf. chapitre 5), certains consommateurs préfèrent, notamment en périodes de fêtes et des soldes, faire le tour des magasins pour comparer les prix et bénéficier de toutes les promotions offertes. Cependant la lecture de la carte (6.9) montre qu'il est difficile d'envisager de faire une pérégrination en bus entre ces zones commerciales.

Au regard de l'attractivité importante des deux pôles périphériques le Grand Havre et le Parc de l'Estuaire (cf. chapitre 5), nous avons choisi d'étudier le temps d'accès minimum pour atteindre l'une de ces deux zones à partir des différents points de réseau. L'analyse montre une difficulté d'accès notable à ces zones pour les habitants des quartiers de l'Ouest de la ville haute ; ces quartiers sont les plus éloignés des zones commerciales considérées (Figure 6.18) ; les usagers du bus mettent plus d'une heure pour rejoindre l'une des deux zones. Se déplacer en bus vers les zones commerciales de périphérie se révèle ainsi inefficace et problématique. Pourquoi donc ne pas prévoir une ligne de bus qui relie ces quartiers aux deux zones commerciales ?



Carte 6.10 Temps minimum d'accès aux zones commerciales : Grand Havre (Montivillers) et Parc de l'Estuaire (Gongreville-l'Orcher)

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Bus Océane

Afin de mieux cerner la difficulté d'accès en bus aux zones commerciales de Montivillers et de Gongreville-l'Orcher, nous avons ensuite appliqué un coefficient de pondération aux temps de trajet. Ce dernier varie selon que le trajet vers la zone commerciale considérée nécessite ou pas une correspondance (changement de bus) ; il se traduit comme suit :

➔ Dans le cas où il n'y a pas de correspondance :

Le Coefficient de pondération est ($p=1$) ; ainsi le temps de trajet :

$$(T) = t^{67*1}$$

➔ Dans le cas où le trajet nécessite une seule correspondance :

Le Coefficient de pondération est ($p=1,25$) ; ainsi le temps de trajet :

$$(T) = t*1,25$$

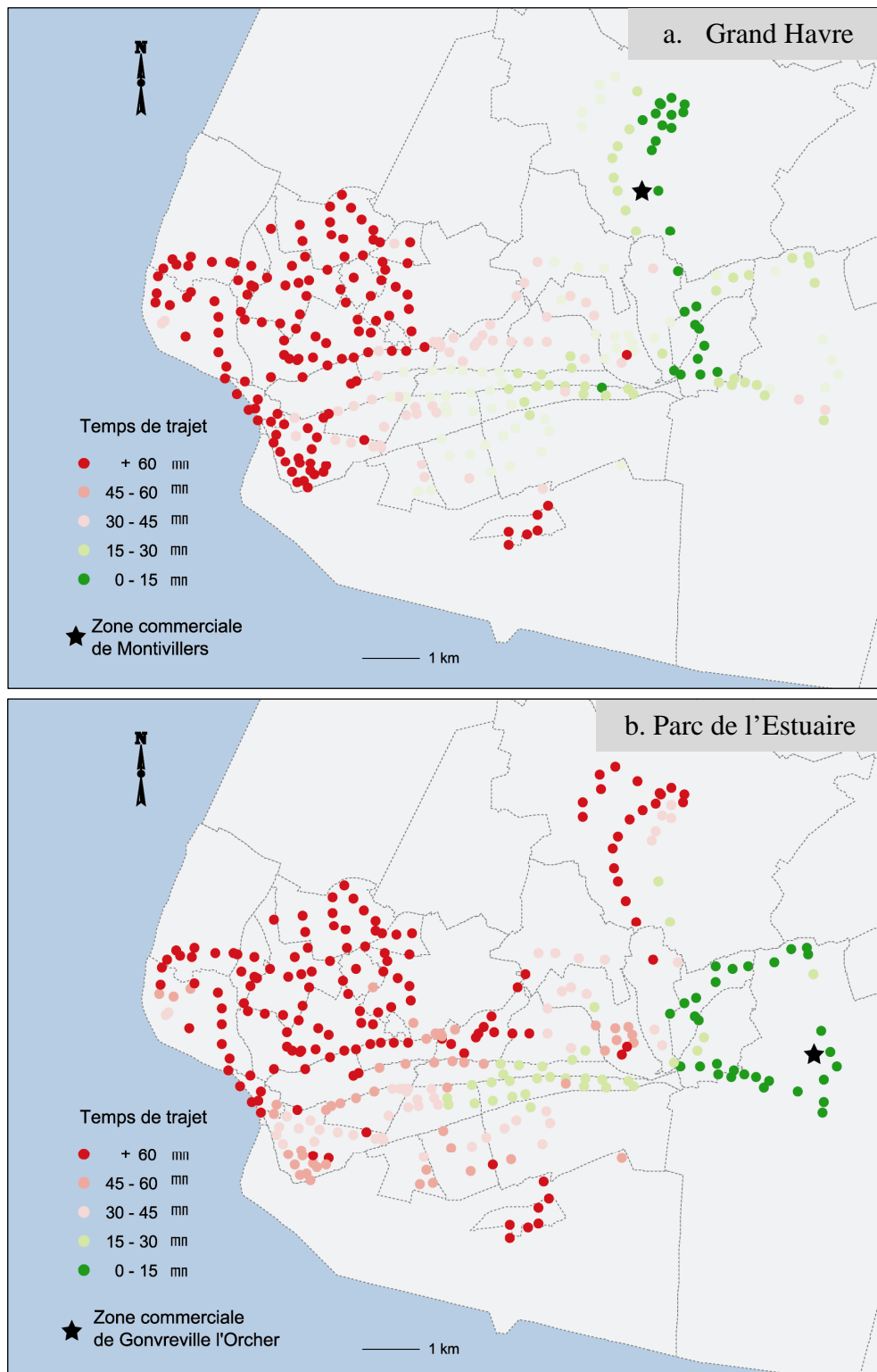
⁶⁷ « t » correspond au temps de trajet réel.

➔ Dans le cas où le trajet nécessite deux correspondances :

Le Coefficient de pondération est ($p=1,5$) ; ainsi le temps de trajet :

$$(T) = t*1,5$$

Pour accéder aux zones commerciales de Montivilliers et de Gonfreville-l'Orcher en bus, la plupart des habitants de la commune du Havre doivent prendre une ou deux correspondances. Le temps de trajet est de ce fait beaucoup plus important (carte 6.11). Corrigé par le coefficient de pondération, ce temps dépasse largement les soixante minutes, y compris cette fois-ci pour les quartiers du centre-ville (carte 6.11.a). La difficulté d'atteindre les zones commerciales en question à partir du centre-ville s'explique par les objectifs fixés par la politique de la ville (cf. chapitre 5) qui consiste à retenir la population et l'inciter à consommer sur place pour renforcer l'attractivité du centre-ville. En outre, la zone commerciale de Gonfreville-l'Orcher se trouve difficilement accessible, même pour les habitants de Montivilliers (carte 6.11.b), contraints eux aussi de prendre des correspondances pour gagner cette zone, et ce malgré la courte distance qui sépare les deux pôles.



Carte 6.11 Accessibilité temporelle pondérée des deux zones commerciales périphériques

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Bus Océane

6.4 Mobilité d'achats des familles... quand la présence des enfants entrave l'usage des TC ?

V. Kaufmann et M. Flamm (2002) nous expliquent que la question de l'utilisation des transports en commun par les familles renvoie à plusieurs dimensions :

- les services de transports en commun sont conçus, dans de nombreux pays, pour les déplacements domicile-travail qui se font notamment aux heures de pointe. Or, la mobilité familiale déborde ces heures où les services de transports en commun sont peu fiables et inadaptés ;
- l'accès aux transports en commun avec de jeunes enfants, notamment en bas âge, est difficile. De ce point de vue, beaucoup de choses ont été faites pour les handicapés mais beaucoup moins pour les familles avec enfants en bas âge ;
- le volume de bagages que nécessite un déplacement avec un enfant en bas âge est considéré comme un frein à l'usage des transports en commun.
- les coupures urbaines et l'absence d'aménagements pour les piétons qui caractérisent un bon nombre de quartiers urbains constituent en outre des obstacles pour les familles.

Ces dimensions, auxquelles on peut ajouter l'insécurité et surtout la complexité de la mobilité des membres de la famille (cf. chapitre7), offrent une grille de lecture pertinente pour analyser les comportements motorisés des familles dans leurs déplacements d'achats. La quasi-totalité des personnes que nous avons interrogées mentionnent la difficulté de se déplacer en transports en commun lorsqu'on a en charge de très jeunes enfants. Se pose la question de l'autonomie des enfants dans leurs déplacements en milieu urbain. Ces derniers ne développent que tardivement leur autonomie dans l'usage des transports en commun.

En effet, dans les pays développés et en particulier en France, on assiste actuellement à la disparition de certaines étapes qui marquent la vie de l'enfant : à la possibilité d'aller seul à l'école, de jouer dans la rue ou encore de se déplacer pour effectuer ses activités extrascolaires se substituent les pratiques d'accompagnement en

voiture à cause, à la fois, des dangers de la route et de l'insécurité de façon générale (M. Hillman, 1993)⁶⁸ et parfois de l'inadaptation du réseau de transport en commun. Les parents adoptent ce comportement par précaution face aux risques éventuels auxquels peuvent être exposés leurs enfants.

D'ailleurs cette question de l'insécurité de déplacement dans les transports en commun fait la une de l'actualité ; elle constitue une préoccupation majeure des sphères médiatique et politique. Les événements récents de caillassages de bus à Tremblay-en-France en Seine-Saint-Denis comme ailleurs dans tous les quartiers sensibles de la France ainsi que les affaires d'enlèvement et de pédophilie ne laissent pas indifférents les parents. Ces derniers préfèrent en conséquence ne pas laisser leurs enfants se mouvoir tous seuls, dans un espace public qui présente des risques.

Plusieurs parents évoquent ces dimensions liées à l'insécurité et qui restreignent l'autonomie de l'enfant dans ses déplacements quotidiens. Bien que les enfants moins jeunes soient progressivement autorisés à se déplacer tous seuls, les petits restent entièrement dépendants des parents dans leurs mobilité quotidienne : *« La plus grande commence à être autonome depuis la fin du CMI ; elle a commencé à vouloir rentrer avec ses copines et parfois il y a le petit ami qui vient la chercher le matin pour faire la route ensemble. Petit à petit elle commence à prendre un peu de liberté pour aller toute seule à l'école. Pour le petit, je préfère l'accompagner, de toute façon je pourrais à la limite, rester devant la porte de ma maison et le suivre du regard puisque l'école est vraiment au bout de la rue. Mais je fais quand même l'initiative de l'y emmener parce que ça me permet de lui donner des repères, de lui apprendre et lui expliquer ce qu'il va faire dans la journée ; espèce de rituels, tout ça est important pour moi. »* (Catherine). Et pour des raisons de sécurité aussi : *« Il y a notamment un feu près de l'Espace Coty où les voitures déboulent assez vite et ne voient pas forcément que le feu est vert pour les piétons, c'est-à-dire que eux les automobilistes n'ont pas de feu rouge, ils doivent s'arrêter uniquement en voyant le feu rouge des piétons, ce qu'ils ne voient pas forcément, et là je trouve que c'est dangereux. Pour la grande ça va, ce n'est pas trop dangereux, elle suit le mouvement mais pour le petit je ne le laisserai pas traverser tout seule sans surveillance »* (Catherine)

⁶⁸ Cité in (V. Kaufmann et M Flamm, 2002)

Certaines mères font référence à l'insécurité relative à la pédophilie : « *Il y a aussi le fait que les maîtresses du primaire ont demandé aux parents d'accompagner normalement leurs enfants même pour les plus grands d'entre eux parce qu'ils avaient quelques soucis de personnes qui traînaient autour des écoles primaires, des personnes un peu louches. Donc ils préfèrent la sécurité, qu'il y ait un adulte qui accompagne l'enfant parce qu'il y a toujours des risques. Ils ont déjà eu un exhibitionniste qui est venu plusieurs fois et ils suspectent qu'il puisse revenir* » (Sabrina)

L'arrivée du premier enfant dans la vie d'un couple constitue une dimension importante dans la compréhension du phénomène de mobilité ; elle implique des comportements de mobilité particuliers qui se répercutent directement sur le choix du mode de transport de la famille : « *L'arrivée des enfants a changé mes habitudes de déplacements et surtout à partir du moment où ils ont commencé à avoir une vie sociale, rythmée par les trajets vers l'école et les activités extrascolaires. Sans enfants je n'hésitais pas à prendre de temps en temps les transports en commun, mais depuis qu'ils sont là, ça devient impossible* » (Camille)

« *L'école est à 3 minutes de la maison. Lorsque mon mari ne travaille pas il va à pied pour chercher les enfants et quand nous travaillons tous les deux on utilise la voiture pour faire vite. J'accompagne mes enfants pour des raisons de sécurité, le plus jeune est trop petit pour faire la route tout seul. En plus il y a une rue importante, où on habite : « la cavée verte », avec beaucoup de circulation le matin et je le trouve trop jeune pour traverser cette route tout seul. L'aîné ne pourra pas s'occuper de son frère. Si on ne va pas le matin à pied c'est parce qu'on n'a pas le temps, l'horaire est trop juste... Et sincèrement je ne me suis pas encore posé la question pour savoir quand laisser l'aîné partir tout seul à l'école* » (Patricia)

Ces pratiques d'accompagnements, assurés généralement par la mère, empêchent l'utilisation des transports en commun pour effectuer d'autres activités telles que les achats, notamment lorsque cette dernière exerce une activité professionnelle (cf. chapitre 7). Bien que les lieux socioéducatifs (école, crèche et loisir) soient, contrairement aux lieux de commerces, relativement bien reliés au réseau de transport en commun, les obligations d'horaires rendent l'usage de celui-ci contraignant : « *L'usage des transports en commun est très limité à cause des enfants. J'habite*

vraiment en centre-ville, juste à coté de Coty et comme mon collègue se trouve à Montivilliers je suis obligée d'y aller en voiture, j'aurai pu choisir le train aussi mais j'ai choisi la liberté de prendre la voiture... vraiment c'est une question de liberté et des obligations d'horaires et un peu par souci de facilité. J'avoue que ce n'est pas très écolo mais c'est vraiment parce que j'ai envie de repasser justement par un petit crochet pour faire quelques courses. Comme il y a Auchan qui n'est pas très loin de mon lieu de travail, ça me permet de faire des achats, alors qu'en train ce genre de choses je n'aurais pas pu le faire... » (Catherine)

« On aurait pu se débrouiller entre nous, les collègues pour faire du covoiturage mais on n'a pas pu le faire à cause des raisons que j'ai évoquées tout à l'heure. En plus je suis obligée de rentrer assez rapidement chez moi pour pouvoir aller chercher mes enfants» (Catherine)

« Si j'étais tout seul je pourrais très bien me contenter que du transport en commun puisque je travaille au centre-ville, mais avec les enfants ce n'est pas possible... ça nécessite une réorganisation complète de notre vie de famille... il faudrait revoir les emplois du temps, les trajets... et c'est beaucoup plus contraignant, notamment par rapport aux activités des enfants... c'est une forme de liberté d'avoir un véhicule... et puis je n'aime pas dépendre des emplois du temps des autres... il y a des horaires stricts qu'il faut respecter... moi quand je pars le matin à 7 h 45, je sais bien que je vais pouvoir déposer mes enfants et que je serais à mon travail à l'heure... alors qu'en transport en commun non ... un enfant qui prend plus de temps, qui est fatigué ce jour là, qui est mal luné ou qui n'est pas bien ... non ce n'est pas possible » (Samir)

Toujours dans cette logique de contraintes temporelles, les transports en commun demeurent inadaptés aux besoins de déplacements de la famille même dans le cas où les membres de la famille ont la même activité de loisir, au même endroit et au même moment : *« Mardi soir nous avons tous entraîné d'athlétisme en même temps, nous partons tous les quatre au même endroit. Nous y allons en voiture, pourtant ce n'est pas très éloigné de la maison... c'est une contrainte de temps, c'est à 17 h 30. Moi je finis mon travail à 17 h et mon mari rentre à 17 h 20, donc c'est un peu la précipitation. Nous arrivons à la maison, nous nous changeons et puis nous partons. Nous ne pouvons pas le faire à pied ou en bus, au niveau du temps ça ne serait pas*

possible. Si nous n'avions pas notre véhicule nous ne pourrions pas le faire. Nous ne pourrions pas être au stade à l'heure, ça ne serait pas possible » (Camille)

Cette logique d'accompagnement des enfants dans leurs déplacements de loisirs s'impose même dans le cas où l'enfant a déjà l'habitude de prendre le bus pour aller à son collègue. Le défaut d'accessibilité du réseau de bus ne laisse pas parfois le choix au parent : *« Tous les mercredis après-midi je conduis ma fille Camille au centre équestre à Montivilliers, bien qu'elle ait l'habitude de prendre le bus et qu'elle possède une carte d'abonnement, je préfère quand même la conduire... en bus c'est très difficile, le centre équestre est assez éloigné et je pense que le bus la déposerait au niveau de Jacques Monod ou quelque chose comme ça et le centre équestre est encore très loin, il y a encore au moins 3 km à faire à pied ou même plus » (Sonia)*

« Pour leurs déplacements scolaires mes enfants prennent le bus et de temps en temps je les dépose en voiture...mais pour les achats, les transports en commun c'est compliqué... nous y allons en voiture... c'est assez difficile d'utiliser les transports en commun pour aller à la zone commerciale, surtout avec les enfants. Pour prendre le LER par exemple il faut descendre jusqu'à la gare à pied et c'est loin d'ici... après si on prend le bus le parcours est assez long... par contre en voiture c'est rapide » (Elisabeth)

La difficulté d'usage des transports en commun avec les enfants se pose avec plus d'acuité dans les communes périurbaines où les lignes régulières de bus sont inexistantes ; l'offre de transport à la demande, à savoir le Fil' Bus, ne convient pas aux familles, notamment nombreuses, pour effectuer leurs déplacements d'achats :

« Sur Rogerville il n'y a pas de commerce de proximité, il n'y a rien du tout. Pour nos achats, nous sommes obligés d'aller sur la zone commerciale de Gonfreville-l'Orcher en voiture... nous n'avons pas le choix, il n'y pas de transports en commun, on n'est desservis que pas le Fil'Bus : c'est un taxi qui vous propose un rendez-vous et qui vous emmène à la station de bus la plus proche du réseau pour ensuite reprendre le bus... ce n'est pas pratique du tout, surtout avec quatre enfants, car nous y allons tous ensemble, du coup nous ne l'utilisons jamais, nous préférons nous déplacer en voiture » (Roger)

Conclusion

Pour notre étude de l'organisation du réseau du transport en commun et de son efficacité face à la complexité de la mobilité des consommateurs, nous avons réalisé une étude d'accessibilité des différents pôles commerciaux de l'agglomération du Havre, compte tenu de l'importance de ceux-ci dans les pratiques d'achats des ménages. Avant cela et pour pouvoir évaluer la mobilité des havrais en transports en commun, nous avons eu recours aux résultats de l'enquête ménage de 2007. Nos résultats révèlent une utilisation faible des transports en commun, notamment pour les déplacements d'achats dont la part modale ne dépasse pas 3%. Contrairement à l'automobile, les transports en commun ne permettent pas de varier les destinations au sein du territoire de l'agglomération et ne répondent pas convenablement aux pratiques du chaînage des déplacements. Il est, de ce fait, difficile d'accéder aux différentes ressources urbaines qui nécessitent un déplacement tangentiel, en l'absence d'un véhicule privé dans le ménage.

Aux mauvaises conditions d'accessibilité spatiale des pôles périphériques en transports en commun s'ajoutent des inégalités dans l'accessibilité temporelle. Les habitants non-motorisés des quartiers défavorisés sont les plus exposés à la difficulté d'accès à ces lieux de commerce. Même si ces derniers peuvent parfois trouver le nécessaire pour s'approvisionner dans leurs quartiers de résidence, l'accès aux lieux de commerce demeure néanmoins différencié.

En outre, l'utilisation des transports en commun par les mères de famille est souvent problématique, notamment lorsque celles-ci exercent une activité professionnelle. Les questions de sécurité, les obligations d'horaire mais surtout les programmes d'activités du ménage rendent l'usage des transports en commun contraignant.

Chapitre 7

Chaînage des déplacements et pratiques d'achats des familles.

« Dans le secteur qui nous intéresse plus particulièrement, celui de la mobilité dans l'espace commercial, on ne peut que constater l'imbrication des motifs de déplacements, qu'il s'agisse des achats alimentaires ou de première nécessité du ménage, ou qu'il s'agisse des achats impulsifs au gré d'une déambulation dans les rues d'un centre-ville ou d'un centre commercial. Qu'elles appartiennent à la sphère du temps contraint ou du temps libre, ces mobilités liées au commerce, qu'il y ait achat ou non, rentrent en concurrence avec d'autres déplacements, pour d'autres motifs. La préoccupation de plus en plus forte d'optimisation de l'usage du temps et donc de la mobilité interdit bien évidemment les recherches cloisonnées »

(R-P. Desse, P. Dugot, A. Gasnier, M. Pouzenc, 2010).

Nous avons vu que les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats sont en lien avec l'organisation multipolaire du commerce (cf. chapitre 5) et l'insuffisance de desserte de celui en transport en commun (cf. chapitre 6). Cependant c'est le chaînage des déplacements qui semble être beaucoup plus déterminant dans les pratiques d'achats.

Le présent chapitre vise à expliquer la dépendance automobile, en analysant l'insertion des déplacements d'achats dans des chaînes comportant d'autres motifs. Nous étudierons en premier lieu l'importance du chaînage des déplacements dans les comportements d'achats, ensuite nous montrerons en quoi le chaînage des déplacements est susceptible d'affecter le choix du lieu d'achat et, par voie de conséquence, le choix du mode de déplacement pour les achats.

En nous appuyant sur une analyse factorielle, nous proposerons une mise en ordre de l'organisation en chaînage des déplacements d'achats. Cela nous permettra de mettre en regard les stratégies de localisation des activités et les comportements de

mobilité des ménages et d'analyser le développement des chaînages d'activités éclatées dans l'espace.

7.1 Le chaînage des déplacements : quel rôle dans les pratiques d'achats ?

L'organisation urbaine de l'agglomération du Havre (cf. chapitre 5), caractérisée par une dispersion des activités, conduit le consommateur à penser autrement ses pratiques commerciales. Plus il est mobile, moins il fréquente les commerces de son quartier, quand ils existent. L'analyse des résultats de nos enquêtes fait apparaître un phénomène important. Il s'agit du report relatif de polarité du domicile vers le lieu d'occupation principale de la journée (travail ou loisir) pour réaliser les achats. En d'autres termes, les consommateurs enquêtés tendent à effectuer de plus en plus leurs déplacements avant ou après leur occupation principale.

Pour l'ensemble des ménages pratiquant des déplacements d'achats en chaînage, plus de 60% préfèrent le faire à partir du travail. Vingt-cinq pour cent le font suite à une activité de loisir et 15% l'effectuent suite à une autre activité. Le consommateur effectue donc ses déplacements dans la ville suivant ses contraintes de travail et ses différentes activités de la vie quotidienne. Son usage de la ville est soumis à ces itinéraires distincts. Et un changement dans la localisation de l'une de ses activités affecte son itinéraire (schéma 1.3 ; voir chapitre 1).

Notre enquête par questionnaire montre que le tiers des déplacements d'achats se fait dans une chaîne de déplacements (30%). Le chaînage des déplacements concerne tous les types d'achat dans des proportions comparables (graphique 7.1). Ce constat peut être vérifié par deux éléments : l'organisation des déplacements (tous motifs confondus) dans la journée ; et la répartition des déplacements d'achats sur la semaine. Avec le développement de la journée continue, 53% des femmes actives enquêtées préfèrent ne pas rentrer chez elles pendant la pause de midi. Plus de la moitié d'entre elles organisent leur journée en une seule sortie (boucle)⁶⁹ pour réaliser leurs activités (tableau 7.1). Cette part diffère relativement d'un secteur de résidence à l'autre. On observe une spécificité pour les mères habitant la ville du Havre (centre-ville et banlieue) qui font nettement plus de sorties dans la journée (3 boucles). Ceci s'explique par le fait que ces

⁶⁹ Dans notre enquête nous considérons les mères qui ne rentrent pas chez elles à midi et ne ressortent pas une fois rentrées le soir comme des mères qui effectuent une seule boucle. Pour celles qui effectuent deux boucles, soit elles rentrent à midi soit elles ressortent après être rentrées le soir. Enfin les mères effectuant trois boucles correspondent à celles qui rentrent déjeuner chez elles et qui ressortent de chez elles après être rentrées le soir ; Sachant que la sortie peut être une boucle simple ou complexe.

mères pratiquent plus la proximité immédiate et donc des déplacements courts par rapport à leurs homologues qui habitent la périphérie.

	1 boucle	2 boucles	3 boucles
Centre-ville	38,5	42,3	19,2
Banlieue	30,6	27,8	41,7
Première couronne périphérique	56,3	40,0	3,8
Deuxième couronne périphérique	60,0	36,7	3,3
Ensemble	53,4	37,0	9,6

Tableau 7.1 La part des différentes boucles au quotidien pour les actives havraises

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAL, Université du Havre, 2010

Cette organisation explique la réalisation des achats sur la route du retour vers le domicile, en fin de journée (R-P. Desse, 2001). La répartition des déplacements d'achats sur la semaine vient accentuer cette tendance. En effet, 74% des ménages interrogés effectuent leurs déplacements d'achats, le plus souvent, un jour de semaine (du lundi au vendredi), 17% le font le week-end (samedi et dimanche) et 9% se déplacent vers les commerces indifféremment la semaine ou le week-end. L'organisation diffère légèrement d'un type d'achat l'autre. Pendant un jour de semaine, les ménages effectuant des déplacements pour achats hebdomadaires ou bihebdomadaires (32%) sont aussi nombreux que ceux qui réalisent des déplacements pour achats quotidiens (54%). Le week-end, les déplacements pour achats exceptionnels dominent largement (42% des ménages), tandis que les déplacements pour achats hebdomadaires et bihebdomadaires sont relativement moins élevés (16,5% des ménages).

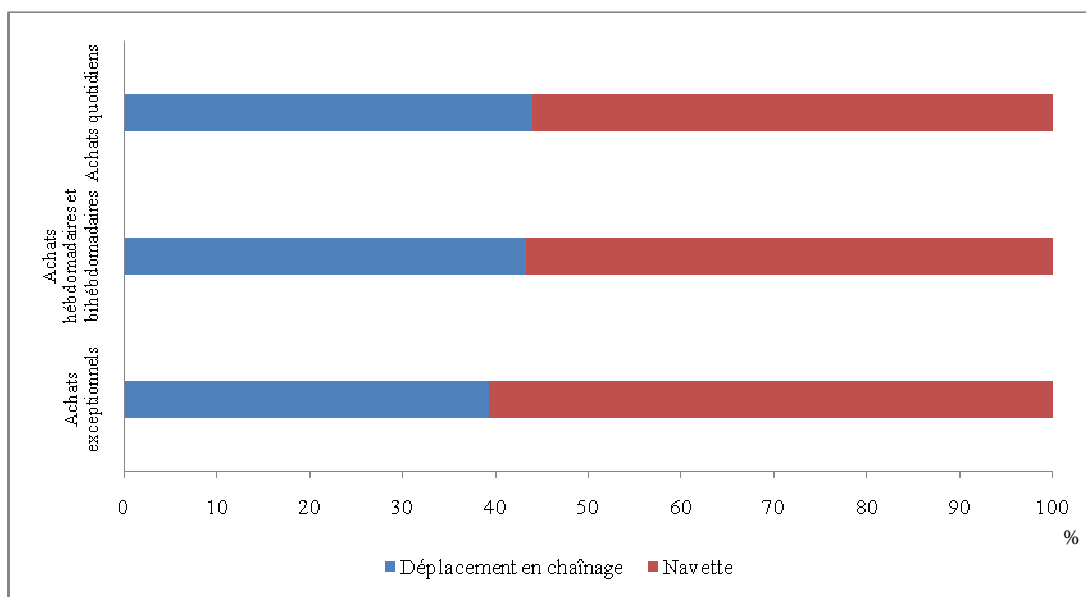
Ces pratiques peuvent s'expliquer par le fait que les ménages cherchent, en faisant les courses un jour de semaine, à libérer du temps pour faire autre chose le week-

end : par exemple une promenade en famille qui se terminera par un achat de plaisir. « *Pour les achats, le plus souvent c'est les jours de semaines, on s'organise de telle sorte que le week-end soit complètement consacré à la famille et les sorties de loisirs* » (Roger). « *... Je fais tous pour éviter d'y aller le week-end, je préfère profiter du week-end avec la famille et les enfants* » (Catherine). La souplesse des horaires de travail produite par les 35 heures (cf. chapitre 3) a renversé la logique temporelle des déplacements d'achats, en les déplaçant d'un jour de week-end vers un jour ordinaire de la semaine (M. Anquez, 2003) ; elle a concouru à libérer les courses de leurs entraves spatio-temporelles. « *Je n'y vais jamais le week-end, il y a beaucoup de gens qui font leurs courses le samedi, moi ce n'est pas le cas ; j'ai du temps libre en semaine, j'en profite pour aller dans les magasins quand il n'y a personne, et c'est le midi souvent* » (Christine). « *Nous faisons très peu d'achats le week-end, moi j'ai la chance d'avoir une journée libre en semaine j'en profite pour faire les achats, nous évitons le week-end pour une question d'affluence* » (Sébastien). Il s'agit dans ce cas de développer des stratégies permettant d'assurer l'efficacité du déplacement afin de réduire le temps qui y est consacré. Les consommateurs choisissent le moment propice un jour de semaine pour éviter les files d'attente à la caisse. Ces stratégies correspondent à une volonté d'accorder peu de temps à une activité indispensable mais jugée peu agréable pour certains (B. Montulet, M. Hubert, Ph. Huynen, 2007), notamment en ce qui concerne les achats alimentaires. En effet, les consommateurs cherchent à réaliser leurs achats alimentaires, ressentis comme une corvée, tout en raccourcissant le temps qui y est consacré (N. Lemarchand, 1992). « *Contrairement aux achats exceptionnels, les courses alimentaires sont une corvée, mon rêve est de pouvoir tout faire sur internet comme je le fais déjà actuellement avec tout ce qui est vêtements, malheureusement la livraison coûte cher* » (Sandrine).

La voiture individuelle est le mode de transport le plus utilisé quelque soit le type d'achats (graphique 7.2). La part de celle-ci dans les déplacements pour achats quotidiens est presque identique à celle observée sur les autres types d'achats (hebdomadaires et exceptionnels).

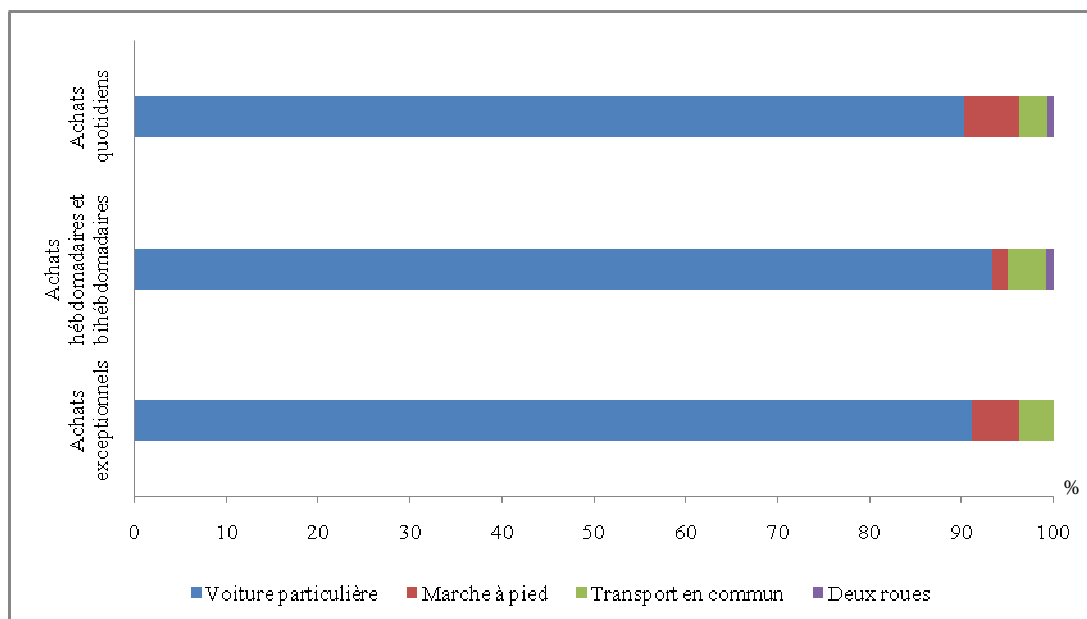
D'autres enquêtes viennent conforter nos constats. Les enquêtes ménages⁷⁰ de l'agglomération lyonnaise pour le motif achat, réalisée par le CETE de Lyon, montrent qu'entre 1986 et 1995 la part des déplacements pour le motif achat ayant pour origine le domicile, passe de 67,3 à 60,7% et de 79,5 à 76% pour le domicile comme destination. Ces taux se réduisent au profit des «autres motifs» ; leur part passe de 15 à 19% en origine et de 9 à 12% en destination. Une enquête récente réalisée en 2001 sur les comportements des franciliens en matière de déplacements d'achats montre que sur l'ensemble des déplacements pour achats d'une semaine complète plus de deux sur trois (69%) se font à partir du domicile. Trente et un pour cent des déplacements sont insérés dans une chaîne de déplacements.

⁷⁰ Nous rappelons que l'enquête «ménages-déplacements» (EMD) réalisée sur l'agglomération du Havre en 2007, la seule source sur les comportements de déplacements des ménages, n'était pas encore disponible au moment de la rédaction de ce travail de thèse. Nous n'y avons eu recours que partiellement. Celle de 1992 n'est plus disponible d'après les responsables de l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre.



Graphique 7.1 Chaînage des déplacements selon le type d'achat

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010



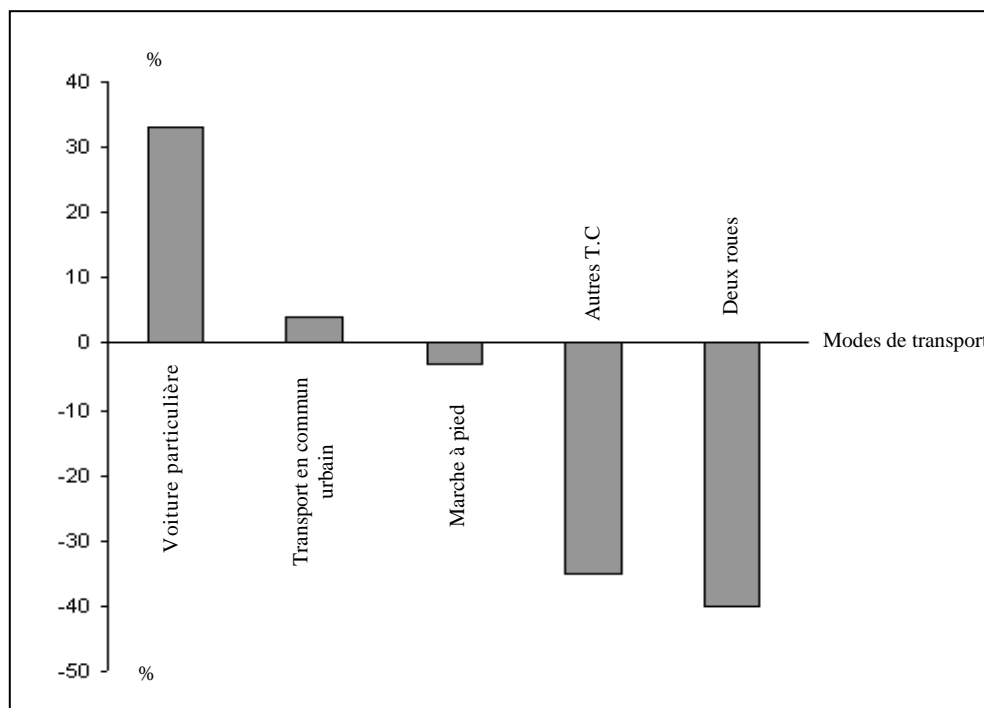
Graphique 7.2 Mode de transport pour achats selon le type d'achat

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

7.2 Les déterminants de chaînage des déplacements

7.2.1 Le multiéquipement automobile... facteur générateur de chaînage ?

L'organisation en chaîne des déplacements d'achats est, en premier lieu, due à l'explosion de la mobilité automobile des ménages et inversement. D'après l'enquête ménage 2007 du Havre, la part de celle-ci dans les déplacements d'achats s'élève à 50%⁷¹. Elle est de l'ordre de 55% pour l'ensemble des déplacements (tous motifs confondus), une part qui est restée stable depuis 1992 où elle totalisait 56%. En revanche, c'est entre 1982 et 1992 qu'elle a enregistré une évolution remarquable ; elle a augmenté d'un tiers (graphique 7.3). La part de la voiture dans les déplacements des havrais avoisine la moyenne des grandes agglomérations, y compris Paris. Elle est loin derrière celle de Saint-Nazaire (70%) et de Limoges (67%). Mais elle est au dessus de celles d'un grand nombre d'agglomération françaises, en l'occurrence : Avignon (42%), Paris et Orléans (43%), Strasbourg (45%), Dijon et Lyon (49%), Marseille (50%), Grenoble (53%) et enfin Rennes (54%).



Graphique 7.3 L'évolution de la mobilité des ménages par modes de transport (Tous motif confondu) dans l'agglomération du Havre de 1982 à 1992

Source : AURH, 2005

⁷¹ Sachant que l'enquête ménage ne prend en compte que les déplacements de la semaine (du lundi au vendredi) ; les déplacements du week-end ne sont pas dénombrés

Dans notre enquête la part de la voiture dans les déplacements d'achats s'élève à 75% ; cette part s'explique par le fait que l'enquête s'adresse aux ménages ayant des enfants, c'est-à-dire les familles (cf. chapitre 4). La motorisation d'une part, et la bimotorisation d'autre part constituent deux facteurs essentiels qui expliquent l'importance de la mobilité automobile dans les déplacements d'achats. Le travail de la femme et la présence de jeunes enfants sont à mettre en relation avec ce niveau de motorisation (tableau 7.2). L'accès à la voiture des mères actives renforce leur rôle traditionnel en leur permettant d'effectuer facilement leurs déplacements. Le faible taux de motorisation des ménages ayant « trois enfants et plus » correspond aux familles nombreuses qui habitent la banlieue. Quant aux familles avec deux enfants, on les trouve beaucoup plus nombreuses dans la deuxième couronne périphérique. Les deux espaces accueillent des familles ayant des caractéristiques différentes.

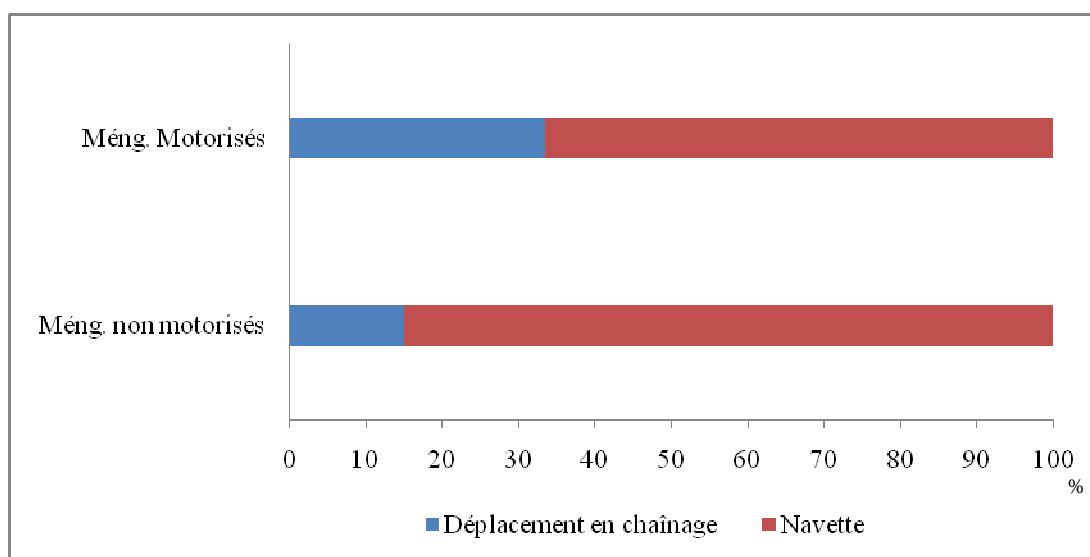
		Ménages motorisés	Ménages non motorisés
Nombre d'actifs	0 actif	1,4	60,8
	1 actif	32,6	35,7
	2 actifs	66	3,5
Nombre d'enfants	1 enfant	15,1	22,2
	2 enfants	46,3	22,2
	3 enfants et +	38,5	55,6

Tableau 7.2 Motorisation des ménages selon leur composition

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

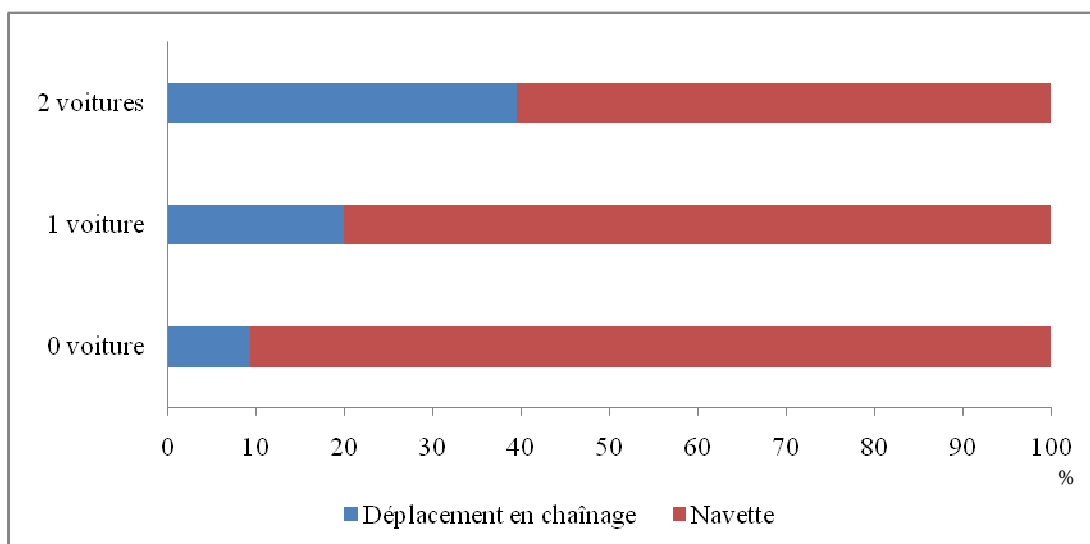
Les ménages motorisés sont beaucoup plus nombreux à enchaîner leurs déplacements d'achats avec d'autres activités que les ménages non motorisés (graphique 7.4). Nous pouvons expliquer cette dissemblance par la différence de programme d'activités des deux types de ménages. Les enfants des ménages motorisés sont nombreux à pratiquer des activités de loisirs en dehors du domicile. Ils occasionnent de ce fait plus de déplacements que les enfants des ménages non motorisés. Ces derniers accompagnent moins souvent leurs enfants dans leurs déplacements que leurs homologues motorisés.

Vingt-cinq pour cent d'entre eux n'accompagnent jamais leurs enfants dans leurs différents déplacements.



Graphique 7.4 Chaînage de déplacement lié aux achats selon la motorisation

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010



Graphique 7.5 Chaînage de déplacement lié aux achats selon le nombre de voitures

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Le déplacement en chaînage est beaucoup plus important lorsque le ménage possède plus d'une voiture (graphique 7.5). La bimotorisation, qui a tendance à se généraliser pour tous les secteurs urbains (cf. chapitre 6), apparaît comme un facteur générateur de chaînage, et explique par conséquent le nombre élevé de déplacements en voiture pour le motif achat. Dans leurs déplacements d'achats, presque tous les ménages motorisés se déplacent en voiture individuelle. Ces ménages n'utilisent que très rarement les autres modes de déplacements. En revanche pour les ménages non motorisés les modes de déplacements se partagent presque équitablement entre transports en commun et marche à pied, qui assurent la totalité des déplacements.

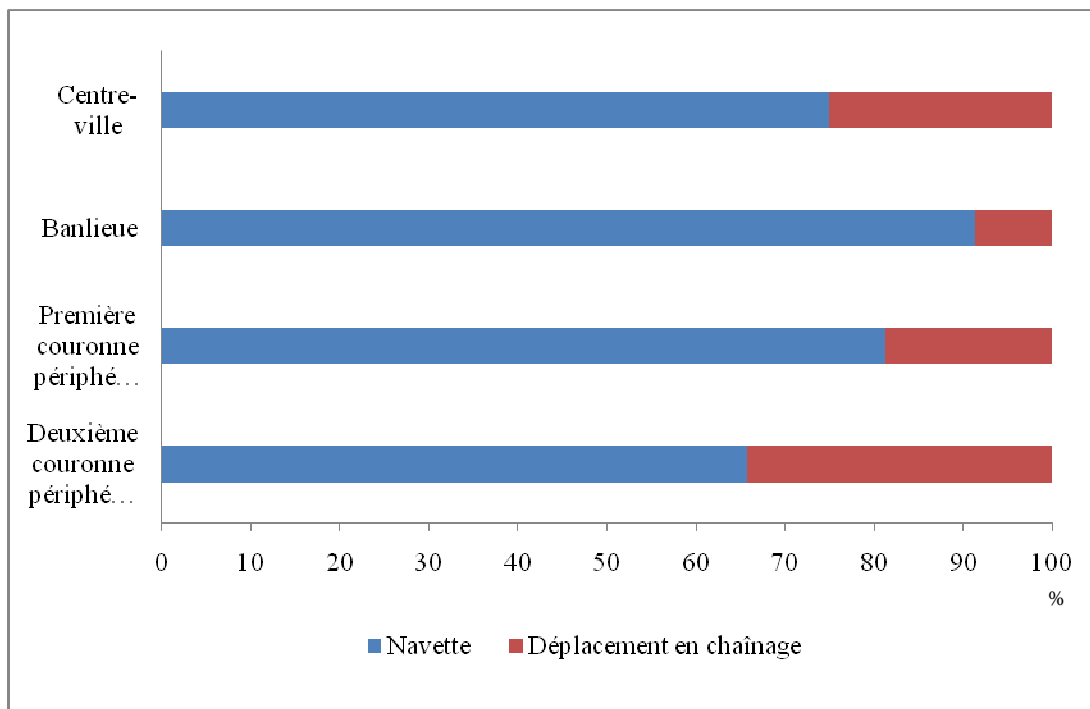
7.2.2 Le lieu de résidence : non discriminant pour le chaînage ?

Le centre ville, la banlieue, la périphérie et le périurbain représentent des milieux urbains particuliers qui peuvent induire des pratiques spécifiques de mobilité (C. Cirillo, J-P. Hubert, 2003), notamment celle pour motif d'achat (R-P. Desse, 2001). Or, dans notre cas, nous observons des pratiques qui sont relativement peu hétérogènes pour les différents secteurs d'urbanisation. L'organisation en chaînes des déplacements est présente dans tous les secteurs, mais dans des proportions relativement différentes d'un secteur à l'autre (graphique 7.6). Ce sont les ménages habitant la deuxième couronne périphérique qui sont les plus nombreux (32%) à réaliser leurs achats en chaînes de déplacements. Ceci s'explique par le nombre important des ménages bi-actifs qui habitent le secteur, et par une mobilité automobile imposée par l'absence des services de proximité. L'intégration des achats dans une chaîne à plusieurs motifs n'est pas étrange pour les périurbains qui ont un mode d'organisation du quotidien en boucles. Afin de limiter le nombre et l'ampleur des navettes, d'économiser du temps, de la fatigue les périurbains tendent, selon L. Cailly (2008), à valoriser les lieux situés sur la route de leur travail, pour leurs achats et les autres activités de la famille. « *De la sorte, ils tentent de produire les meilleurs enchaînements : un rendez-vous chez le médecin « calé » à la sortie du travail, les enfants à « récupérer » à telle heure, le pain acheté en passant, l'idéal étant, une fois chez soi, de ne plus avoir à ressortir* » (L. Cailly (2008)

Ces ménages n'ont pas des comportements très différents des ménages (de même composition) qui habitent le centre-ville. Le chaînage des déplacements, plus marqué dans la deuxième couronne périphérique, s'observe également dans le milieu urbain. Dans une enquête sur la constitution des identités spatiales dans les espaces périphériques de l'aire urbaine de Tours, L. Cailly (2008) montre que l'existence d'un mode d'habiter spécifiquement périurbain est relative. Il remarque que ce mode d'habiter tend à se diffuser dans l'ensemble de l'aire urbaine, y compris dans les secteurs plus denses de la proche banlieue, et parfois, du centre.

Cependant, dans un contexte urbain caractérisé par l'ampleur du phénomène de mobilité et la dispersion des sphères de la vie quotidienne, il n'est pas surprenant de constater qu'il est possible d'habiter et de penser distinctement en résidant dans le même lieu, et inversement, partager une spatialité et des valeurs voisines en résidant dans des contextes urbains différents (L. Cailly, 2008). Pour l'auteur, la tendance à la généralisation du mode d'habiter périurbain est liée, au fait que les principes qui caractérisent l'urbanisation périurbaine (automobilité, spécialisation des espaces, polycentrisme, etc...) se sont imposés à l'ensemble de la ville et modifient en profondeur sa configuration. Nous l'avons bien vu dans le cas du Havre où le centre historique commerçant se trouve actuellement relativement affaibli par des pôles périphériques très attractifs (cf. chapitre 5). Ces derniers se présentent comme de nouvelles centralités urbaines qui concurrencent le centre historique et qui offrent des ressources urbaines multiples qui attirent également les habitants du centre. Ceux-ci ne peuvent pas rester insensibles à cette attractivité de la périphérie et n'hésitent pas eux aussi à adhérer, grâce à l'automobilité, au principe de chaînage des déplacements.

Cette ressemblance dans les pratiques de mobilité entre la périphérie et le centre-ville peut se vérifier par la répartition des déplacements par modes de déplacements selon la zone de résidence. D'après l'enquête ménage 2007 du Havre, 78% des déplacements des habitants de la deuxième couronne périphérique sont réalisés en voiture individuelle. Cette part n'est pas très en retrait par rapport à celle des habitants du centre-ville dont la part varie entre 60 et 73%. Pour ces derniers, la suprématie de la mobilité automobile existe également malgré une bonne desserte en transport en commun (cf. chapitre 6).



Graphique 7.6 Chaînage de déplacement lié au motif achat selon le lieu de résidence

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Toutefois on remarque une spécificité des résidents de banlieue qui font nettement moins d'achats dans un chaînage que les autres secteurs d'urbanisation. Cette spécificité est due aux caractéristiques socioéconomiques des ménages. Le nombre d'actifs dans le ménage et la motorisation sont nettement plus faibles dans la banlieue qu'ailleurs (tableau 7.3). La part des déplacements réalisés en voiture, selon l'enquête ménage 2007, est relativement faible ; elle avoisine les 28% à Caucriauville.

	Part des ménages motorisés (%)			Part des ménages actifs (%)			
	Ménages motorisés	Ménages non motorisés	Total	0 actif	1 actif	2 actifs	Total
Centre-ville	84,6	15,4	100	11,5	42,3	46,2	100
Banlieue	78,6	21,4	100	19	52,4	28,6	100
Première couronne périphérique	84,4	15,6	100	8,9	35,6	55,5	100
Deuxième couronne périphérique	98,9	1,1	100	1,1	18,2	80,7	100

Tableau 7.3 Part des ménages actifs et motorisés selon le lieu de résidence

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Les entretiens avec les ménages que nous avons rencontrés témoignent de cette ressemblance dans les pratiques de chaînage entre les habitants du centre et de la périphérie. Que ce soit pour les consommateurs de la périphérie ou ceux du centre-ville, la proximité d'autres activités urbaines s'avère primordiale pour les achats. Sébastien, l'un de nos interviewés, résidant dans le centre-ville du Havre, décrit la stratégie de sa famille dans la réalisation des courses : « *Souvent, on combine les déplacements, par exemple, on emmène notre enfant faire du sport à Montivilliers et on profite qu'il fasse son sport pour faire des achats sur place et on le récupère après* ». Malgré l'existence du commerce et des services de proximité dans le centre-ville où les achats peuvent se faire à pied ou en bus, la famille préfère s'approvisionner en périphérie en utilisant la voiture. Il s'explique en disant : « *Comme mon enfant pratique du sport à Montivilliers, je ne vais pas faire la route aller et retour, en passant mon temps dans les transports. J'exploite ce temps et cet espace, que j'ai, à faire la corvée des courses. Ça permet de libérer du temps pour faire du loisir ensemble... On est vraiment dans l'optimisation du temps* ». À notre question sur le lien entre le lieu d'achat et le lieu de loisir de l'enfant, il rajoute : « *L'année prochaine, la donne va changer. Le cours de sport de Romain change et devient le mardi soir, et par conséquent le jour d'achat va changer* ».

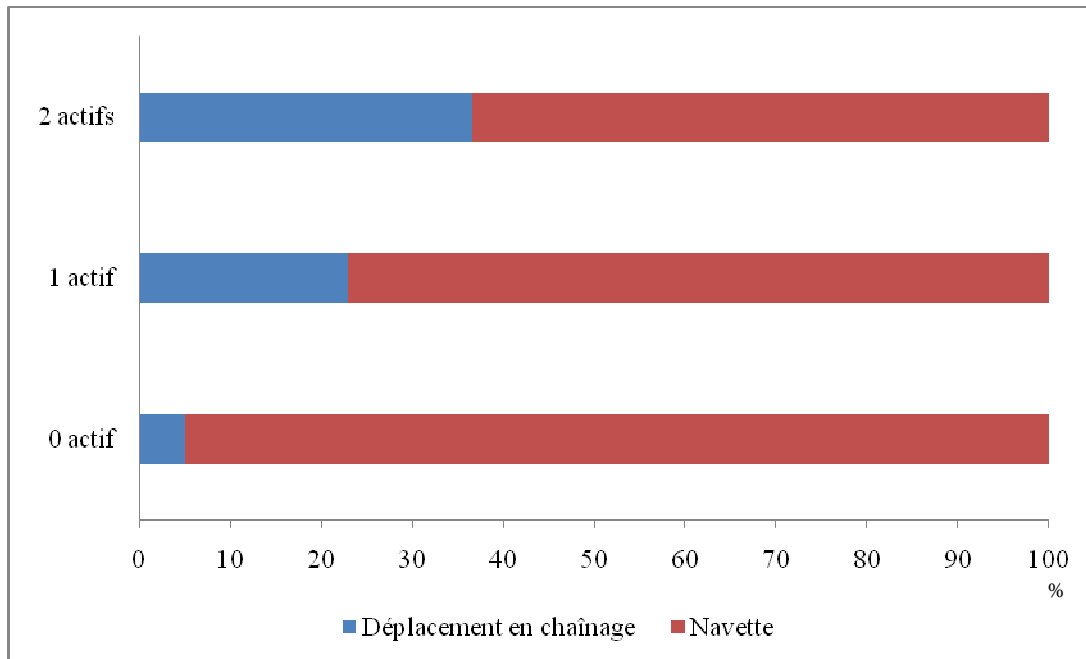
Les mêmes comportements s'observent pour les habitants de la périphérie. À Rogerville, même si la population a la chance d'avoir un tissu associatif et sportif assez important, la famille H. préfère que ses enfants pratiquent leur sport favori à Gonfreville-l'Orcher. M. H. explique en quoi cela pourrait changer leurs habitudes d'approvisionnement : « *Quand je vais conduire les enfants aux échecs à Gonfreville-l'Orcher, il m'arrive, moi, de profiter qu'ils soient à leur activité pour faire un saut à côté, faire un achat auquel je n'ai pas pensé avant* ».

7.2.3 L'activité professionnelle... rôle dans les pratiques d'achats ?

L'étude du chaînage de déplacements selon l'activité professionnelle révèle des pratiques différentes. La part du chaînage varie fortement selon le nombre d'actifs (graphique 7.7). Presque la moitié des ménages dont les conjoints ont une activité professionnelle, effectuent souvent leurs déplacements d'achats à l'occasion d'un autre déplacement de la journée. En revanche, les personnes qui n'ont pas d'activité professionnelle préfèrent effectuer leurs achats à partir du lieu de résidence. La faible motorisation de ces ménages décrite précédemment, ainsi que le coût de tels déplacements, réduisent leurs nombre de déplacements et les maintiennent au stade de la navette-un seul motif par déplacement- (M. Wiel, 1993). Quant aux ménages bi-actifs, ils ont des programmes d'activités plus riches, donc des temporalités plus rapides que leurs homologues inactifs. Avec la double activité au sein du couple, la vie quotidienne nécessite des synchronisations plus complexes (V. Kaufman, M. Flamm, 2002). Pour un grand nombre de mères actives la possession d'une voiture est cruciale pour faire face à la complexité de leurs déplacements. « *Ces femmes « superwomen », sont soumises en permanence au diktat de l'urgence. La vitesse est leur seul recours* (M-C. Anquez, 2004). Le chaînage des déplacements leur permet de concilier au mieux leurs vies professionnelle, familiale et sociale.

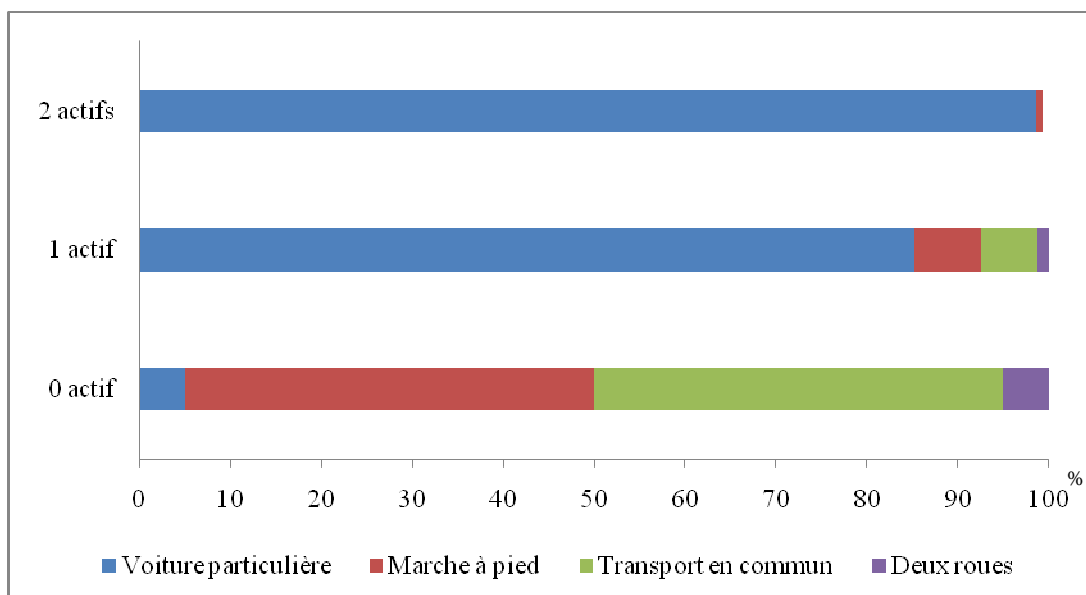
Ce comportement favorise une forte utilisation de la voiture pour effectuer les achats et une réticence à utiliser des modes de déplacements alternatifs (graphique 7.8). On observe que les ménages bi-actifs utilisent massivement la voiture pour les achats, contrairement aux ménages dont seulement un des conjoints est actif ; pour ces derniers le recours à la marche à pied et aux transports en commun semble relativement considérable. En revanche, quand les deux conjoints n'exercent pas une activité

professionnelle les problèmes de temporalité et de mobilité quotidienne sont moins prégnants grâce à des programmes d'activités moins riches (V. Kaufman, M. Flamm, 2002). De ce fait ils ont moins recours à la voiture pour effectuer leurs déplacements d'achats. L'usage de la marche à pied et des transports en commun est presque dominant. La mobilité de ces ménages prend donc des formes différentes en termes de rythme, de temporalité et des espaces pratiqués.



Graphique 7.7 Chaînage de déplacement lié au motif achat selon le nombre d'actifs

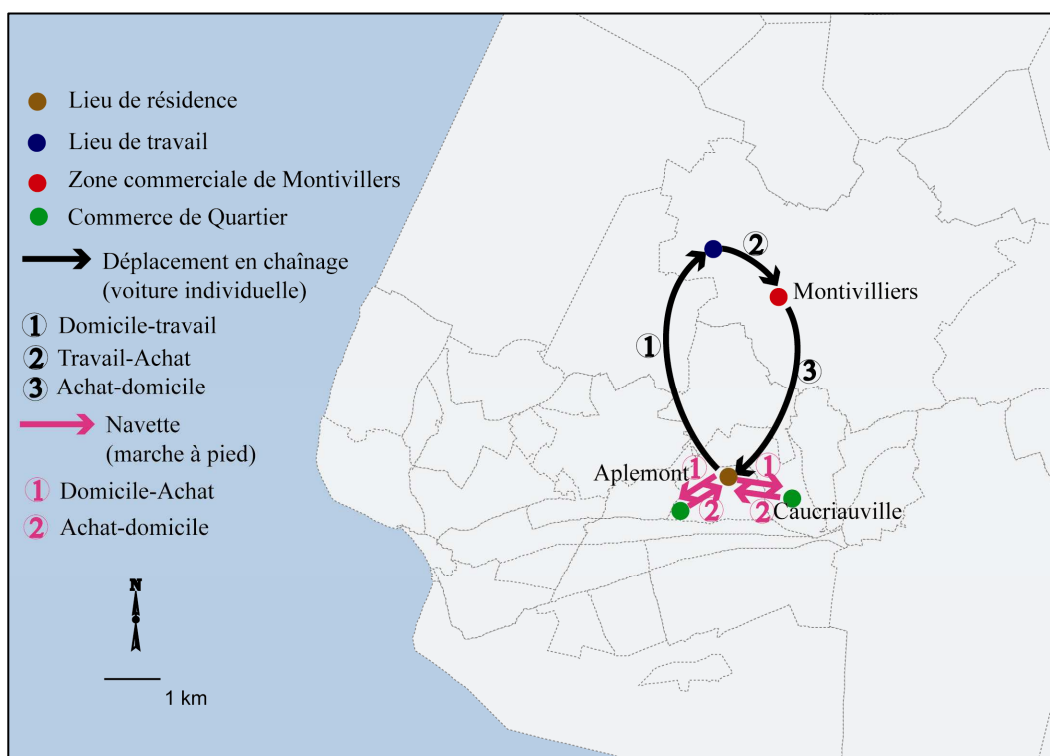
©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010



Graphique 7.8 Mode de déplacement pour motif achat selon le nombre d'actifs

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Les déplacements d'achats se réalisent donc de façon différente, selon que l'on exerce une activité professionnelle ou pas, et selon qu'on effectue les achats le jour de travail ou pas. Ainsi Christine, adopte deux démarches dans la réalisation de ses achats ; elle ne se déplace jamais spécialement pour acheter (carte 7.1) : « Ça dépend si je travaille ou pas, mais je ne sors jamais pour faire un achat exprès, j'essaie que ça soit toujours au cours d'un déplacement. Pour moi il y a deux cas de figures : pendant la période où je travaille je fais souvent mes courses à Auchan Montivilliers, donc c'est au cours d'un déplacement. Puisque je travaille à Montivilliers donc j'en profite. Sinon lorsque je suis sur Aplemont et je ne travaille pas, je fais mes courses à pied dans les moyennes surfaces de proximité, je vais chez « Super U » à Aplemont ou chez « ED » à Caucriauville. Dans ce cas là je ne prends pas ma voiture, je préfère marcher.... ».

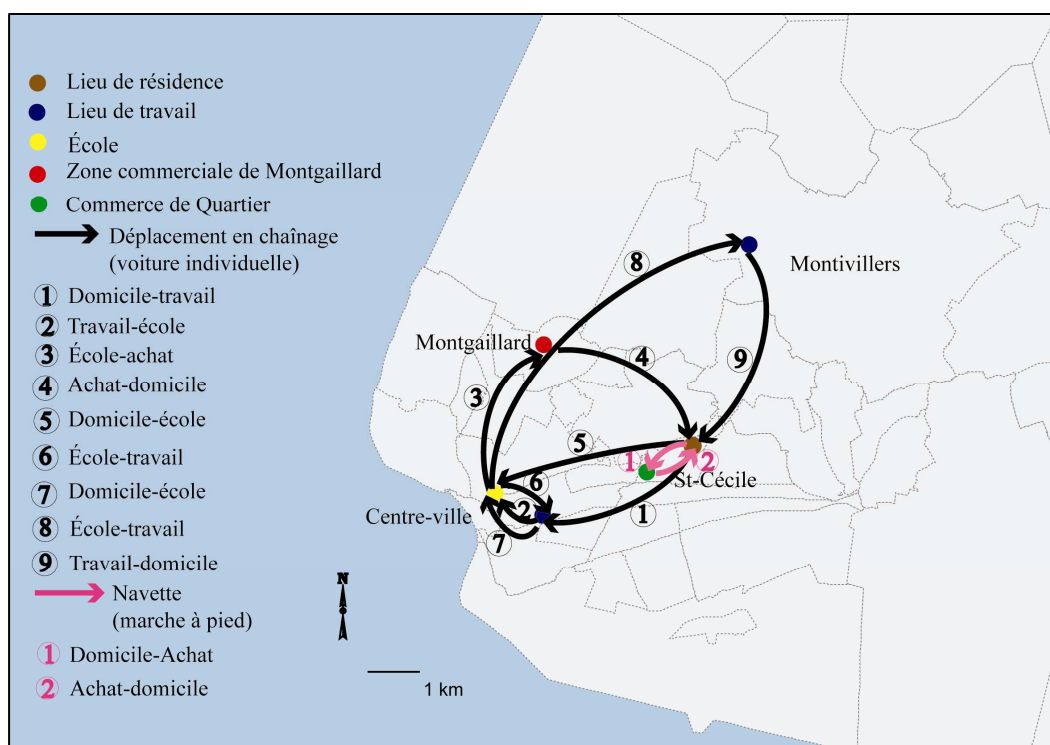


Carte 7.1 Les pratiques d'achats de Christine, employée, 49 ans

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

On observe les mêmes comportements chez toutes les personnes exerçant une activité professionnelle. Celles-ci, et contrairement aux inactifs, préfèrent souvent effectuer leurs achats sur leurs parcours quotidiens. C'est le cas de Cathy qui exerce

plusieurs petits boulots dans divers endroits de l'agglomération. Les pratiques d'achats de celle-ci prennent plusieurs formes, selon sa mobilité : un plein chez Auchan Mont-Gaillard tous les lundis et, une fois par semaine, elle fait le marché découvert du coin. Dans le premier cas, et puisqu'elle travaille ce jour-là, elle préfère intégrer ses courses dans une chaîne de déplacements. Elle réalise deux chaînes de déplacements qui se composent de neuf déplacements. Pour pouvoir enchaîner tous ses déplacements elle est obligée d'utiliser la voiture. Dans le second cas où elle ne travaille pas, Cathy se rend au marché à pied et se contente d'une navette (un aller et retour) (carte 7.2). « *En règle générale je fais un plein de courses le lundi matin après avoir déposé les enfants de mon employeur et avant d'aller travailler à Montivilliers... comme j'ai deux ou trois petits boulots et donc plusieurs déplacements à faire dans la journée je suis obligée de prendre mon véhicule pour pouvoir enchaîner. Je ne suis pas trop loin de mon travail pour pouvoir aller en vélo par exemple, mais c'est au niveau du temps et de l'enchaînement de mes déplacements que ça pose problème. Je n'ai pas le temps de faire autrement... quand je vais garder les enfants le matin chez « Catherine », mon employeur, et qu'il faut que je sois à Montivilliers en début d'après-midi je ne vois pas comment je peux le faire sans utiliser la voiture...* » (Cathy).

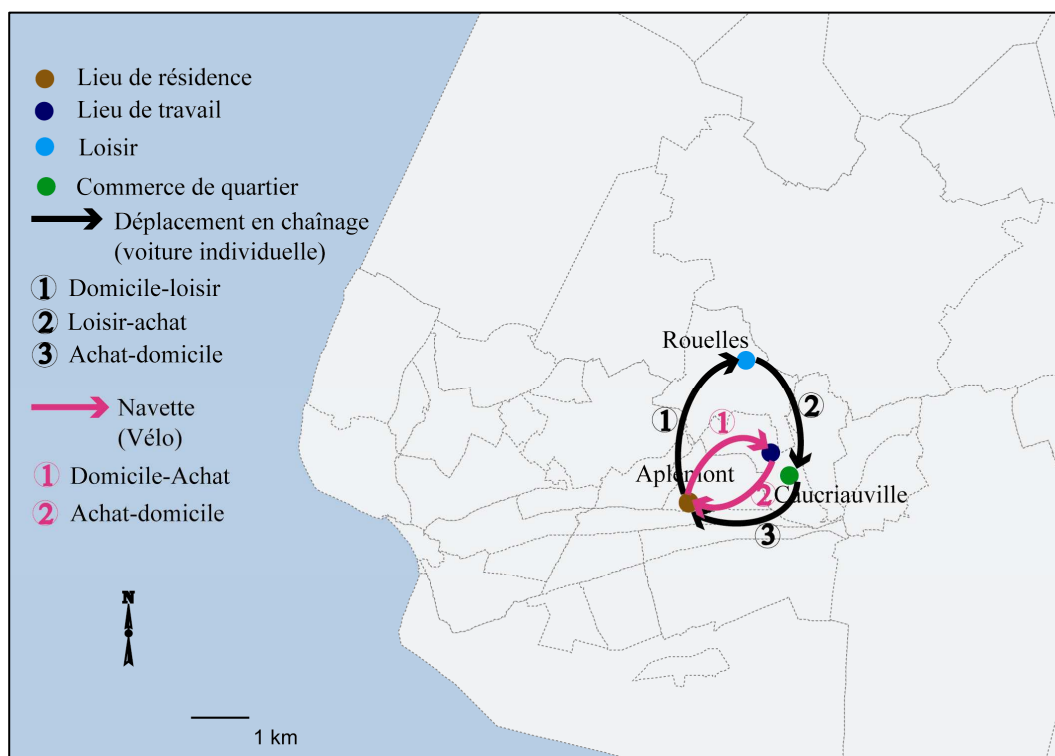


Carte 7.2 Les pratiques d'achats de Cathy, employée, 42 ans

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

« En plus de ça je fais le marché, à côté de chez nous à Saint Cécile, pour tout ce qui est fruits, légumes, lait de ferme, fromage et beurre etc... une fois par semaine suivant les jours où je ne travaille pas. Mais cette fois-ci j'y vais à pied, de chez nous j'en ai pour cinq minutes... contrairement au lundi, je trouve du plaisir à faire mon marché, je ne suis pas pressée, je prends le temps pour marcher et côtoyer les commerçants... »
(Cathy)

Ainsi un lien étroit se dessine entre l'exercice ou non d'une activité professionnelle, le lieu de travail, la perception du lieu d'achat et le choix du mode de transport pour réaliser les achats. C'est le cas de Samir et de sa femme Stéphanie qui ont des comportements d'achats différents selon la mobilité de chacun d'entre eux. : *« Ça dépend du contexte : sur les jours de semaine j'utilise les commerces de proximité qui existent autour de mon lieu de travail. En fonction de mes horaires je profite en sortant de mon travail pour faire mes achats, que ça soit alimentaires ou autres. Le week-end je me déplace parfois pour faire des achats en périphérie. Pour les commerces de proximité se trouvant à côté de chez-nous, je n'y vais que très rarement parce que je suis très mobile. Comme je ne suis pas affecté à une seule structure, j'ai besoin de me déplacer tout le temps ; je fais des réunions régulières, voire quotidiennes dans divers endroits du Havre. Donc je préfère regrouper mes achats sur un temps particulier qui est mon temps professionnel, sur le temps du midi notamment »* (Samir). En revanche, la proximité du lieu de travail fait que Stéphanie n'intègre pas les achats dans son chemin vers le travail. Cependant cela lui arrive souvent d'effectuer des achats quand elle conduit ses enfants à leurs activités ; elle en profite parce qu'elle utilise cette fois-ci la voiture (carte 7.3): *« Ma femme travaille à côté, sur Caucriauville ; elle ne prend pas tous les jours la voiture ; elle ne la prend que le mercredi pour aller chercher les enfants et faire des achats à l'occasion à «ED» ; sinon elle préfère prendre le vélo pour aller travailler »*. Nous pouvons ainsi dire que le lieu de travail de la femme joue un rôle très important dans le chaînage des déplacements et, par voie de conséquence, influence les comportements motorisés d'achats des ménages.



Carte 7.3. Les déplacements d'achats de la femme de Samir, secrétaire, 27 ans

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

À partir des données de l'enquête globale transports d'Ile-de-France 1991-1992, M. Boulahbal (2001) a étudié le rôle structurant⁷² du trajet domicile-travail sur la distribution spatiale des activités des actifs. Elle a montré que le lieu de travail a un rôle polarisant significatif sur la distribution spatiale des activités et des individus, ce rôle est surtout fonction de la situation géographique de l'emploi et du domicile. En revanche, l'alignement de la distribution des activités autour du trajet domicile-travail est, selon l'auteur, moins bien vérifié et, même s'il est parfois observé, il reste toutefois limité à une partie du trajet domicile-travail proche du lieu de résidence. Cependant ce dernier résultat, observé sur l'Ile-de-France, ne peut être généralisé pour tous les contextes urbains. Dans une région dense telle que Paris une grande part des trajets domicile-travail est assurée par les transports en commun, et ces derniers ne favorisent pas la multiplication des arrêts ou des étapes pour réaliser d'autres activités au cours de ces trajets. En plus, la région de l'Ile-de-France et notamment Paris-centre bénéficie d'un

⁷² L'auteur entend par effet « structurant » une distribution organisée des activités, soit autour du lieu de travail (effet polarisant du lieu de travail), soit le long du trajet domicile-travail (effet structurant du trajet domicile-travail)

maillage très important de services de proximité (commerces, loisirs). Ce n'est pas tout à fait le cas des villes automobiles telles que le Havre où le « *navetteur automobiliste* » n'hésite pas, grâce à la lucidité de la voiture, de profiter de son déplacement de travail pour réaliser d'autres activités sur son chemin, notamment lorsque le lieu de travail est situé loin du secteur de résidence.

En effet, dans les trajets domicile-travail, la distribution des activités pour autres motifs devrait se concentrer le long du trajet domicile travail et/ou à proximité du lieu de résidence ou de celui de travail. Pour M. Boulahbal (2001), l'effet structurant de l'activité travail serait donc d'autant plus sensible que la distance domicile-travail est grande. Ainsi l'auteur distingue deux cas de figures où l'actif essaie d'ajuster la localisation de ses activités selon la localisation de son lieu de travail (schéma 7.1):

- dans le premier cas l'actif A travaille à proximité de son lieu de résidence. Il dispose, de ce fait, d'un budget distance, dû au travail, faible. En revanche son budget distance disponible pour le reste des activités est important. Dans ce cas-là les activités autres se distribuent dans l'espace, indépendamment du trajet domicile-travail.

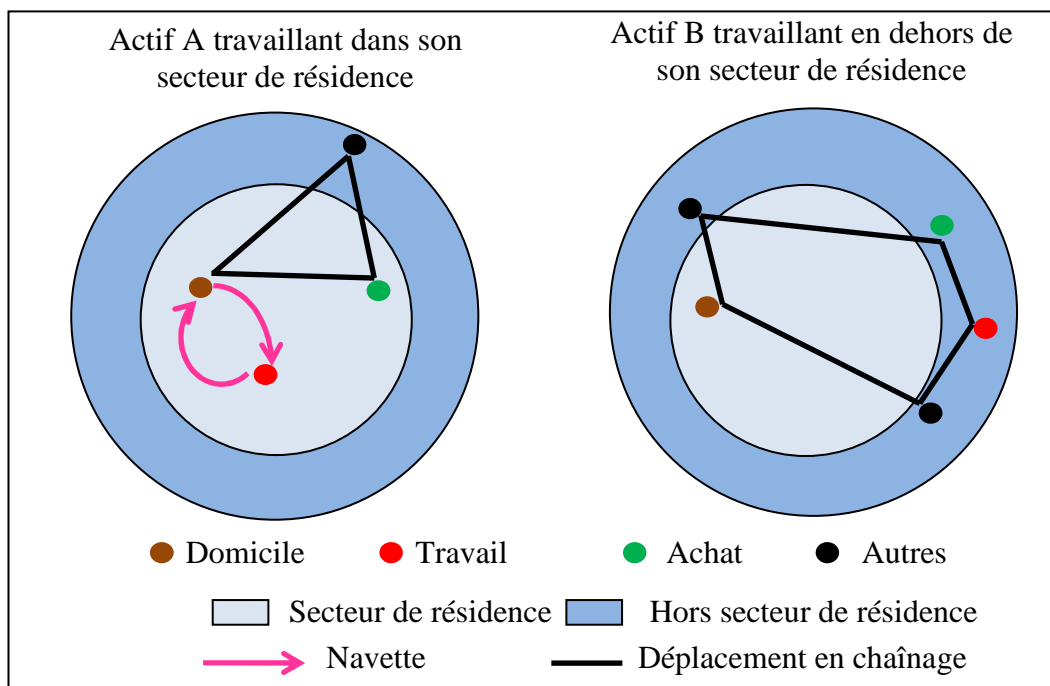
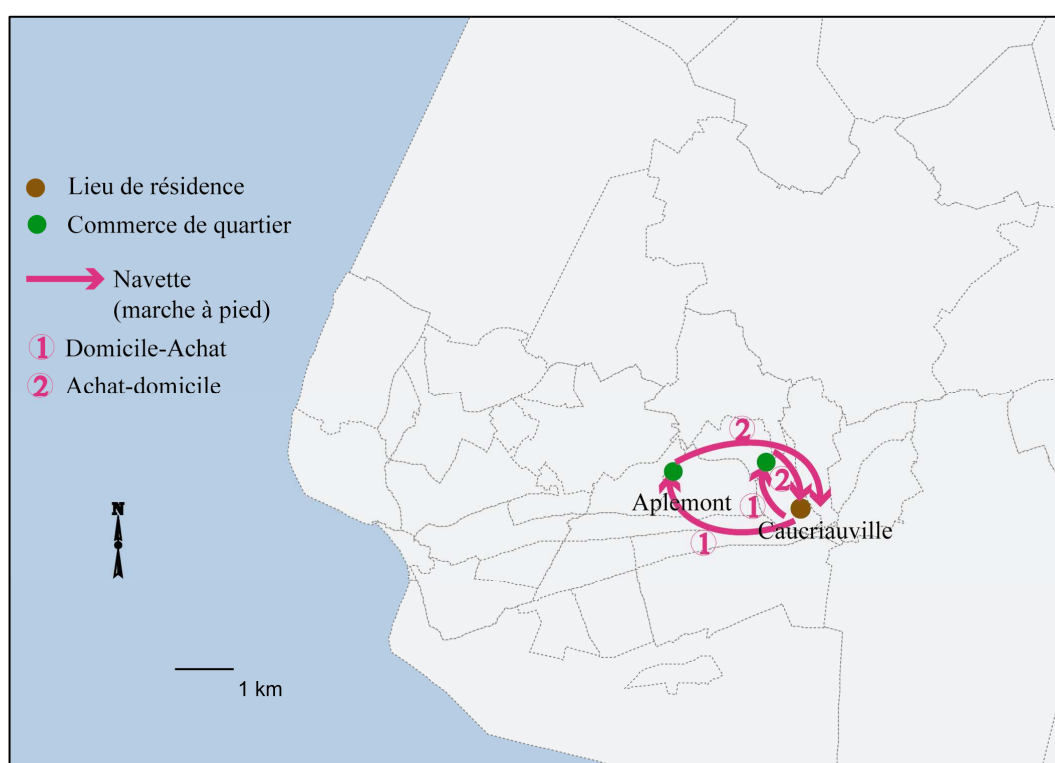


Schéma 7.1 L'effet structurant du trajet « domicile-travail » selon la localisation du lieu de travail

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010, d'après M. Boulahbal, 2001

-en revanche, dans le cas de l'actif B qui travaille à une grande distance de son lieu de résidence, le budget distance, dû au travail, est élevé ; les autres activités doivent donc être réalisées à une distance additionnelle la plus faible possible. L'actif peut les réaliser, soit dans le cadre de la boucle domicile-travail, soit dans des boucles indépendantes.

Par ailleurs, pour les personnes qui n'ont pas d'activité professionnelle, l'activité d'achat est souvent organisée en navette ; elle se présente comme une promenade ; elle leur donne une raison de sortir de chez elles. C'est l'exemple de Radia qui préfère effectuer ses achats à pied dans les magasins de proximité, plusieurs fois par semaine (carte 7.4) « Pour moi, faire les courses est une raison de sortir de chez moi pour marcher et me promener avec les enfants ; je fais de nombreux petits achats par semaine pour éviter d'être encombrée ; j'utilise pour cela la poussette de mon enfant pour mettre mes sacs. » (Radia)



Carte 7.4 Les pratiques d'achats de Radia, femme au foyer, 30ans

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

En plus la fréquentation des moyennes surfaces de proximité permet à certaines personnes, à revenus modestes, de limiter leurs dépenses d'achats, comme l'explique

Radia : « depuis que mon mari ne travaille plus, nous essayons de faire des économies sur toutes nos dépenses. De ce fait quand je fais des courses à « ED » ou au « Super U » je suis beaucoup moins tentée parce qu'il y a peu de choses autour qu'à Auchan par exemple. »

7.2.4 L'accompagnement des enfants à leurs activités... facteur d'étalement des lieux d'achats ?

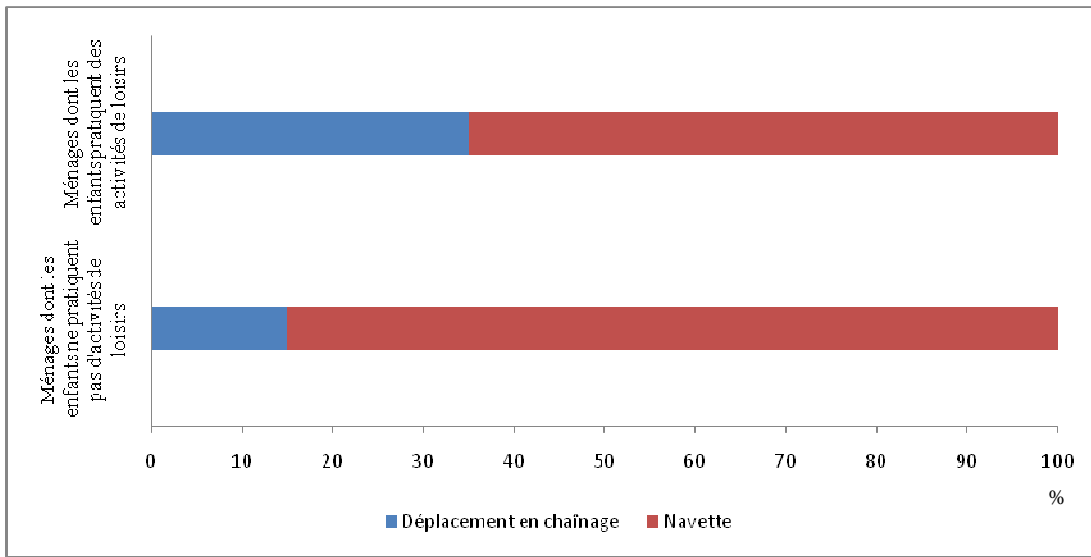
7.2.4.1 Le chaînage lié aux achats ou quand les loisirs structurent les pratiques

Les activités de loisir de l'enfant et leur localisation peuvent déterminer des pratiques de mobilité d'achat spécifiques. La part du chaînage liée aux achats est beaucoup plus élevée pour les ménages dont les enfants pratiquent une activité de loisir (35%) (graphique 7.9). Dans ces ménages, on accompagne encore plus souvent les enfants dans leurs déplacements. La double activité dans le couple favorise davantage ces pratiques⁷³. Le parent accompagnateur, qui est le plus souvent la mère, profite que ses enfants soient à leur activité pour « faire un saut » à côté, effectuer un achat auquel il n'a pas pensé avant. Cette part de chaînage est faible (15%) pour les ménages dont les enfants ne pratiquant pas d'activités de loisir.

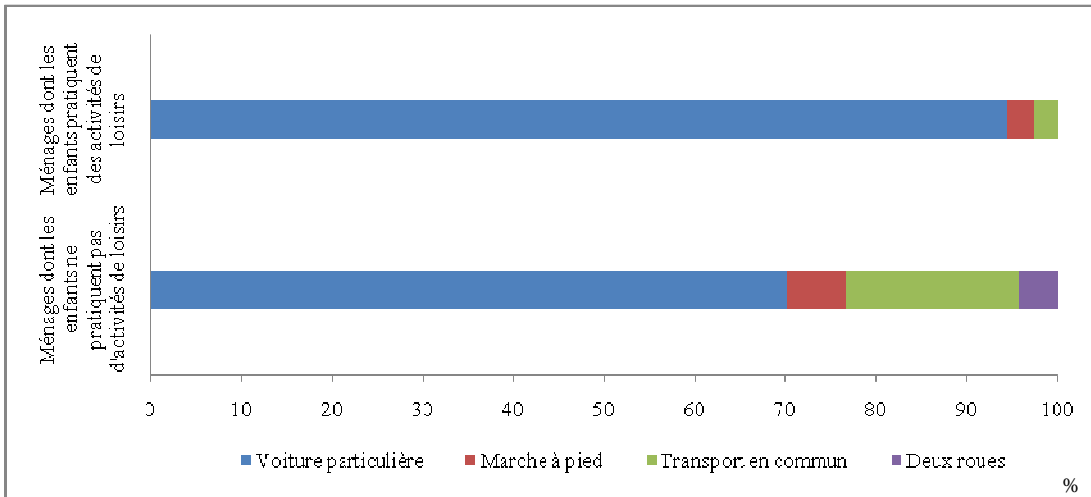
Dans les ménages où les enfants n'exercent pas une activité de loisir, on utilise beaucoup moins la voiture individuelle comme mode de déplacement pour faire les achats (graphique 7.10). En revanche, dans les ménages où les enfants où l'un d'entre eux pratiquent au moins une activité de loisir, les consommateurs choisissent beaucoup moins la marche à pied pour effectuer leurs achats, prennent beaucoup plus moins les transports en commun, mais utilisent beaucoup plus la voiture individuelle.

Les exemples cités ci-dessous montrent bien que le choix du mode de transport pour les achats est sensiblement déterminé par le programme d'activité des membres de la famille. Alors que l'utilisation de la voiture individuelle est dominante dans le cas où les achats sont insérés dans une chaîne comportant d'autres motifs, en l'occurrence les loisirs, l'usage de la marche à pied est considérable dans les déplacements d'achats de proximité et qui s'effectuent sous forme de navette.

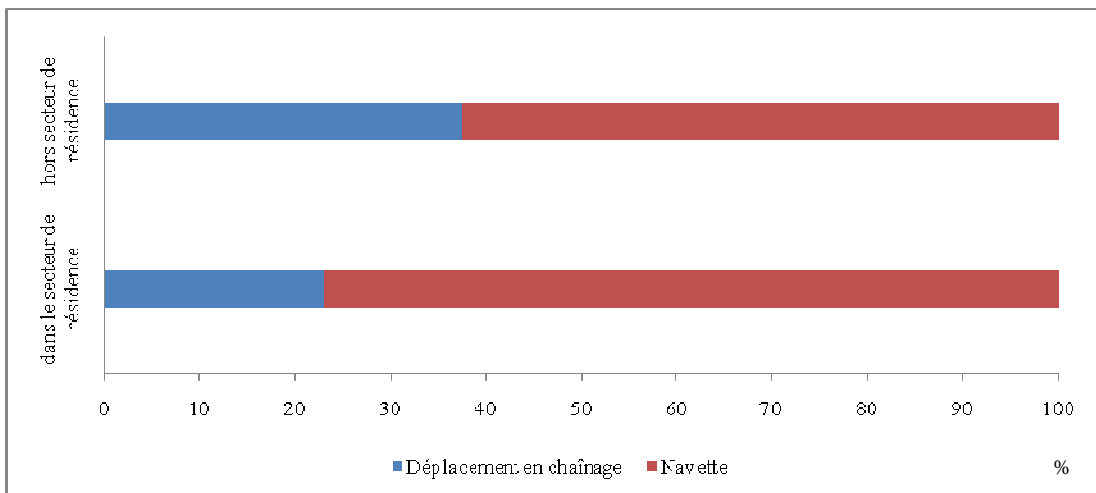
⁷³ Dans notre enquête, nous avons enregistré une fréquence d'accompagnement des enfants très élevée chez le couple bi-actif par rapport aux autres types de ménages, en l'occurrence le couple inactif.



Graphique 7.9 Chaînage des déplacements selon l'activité de loisir des enfants

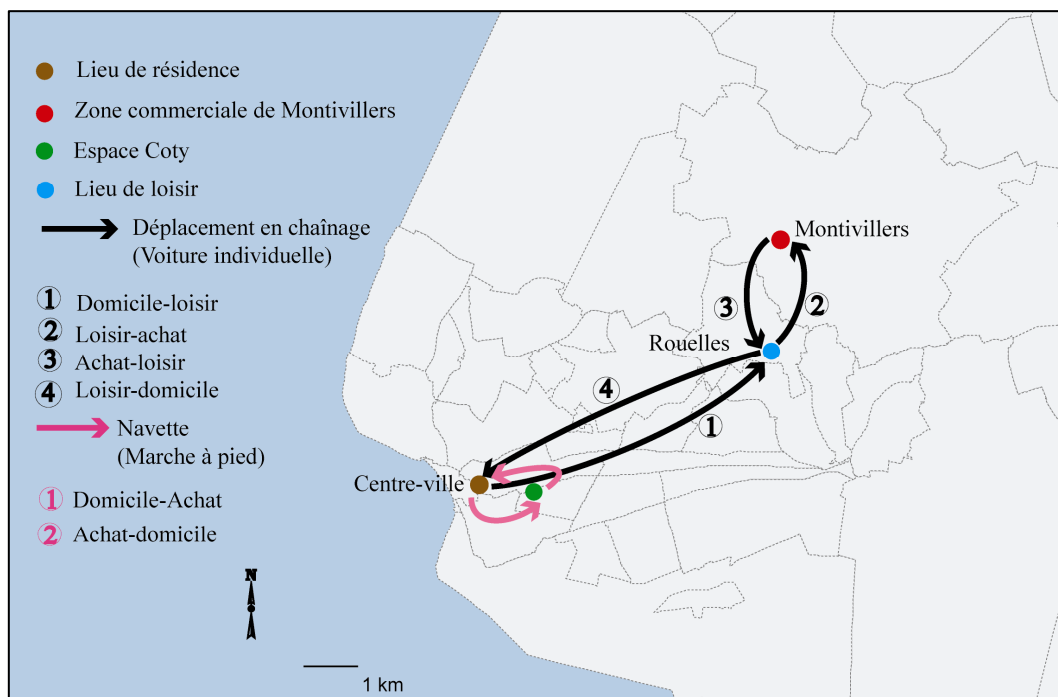


Graphique 7.10. Mode de transport pour achats selon l'activité de loisir des enfants



Graphique 7.11 Chaînage des déplacements selon le lieu d'activité de loisir

Le chaînage des déplacements lié aux achats est en lien avec les pratiques d'accompagnement des enfants, il est adapté selon l'organisation des activités de loisirs des enfants. De ce fait, la fréquentation des commerces n'est pas seulement déterminée par leur localisation, elle est également conditionnée par l'agencement des lieux d'activités des enfants. Comme le montre l'exemple de Catherine, qui est obligée chaque mercredi d'accompagner sa fille Camille pour monter à cheval à l'extérieur de la ville (carte 7.5) : « Pour Camille c'est un peu compliqué, elle fait du cheval et le cheval en ville ce n'est pas possible, il faut forcément aller plus loin et là elle vient sur Rouelles le faire... Je suis effectivement obligé d'aller la conduire en voiture et d'aller la rechercher, j'ai l'impression de passer du coup toute l'après-midi en voiture et ce n'est pas très agréable... Pour occuper ce temps j'en profite pour aller dans le centre commercial d'à côté pour acheter des fleurs, des plantes ou des aliments... et ça m'arrive assez souvent... ».



Carte 7.5 Les pratiques d'achats de Catherine, enseignante, 40 ans

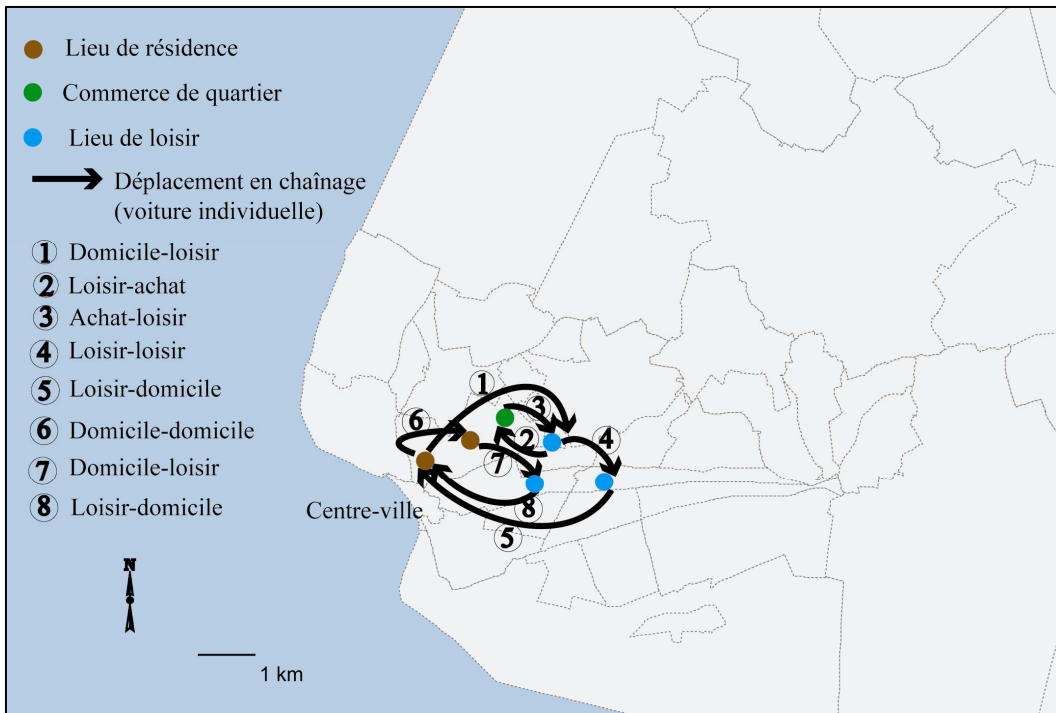
©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

L'éloignement des activités extrascolaires de la résidence familiale (graphique 7.11) avec les pratiques d'accompagnement qu'elles engendrent, génère souvent chez celui que nous appelons « le parent consommateur » le besoin de trouver d'autres

activités sur le parcours ou sur les lieux d'activités de l'enfant afin d'optimiser son temps. Les achats pourraient bien répondre à ce besoin. Il s'agit de réaliser les achats dans une plage horaire ne chevauchant pas les autres activités de la famille, notamment les loisirs. Ces pratiques développées par « le parent consommateur » lui permettent d'assurer une bonne gestion de ses déplacements tant sur le plan spatial que temporel.

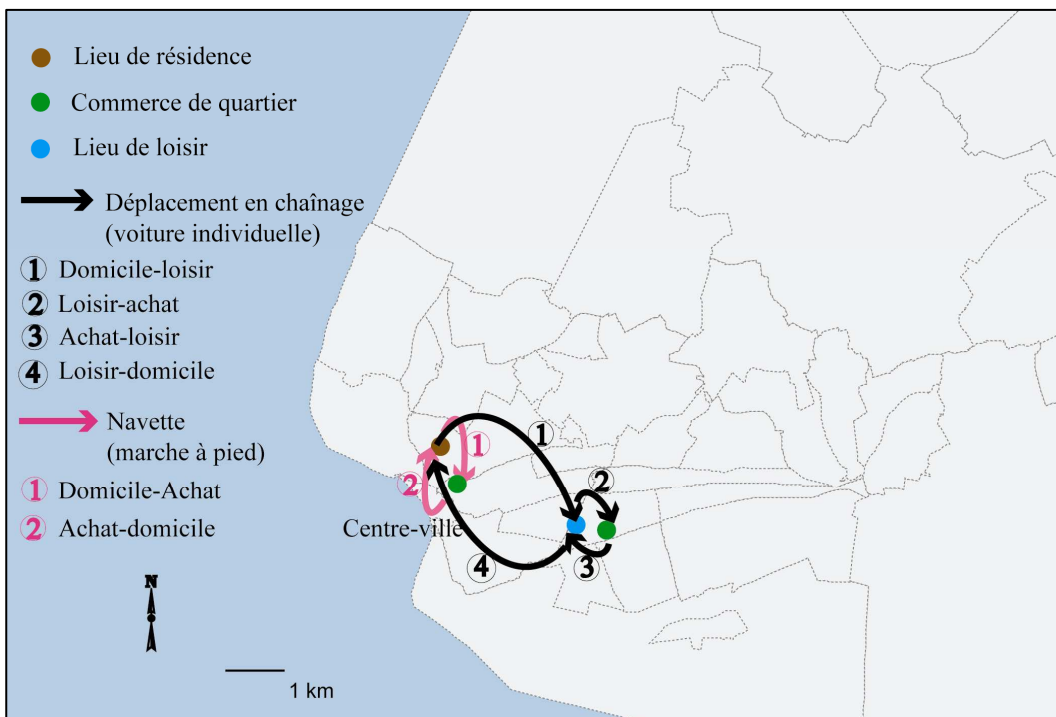
Pour Patricia la journée du mercredi est très chargée et rythmée par les activités de loisirs de son fils Oscar. Ce dernier, en plus d'autres activités réparties sur la semaine, fait deux activités le mercredi. Comme elle ne travaille pas ce jour-là, c'est elle qui se charge des conduites (carte 7.6) : *« tous les mercredis j'emmène Oscar au conservatoire ; là j'attends sur place parce que ça dure une demie heure, ... En attendant j'occupe mon temps, soit je corrige des copies soit je fais des petites courses dans le coin... après le cours de musique je reprends tout le monde et j'emmène Oscar cette fois-ci à l'école des beaux arts pour le cours de dessin entre 10 h et 12 h. là on remonte à la maison avec mon plus jeune fils Simon et puis on retourne chercher Oscar à midi ; on rentre à la maison, on peut passer chercher un kebab ou faire deux ou trois courses si je n'ai pas eu le temps de le faire avant ; on déjeune, on fait les devoirs et on repars pour l'escrime. Alors là je vais chercher Nathan chez lui, je descends tout monde à la salle d'escrime en face du conservatoire, je remonte et puis mon amie Alice, la maman de Nathan, descend chercher les enfants à 15 h et elle me ramène Oscar ».*

Les pratiques d'achats de la famille de Patricia diffèrent la journée du samedi selon les activités des membres de la famille. Tandis que le mari, accompagné de son petit jeune fils Simon, fait le marché découvert à côté du domicile à pied pour acheter des produits frais, Patricia profite de son déplacement de loisir et de celui de son fils Oscar, ce jour là, pour faire le marché qui est juste derrière le conservatoire, loin de son domicile (carte 7.7) : *« Comme moi je récupère Oscar qui fait un cours de solfège aussi samedi matin au conservatoire, je profite de mon déplacement pour flâner dans les étals du marché qui est juste derrière le conservatoire ... moi je finis à 11h20 et lui à 12h30... pour tuer le temps d'attente je fais mon marché qui est essentiellement un marché arabe et qui offre des produits beaucoup moins chers et du coup j'achète des choses que je n'achète pas forcément sur les autres marchés parce que je ne les trouve pas ailleurs».*



Carte 7.6 Les pratiques d'achats de Patricia, enseignante, 42 ans

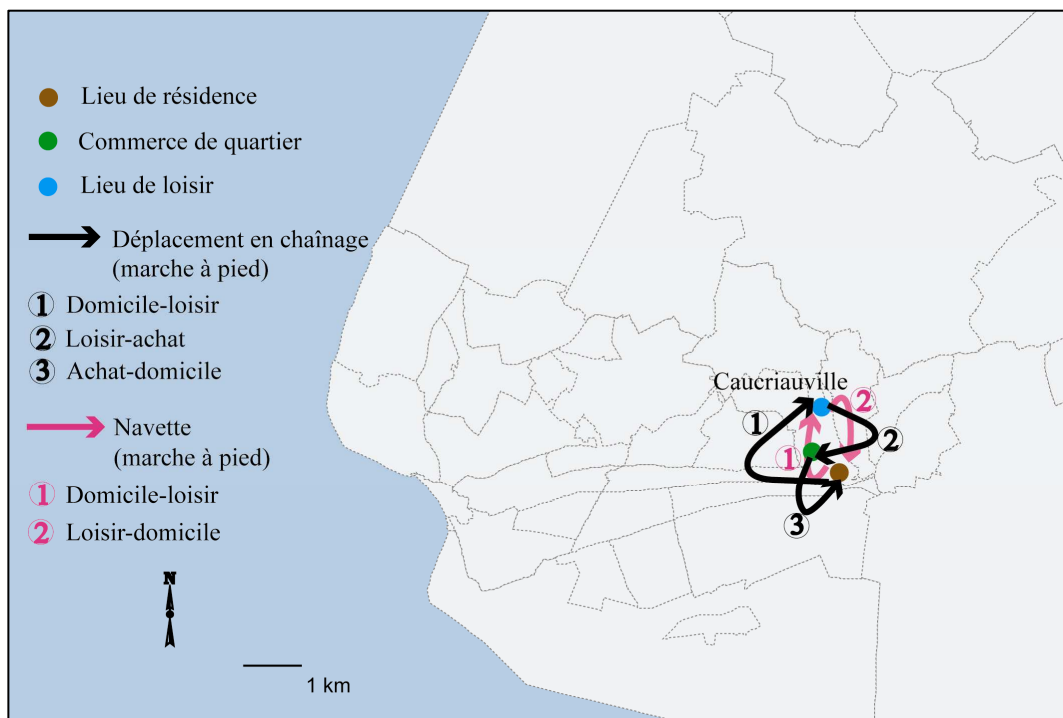
©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010



Carte 7.7 Les pratiques d'achats de Patricia, enseignante, 42 ans

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Contrairement aux cas précédents où les activités de loisirs des enfants sont très dispersés dans l'espace et dans le temps, le cas de la famille de Radia, mère au foyer, se présente autrement. L'espace des activités des enfants de celle-ci se limite au quartier de résidence (carte 7.8). Tandis que l'ainé fait piscine le mercredi à Caucriauville, le petit se contente encore de fréquenter les aires de jeux du quartier. Leurs déplacements se font principalement à pied et sous forme de navettes. Néanmoins il arrive à Radia de passer parfois par «ED», qui se trouve sur son chemin, pour acheter des petites choses pour la cuisine, mais toujours à pied.



Carte 7.8 Les pratiques d'achats de Radia, femme au foyer, 30 ans

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

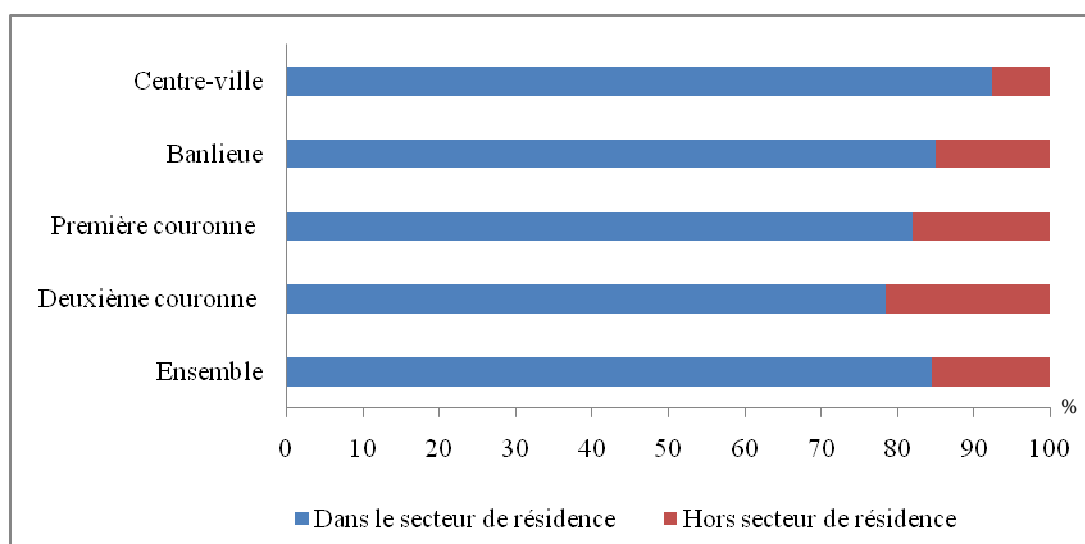
7.2.4.2 L'activité scolaire... de la proximité géographique à la proximité temporelle et sociale ?

Le chaînage de déplacements liés aux achats est déterminé aussi par l'accompagnement des enfants à l'école. Le parent fait souvent des achats après avoir déposé son enfant à l'école ou l'avoir récupéré après la classe. L'accompagnement des enfants, à l'école est effectué le plus souvent en voiture individuelle. Une étude réalisée par le PREDIT (B. Cordier, 2000)⁷⁴, montre que plus de 50% des déplacements « domicile-école » sont effectués en voiture individuelle, 42% à pied et seulement 1% en vélo. Les déplacements en voiture concernent même les trajets courts de moins de cinq cents mètres. Ces trajets « domicile-école » s'inscrivent dans une chaîne de déplacements plus complexe qu'une simple navette (A. Haumont, 1993 ; E. Heurgon, 2001). L'étude du PREDIT relie le phénomène à la complexification des boucles de déplacements. En effet, les accompagnements en voiture sont dans trois cas sur quatre insérés dans une chaîne de déplacements ; le parent dépose son ou ses enfants en se rendant en voiture à son travail. Selon l'étude, seulement un accompagnement en voiture sur quatre est le fait d'un « parent-taxi ».

Dans nos enquêtes sur l'agglomération du Havre, 65 % des familles enquêtées déclarent accompagner leurs enfants en voiture contre 31% qui le font à pied. Quarante-vingt pour cent des parents qui pratiquent l'accompagnement à pied n'exercent pas une activité professionnelle. Le lieu de travail de la mère et celui de scolarité de l'enfant jouent un rôle primordial dans l'accompagnement et le choix du mode de transport. En effet, la localisation de l'activité scolaire en dehors du secteur de résidence contribue pour une forte part à l'insertion de celle-ci dans une chaîne de déplacements à plusieurs motifs et par conséquent à l'accroissement de l'accompagnement en voiture. Le phénomène de délocalisation du lieu de scolarisation s'observe dans tous les secteurs d'urbanisation, notamment dans les couronnes périphériques (graphique 7.12). Il s'explique par la volonté d'organiser les déplacements quotidiens du parent accompagnateur, qui est le plus souvent la mère. Celle-ci et en raison parfois de

⁷⁴ L'étude a pour but de quantifier et qualifier le phénomène d'accompagnement des enfants à l'école. Six zones géographiques recouvrant la plupart des réalités nationales ont été définies : quatre dans l'aire urbaine d'une grande ville (Clermont-Ferrand), deux dans l'aire urbaine d'une petite ville (Brioude, Haute-Loire).

l'éloignement de son lieu de travail, préfère que le lieu de scolarisation de son ou ses enfants soit le plus proche possible de son lieu de travail. Cependant le phénomène est aussi associé à des considérations sociales ; la notoriété de l'établissement scolaire joue un rôle très important, notamment pour les familles dites « mobiles » (A. Ribeiro, 2004). En effet, la réputation de l'établissement scolaire est un critère indispensable au moment du choix de l'école des enfants. Contrairement au cas des collèges et celui des lycées, la qualité de l'école primaire est fonction du niveau social du quartier dans lequel elle est située ; le public de l'école renvoie au public du quartier (A. Van Zanten, 2009). De ce fait plusieurs familles considèrent que la réussite scolaire de leurs enfants dépend en grande partie du bon choix de leurs établissements scolaires.



Graphique 7.12 Localisation de l'activité scolaire selon le secteur de résidence du ménage

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Si dans les petites et moyennes villes, les enfants ont de bonnes chances de partager les mêmes structures socio-éducatives, la situation est bien différente dans les grandes villes comme le Havre où la ségrégation sociale des quartiers se reflète dans les lieux scolaires. La composition sociale de l'établissement scolaire semble être un élément déterminant dans le choix des ménages, car elle pèse fortement sur les performances de l'enfant. Ce choix a toujours existé, mais il prend de l'ampleur dans un

contexte social caractérisé par l'individualisation des modes de vie et l'importance des valeurs identitaires auxquelles les ménages sont attachés⁷⁵.

Nos enquêtes montrent que plus de 23% des ménages déclarent avoir changé le lieu de scolarité de leurs enfants. Quarante-quatre pour cent d'entre eux l'ont fait parce que la nouvelle école se trouve sur le chemin ou près du lieu de travail du parent, 56% d'entre eux l'ont fait pour des raisons sociales. Le choix d'inscrire son enfant dans une école privée par exemple rend l'accompagnement de l'enfant dans son déplacement presque inévitable, en raison de l'éloignement d'un tel établissement. Les élèves scolarisés dans un établissement public sont moins accompagnés que ceux scolarisés dans un établissement privé (F. de Singly, 2002). Ces stratégies d'évitement des établissements de proximité ou de ceux qui auraient une mauvaise réputation génèrent une augmentation des distances parcourues et entraînent, par voie de conséquence, des changements dans les pratiques de mobilité quotidienne. En effet, d'après J-P. Hubert et Ph. Toint (2002), à Bruxelles, la proportion d'élèves des écoles primaires qui parcourent entre 0 et 5 km pour aller à l'école a chuté de 89% à 86% entre 1991 et 1999. Pendant la même période le pourcentage de ceux qui font entre 5 et 20 km est augmenté de 10 à 13%. L'inscription des enfants dans des écoles autres que celles du voisinage influence la mobilité d'achat de ces familles en permettant de l'étendre à d'autres espaces de la ville (R-P. Desse, 2001). Ainsi, ces familles cherchent plutôt la proximité temporelle et sociale que la proximité géographique. Se pose donc la question de l'accompagnement des enfants comme facteur restreignant la fréquentation des commerces de quartier et l'usage d'un mode de transport autre que la voiture pour réaliser ses déplacements d'achats.

7.3 Le chaînage des déplacements lié aux achats, essai de modélisation...

7.3.1 Le chaînage des déplacements : rationaliser les activités

Le chaînage des déplacements traduit *a priori* une rationalisation du temps passé dans les transports. Il s'agit de réaliser le maximum d'activités en un temps minimum. Par le chaînage des déplacements, beaucoup de consommateurs veulent alterner leurs

⁷⁵ « Dans la société de consommation, les individus, les ménages et les groupes ne demandent pas seulement des biens et des services pour l'usage qu'ils en font mais aussi parce que ce sont des signes de prestige, de distinction, de classement social... (J. Baudrillard, 1970), cité in (A. Ribeiro, 2004)

activités (travail, achat, loisir) dans la journée. Ils préfèrent opérer sans contraintes des arbitrages temporels permanents dans leurs modes de déplacements (L. Gwazdzinski, 2002). Face à l'importance du nombre de ses activités, le consommateur cherche à rationaliser ses déplacements qu'il réalise au sein des chaînes de déplacements. Ainsi le chaînage des déplacements exprime un moyen de réaliser un programme d'activités. Ce dernier est en grande partie déterminé par les caractéristiques socioéconomiques de l'individu et l'inscription spatiale des lieux d'activités quotidiennes. La contrainte de budget temps joue un rôle primordial dans ce modèle de mobilité (schéma 7.2).

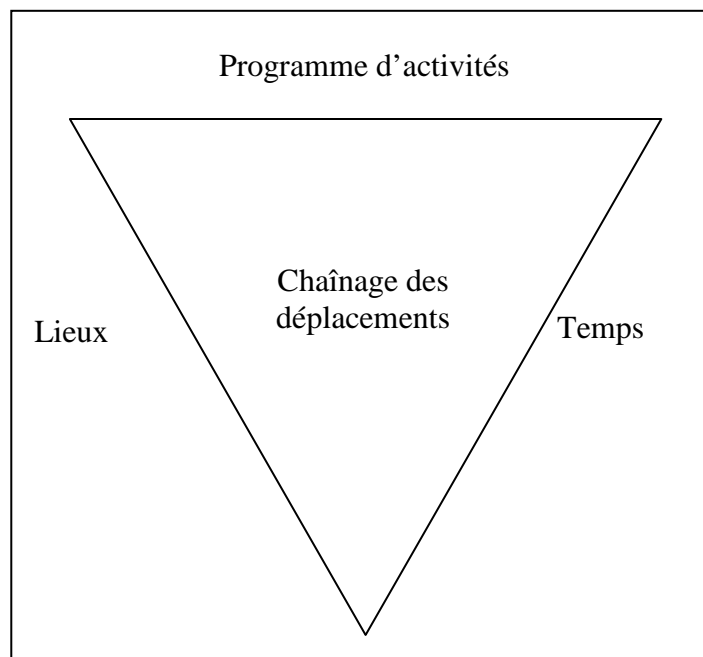


Schéma 7.2 La trilogie de chaînage des déplacements

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Afin d'accomplir ce programme d'activités le consommateur envisage différentes possibilités de chaînes de déplacements (schéma 7.3). Le choix de tel ou tel type de chaîne dépend, comme on va le voir, à la fois des caractéristiques socioéconomiques du consommateur (activité, CSP, motorisation, niveau d'instruction) et les liens de ce consommateur avec les territoires du quotidien (lieux de résidence et de différentes activités quotidiennes).

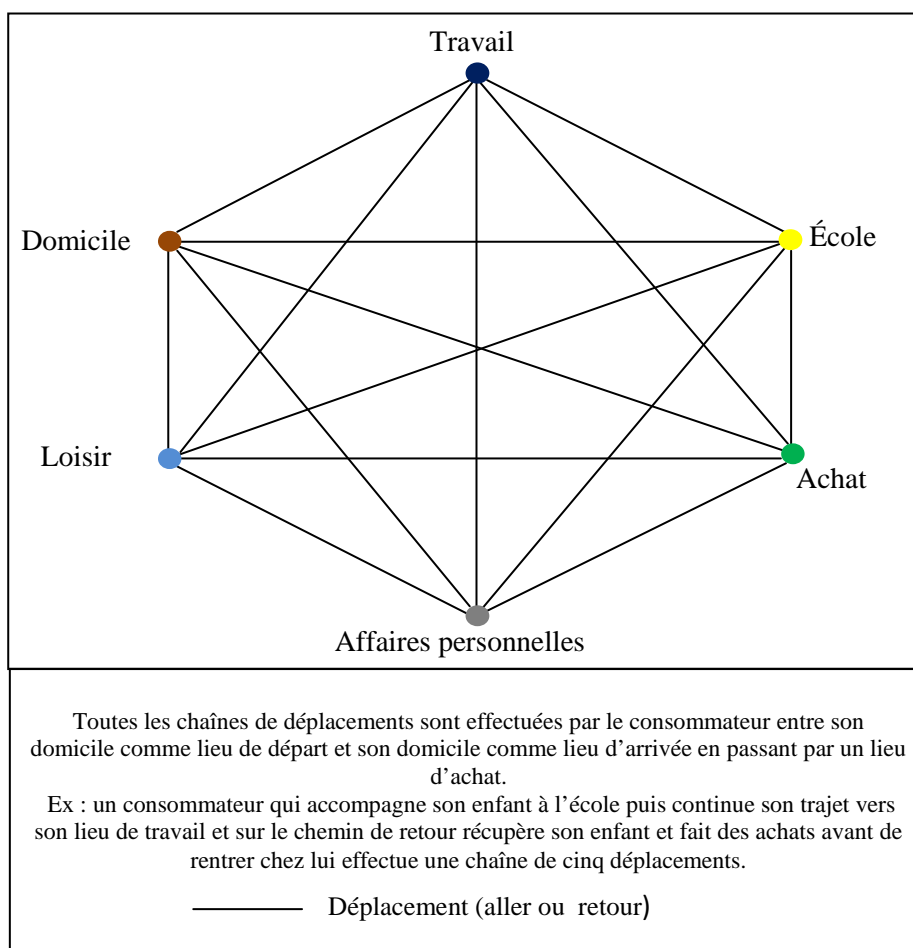


Schéma 7.3 Les possibilités de chaînage des déplacements

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

7.3.2 Des parcours plus complexes chez les mères actives ?

L'étude des chaînes de déplacements liés aux achats révèle une grande différence entre les femmes et les hommes. Le traitement des données de l'enquête montre que les achats semblent être une tâche majoritairement féminine, 80% contre 20% pour les hommes. Le développement du travail féminin et la bimotorisation des ménages ont accru la mobilité des femmes qui continuent à jouer un rôle essentiel dans la réalisation des achats des ménages (P. Moati, 2001). C'est pour cette raison que nous avons choisi de centrer notre analyse sur les chaînes réalisées par les mères. D'après l'enquête emploi du temps de l'INSEE (1999), les femmes consacrent en moyenne quatre fois plus de temps que les hommes au travail domestique proprement ménager, deux fois plus aux enfants et aux trajets d'accompagnement.

L'analyse des chaînes de déplacements effectuées par les mères de famille nous permet de dresser une typologie associant chaînage, caractéristiques socioéconomiques et forme urbaine (schéma 7.4). Dans notre questionnaire nous considérons l'activité « travail » comme l'activité principale des actifs, quant aux inactifs leur activité principale est une activité autre que le travail. L'observation de ces chaînes montre que les mères actives effectuent des chaînes beaucoup plus complexes que leurs homologues inactives. Accompagner les enfants, aller travailler, récupérer les enfants, faire des achats, revenir au domicile, correspond à la chaîne de déplacements la plus fréquente d'un grand nombre de ménages havrais dont la mère exerce une activité professionnelle (65,5%). En revanche dans 71 % des ménages dont la mère est inactive, les mères font leurs achats après avoir accompagné leurs enfants à l'école.

Afin de valider le modèle havrais, nous avons reproduit l'analyse dans les mêmes conditions sur l'agglomération de Caen. Si les axes factoriels diffèrent légèrement, la typologie des chaînes obtenue présente en revanche de nombreuses similitudes avec celle du Havre (schéma 7.4). Les chaînages observés dans le cas des mères havraises sont aussi adoptés par les mères caennaises.

D'après une étude récente réalisée par « Statistique Canada »⁷⁶, les femmes canadiennes réalisent plus de déplacements complexes comportant de multiples arrêts en voiture que les hommes. En effet, plus l'enchaînement des parcours est long et comporte des étapes de déplacement, plus la probabilité que le conducteur soit une femme augmente. L'étude a examiné le nombre d'étapes comprises dans l'enchaînement des parcours et la prochaine destination des hommes et des femmes au volant de véhicules. Une étape peut être, dans un parcours pour se rendre au travail, un arrêt pour prendre un café, un autre pour laisser les enfants à l'école et un dernier pour récupérer le nettoyage à sec. Dans cet exemple, il s'agirait d'un déplacement en quatre étapes. Lors des déplacements du matin, un pourcentage plus élevé des femmes s'arrête tout d'abord à l'école, à la garderie ou dans un point de vente au détail après avoir quitté le domicile à l'heure de pointe du matin. Pendant les déplacements du soir, un pourcentage plus élevé d'hommes que de femmes regagne directement le domicile, soit 80 % des hommes

⁷⁶ www.statcan.gc.ca

comparativement à 72 % des femmes. Lorsqu'il y a un enfant à aller chercher à la garderie, ce sont 63 % des femmes qui effectuent ce déplacement.

Bref, l'étude conclut que les déplacements les plus simples (une seule étape) sont majoritairement réalisés par des hommes, soit 45 % pour les hommes et 39 % pour les femmes. Par ailleurs, au Canada, les hommes conduisent davantage que les femmes. En 2005, ils représentaient deux tiers du total des véhicules-kilomètres parcourus, comparativement à seulement un tiers pour les femmes.

Mère active (ayant une activité professionnelle)			Mère inactive (n'ayant pas une activité professionnelle)		
Chaînage adopté	Part (%) Le Havre	Part (%) Caen	Chaînage adopté	Part (%) Le Havre	Part (%) Caen
(4)	65,5	62	(6)	71	67
(5)	18,7	17,9	(7)	8,7	4,1
(3)	7,9	6,8	(8)	5,8	11,9
(2)	5	9,6	(9)	14,5	17
(1)	2,9	3,7			
Déplacement					

Schéma 7.4 Typologie des chaînes de déplacements liés aux achats

En France ces pratiques ne sont pas trop différentes. En étudiant l'incidence des rôles sociaux sur les comportements de mobilité, en particulier auprès des mères de famille, F. Prédali (2005) a montré que les emplois du temps de ces dernières sont nettement différents de ceux des pères concernant la nature des activités effectuées au cours d'une journée. Cette différenciation se répercute sur les pratiques de mobilité, notamment sur l'accessibilité à l'automobile. Pour l'auteur, selon qu'elles travaillent ou non, les mères ont à faire face à différentes contraintes au quotidien, et cela influence leurs choix de mode de transport. Ainsi, il distingue deux modes de vie différents :

Les mères au foyer :

Ces mères passent un temps considérable au foyer (21 heures sur 24) ; elles passent une heure dans les déplacements quotidiens et consacrent près de deux heures aux activités extérieures au domicile : une demie heure pour les achats, un quart d'heure pour les accompagnements et moins d'une heure pour les motifs privés (affaires personnelles, loisirs et visites). Ce sont les horaires des écoles qui rythment leur journée en semaine lorsqu'elles ont de jeunes enfants. En conséquence, en raison du morcellement de leur emploi du temps, leurs déplacements sont courts : accompagner les enfants le matin, aller les chercher à midi, les raccompagner après le repas, et les récupérer l'après-midi, ce que ne peuvent pas faire les actives. Ainsi le temps que les femmes au foyer consacrent aux déplacements en moyenne un jour de semaine est composé d'un nombre de déplacements assez important et peu chaînés (retour au domicile fréquent). Par conséquent, les choix de mobilité sont en semaine clairement orientés vers les modes de proximité : marche à pied et vélo, transports collectifs pour les longues distances.

Les mères actives :

En raison de leurs responsabilités familiales et professionnelles, ces mères subissent des contraintes temporelles importantes. De ce fait, elles doivent faire des efforts de gestion de leur temps et d'organisation des activités au quotidien. Leur mobilité est caractérisée par les motifs « accompagnement d'enfant » et « achats » grâce à l'accès individuel à la voiture pour une large partie d'entre elles. La voiture individuelle devient de ce fait un outil de gestion de leur temps et de leurs

déplacements ; elle leur permet de chaîner les déplacements induits par les tâches familiales et professionnelles.

Ce modèle d'organisation des déplacements (schéma 7.5) n'est pas spécifique aux consommateurs havrais ou caennais. Il peut être appliqué à toutes les villes françaises ou européennes de taille comparable.

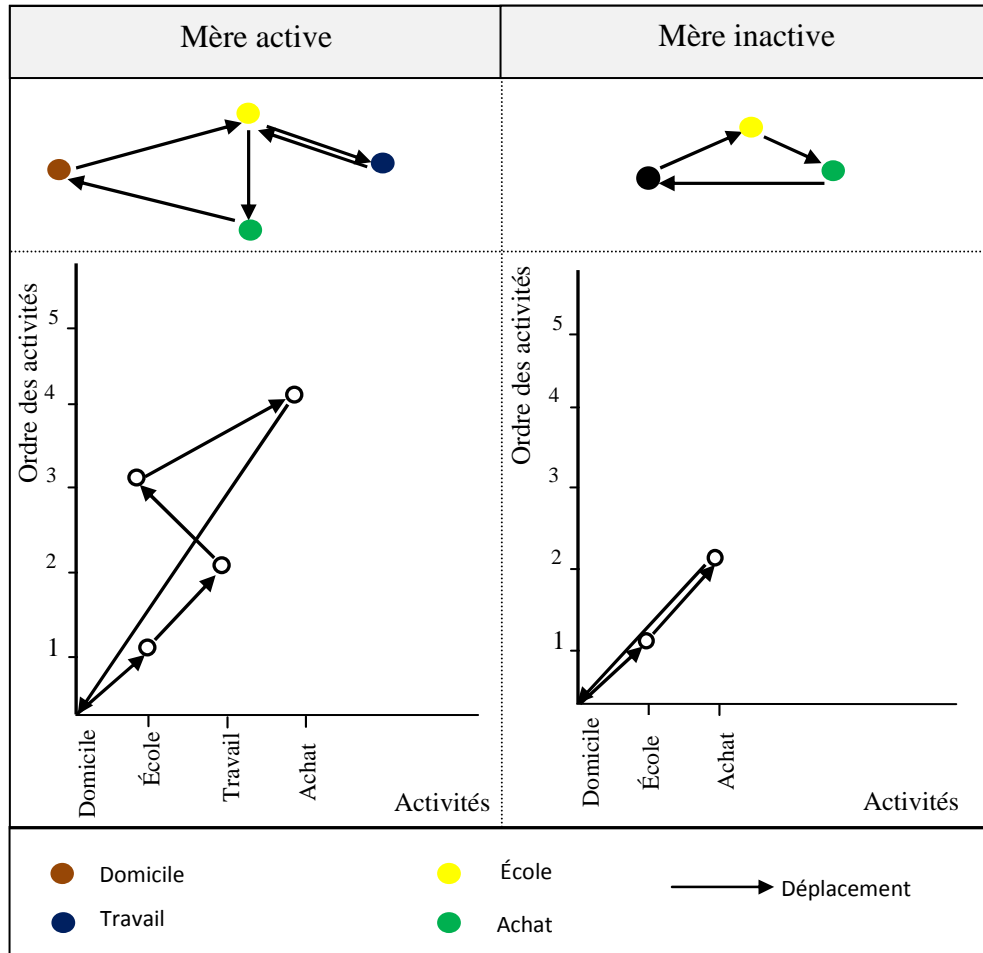


Schéma 7.5 Modèle de chaînage des déplacements liés aux achats

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

7.3.4 À quoi correspondent ces types de chaînes ?

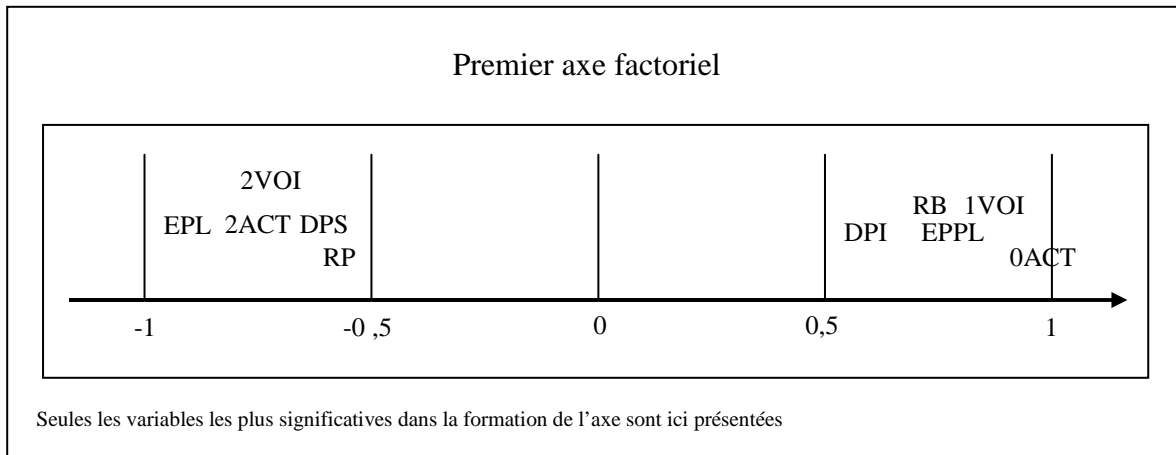
Afin d'étudier le lien entre ces différents types de chaînes de déplacements et les caractéristiques socio-spatiales des consommateurs, nous avons eu recours à une

analyse factorielle⁷⁷ qui révèle deux axes⁷⁸ expliquant la variance des comportements. Les deux axes opposent les variables étudiées ayant les plus fortes corrélations. Le premier axe est fortement lié aux caractéristiques socioéconomiques des consommateurs (activité, motorisation, niveau d'étude, CSP) (graphique 7.13). Il permet de constater que les variables (nombre d'actifs, nombre de voitures, CSP) sont fortement liées à la pratique ou non des activités de loisir, par exemple. Nous observons une corrélation positive très forte entre les variables « 2 actifs », « cadres », « 2 voitures », « études supérieures » et le nombre de ménages dont les membres pratiquent des loisirs. La corrélation est également forte entre les variables « 0 actif », « chômeurs », « 0 voiture », « niveau d'instruction inférieur » et les ménages ne pratiquant pas de loisir. Nous pouvons confirmer que, contrairement aux autres ménages, les ménages inactifs, et dans une moindre mesure, les ménages monoactifs, tendent à limiter leurs activités, en l'occurrence les loisirs.

Le deuxième axe est surtout lié aux pratiques spatiales des consommateurs (graphique 7.14). Il oppose les variables qui relèvent notamment des lieux d'activités (lieu de résidence, lieu de loisir, lieu de scolarité et lieu d'achat). Nous pouvons remarquer que la pratique de ces lieux est très corrélée aux variables telles que le nombre d'actifs et le niveau d'instruction des ménages. Nous observons une corrélation très forte entre la variable « 2 actifs » et le nombre de ménages dont les activités de loisir, de scolarité et d'achat s'effectuent en dehors du secteur de résidence. La corrélation est aussi forte entre les variables « 0 actif », « niveau d'instruction inférieur » et le nombre de ménages effectuant leurs différentes activités dans le secteur de résidence. Nous pouvons également confirmer le fait que les ménages biactifs pratiquent un espace beaucoup plus étendu que les ménages monoactifs ou inactifs.

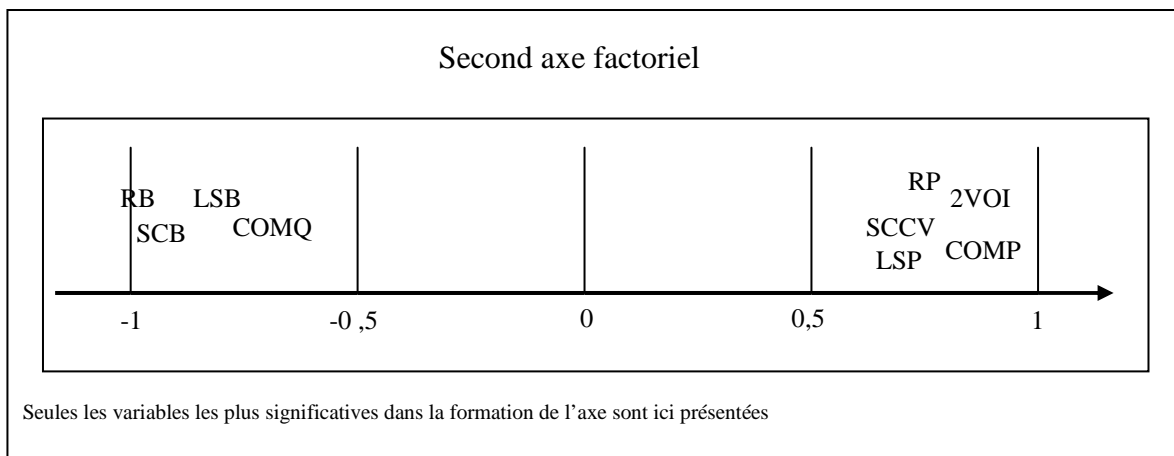
⁷⁷ Le but de la méthode est de réduire le nombre de variables, en cherchant celles suivant lesquelles les groupes de chaînes se séparent le mieux. Le principe de cette démarche consiste à prendre les variables les plus pertinentes utilisées dans notre questionnaire afin de décrire nos différents types de chaînes. Pour ce faire, la méthode étudie la répartition du nuage de points ayant pour coordonnées les valeurs présentes dans le tableau de données.

⁷⁸ Le troisième axe n'est pas significatif, nous avons donc décidé de ne pas l'analyser.



Graphique 7. 13 Axe1. Caractéristiques socioéconomiques des consommateurs

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

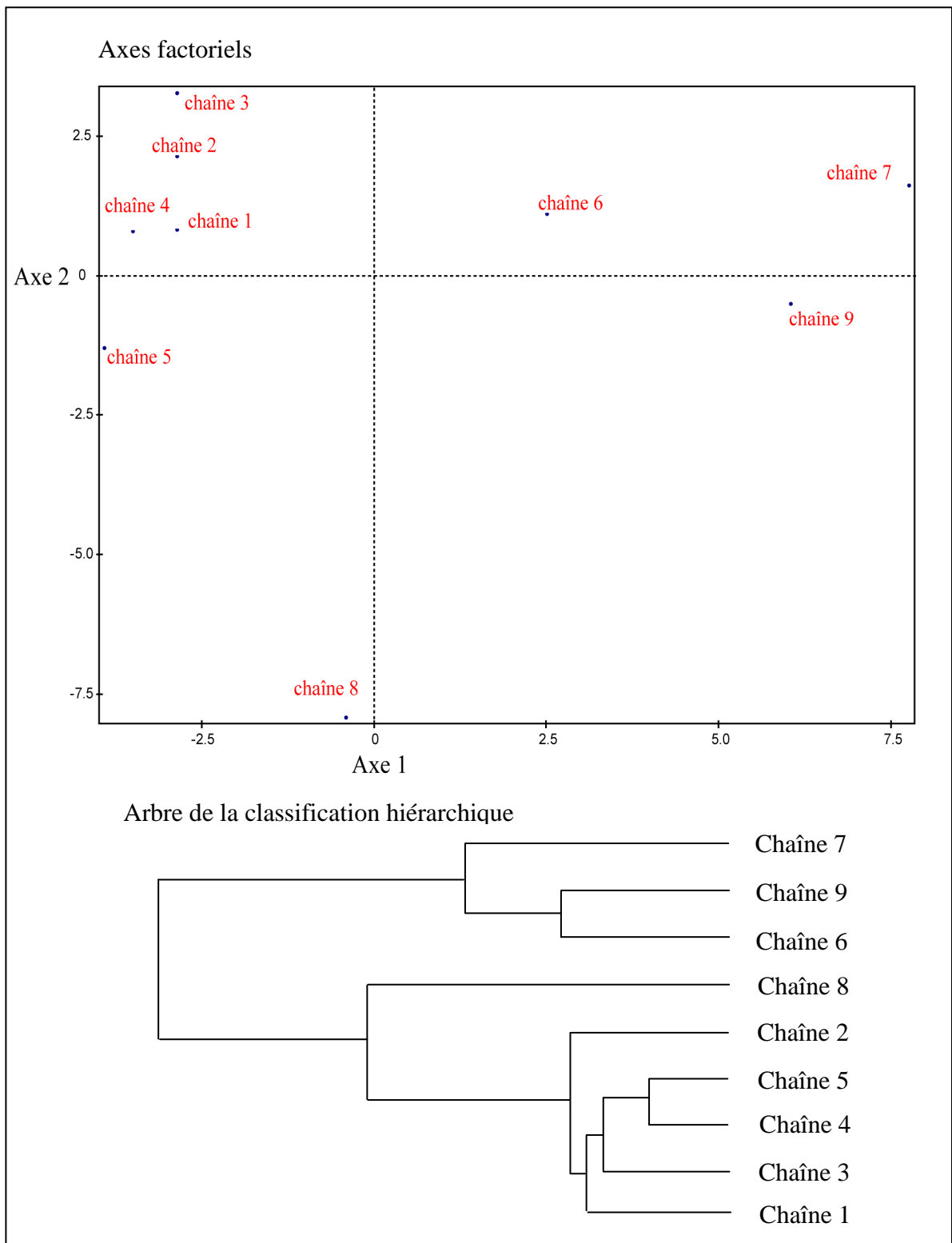


Graphique 7.14 Axe2. Pratiques spatiales des consommateurs

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Le croisement des deux axes permet de distinguer deux groupes de chaînes⁷⁹ (graphique 7.15) : le premier groupe (4, 5, 1, 2 et 3) correspond aux ménages biactifs, fortement motorisés ayant un niveau d'instruction supérieur. Ces ménages, qui résident à la périphérie de l'agglomération et surtout dans la deuxième couronne périphérique, utilisent abondamment leur voiture pour réaliser leurs déplacements d'achats. Le deuxième groupe (6, 7, 8 et 9) comprend les moins motorisés ayant un niveau d'instruction moyen ou inférieur. Ce sont des ménages dont seuls les pères sont actifs, avec une part non négligeable des ménages inactifs. Si la voiture reste le moyen le plus utilisé pour leurs déplacements d'achats, nous observons un recours considérable aux autres moyens de transports, en l'occurrence les transports en commun et la marche à pied (tableau 7.4).

⁷⁹ La différence observée pour la chaîne 8 n'est pas significative puisque le nombre de ménages n'est pas significatif (1,4% de l'ensemble des ménages enquêtés soit trois ménages).



Graphique 7.15. Groupes de chaînes et arbre de classification hiérarchique

		Groupe 1	Groupe 2
Part de ménages		71	29
Motorisation	Motorisés	97,4	63,5
	Non motorisés	2,6	36,5
Niveau d'étude	Inferieur	8,1	35,3
	Moyen	38,9	47,1
	Supérieur	53	17,6
Nombre d'actifs	0 actif	0	31,7
	1 actif	18,8	68,3
	2 actifs	81,2	0
Mode de transport pour déplacement achat	Voiture particulière	97,4	61,7
	Transport en commun	1,3	20
	Marche à pied	1,3	15
	deux roues	0	3,3
Lieux de résidence	Centre-ville	11,7	7,9
	Banlieue	9,1	33,3
	Première couronne	35,7	44,4
	Deuxième couronne	43,5	14,3
Loisirs enfants	Pratiquant	86,4	63,9
	Ne pratiquant pas	13,6	36,1

Tableau 7.4 Les caractéristiques socioéconomiques des ménages par groupe

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

L'analyse des pratiques spatiales des deux groupes de ménages permet de faire la distinction entre « ménages éclatés » et « ménages restreints ». Les « ménages éclatés » correspondent au premier groupe. Ces ménages pratiquent un espace éclaté, se traduisant par une très grande dispersion spatiale de leurs activités quotidiennes : scolarité, loisir et achat (tableau 7.5). Ce comportement spatial orienté vers un espace urbain étendu défavorise le commerce de voisinage ou de quartier.

« Les ménages restreints », qui appartiennent au second groupe, gardent une large pratique de la proximité géographique. Leurs pratiques urbaines sont moins éclatées, souvent limitées aux frontières de leurs secteurs de résidence.

Ce constat nous permet de confirmer que les déplacements d'achats des consommateurs associés au premier groupe s'inscrivent dans des chaînes de déplacements beaucoup plus longues et complexes que ceux effectués par les consommateurs du deuxième groupe.

			Groupe 1	groupe2
Lieux d'activités	Scolarité	Dans le secteur de résidence	80,5	91,7
		Hors secteur de résidence	19,5	8,3
	Loisirs	Dans le secteur de résidence	51,5	62
		Hors secteur de résidence	48,5	38
	Achat	Dans le secteur de résidence	46,8	66,7
		Hors secteur de résidence	53,2	33,3

Tableau 7.5 Pratiques spatiales des ménages par groupe

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Conclusion

Pour notre étude du chaînage des déplacements, nous avons adopté une démarche d'analyse globale intégrant l'ensemble des déplacements quotidiens. Nos résultats montrent l'importance de l'organisation en chaînage des déplacements d'achats, notamment pour les ménages dans lesquels la mère est active. La dispersion des lieux d'activités des ménages réduit leur fréquentation des commerces de proximité au profit des commerces se trouvant sur leurs itinéraires de déplacement. Leur fréquentation des commerces est notamment conditionnée par la localisation des lieux d'activités des parents mais aussi des enfants, lieux qui se trouvent généralement éloignés du lieu de résidence. La voiture devient alors le mode incontournable pour combiner ces déplacements. De ce fait, notre étude de la mobilité d'achat à travers le chaînage des déplacements permet de mieux expliquer les deux paramètres essentiels de la formation de la mobilité motorisée, qui sont les caractéristiques socioéconomiques et les caractéristiques spatiales. Elle apporte un élément de réponse important à la question du lien entre les stratégies de localisation des activités et les comportements de mobilité des ménages. C'est ainsi que nous avons pu montrer que la faible utilisation de la voiture pour les achats par certains ménages était liée à leur inactivité et qu'en revanche, la forte utilisation de la voiture correspond aux ménages ayant des activités nombreuses et dispersées.

Assurer des déplacements d'achats durables ne devrait-il pas passer avant tout par la maîtrise des autres activités urbaines ? Maîtriser le développement commercial des différentes parties de la ville peut apporter des réponses, sans pour autant tout résoudre. La question est rarement appréhendée dans les plans de déplacements. L'approche de la mobilité d'achat par le chaînage des déplacements sera un des points de départ d'une nouvelle prise de conscience.

Conclusion générale

L'étude des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats est une question délicate. Néanmoins elle est révélatrice de multiples dimensions qui régissent le système urbain. L'objectif de notre recherche était d'expliquer la dépendance des ménages à l'automobile pour faire leurs achats et d'en évaluer les répercussions en termes d'inégalités et d'accès aux lieux de commerce. Nous estimons avoir cerné la multiplicité des phénomènes qui déterminent cette dépendance et la nature de l'enjeu social que celle-ci peut générer. Nous n'avons peut être pas présenté de façon exhaustive tous les éléments qui concourent à la compréhension des comportements motorisés des ménages dans leurs fréquentations commerciales. Néanmoins, notre recherche apporte une contribution qui se veut originale à la réflexion sur la problématique de la mobilité motorisée en ville. Elle dévoile des éléments de réponse nouveaux à la question des inégalités dans l'accès des individus aux ressources urbaines.

Les déplacements automobiles en ville, notamment les déplacements de marchandises sont aujourd'hui considérés comme étant à l'origine de multiples dysfonctionnements du système urbain : la pollution, le bruit, la congestion, l'insécurité routière, et l'inégalité face à la mobilité. En étudiant les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats, notre recherche s'interroge sur la durabilité de la ville, mise à l'épreuve par la dépendance automobile.

L'accroissement de l'usage de l'automobile dans les déplacements quotidiens est en rapport avec les transformations socio-spatiales des villes. Le chaînage des déplacements nous a permis d'étudier ce rapport à travers une approche qui associe un certain nombre de facteurs qui participent à l'appréhension des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats. Il se révèle être un concept pertinent qui enrichit la définition de l'automobilité. Il permet de mieux définir les paramètres de formation de la mobilité automobile liée aux achats. Ce concept peut également enrichir la réflexion concernant le lien entre mobilité et inégalités.

L'organisation multipolaire de la ville joue un rôle déterminant dans la mobilité d'achats. Elle induit une baisse de fréquences des déplacements d'achats et favorise le regroupement des achats et la consommation de masse. L'étude des comportements motorisés des consommateurs havrais, à travers l'analyse de l'appareil commercial de l'agglomération, montre un dysfonctionnement commercial majeur, qui se traduit par un affaiblissement important du rôle du petit commerce (commerces de quartiers et du centre-ville) dans les pratiques d'achats des ménages, au profit du grand commerce périphérique. Ce dernier continue à exercer son attractivité à l'échelle de l'agglomération voire au-delà, tant pour les achats alimentaires que pour les achats non alimentaires. Le choix des ménages orienté vers le commerce de périphérie est favorisé par l'inertie du centre-ville qui jusqu'alors a du mal à faire face à la concurrence imposée par la périphérie. La fragmentation spatiale de celui-ci, marquée par la dissémination de ses pôles commerciaux, et sa localisation géographique exceptionnelle posent des problèmes en termes de transports et ne jouent pas en faveur de sa fréquentation commerciale. En plus, il ne bénéficie pas, comme c'est le cas d'un bon nombre de villes en France, des flux pendulaires.

Mais surtout, le choix des ménages en faveur du commerce périphérique s'explique par le comportement de mobilité du consommateur qui, en raison de la complexité de sa mobilité, préfère choisir des lieux d'achats se trouvant sur son itinéraire et facilement accessibles en voiture. Contrairement au centre-ville, le commerce périphérique, localisé entre les zones d'habitat en périphérie et les zones d'emploi dans la ville basse, profite des migrations pendulaires. Dans ce contexte les pôles commerciaux de périphérie jouent un rôle à la fois de « barrages filtrants » pour les migrants quotidiens, et d'« externalisation » des achats pour les habitants de la ville-centre.

Notre approche de la mobilité d'achats des ménages à travers l'organisation de la structure commerciale permet donc de rendre compte de leurs comportements motorisés. Elle met en évidence la difficulté d'une mobilité d'achats durable dans les villes multipolaires, qui génère des inégalités et des ségrégations socio-spatiales. Celles-ci se traduisent par le sous-équipement commercial des zones urbaines sensibles (ZUS), mais aussi par la difficulté des habitants de ces quartiers à joindre les pôles

commerciaux périphériques, en l'absence d'une bonne desserte de ces derniers en transports en commun. De ce fait la mobilité d'achats des habitants de ces zones se trouve certainement compromise.

Face à cet enjeu majeur, les collectivités locales ne semblent pas être trop impliquées. La politique actuelle de la ville consiste surtout à redynamiser le centre-ville et inverser l'attractivité pour faire revenir la population au centre-ville, sans pourtant se préoccuper de la périphérie. Certes, les tentatives de redynamisation du centre-ville par des implantations de centres commerciaux ne sont pas sans intérêt, mais elles ne sont pas suffisantes. Le commerce périphérique a le droit d'exister et les collectivités territoriales doivent concilier les deux territoires en question pour avoir une complémentarité. À cet égard, les politiques publiques locales portent peu d'intérêt à la question de la desserte des pôles commerciaux en transports en commun. Mal desservis par le réseau actuel, les pôles commerciaux périphériques, à part celui de Mont-Gaillard, ne sont pas pris en considération dans la réflexion sur le nouveau réseau de Tramway prévu pour 2012.

L'étude de l'organisation de réseau du transport en commun actuel de l'agglomération montre bien son inefficacité face à la complexité de la mobilité des consommateurs. Comparativement à l'automobile individuelle, la part modale du transport en commun dans les déplacements quotidiens (tous motifs confondus) est très faible ; elle ne dépasse pas les 8% sur l'ensemble des déplacements. Cette part est encore plus faible pour les déplacements d'achats (3%). La faible densité des flux réalisés en bus témoigne de l'inefficacité du réseau, dont l'organisation ne favorise pas les déplacements tangentiels. Ces derniers nécessitent, en effet, une ou deux correspondances entre les différentes lignes du réseau pour atteindre une destination d'achat. De ce fait l'utilisation du réseau de bus actuel ne permet pas de varier les destinations au sein du territoire de l'agglomération et ne répond pas convenablement aux pratiques du chaînage des déplacements. L'étude révèle ainsi une difficulté d'accès aux lieux de commerce, nécessitant un déplacement tangentiel, en l'absence d'un véhicule privé dans le ménage.

L'analyse de l'accessibilité des différents pôles commerciaux de l'agglomération en transport en commun démontre mieux les difficultés de se déplacer en bus pour faire

des achats, notamment pour les pôles périphériques. La fréquentation de ces pôles en bus se révèle très dissuasive, compte tenu de la difficulté d'accès à ces pôles. La disposition des arrêts de bus desservant les pôles en question n'est pas adaptée aux besoins de déplacements vers des zones commerciales de cette importance. Leur localisation inappropriée contraint le consommateur à marcher une bonne dizaine de minutes pour atteindre sa destination d'achat. Or, cette difficulté d'accès aux centres commerciaux périphérique est loin d'être le cas de toutes les agglomérations de France. Nos résultats révèlent des difficultés et des inégalités dans l'accessibilité temporelle aux différents lieux de commerce. L'étude du temps de trajet pour atteindre un pôle commercial donné montre des difficultés d'accès particulièrement visibles pour le « Grand Havre » de Montivilliers et le « Parc de l'Estuaire » de Gonfreville-l'Orcher, en raison de la nécessité d'effectuer plusieurs correspondances à l'intérieur du réseau pour atteindre ces pôles. Les habitants non-motorisés des quartiers défavorisés tels que Mont-Gaillard, Mare rouge, Bléville au Nord et les Neiges et l'Eure au sud sont les plus exposés à ces difficultés. Même si ces derniers peuvent parfois trouver le nécessaire pour s'approvisionner dans leurs quartiers de résidence, l'accès aux lieux de commerce demeure néanmoins différencié.

Notre étude de la mobilité motorisée d'achats des ménages à travers l'analyse de l'accessibilité des lieux de commerce en transports en commun permet donc de mieux comprendre la dépendance de ces derniers à leur voiture. L'importance du temps de trajet en bus et l'inadaptation de celui-ci pour les gros achats ne peuvent qu'affaiblir sa compétitivité face à la voiture individuelle. Cependant la compréhension des comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats est encore plus intelligible en abordant la question de l'utilisation des transports en commun avec de jeunes enfants. Les entretiens avec les familles que nous avons rencontrées dévoilent, en effet, la difficulté de l'usage des transports en commun pour les achats pour les mères de famille, notamment lorsque celles-ci exercent une activité professionnelle. Les questions de sécurité, les obligations d'horaire mais aussi les programmes d'activités du ménage rendent l'usage des transports en commun contraignant.

Mais surtout, les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats sont imputés à la complexité de la mobilité de ces derniers. Nos

résultats révèlent l'importance de l'organisation en chaînage des déplacements d'achats, notamment pour les ménages dans lesquels la mère exerce une activité professionnelle. L'éclatement des lieux d'activités des ménages limite leur fréquentation des commerces du quartier au profit des commerces se trouvant sur leurs itinéraires de déplacement. Leur fréquentation des commerces est notamment conditionnée par l'agencement des lieux d'activités des parents mais aussi des enfants, lieux qui se trouvent généralement éloignés de la résidence familiale. La voiture devient alors le mode incontournable pour combiner ces déplacements. La réalisation d'un déplacement d'achat ne dépend pas donc uniquement du déplacement considéré, mais surtout de la chaîne de déplacements dans laquelle il est intégré. C'est ainsi que nous avons mis en évidence l'existence d'un lien étroit entre l'exercice ou non d'une activité professionnelle, le lieu de travail et celui des loisirs, la perception du lieu d'achat et le choix du mode de transport pour réaliser les achats. Nos résultats révèlent également que l'organisation en chaîne des déplacements d'achats ne correspond pas à une contrainte spatiale ; nous avons montré que le lieu de résidence ne joue pas un rôle discriminant dans le chaînage des déplacements. Si le phénomène est marqué dans le secteur périurbain, il est aussi présent dans le milieu urbain. Ceci nous amène à partager le constat établi par L. Cailly (2008) qui remarque que l'existence d'un mode spécifiquement périurbain est relative et que ce mode d'habiter tend à se diffuser dans l'ensemble de l'aire urbaine, y compris dans ses parties centrales.

De ce fait, notre étude de la mobilité d'achats à travers le chaînage des déplacements permet de mieux expliquer les deux paramètres essentiels de la formation de la mobilité motorisée, qui sont les caractéristiques socioéconomiques et les caractéristiques spatiales. Elle apporte un élément de réponse important à la question du lien entre les stratégies de localisation des activités et les comportements de mobilité des ménages. Nous avons pu montrer que la faible utilisation de la voiture pour les achats par certains ménages était liée à leur inactivité et qu'en revanche, la forte utilisation de la voiture correspond aux ménages ayant des activités nombreuses et dispersées.

Nous avons vu tout au long de ce travail que les comportements motorisés des ménages dans leurs déplacements d'achats relève d'un processus complexe. Agir sur ces

comportements est donc vraisemblablement une question délicate. Néanmoins des perspectives d'ouvertures sont possibles pour atténuer ces comportements. Si la mixité des fonctions est une action indispensable à long terme, assurer des déplacements d'achats durables devrait passer sans doute et avant tout par l'amélioration des transports en commun. Le développement des politiques d'accessibilité commerciale non motorisée ou combinée devrait non seulement concerner l'espace central de l'agglomération, mais aussi les pôles périphériques, voués jusqu'à présent à l'automobile. Au moment où l'agglomération du Havre s'apprête à accueillir son tramway, il conviendrait de s'interroger, dans une perspective de recherche, sur l'impact de ce nouveau mode de déplacement sur la mobilité des ménages pour leurs achats. Le tramway permettra-t-il un report modal des usagers de l'automobile ? Entraînera-t-il des changements dans les fréquentations des différents espaces commerciaux ? Favorisera-t-il la pratique du chaînage des déplacements ? Sur ce dernier point la question de l'intermodalité, notamment avec le réseau ferré LER qui dessert actuellement quelques communes périurbaines, mérite une réflexion sachant que le chaînage des déplacements concerne notamment les ménages vivant dans les couronnes périphériques. Si l'attractivité des transports en commun est éminemment liée à la facilité de son utilisation et à l'intermodalité, il serait intéressant, dans une démarche prospective, d'étudier l'impact de la complémentarité des réseaux sur les comportements de mobilité d'achats. Il s'agit de voir dans quelle mesure l'intermodalité entre le réseau actuel et le futur tramway peut concurrencer la voiture individuelle dans les fréquentations commerciales.

Dans cette recherche nous avons mis en évidence l'enjeu social que peut générer la dépendance automobile dans les pratiques d'achats, mais sans pour autant aborder la question de l'effet de cette dépendance sur l'environnement et réciproquement. Il conviendrait dans une démarche prospective, d'étudier la part des déplacements d'achats en termes de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre. Le chaînage des déplacements est-il moins consommateur d'énergie que la navette ? Dans un contexte de montée des préoccupations pour l'environnement et le développement durable, la hausse du CO2 va probablement encourager les jeunes générations à être moins adeptes de l'automobile. De plus l'augmentation des prix du carburant pourrait remettre en cause le rôle de celle-ci dans la mobilité quotidienne. La

question est de voir l'impact de l'augmentation des prix du carburant sur les stratégies de relocalisation des ménages et des activités commerciales. Si certains groupes de distribution commencent à se poser des questions, d'autres comme Carrefour ont réinvesti déjà le centre-ville, en remplaçant les supermarchés Champions, alors qu'auparavant ils se localisaient à l'extérieur de la ville. Ces groupes retournent vers le centre-ville parce qu'ils constatent que les gens se déplacent moins. Ainsi avec la notion du supermarché de proximité et non pas de l'hypermarché, les acteurs économiques essaient de prévoir ce qui va se passer demain.

Les perspectives de notre questionnement pourraient également venir d'une mise en relation des comportements motorisés liés aux déplacements d'achats avec le développement des technologies d'information et de communication. La diffusion accélérée de l'internet dans nos sociétés nous amène à repenser nos approches de la mobilité d'achats. Le e-commerce peut, en effet, entraîner des transformations réelles dans les comportements des consommateurs. De même, les nouvelles formes de livraison à domicile ou ailleurs, par l'économie des déplacements et du temps qu'elles permettent, représentent bien des ouvertures vers une mobilité durable qui mérite d'être étudiées. D'ailleurs les facteurs socio-spatiaux analysés dans le début de ce texte peuvent déterminer une évolution des pratiques commerciales favorables au développement du commerce électronique. Faire ses courses en ligne peut, en effet, devenir un jour une solution incontournable pour les mères actives. De plus, la croissance très forte de la vente des produits par internet au cours des dernières années permet de prévoir de bonnes perspectives d'avenir. Selon une étude du Credoc⁸⁰, le montant des achats en ligne effectués par les ménages se situait entre 13 et 16 milliards d'Euros en 2007, avec une progression de plus de 40% par an en moyenne entre 2002 et 2007. Ce montant a atteint les 20 milliards d'euros en 2008. En espace de cinq ans, le montant des ventes en ligne a été multiplié par plus de quarante. Le phénomène devrait prendre de l'ampleur avec la possibilité d'être connecté à internet partout et à tout moment, grâce à la nouvelle génération de téléphone mobile. En 2005, plus de 50% des français sont connectés à internet, un tiers des foyers est équipé à domicile. Ce chiffre

⁸⁰ Credoc, « La vente de produits alimentaires sur Internet, un état des lieux en 2009 » ? Cahier de Recherche n° 262, Décembre 2009

devrait encore augmenter avec la possibilité de fusionner maintenant la téléphonie, la télévision et l'internet. Il conviendrait donc, dans une démarche prospective, de s'interroger sur l'effet du développement du e-commerce sur les comportements des consommateurs. Dans quelle mesure l'internet peut-il réduire la part de l'automobile dans les déplacements d'achats ?

La poursuite de notre travail de recherche devrait également dépasser les limites de notre terrain d'étude. Comme nous l'avons mentionné précédemment, le double mouvement de diffusion de l'automobile et de la consommation de masse est en cours de se généraliser à l'échelle mondiale avec bien sûr des proportions différentes d'un pays à l'autre. Dans les pays du Maghreb par exemple, notamment au Maroc, en Algérie et en Tunisie, les modes de vie et de consommation sont en pleine mutation et se rapprochent de plus en plus du mode de vie occidental. Ces pays cèdent progressivement à la tentation de la grande distribution et de la consommation de masse. Plusieurs centaines de sociétés de distribution (supermarchés, hypermarchés et autres enseignes spécialisées) se sont déjà implantées dans ces pays. Selon une enquête menée par le cabinet de consultants américains A.T Kearney⁸¹ le Maghreb et le Moyen-Orient restent les deux destinations les plus attractives pour le développement de la grande distribution. En Algérie, et selon les mêmes sources, le dernier centre commercial a été inauguré en Aout 2010 à Bab-Ezzouar à Alger, avec une superficie de 45 000 m² comprenant quatre-vingt quatorze magasins. Un autre centre commercial (Medina Center) de 34 000 m², sous l'enseigne Ardis, est prévu pour 2011 et qui comprendra un hypermarché (Ardis) de 16 200 m². Le groupe français « Carrefour » qui compte déjà quelques points de vente dans les grandes villes algériennes, envisage de lancer dix-huit hypermarchés dans plusieurs villes du pays d'ici 2012. Parallèlement à cela, les villes d'Algérie connaissent une forte tendance à l'usage excessif de l'automobile dans un contexte de dysfonctionnement et de dégradation des transports publics. Donc un travail de comparaison avec les villes algériennes pourrait nous révéler des conclusions intéressantes sur la question de la dépendance automobile des ménages dans leurs déplacements d'achats et ses enjeux en termes de mobilité durable.

⁸¹ http://www.econostrum.info/Le-Maghreb-devient-une-terre-de-conquete-pour-la-grande-distribution_a3219.html

Annexes

Annexe n° 1 : Documentation juridique

Annexe n° 2 : L'enquête par questionnaire

Annexe n° 3 : L'enquête par entretien

Annexe n° 4 : Les cartes de localisation

Annexe n°01/Documentation juridique

Liste des documents présentés :

- La loi Royer de 1973
- La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996
- La loi « solidarité et renouvellement urbain » (SRU) du 13 décembre 2000

La loi Royer de 1973

Article 1

La liberté et la volonté d'entreprendre sont les fondements des activités commerciales et artisanales. Celles-ci s'exercent dans le cadre d'une concurrence claire et loyale.

Le commerce et l'artisanat ont pour fonction de satisfaire les besoins des consommateurs, tant en ce qui concerne les prix que la qualité des services et des produits offerts. Ils doivent participer au développement de l'emploi et contribuer à accroître la compétitivité de l'économie nationale, animer la vie urbaine et rurale et améliorer sa qualité.

Les pouvoirs publics veillent à ce que l'essor du commerce et de l'artisanat permette l'expansion de toutes les formes d'entreprises, indépendantes, groupées ou intégrées, en évitant qu'une croissance désordonnée des formes nouvelles de distribution ne provoque l'écrasement de la petite entreprise et le gaspillage des équipements commerciaux et ne soit préjudiciable à l'emploi.

Article 28

Il est créé une commission départementale d'équipement commercial. La commission statue sur les demandes d'autorisation qui lui sont présentées en vertu des dispositions des articles 29 et 29-1 ci-après.

Dans le cadre des principes définis aux articles 1er et 4 ci-dessus, la commission statue en prenant en considération :

- l'offre et la demande globales pour chaque secteur d'activité dans la zone de chalandise concernée ;
- la densité d'équipement en moyennes et grandes surfaces dans cette zone ;
- l'effet potentiel du projet sur l'appareil commercial et artisanal de cette zone et des agglomérations concernées, ainsi que sur l'équilibre souhaitable entre les différentes formes de commerce ;
- l'impact éventuel du projet en termes d'emplois salariés et non salariés ;
- les conditions d'exercice de la concurrence au sein du commerce et de l'artisanat ;
- les engagements des demandeurs de création de magasins de détail à prédominance alimentaire de créer dans les zones de redynamisation urbaine ou les territoires ruraux de développement prioritaire des magasins de même type, d'une surface de vente inférieure à 300 mètres carrés, pour au moins 10 p. 100 des surfaces demandées.

Les décisions de la commission départementale se réfèrent aux travaux de l'observatoire départemental d'équipement commercial.

L'observatoire départemental d'équipement commercial collecte les éléments nécessaires à l'élaboration des schémas de développement commercial, dans le respect des orientations définies à l'article 1er ci-dessus. Il prend en considération, s'il y a lieu, les orientations des directives territoriales d'aménagement mentionnées à l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme et des schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire prévus à l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences, entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

Le schéma de développement commercial est élaboré et rendu public dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le Gouvernement dépose sur le bureau des assemblées, avant le 31 décembre 1997, un rapport sur la mise en place et le contenu prévisionnel des schémas de développement commercial.

En outre, lorsque l'opération envisagée concerne une agglomération dans laquelle sont mises en œuvre les procédures prévues aux articles L. 303-1 du code de la construction et de l'habitation, L. 123-11 du code de l'urbanisme, la commission prend en compte les actions destinées à y assurer le maintien ou l'implantation de commerces de proximité, d'artisans ou d'activités artisanales.

Les projets ne sont soumis à l'examen de la commission qu'à la condition d'être accompagnés de l'indication de l'enseigne du ou des futurs exploitants des établissements dont la surface de vente est égale ou supérieure à un seuil fixé par décret.

Les demandes portant sur la création d'un magasin de commerce de détail ou d'un ensemble commercial tel que défini à l'article 29-1 ci-après d'une surface de vente supérieure à 6 000 mètres carrés sont accompagnées des conclusions d'une enquête publique portant sur les aspects économiques, sociaux et d'aménagement du territoire du projet prescrite dans les conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat. Cette enquête est réalisée conjointement à l'enquête publique prévue en application de l'article 1er de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement lorsque celle-ci s'impose dans le cadre de l'instruction du permis de construire.

Article 29

I. - Sont soumis à une autorisation d'exploitation commerciale les projets ayant pour objet :

1° La création d'un magasin de commerce de détail d'une surface de vente supérieure à 300 mètres carrés, résultant soit d'une construction nouvelle, soit de la transformation d'un immeuble existant ;

2° L'extension de la surface de vente d'un magasin de commerce de détail ayant déjà atteint le seuil des 300 mètres carrés ou devant le dépasser par la réalisation du projet. Est considérée comme une extension l'utilisation supplémentaire de tout espace couvert

ou non, fixe ou mobile, et qui n'entrerait pas dans le cadre de l'article 27 de la loi n° 96-603 du 5 juillet 1996 relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat ;

3° La création ou l'extension d'un ensemble commercial tel que défini à l'article 29-1 d'une surface de vente totale supérieure à 300 mètres carrés ou devant dépasser ce seuil par la réalisation du projet ;

4° La création ou l'extension de toute installation de distribution au détail de carburants, quelle qu'en soit la surface de vente, annexée à un magasin de commerce de détail mentionné au 1° ci-dessus ou à un ensemble commercial mentionné au 3° ci-dessus et située hors du domaine public des autoroutes et routes express ;

5° La réutilisation à usage de commerce de détail d'une surface de vente supérieure à 300 mètres carrés libérée à la suite d'une autorisation de création de magasin par transfert d'activités existantes, quelle que soit la date à laquelle a été autorisé ce transfert ;

6° La réouverture au public, sur le même emplacement, d'un magasin de commerce de détail d'une surface de vente supérieure à 300 mètres carrés dont les locaux ont cessé d'être exploités pendant deux ans, ce délai ne courant, en cas de procédure de redressement judiciaire de l'exploitant, que du jour où le propriétaire a recouvré la pleine et entière disposition des locaux ;

7° Les constructions nouvelles, les extensions ou les transformations d'immeubles existants entraînant la constitution d'établissements hôteliers d'une capacité supérieure à 30 chambres hors de la région d'Ile-de-France et à 50 chambres dans cette dernière.

Lorsqu'elle statue sur ces demandes, la commission départementale d'équipement commercial recueille l'avis préalable de la commission départementale d'action touristique, présenté par le délégué régional au tourisme, qui assiste à la séance. Outre les critères prévus à l'article 28, elle statue en prenant en considération la densité d'équipements hôteliers dans la zone concernée.

Les deux alinéas précédents ne s'appliquent pas aux départements d'outre-mer.

Le Gouvernement déposera, avant le 30 septembre 1998, sur le bureau des assemblées parlementaires, un rapport sur l'impact de cette mesure sur l'évolution du parc hôtelier ainsi que sur les conditions d'exercice de la profession d'hôtelier ;

8° Tout changement de secteur d'activité d'un commerce d'une surface de vente supérieure à 2 000 mètres carrés est également soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale prévue au présent article. Ce seuil est ramené à 300 mètres carrés lorsque l'activité nouvelle du magasin est à prédominance alimentaire.

II. - Les regroupements de surface de vente de magasins voisins, sans création de surfaces de vente supplémentaires, n'excédant pas 1 000 mètres carrés, ou 300 mètres

carrés lorsque l'activité nouvelle est à prédominance alimentaire, ne sont pas soumis à une autorisation d'exploitation commerciale.

III. - Les pharmacies ne sont pas soumises à une autorisation d'exploitation commerciale ni prises en compte pour l'application du 3° du I ci-dessus.

IV. - Les halles et marchés d'approvisionnement au détail, couverts ou non, établis sur les dépendances du domaine public et dont la création est décidée par le conseil municipal, ainsi que les parties du domaine public affecté aux gares ferroviaires d'une surface maximum de 1 000 mètres carrés, ne sont pas soumis à une autorisation d'exploitation commerciale.

V. - La création ou l'extension de garages ou de commerces de véhicules automobiles disposant d'atelier d'entretien et de réparation n'est pas soumise à une autorisation d'exploitation commerciale, lorsqu'elle conduit à une surface totale de moins de 1 000 mètres carrés.

VI. - L'autorisation d'exploitation commerciale doit être délivrée préalablement à l'octroi du permis de construire s'il y a lieu, ou avant la réalisation du projet si le permis de construire n'est pas exigé.

L'autorisation est accordée par mètre carré de surface de vente ou par chambre.

Une nouvelle demande est nécessaire lorsque le projet, en cours d'instruction ou dans sa réalisation, subit des modifications substantielles dans la nature du commerce ou des surfaces de vente. Il en est de même en cas de modification de la ou des enseignes désignées par le pétitionnaire.

L'autorisation préalable requise pour la création de magasins de commerce de détail n'est ni cessible ni transmissible.

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996

Article 1

L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie.

Article 2

Constitue une pollution atmosphérique au sens de la présente loi l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives.

Article 3

L'Etat assure, avec le concours des collectivités territoriales dans le respect de leur libre administration et des principes de la décentralisation, la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement. Il confie à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie la coordination technique de la surveillance de la qualité de l'air. Des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites sont fixés, après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France, en conformité avec ceux définis par l'Union européenne ou, à défaut, par l'Organisation mondiale de la santé. Ces objectifs, seuils d'alerte et valeurs limites sont régulièrement réévalués pour prendre en compte les résultats des études médicales et épidémiologiques.

Au sens de la présente loi, on entend par :

- objectifs de qualité, un niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement, à atteindre dans une période donnée ;
- seuils d'alerte, un niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine ou de dégradation de l'environnement à partir duquel des mesures d'urgence doivent être prises ;
- valeurs limites, un niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement.

Les substances dont le rejet dans l'atmosphère peut contribuer à une dégradation de la qualité de l'air au regard des objectifs mentionnés au premier alinéa sont surveillées, notamment par l'observation de l'évolution des paramètres propres à révéler l'existence d'une telle dégradation. Les paramètres de santé publique susceptibles d'être affectés par l'évolution de la qualité de l'air sont également surveillés.

Un dispositif de surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement sera mis en place au plus tard : pour le 1er janvier 1997 dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, pour le 1er janvier 1998 dans les

agglomérations de plus de 100 000 habitants, et pour le 1er janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national. Les modalités de surveillance sont adaptées aux besoins de chaque zone intéressée.

Un décret fixe les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites ainsi que la liste des substances mentionnées au sixième alinéa. La liste et la carte des communes incluses dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants sont annexées à ce décret.

Dans chaque région, et dans la collectivité territoriale de Corse, l'Etat confie la mise en œuvre de cette surveillance à un ou des organismes agréés. Ceux-ci associent, de façon équilibrée, des représentants de l'Etat et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, des collectivités territoriales, des représentants des diverses activités contribuant à l'émission des substances surveillées, des associations agréées de protection de l'environnement, des associations agréées de consommateurs et, le cas échéant, faisant partie du même collège que les associations, des personnalités qualifiées. Les modalités d'application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d'Etat.

Les matériels de mesure de la qualité de l'air et de mesure des rejets de substances dans l'atmosphère, ainsi que les laboratoires qui effectuent des analyses et contrôles d'émissions polluantes, sont soumis à agrément de l'autorité administrative. Celle-ci détermine les méthodes de mesure et les critères d'emplacement des matériels utilisés.

Les agréments délivrés en application du présent article peuvent être retirés lorsque les organismes et laboratoires ainsi que les matériels de mesure ne satisfont plus aux conditions qui ont conduit à les délivrer.

Article 28

Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.

Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus

dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants définies au huitième alinéa de l'article 3 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée ou recoupant celles-ci.

Article 20

A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

Loi « solidarité et renouvellement urbain » (SRU) du 13 décembre 2000

Article L122-1

Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Pour mettre en œuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.

A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques.

Ils déterminent les espaces et sites naturels ou urbains à protéger et peuvent en définir la localisation ou la délimitation.

Ils peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs

desservis par les transports collectifs. Ils peuvent, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements.

Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics. Ils doivent être compatibles avec les chartes des parcs naturels régionaux.

Pour leur exécution, les schémas de cohérence territoriale peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des schémas de secteur qui en détaillent et en précisent le contenu.

Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par les articles 29 et 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.

Article L123-1

Les plans locaux d'urbanisme exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui peut caractériser les îlots, quartiers ou secteurs à restructurer ou réhabiliter, identifier les espaces ayant une fonction de centralité existants, à créer ou à développer, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment en ce qui concerne le traitement des espaces et voies publics, les entrées de villes, les paysages, l'environnement, la lutte contre l'insalubrité, la sauvegarde de la diversité commerciale des quartiers et, le cas échéant, le renouvellement urbain.

Les plans locaux d'urbanisme couvrent l'intégralité du territoire d'une ou de plusieurs communes à l'exception des parties de ces territoires qui sont couvertes par un plan de sauvegarde et de mise en valeur. En cas d'annulation partielle par voie juridictionnelle d'un plan local d'urbanisme, l'autorité compétente élabore sans délai les nouvelles dispositions du plan applicables à la partie du territoire communal concernée par l'annulation. Il en est de même des plans d'occupation des sols qui, à la date de publication de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 précitée, ne couvrent pas l'intégralité du territoire communal concerné. En cas de modification de la limite territoriale de communes, les dispositions du plan local d'urbanisme applicables à la partie détachée d'un territoire communal restent applicables après le rattachement à l'autre commune sauf si celle-ci a précisé, dans le dossier soumis à enquête publique en application de l'article L. 2112-2 du code général des collectivités territoriales, qu'elle

entendait que la modification de limite territoriale emporte, par dérogation au présent chapitre, abrogation desdites dispositions. Lorsqu'il résulte de la modification de la limite territoriale d'une commune que le plan local d'urbanisme ne couvre pas la totalité du territoire communal, la commune élabore sans délai les dispositions du plan applicables à la partie non couverte.

Ils fixent les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés à l'article L. 121-1, qui peuvent notamment comporter l'interdiction de construire, délimitent les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger et définissent, en fonction des circonstances locales, les règles concernant l'implantation des constructions.

A ce titre, ils peuvent :

1° Préciser l'affectation des sols selon les usages principaux qui peuvent en être fait ou la nature des activités qui peuvent y être exercées ;

2° Définir, en fonction des situations locales, les règles concernant la destination et la nature des constructions autorisées ;

3° [Dispositions déclarées non conformes à la Constitution par décision du Conseil constitutionnel n° 2000-436 DC du 7 décembre 2000] ;

4° Déterminer des règles concernant l'aspect extérieur des constructions, leurs dimensions et l'aménagement de leurs abords, afin de contribuer à la qualité architecturale et à l'insertion harmonieuse des constructions dans le milieu environnant ;

5° Délimiter les zones ou parties de zones dans lesquelles la reconstruction ou l'aménagement de bâtiments existants pourrait, pour des motifs d'urbanisme ou d'architecture, être imposé ou autorisé avec une densité au plus égale à celle qui était initialement bâtie, nonobstant les règles fixées au 13° ci-dessous, et fixer la destination principale des îlots ou immeubles à restaurer ou à réhabiliter ;

6° Préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public et délimiter les zones qui sont ou peuvent être aménagées en vue de la pratique du ski et les secteurs réservés aux remontées mécaniques en indiquant, le cas échéant, les équipements et aménagements susceptibles d'y être prévus ;

7° Identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ;

8° Fixer les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts ;

9° Localiser, dans les zones urbaines, les terrains cultivés à protéger et inconstructibles quels que soient les équipements qui, le cas échéant, les desservent ;

10° Délimiter les secteurs dans lesquels la délivrance du permis de construire peut être subordonnée à la démolition de tout ou partie des bâtiments existants sur le terrain où l'implantation de la construction est envisagée ;

11° Délimiter les zones visées à l'article L. 2224-10 du code général des collectivités territoriales concernant l'assainissement et les eaux pluviales ;

12° Fixer une superficie minimale des terrains constructibles lorsque cette règle est justifiée par des contraintes techniques relatives à la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif ;

13° Fixer un ou des coefficients d'occupation des sols qui déterminent la densité de construction admise :

- dans les zones urbaines et à urbaniser ;

- dans les zones à protéger en raison de la qualité de leurs paysages et de leurs écosystèmes pour permettre, dans les conditions précisées par l'article L. 123-4, des transferts de constructibilité en vue de favoriser un regroupement des constructions.

Les documents graphiques du plan local d'urbanisme peuvent contenir des indications relatives au relief des espaces auxquels il s'applique.

Les règles et servitudes définies par un plan local d'urbanisme ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation, à l'exception des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes.

Le plan local d'urbanisme doit, s'il y a lieu, être compatible avec les dispositions du schéma de cohérence territoriale, du schéma de secteur, du schéma de mise en valeur de la mer et de la charte du parc naturel régional, ainsi que du plan de déplacements urbains et du programme local de l'habitat.

Lorsqu'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un plan local d'urbanisme, les dispositions du plan local d'urbanisme sont applicables jusqu'à la révision de ce document, qui doit être achevée avant le terme d'un délai de trois ans.

Article 28-1

Les plans de déplacements urbains portent sur :

1° A. - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'utilisateurs et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

1° La diminution du trafic automobile ;

2° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

3° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;

4° L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents ;

5° Le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale ;

6° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;

7° La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

Article L720-3

I. - Une commission départementale d'équipement commercial statue sur les demandes d'autorisation qui lui sont présentées en vertu des dispositions des articles L. 720-5 et L. 720-6.

II. - Dans le cadre des principes définis aux articles L. 720-1 et L. 720-2, la commission statue en prenant en considération :

1° L'offre et la demande globales pour chaque secteur d'activité dans la zone de chalandise concernée ;

- L'impact global du projet sur les flux de voitures particulières et de véhicules de livraison ;

- La qualité de la desserte en transport public ou avec des modes alternatifs ;

- Les capacités d'accueil pour le chargement et le déchargement des marchandises ;

2° La densité d'équipement en moyennes et grandes surfaces dans cette zone ;

3° L'effet potentiel du projet sur l'appareil commercial et artisanal de cette zone et des agglomérations concernées, ainsi que sur l'équilibre souhaitable entre les différentes formes de commerce ;

4° L'impact éventuel du projet en termes d'emplois salariés et non salariés ;

5° Les conditions d'exercice de la concurrence au sein du commerce et de l'artisanat ;

6° Les engagements des demandeurs de création de magasins de détail à prédominance alimentaire de créer dans les zones de dynamisation urbaine ou les territoires ruraux de développement prioritaire des magasins de même type, d'une surface de vente inférieure à 300 mètres carrés, pour au moins 10 % des surfaces demandées.

III. - Les décisions de la commission départementale se réfèrent aux travaux de l'observatoire départemental d'équipement commercial.

IV. - L'observatoire départemental d'équipement commercial collecte les éléments nécessaires à l'élaboration des schémas de développement commercial, dans le respect des orientations définies à l'article L. 720-1. Il prend en considération, s'il y a lieu, les orientations des directives territoriales d'aménagement mentionnées à l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme et des schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire prévus à l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences, entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

V. - Le schéma de développement commercial est élaboré et rendu public dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

VI. - En outre, lorsque l'opération envisagée concerne une agglomération dans laquelle sont mises en œuvre les procédures prévues aux articles L. 303-1 du code de la construction et de l'habitation et L. 123-11 du code de l'urbanisme, la commission prend en compte les actions destinées à y assurer le maintien ou l'implantation de commerces de proximité, d'artisans ou d'activités artisanales.

VII. - Les projets ne sont soumis à l'examen de la commission qu'à la condition d'être accompagnés de l'indication de l'enseigne du ou des futurs exploitants des établissements dont la surface de vente est égale ou supérieure à un seuil fixé par décret.

VIII. - Les demandes portant sur la création d'un magasin de commerce de détail ou d'un ensemble commercial tel que défini à l'article L. 720-6 d'une surface de vente supérieure à 6 000 mètres carrés sont accompagnées des conclusions d'une enquête publique portant sur les aspects économiques, sociaux et d'aménagement du territoire du projet prescrite dans les conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat. Cette enquête est réalisée conjointement à l'enquête publique prévue en application de l'article 1er de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement lorsque celle-ci s'impose dans le cadre de l'instruction du permis de construire.

Article 28-1-2

Le plan de déplacements urbains délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation. Il précise, en fonction notamment de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés.

Annexe n°02/L'enquête par questionnaire

Liste des documents présentés :

- Le questionnaire
- Liste des variables utilisées dans l'analyse factorielle
- Description des variables/Le Havre et Caen
- Matrice de corrélations/Le Havre et Caen
- Coordonnées des variables/Le Havre et Caen

Le questionnaire (1/5)

Partie A

1. Dans quel quartier habitez-vous? (choisissez un des quartiers cités dans l'annexe)

2. Vous vivez :

1. seul(e) avec votre(vos) enfant(s)
 2. en couple avec enfant(s)

3. Avez-vous une voiture?

1. oui 2. non

Aller à '5. les conditions d'existence familiales' si possession d'une voiture = "non"

4. Si oui combien?

1. une voiture 2. deux voitures
 3. plus de deux voitures

5. Avez vous un emploi?

1. oui 2. non

6. Votre conjoint a-t-il un emploi?

1. oui 2. non

7. Combien avez-vous d'enfants scolarisés (y compris la crèche)?

1. un seul enfant 2. deux enfants
 3. trois enfants 4. plus de trois enfants

8. Dans quelles tranches d'âge se situent-ils ?

1. moins de 5ans 2. de 6 à 10 ans
 3. de 11 à 15 ans 4. plus de 15 ans

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

9. Où sont-ils scolarisés? (choisissez parmi les quartiers cités dans l'annexe)

10. Ont-ils changé de lieux de scolarisation?

1. oui 2. non

Aller à '13. accompagnement d'enfant' si changement de lieux de scolarisation = "non"

11. Si oui, pour quelle raison? la nouvelle école:

1. se trouve proche de votre lieu de travail
 2. se trouve sur votre chemin de travail
 3. est facilement accessible
 4. raison identitaires

Ordonnez 2 réponses.

12. si autre

13. Les accompagnez-vous dans leurs déplacements?

1. toujours 2. quelquefois par semaine
 3. quelquefois par mois 4. jamais

14. Si oui avec quel moyen de transport?

1. voiture particulière 2. marche à pied 3. bus
 4. deux roues

15. Sont-ils inscrits dans une activité (loisir) extrascolaire?

1. oui 2. non

Aller à '17. personne qui accompagne les enfants' si loisir des enfants = "non"

16. Si oui, où?(choisissez parmi les quartiers cités dans l'annexe)

17. Qui les accompagne dans leurs différents déplacements?

1. toujours la mère 2. toujours le père
 3. le plus souvent la mère 4. le plus souvent le père
 5. les deux 6. aucun

18. si autre

19. Qui fait les achats dans votre ménage?

1. toujours la mère 2. toujours le père
 3. le plus souvent la mère 4. le plus souvent le père
 5. les deux ensemble

20. si autre

21. avec quel moyen de transport?

1. voiture particulière 2. marche à pied 3. bus
 4. deux roues

22. Généralement vous faites vos achats:

1. un jour de semaine (du lundi au vendredi)
 2. le weekend (samedi et dimanche)
 3. les deux

23. Vos achats de la semaine (du lundi au vendredi) concernent surtout des:

1. achats quotidiens
 2. achats hebdomadaires et bihebdomadaires
 3. achats exceptionnels

Ordonnez 3 réponses.

24. Vos achats du weekend (samedi et dimanche) concernent surtout des:

1. achats quotidiens
 2. achats hebdomadaires et bihebdomadaire
 3. achats exceptionnels

Ordonnez 3 réponses.

Le questionnaire (2/5)

25. Généralement vous faites vos achats :

1. à l'occasion d'un déplacement
 2. vous sortez spécialement pour aller acheter.

Aller à '27. chaînage1' si à l'occasion = "vous sortez spécialement pour aller acheter."

26. Si vous faites vos achats à l'occasion d'un déplacement, c'est surtout pour des :

1. achats quotidiens
 2. achats hebdomadaires et bihebdomadaires
 3. achats exceptionnels

Ordonnez 3 réponses.

27. Généralement vos achats de semaine s'effectuent :

1. à partir du domicile
 2. à partir du travail
 3. suite à une activité liée aux affaires personnelles (visites, démarche administrative)
 4. suite à une activité de loisir

Ordonnez 4 réponses.

28. vos déplacements pour achats effectués à partir du travail concernent des :

1. achats quotidiens
 2. achats hebdomadaires et bihebdomadaires
 3. achats exceptionnel

Ordonnez 3 réponses.

29. Si vous sortez spécialement pour aller acheter, c'est surtout pour des :

1. achats quotidiens
 2. achats hebdomadaires et bihebdomadaires
 3. achats exceptionnels

Ordonnez 3 réponses.

30. Pour vos achats de la semaine, le plus souvent vous fréquentez :

1. le petit commerce (ex EPICERIE...
 2. le commerce du centre ville
 3. les moyennes surfaces du quartier(ex IDEL, ED, CHAMPION..
 4. les moyennes surfaces de périphérie (ex:IDEL, ED..
 5. les grandes surfaces périphériques (ex:AUCHAN, LECLERC....

Ordonnez 5 réponses.

31. Pourquoi?

1. c'est accessible
 2. c'est moins chère
 3. ça me fait gagner du temps
 4. ça me permet de faire autres choses sur place
 5. ce n'est pas loin de chez moi
 6. ce n'est pas loin de mon lieu de travail

Ordonnez 5 réponses.

32. Avec quel moyen de transport?

1. voiture particulière 2. marche à pied 3. bus
 4. deux roues

33. Pour vos achat du weekend (samedi et dimanche, le plus souvent vous fréquentez :

1. le petit commerce(ex: EPICERIE...
 2. le commerce du centre ville
 3. les moyennes surfaces du quartier(ex: IDEL, ED, CHAMPION..
 4. les moyennes surfaces de périphérie (ex:IDEL, ED..
 5. les grandes surfaces périphériques (ex:AUCHAN, LECLERC....

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

34. Avec quel moyen de transport?

1. voiture particulière 2. marche à pied 3. bus
 4. deux roues

35. Le plus souvent, pour vos achats quotidiens, vous fréquentez :

1. le petit commerce(ex: EPICERIE...
 2. le commerce du centre ville
 3. les moyennes surfaces du quartier(ex: IDEL, ED, CHAMPION..
 4. les moyennes surfaces de périphérie (ex:IDEL, ED..
 5. les grandes surfaces périphériques (ex:AUCHAN, LECLERC....

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

36. Avec quel moyen de transport

1. voiture particulière 2. marche à pied 3. bus
 4. deux roues

37. Le plus souvent, pour vos achats hebdomadaires et bihebdomadaires, vous fréquentez :

1. le petit commerce(ex: EPICERIE...
 2. le commerce du centre ville
 3. les moyennes surfaces du quartier(ex: IDEL, ED, CHAMPION..
 4. les moyennes surfaces de périphérie (ex:IDEL, ED..
 5. les grandes surfaces périphériques (ex:AUCHAN, LECLERC....

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

38. Avec quel moyen de transport

1. voiture particulière 2. marche à pied 3. bus
 4. deux roues

Le questionnaire (3/5)

39. Le plus souvent, pour vos achats exceptionnels, vous fréquentez:

- 1. le petit commerce(ex: EPICERIE...
- 2. le commerce du centre ville
- 3. les moyennes surfaces du quartier(ex IDEL, ED, CHAMPION..
- 4. les moyennes surfaces de périphérie (ex:IDEL, ED..
- 5. les grandes surfaces périphériques (ex:AUCHAN, LECLERC....

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

40. Avec quel moyen de transport

- 1. voiture particulière
- 2. marche à pied
- 3. bus
- 4. deux roues

41. Achetez-vous par Internet?

- 1. oui
- 2. non

Aller à '43. loisirs des parents' si achat par internet = "non"

42. Si oui, quel type d'achat?

- 1. livres et multimédia
- 2. produits alimentaires
- 3. vêtements
- 4. électroménager
- 5. meuble

Ordonnez 5 réponses.

43. Pratiquez vous des activités de loisir en dehors de votre domicile?

- 1. seulement la mère
- 2. seulement le père
- 3. les deux
- 4. aucun

Aller à '47. niveau d'étude' si loisirs des parents = "aucun"

44. si oui, où? (choisissez parmi les quartiers cités dans l'annexe)

45. Vos activités de loisir vous les pratiquez:

- 1. jour de semaine (du lundi au vendredi)
- 2. weekend (samedi et dimanche)
- 3. les deux

46. Avec quel moyen de transport?

- 1. voiture particulière
- 2. marche à pied
- 3. bus
- 4. deux roues

Partie B (le père)

47. Quel est votre niveau d'étude?

- 1. Aucun diplôme ou CEP
- 2. BEPC seul
- 3. CAP, BEP ou diplôme équivalent
- 4. Bac, brevet prof. ou équivalent
- 5. Baccalauréat + 2 ans
- 6. Diplôme supérieur

48. Quelle est votre profession?

49. Vous travaillez à:

- 1. temps plein
- 2. temps partiel

50. Où travaillez vous? (choisissez un des quartiers cités dans l'annexe)

51. Vous y allez:

- 1. en voiture
- 2. en bus
- 3. à pied
- 4. en train
- 5. deux roues

52. Habituellement, en allant travailler effectuez vous d'autres activités sur votre chemin ?

- 1. toujours
- 2. quelquefois par semaine
- 3. quelquefois par mois
- 4. jamais

Aller à '55. activités retour' si activités en allant travailler = "jamais"

53. Si oui pour quel motif?

- 1. accompagnement des enfants à l'école ou à la crèche
- 2. achat ou faire des courses
- 3. démarche administrative

Ordonnez 3 réponses.

54. Si 'autre', précisez:

55. Sur votre chemin de retour effectuez vous d'autres activités?

- 1. toujours
- 2. quelquefois par semaine
- 3. quelquefois par mois
- 4. jamais

Aller à '58. activités près du lieu de travail' si activités retour = "jamais"

56. Si oui pour quel motif ?

- 1. récupérer les enfants de l'école
- 2. achats ou faire des courses
- 3. lèche vitrine
- 4. démarche administrative
- 5. rendre visite à quelqu'un

Ordonnez 5 réponses.

57. Si 'autre' précisez

Le questionnaire (4/5)

58. l'heure de pause de midi, vous...

1. je rentre manger chez moi
2. je fais des achats ou des courses
3. je fais du lèche vitrine
4. déjeuner lieu de travail

Ordonnez 3 réponses.

59. Si 'autre', précisez

60. Avec quel moyen de transport ?

1. voiture particulière 2. bus 3. marche à pied
 4. deux roues

61. Habituellement après être rentré à domicile le soir, effectuez vous d'autres activités ?

1. toujours 2. quelquefois par semaine
 3. quelquefois par mois 4. jamais

Aller à '64. temps de déplacement' si activités après retour = "jamais"

62. Si oui pour quel motif ?

1. achat ou faire des courses 2. lèche vitrine
3. accompagnement des enfants 4. rendre visite à quelqu'un

Ordonnez 4 réponses.

63. Si 'autre' précisez

64. En moyenne combien de temps passez vous en transport par jour ?

1. entre 5 et 15 min
 2. entre 15 et 30 min
 3. entre 30 et 45 min
 4. entre 45 min et une heure
 5. plus d'une heure

65. Si vous n'avez pas d'activité professionnelle, quelle est l'activité principale que vous faites un jour de semaine en dehors de votre lieu de résidence ?

1. accompagnement des enfants à l'école ou à la crèche
2. achat ou faire des courses
3. Lèche vitrine
4. pratique sportive
5. démarche administrative
6. mouvement associatif

Ordonnez 6 réponses.

66. Si 'autre', précisez:

67. Avec quel moyen de transport ?

1. voiture particulière 2. bus 3. deux roues
 4. marche à pied

Partie C (la mère)

68. Quel est votre niveau d'étude ?

1. Aucun diplôme ou CEP
 2. BEPC seul
 3. CAP, BEP ou diplôme équivalent
 4. Bac, brevet prof. ou équivalent
 5. Baccalauréat + 2 ans
 6. Diplôme supérieur

69. Quelle est votre profession?

70. Vous travaillez à:

1. temps plein 2. temps partiel

71. Où travaillez vous? (choisissez un des quartiers cités dans l'annexe)

72. Vous y allez

1. en voiture 2. en bus 3. à pied
 4. en train 5. deux roues

73. Habituellement, en allant travailler effectuez vous d'autres activités sur votre chemin ?

1. toujours 2. quelquefois par semaine
 3. quelque fois par mois 4. jamais

Aller à '76. activités retour1' si activités retour1 = "jamais"

74. Si oui pour quel motif?

1. accompagnement des enfants à l'école ou à la crèche
2. achat ou faire des courses
3. démarche administrative

Ordonnez 3 réponses.

75. Si 'autre', précisez:

76. Sur votre chemin de retour effectuez vous d'autres activités ?

1. toujours 2. quelquefois par semaine
 3. quelquefois par mois 4. jamais

Aller à '79. activités près du lieu de travail1' si activités retour1 = "jamais"

Le questionnaire (5/5)

77. Si oui pour quel motif ?

1. récupérer les enfants de l'école
2. achats ou faire des courses
3. lèche vitrine
4. démarche administrative
5. rendre visite à quelqu'un

Ordonnez 5 réponses.

78. Si "autre", précisez;

79. l'heure de pause de midi, vous...

1. je rentre manger chez moi
2. je fais des achats ou des courses
3. je fais du lèche vitrine
4. déjeuner lieu de travail

Ordonnez 3 réponses.

Aller à '82-activités après retour1' si activités près du lieu de travail = "déjeuner lieu de travail"

80. Si 'autre', précisez;

81. Avec quel moyen de transport ?

1. voiture particulière 2. bus 3. marche à pied
 4. deux roues

82. Habituellement après être rentré à domicile le soir, effectuez vous d'autres activités ?

1. toujours 2. quelquefois par semaine
 3. quelquefois par mois 4. jamais

Aller à '85-temps de déplacement1' si activités après retour1 = "jamais"

83. Si oui pour quel motif ?

1. achat ou faire des courses 2. lèche vitrine
 3. accompagnement des enfants 4. rendre visite à quelqu'un

Ordonnez 4 réponses.

84. Si autre, précisez;

85. En moyenne combien de temps passez vous en transport par jour?

1. entre 5 et 15 min
 2. entre 15 et 30 min
 3. entre 30 et 45 min
 4. entre 45 min et une heure
 5. plus d'une heure

86. Si vous n'avez pas d'activité professionnelle, quelle est l'activité principale que vous faites un jour de semaine en dehors de votre lieu de résidence?

1. accompagnement des enfants à l'école ou à la crèche
2. achat ou faire des courses
3. Lèche vitrine
4. pratique sportive
5. démarche administrative
6. mouvement associatif

Ordonnez 6 réponses.

87. Si 'autre', précisez:

88. Avec quel moyen de transport ?

1. voiture particulière 2. bus 3. deux roues
 4. marche à pied

89. Habituellement, effectuez vous d'autres activités avant cette activité principale ?

1. toujours 2. quelquefois par semaine
 3. quelquefois par mois 4. jamais

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

90. Si oui pour quel motif ?

1. accompagnement des enfants à l'école ou à la crèche
2. achat ou faire des courses
3. lèche vitrine
4. pratique sportive
5. démarche administrative
6. mouvement associatif

Ordonnez 2 réponses.

91. Habituellement, effectuez vous d'autres activités après cette activités principale ?

1. toujours 2. quelquefois par semaine
 3. quelquefois par mois 4. jamais

92. Si oui pour quel motif ?

1. accompagnement des enfants à l'école ou à la crèche
2. achat ou faire des courses
3. lèche vitrine
4. pratique sportive
5. démarche administrative
6. mouvement associatif

Ordonnez 2 réponses.

Liste des variables utilisées dans l'analyse factorielle

Motorisation

MMOT	Ménages motorisés
MNMOT	Ménages non motorisés
1VOI	Part des ménages possédant une voiture
2VOI	Part des ménages possédant deux voitures
2VOI+	Part des ménages possédant plus de deux voitures

Nombre d'enfants dans le ménage

1ENF	Part des ménages ayant un seul enfant
2ENF	Part des ménages ayant deux enfants
3ENF	Part des ménages ayant trois enfants
3ENF+	Part des ménages ayant plus de trois enfants

Nombre d'actifs dans le ménage

0ACT	Part des ménages composés de 0 actif
1ACT	Part des ménages composés de 1 actif
2ACT	Part des ménages composés de 2 actifs

Niveaux de diplôme

AUCDP	Part des ménages dont les parents n'ont aucun diplôme
BEPC	Part des ménages dont le parent a un BEPC
CAPBEP	Part des ménages dont le parent a un CAPBEP
BAC	Part des ménages dont le parent a un BAC
BAC+2	Part des ménages dont le parent a un BAC + 2 années d'études supérieures
DPS	Part des ménages dont le parent a un diplôme supérieur

Catégories socioprofessionnelles

CDR	Part de la CSP "cadres"
PRIN	Part de la CSP "professions intermédiaires"
EP	Part de la CSP "employés"
OUV	Part de la CSP "ouvriers"
CHÔM	Part de la CSP "chômeurs"

Pratiques de loisir

LSENF	Part des ménages dont les enfants pratiquent une activité de loisir
LSENFN	Part des ménages dont les enfants ne pratiquent pas une activité de loisir
LSPR	Part des ménages dont au moins l'un des parents pratique une activité de loisir
LSPRN	Part des ménages dont aucun parent ne pratique une activité de loisir
LSPRW	Part des ménages dont au moins un des parents pratique une activité de loisir le weekend
LSPRS	Part des ménages dont au moins un des parents pratique une activité de loisir un jour de semaine

Lieu de résidence

RCV	Part des ménages résidant dans le centre-ville
RB	Part des ménages résidant dans la banlieue
RP1	Part des ménages résidant dans la première couronne périphérique
RP	Part des ménages résidant dans la deuxième couronne périphérique

Lieu de scolarité

SCCV	Part des ménages dont les enfants sont scolarisés dans le centre-ville
SCB	Part des ménages dont les enfants sont scolarisés dans la banlieue
SCP1	Part des ménages dont les enfants sont scolarisés dans la première couronne périphérique
SCP	Part des ménages dont les enfants sont scolarisés dans la deuxième couronne périphérique

Lieu de loisir

LSCV	Part des ménages dont les loisirs sont pratiqués dans le centre-ville
LSB	Part des ménages dont les loisirs sont pratiqués dans la banlieue
LSP1	Part des ménages dont les loisirs sont pratiqués dans la première couronne périphérique
LSP	Part des ménages dont les loisirs sont pratiqués dans la deuxième couronne périphérique

Lieu d'achat

COMCV	Part des ménages pratiquant le commerce du centre-ville
COMQ	Part des ménages pratiquant le commerce du quartier
COMP	Part des ménages pratiquant le commerce de périphérie

Description des variables (Le Havre)

Code variable	Moyenne	Ecart-type	Minimum	Maximum
MMOT	83,67	21,97	36,36	100,00
MNMOT	16,33	21,97	0,00	63,64
1VOI	48,83	25,88	22,22	100,00
2VOI	51,35	25,43	0,00	77,78
2VOI+	2,48	3,91	0,00	10,00
1ENF	19,73	12,75	0,00	45,45
2ENF	39,12	17,05	0,00	60,00
3ENF	23,29	13,47	0,00	36,36
3ENF+	17,86	21,41	0,00	66,67
LSENF	72,82	20,27	36,36	91,67
LSENFN	27,18	20,27	8,33	63,64
LSPR	58,33	21,00	33,33	100,00
LSPRN	27,63	20,24	0,00	66,67
LSPRW	8,93	9,24	0,00	25,00
LSPRS	5,12	6,07	0,00	18,18
AUCDP	20,82	15,07	0,00	50,00
BEPC	2,11	3,66	0,00	11,11
CAPBEP	23,57	12,69	0,00	40,00
BAC	23,23	9,20	9,68	40,00
BAC+2	12,44	12,12	0,00	33,33
DPS	17,82	14,33	0,00	40,86
RCV	8,14	8,08	0,00	18,52
RB	29,54	22,84	0,00	80,00
RP1	32,19	16,07	0,00	54,55
RP	30,13	21,69	0,00	66,67
CDR	14,85	16,06	0,00	45,26
PRIN	4,85	7,31	0,00	18,52
EP	33,40	32,21	0,00	88,89
OUV	2,35	3,59	0,00	9,09
CHÔM	44,44	49,69	0,00	100,00
SCCV	18,53	9,58	0,00	33,33
SCB	21,45	23,33	0,00	80,00
SCP1	33,20	17,12	0,00	54,55
SCP	26,82	20,87	0,00	66,67
LSCV	6,28	12,53	0,00	40,00
LSB	38,25	17,78	9,09	66,67
LSP1	34,52	21,33	0,00	63,64
LSP	20,95	10,77	0,00	34,78
0ACT	14,75	22,24	0,00	60,00
1ACT	41,97	27,53	11,11	100,00
2ACT	43,28	39,24	0,00	88,89
COMCV	4,49	6,16	0,00	18,18
COMQ	41,68	21,47	18,18	81,82
COMP	55,07	19,40	18,18	68,18

Description des variables (Caen)

Code variable	Moyenne	Ecart-type	Minimum	Maximum
MMOT	75,62	19,45	32,53	100,00
MNMOT	24,38	14,50	0,00	59,86
1VOI	50,01	21,50	25,21	100,00
2VOI	49,70	22,78	0,00	75,12
2VOI+	1,98	5,13	0,00	11,50
1ENF	22,15	14,16	0,00	42,16
2ENF	42,05	18,50	0,00	65,00
3ENF	21,01	15,63	0,00	32,63
3ENF+	14,79	23,59	0,00	62,86
LSENF	75,12	19,43	39,32	93,50
LSENFN	24,88	19,16	7,58	56,87
LSPR	62,33	20,79	36,45	100,00
LSPRN	23,45	21,46	0,00	59,99
LSPRW	9,40	10,45	0,00	21,60
LSPRS	6,37	7,77	0,00	23,80
AUCDP	16,30	13,80	0,00	45,54
BEPC	4,42	5,01	0,00	9,79
CAPBEP	20,16	10,99	0,00	36,00
BAC	25,01	8,95	8,96	37,74
BAC+2	14,51	11,46	0,00	30,63
DPS	19,60	13,89	0,00	37,50
RCV	13,28	7,48	0,00	20,45
RB	25,42	20,79	0,00	75,60
RP1	30,56	17,42	0,00	51,30
RP	30,74	19,98	0,00	63,90
CDR	17,32	17,14	0,00	47,80
PRIN	6,13	8,21	0,00	23,10
EP	30,01	30,86	0,00	86,53
OUV	3,99	5,16	0,00	11,60
CHÔM	41,31	47,53	0,00	100,00
SCCV	23,68	8,93	0,00	30,80
SCB	23,01	21,63	0,00	77,95
SCP1	29,80	18,42	0,00	53,95
SCP	23,51	18,58	0,00	63,94
LSCV	8,28	17,49	0,00	44,60
LSB	37,15	19,02	0,00	68,60
LSP1	37,01	20,66	0,00	65,50
LSP	17,56	12,05	0,00	61,36
0ACT	10,89	20,30	0,00	58,91
1ACT	44,06	25,99	9,60	100,00
2ACT	45,05	37,11	0,00	86,27
COMCV	7,56	4,36	0,00	21,11
COMQ	39,80	17,66	16,23	78,50
COMP	52,64	16,88	17,43	63,50

Matrice de corrélations/Le Havre (1/4)

	MMOT	MNMOT	1VOI	2VOI	2VOI+	1ENF	2ENF	3ENF	3ENF+	LSENF	LSENFN
MMOT	1,00										
MNMOT	-1,00	1,00									
1VOI	-0,85	0,85	1,00								
2VOI	0,62	-0,62	-0,93	1,00							
2VOI+	0,05	-0,05	0,17	-0,40	1,00						
1ENF	0,47	-0,47	-0,46	0,41	0,26	1,00					
2ENF	0,01	-0,01	0,08	-0,15	-0,09	-0,56	1,00				
3ENF	-0,13	0,13	-0,24	0,32	0,16	-0,11	0,23	1,00			
3ENF+	-0,21	0,21	0,36	-0,33	-0,19	-0,07	-0,61	-0,75	1,00		
LSENF	0,88	-0,88	-0,82	0,59	0,25	0,44	0,16	0,31	-0,58	1,00	
LSENFN	-0,88	0,88	0,82	-0,59	-0,25	-0,44	-0,16	-0,31	0,58	-1,00	1,00
LSPR	-0,79	0,79	0,90	-0,81	0,12	-0,48	0,34	-0,13	0,10	-0,73	0,73
LSPRN	0,73	-0,73	-0,73	0,61	-0,13	0,41	-0,48	-0,21	0,28	0,52	-0,52
LSPRW	0,50	-0,50	-0,56	0,47	-0,06	0,07	0,37	0,51	-0,66	0,73	-0,73
LSPRS	-0,47	0,47	0,15	0,07	0,11	0,19	-0,11	0,39	-0,27	-0,30	0,30
AUCDP	-0,68	0,68	0,46	-0,25	-0,02	-0,20	-0,49	0,01	0,50	-0,73	0,73
BEPC	0,17	-0,17	-0,23	0,15	0,13	-0,39	0,30	0,41	-0,27	0,29	-0,29
CAPBEP	0,01	-0,01	0,21	-0,31	0,04	-0,28	0,76	0,12	-0,51	0,20	-0,20
BAC	0,05	-0,05	0,38	-0,51	0,04	0,04	-0,07	-0,83	0,56	-0,24	0,24
BAC+2	-0,19	0,19	-0,17	0,30	-0,17	-0,13	0,12	0,59	-0,39	0,04	-0,04
DPS	0,79	-0,79	-0,72	0,57	0,07	0,64	-0,29	-0,18	-0,04	0,64	-0,64
RCV	-0,13	0,13	-0,06	0,15	0,31	0,34	0,01	0,33	-0,41	0,02	-0,02
RB	-0,63	0,63	0,74	-0,61	-0,38	-0,52	0,10	-0,40	0,48	-0,75	0,75
RP1	-0,02	0,02	0,05	-0,18	0,64	0,00	0,36	0,68	-0,71	0,43	-0,43
RP	0,73	-0,73	-0,79	0,73	-0,19	0,42	-0,37	-0,20	0,17	0,47	-0,47
CDR	0,60	-0,60	-0,61	0,49	0,11	0,28	0,35	0,24	-0,59	0,67	-0,67
PRIN	0,38	-0,38	-0,50	0,48	-0,31	0,05	0,29	0,29	-0,45	0,49	-0,49
EP	0,67	-0,67	-0,70	0,60	-0,02	0,27	0,46	0,38	-0,77	0,82	-0,82
OUV	0,39	-0,39	-0,28	0,18	0,24	0,66	0,08	0,11	-0,53	0,56	-0,56
CHÔM	-0,71	0,71	0,75	-0,63	0,00	-0,32	-0,46	-0,38	0,80	-0,86	0,86
SCCV	0,21	-0,21	-0,52	0,64	-0,09	0,45	-0,66	0,10	0,19	0,09	-0,09
SCB	-0,70	0,70	0,86	-0,77	-0,20	-0,60	0,41	-0,28	0,21	-0,72	0,72
SCP1	0,02	-0,02	0,04	-0,18	0,70	0,12	0,33	0,62	-0,72	0,45	-0,45
SCP	0,67	-0,67	-0,76	0,72	-0,30	0,37	-0,42	-0,24	0,26	0,39	-0,39
LSCV	-0,67	0,67	0,25	0,08	-0,23	-0,07	-0,18	0,39	-0,06	-0,55	0,55
LSB	0,38	-0,38	-0,19	0,12	-0,22	0,03	-0,11	-0,67	0,50	-0,03	0,03
LSP1	-0,14	0,14	0,38	-0,54	0,49	-0,10	0,38	0,18	-0,36	0,15	-0,15
LSP	0,42	-0,42	-0,72	0,78	-0,34	0,23	-0,36	0,29	-0,03	0,40	-0,40
0ACT	-0,91	0,91	0,95	-0,80	-0,07	-0,60	0,17	-0,19	0,34	-0,91	0,91
1ACT	-0,27	0,27	0,33	-0,31	0,18	0,19	-0,84	-0,43	0,83	-0,46	0,46
2ACT	0,70	-0,70	-0,77	0,67	-0,08	0,21	0,50	0,41	-0,78	0,84	-0,84
COMCV	0,52	-0,52	-0,41	0,27	0,41	0,49	0,24	0,09	-0,54	0,57	-0,57
COMQ	-0,87	0,87	0,75	-0,49	-0,45	-0,55	0,12	-0,15	0,33	-0,92	0,92
COMP	0,84	-0,84	-0,77	0,52	0,32	0,41	-0,15	0,19	-0,25	0,89	-0,89

Matrice de corrélations/Le Havre (2/4)

	LSPR	LSPRN	LSPRW	LSPRS	AUCDP	BEPC	CAPB	BAC	BAC+2	DPS	RCV
MMOT											
MNMOT											
1VOI											
2VOI											
2VOI+											
1ENF											
2ENF											
3ENF											
3ENF+											
LSENF											
LSENFN											
LSPR	1,00										
LSPRN	-0,91	1,00									
LSPRW	-0,42	0,11	1,00								
LSPRS	0,23	-0,34	-0,43	1,00							
AUCDP	0,42	-0,27	-0,63	0,41	1,00						
BEPC	-0,02	-0,09	0,45	-0,32	0,12	1,00					
CAPBEP	0,38	-0,54	0,57	-0,38	-0,56	0,20	1,00				
BAC	0,35	-0,06	-0,36	-0,46	0,02	-0,14	0,20	1,00			
BAC+2	-0,24	0,08	-0,01	0,57	-0,06	-0,28	-0,24	-0,76	1,00		
DPS	-0,79	0,76	0,28	-0,20	-0,55	-0,23	-0,27	-0,17	-0,01	1,00	
RCV	0,03	-0,16	-0,31	0,89	0,07	-0,34	-0,32	-0,48	0,55	0,14	1,00
RB	0,72	-0,55	-0,27	-0,26	0,38	-0,04	0,33	0,54	-0,41	-0,67	-0,56
RP1	0,09	-0,35	0,55	0,04	-0,33	0,28	0,54	-0,35	0,18	-0,13	0,15
RP	-0,83	0,90	-0,01	-0,09	-0,18	-0,04	-0,63	-0,13	0,10	0,76	0,11
CDR	-0,52	0,32	0,42	0,09	-0,74	-0,12	0,09	-0,49	0,38	0,72	0,47
PRIN	-0,55	0,39	0,38	0,02	-0,65	-0,31	0,11	-0,42	0,72	0,33	0,16
EP	-0,41	0,10	0,82	-0,18	-0,65	0,42	0,48	-0,25	-0,06	0,37	0,02
OUV	-0,23	0,04	0,39	0,08	-0,63	-0,38	0,40	0,06	0,07	0,31	0,24
CHÔM	0,53	-0,23	-0,75	0,08	0,81	-0,17	-0,38	0,38	-0,19	-0,55	-0,21
SCCV	-0,52	0,51	-0,12	0,30	0,40	0,09	-0,80	-0,40	0,07	0,47	0,28
SCB	0,86	-0,74	-0,28	-0,07	0,17	-0,20	0,51	0,41	-0,17	-0,70	-0,27
SCP1	0,10	-0,36	0,51	0,08	-0,35	0,23	0,54	-0,29	0,11	-0,07	0,21
SCP	-0,80	0,89	-0,05	-0,12	-0,08	-0,01	-0,65	-0,04	0,07	0,63	-0,01
LSCV	0,27	-0,38	-0,28	0,77	0,56	-0,23	-0,35	-0,59	0,50	-0,26	0,54
LSB	-0,08	0,33	-0,33	-0,31	0,14	0,20	-0,28	0,60	-0,57	0,15	-0,26
LSP1	0,29	-0,40	0,35	-0,21	-0,48	-0,13	0,70	0,02	0,00	-0,10	-0,07
LSP	-0,75	0,68	0,20	0,02	0,06	0,18	-0,51	-0,33	0,36	0,25	-0,05
0ACT	0,91	-0,75	-0,57	0,22	0,55	-0,17	0,15	0,28	-0,05	-0,80	-0,04
1ACT	0,04	0,25	-0,66	0,01	0,66	-0,25	-0,65	0,40	-0,25	-0,10	-0,17
2ACT	-0,55	0,25	0,79	-0,13	-0,77	0,27	0,37	-0,43	0,20	0,52	0,14
COMCV	-0,12	-0,06	0,36	0,07	-0,39	0,27	0,25	-0,01	-0,35	0,42	0,35
COMQ	0,75	-0,65	-0,46	0,27	0,53	-0,24	0,07	0,10	0,06	-0,67	-0,05
COMP	-0,80	0,72	0,49	-0,37	-0,46	0,33	-0,11	-0,11	-0,02	0,58	-0,12

Matrice de corrélations/Le Havre (3/4)

	RB	RP1	RP	CDR	PRIN	EP	OUV	CHÔM	SCCV	SCB	SCP1
MMOT											
MNMOT											
1VOI											
2VOI											
2VOI+											
1ENF											
2ENF											
3ENF											
3ENF+											
LSENF											
LSENFN											
LSPR											
LSPRN											
LSPRW											
LSPRS											
AUCDP											
BEPC											
CAPBEP											
BAC											
BAC+2											
DPS											
RCV											
RB	1,00										
RP1	-0,28	1,00									
RP	-0,64	-0,50	1,00								
CDR	-0,75	0,24	0,44	1,00							
PRIN	-0,45	0,14	0,31	0,60	1,00						
EP	-0,47	0,38	0,21	0,59	0,34	1,00					
OUV	-0,36	0,45	-0,04	0,38	0,44	0,50	1,00				
CHÔM	0,64	-0,37	-0,32	-0,83	-0,59	-0,93	-0,58	1,00			
SCCV	-0,45	-0,40	0,67	0,12	-0,18	0,01	-0,28	0,00	1,00		
SCB	0,87	-0,04	-0,80	-0,48	-0,25	-0,43	-0,20	0,49	-0,71	1,00	
SCP1	-0,32	0,99	-0,48	0,27	0,10	0,41	0,53	-0,40	-0,38	-0,06	1,00
SCP	-0,51	-0,59	0,97	0,26	0,29	0,15	-0,08	-0,22	0,65	-0,74	-0,58
LSCV	0,09	-0,10	-0,22	-0,08	-0,11	-0,31	-0,29	0,27	0,40	0,13	-0,12
LSB	0,10	-0,72	0,52	-0,17	-0,35	0,00	-0,33	0,13	0,25	-0,14	-0,67
LSP1	0,09	0,77	-0,64	0,16	0,13	0,08	0,44	-0,15	-0,71	0,39	0,77
LSP	-0,45	-0,23	0,66	0,04	0,44	0,22	0,01	-0,22	0,53	-0,70	-0,27
0ACT	0,79	-0,11	-0,74	-0,61	-0,44	-0,69	-0,43	0,74	-0,44	0,89	-0,14
1ACT	0,23	-0,39	0,11	-0,66	-0,48	-0,77	-0,30	0,81	0,31	-0,03	-0,38
2ACT	-0,61	0,33	0,34	0,81	0,59	0,93	0,45	-0,99	0,03	-0,49	0,34
COMCV	-0,48	0,28	0,17	0,54	-0,16	0,73	0,42	-0,65	0,16	-0,39	0,40
COMQ	0,80	-0,32	-0,59	-0,53	-0,30	-0,58	-0,47	0,63	-0,23	0,82	-0,37
COMP	-0,73	0,27	0,61	0,40	0,35	0,52	0,35	-0,54	0,23	-0,81	0,28

Matrice de corrélations/Le Havre (4/4)

	SCP	LSCV	LSB	LSP1	LSP	0ACT	1ACT	2ACT	COMCV	COMQ	COMP
MMOT											
MNMOT											
1VOI											
2VOI											
2VOI+											
1ENF											
2ENF											
3ENF											
3ENF+											
LSENF											
LSENFN											
LSPR											
LSPRN											
LSPRW											
LSPRS											
AUCDP											
BEPC											
CAPBEP											
BAC											
BAC+2											
DPS											
RCV											
RB											
RP1											
RP											
CDR											
PRIN											
EP											
OUV											
CHÔM											
SCCV											
SCB											
SCP1											
SCP	1,00										
LSCV	-0,23	1,00									
LSB	0,59	-0,41	1,00								
LSP1	-0,74	-0,22	-0,67	1,00							
LSP	0,76	-0,05	0,16	-0,61	1,00						
0ACT	-0,68	0,39	-0,12	0,18	-0,62	1,00					
1ACT	0,20	0,03	0,24	-0,28	0,12	0,23	1,00				
2ACT	0,25	-0,24	-0,10	0,09	0,26	-0,73	-0,83	1,00			
COMCV	0,04	-0,21	0,20	0,05	-0,18	-0,48	-0,47	0,60	1,00		
COMQ	-0,51	0,60	-0,11	-0,04	-0,44	0,90	0,12	-0,59	-0,52	1,00	
COMP	0,57	-0,63	0,13	-0,03	0,59	-0,88	-0,05	0,54	0,33	-0,96	1,00

Matrice de corrélations/Caen (1/4)

	MMOT	MNMOT	1VOI	2VOI	2VOI+	1ENF	2ENF	3ENF	3ENF+	LSENF	LSENFN
MMOT	1,00										
MNMOT	-0,92	1,00									
1VOI	-0,77	0,91	1,00								
2VOI	0,70	-0,56	-0,86	1,00							
2VOI+	0,13	0,01	0,24	1,00	1,00						
1ENF	0,55	-0,41	-0,39	-0,33	0,34	1,00					
2ENF	0,09	0,05	0,15	0,48	-0,01	-0,48	1,00				
3ENF	-0,05	0,19	-0,17	-0,08	0,24	-0,03	0,29	1,00			
3ENF+	-0,13	0,27	0,43	0,39	-0,11	0,01	-0,55	-0,68	1,00		
LSENF	0,96	-0,82	-0,75	-0,26	0,33	0,52	0,22	0,38	-0,53	1,00	
LSENFN	-0,80	0,94	0,89	0,66	-0,17	-0,36	-0,10	-0,24	0,63	-0,94	1,00
LSPR	-0,71	0,85	0,97	-0,52	0,20	-0,40	0,40	-0,06	0,15	-0,67	0,80
LSPRN	0,81	-0,67	-0,66	-0,74	-0,05	0,49	-0,42	-0,14	0,33	0,58	-0,45
LSPRW	0,58	-0,44	-0,49	0,68	0,02	0,15	0,43	0,58	-0,61	0,79	-0,66
LSPRS	-0,39	0,53	0,22	0,54	0,19	0,27	-0,05	0,46	-0,22	-0,24	0,37
AUCDP	-0,60	0,74	0,53	0,14	0,06	-0,12	-0,43	0,08	0,55	-0,67	0,80
BEPC	0,25	-0,11	-0,16	-0,18	0,21	-0,31	0,36	0,48	-0,22	0,35	-0,22
CAPBEP	0,09	0,05	0,28	0,22	0,12	-0,20	0,82	0,19	-0,46	0,26	-0,13
BAC	0,13	0,01	0,45	-0,24	0,12	0,12	-0,01	-0,76	0,61	-0,18	0,31
BAC+2	-0,11	0,25	-0,10	-0,44	-0,09	-0,05	0,18	0,66	-0,34	0,10	0,03
DPS	0,87	-0,73	-0,65	0,37	0,15	0,72	-0,23	-0,11	0,01	0,70	-0,57
RCV	-0,05	0,19	0,01	0,64	0,39	0,42	0,07	0,40	-0,36	0,08	0,05
RB	-0,55	0,69	0,81	0,22	-0,30	-0,44	0,16	-0,33	0,53	-0,69	0,82
RP1	0,06	0,08	0,12	-0,54	0,72	0,08	0,42	0,75	-0,66	0,49	-0,36
RP	0,81	-0,67	-0,72	-0,11	-0,11	0,50	-0,31	-0,13	0,22	0,53	-0,40
CDR	0,68	-0,54	-0,54	0,80	0,19	0,36	0,41	0,31	-0,54	0,73	-0,60
PRIN	0,46	-0,32	-0,43	0,56	-0,23	0,13	0,35	0,36	-0,40	0,55	-0,42
EP	0,75	-0,61	-0,63	0,55	0,06	0,35	0,52	0,45	-0,72	0,88	-0,75
OUV	0,47	-0,33	-0,21	0,67	0,32	0,74	0,14	0,18	-0,48	0,62	-0,49
CHÔM	-0,63	0,77	0,82	0,25	0,08	-0,24	-0,40	-0,31	0,85	-0,80	0,93
SCCV	0,29	-0,15	-0,45	-0,56	-0,01	0,53	-0,60	0,17	0,24	0,15	-0,02
SCB	-0,62	0,76	0,93	0,71	-0,12	-0,52	0,47	-0,21	0,26	-0,66	0,79
SCP1	0,10	0,04	0,11	-0,70	0,78	0,20	0,39	0,69	-0,67	0,51	-0,38
SCP	0,75	-0,61	-0,69	-0,11	-0,22	0,45	-0,36	-0,17	0,31	0,45	-0,32
LSCV	-0,59	0,73	0,32	0,79	-0,15	0,01	-0,12	0,46	-0,01	-0,49	0,62
LSB	0,46	-0,32	-0,12	0,15	-0,14	0,11	-0,05	-0,60	0,55	0,03	0,10
LSP1	-0,06	0,20	0,45	0,19	0,57	-0,02	0,44	0,25	-0,31	0,21	-0,08
LSP	0,50	-0,36	-0,65	-0,47	-0,26	0,31	-0,30	0,36	0,02	0,46	-0,33
0ACT	-0,83	0,97	1,02	0,85	0,01	-0,52	0,23	-0,12	0,39	-0,85	0,98
1ACT	-0,19	0,33	0,40	-0,73	0,26	0,27	-0,78	-0,36	0,88	-0,40	0,53
2ACT	0,78	-0,64	-0,70	-0,24	0,00	0,29	0,56	0,48	-0,73	0,90	-0,77
COMCV	0,60	-0,46	-0,34	0,74	0,49	0,57	0,30	0,16	-0,49	0,63	-0,50
COMQ	-0,79	0,93	0,82	0,34	-0,37	-0,47	0,18	-0,08	0,38	-0,86	0,99
COMP	0,92	-0,78	-0,70	-0,42	0,40	0,49	-0,09	0,26	-0,20	0,95	-0,82

Matrice de corrélations/Caen (2/4)

	LSPR	LSPRN	LSPRW	LSPRS	AUCDP	BEPC	CAPBEP	BAC	BAC+2	DPS	RCV
MMOT											
MNMOT											
1VOI											
2VOI											
2VOI+											
1ENF											
2ENF											
3ENF											
3ENF+											
LSENF											
LSENFN											
LSPR	1,00										
LSPRN	-0,82	1,00									
LSPRW	-0,33	0,19	1,00								
LSPRS	0,32	-0,26	-0,34	1,00							
AUCDP	0,51	-0,19	-0,54	0,50	1,00						
BEPC	0,07	-0,01	0,54	-0,24	0,19	1,00					
CAPBEP	0,47	-0,46	0,66	-0,29	-0,49	0,28	1,00				
BAC	0,44	0,02	-0,27	-0,37	0,09	-0,06	0,29	1,00			
BAC+2	-0,15	0,16	0,08	0,66	0,01	-0,20	-0,15	-0,69	1,00		
DPS	-0,70	0,84	0,37	-0,12	-0,48	-0,15	-0,18	-0,10	0,08	1,00	
RCV	0,12	-0,08	-0,22	0,98	0,14	-0,26	-0,23	-0,41	0,64	0,22	1,00
RB	0,81	-0,47	-0,18	-0,17	0,45	0,04	0,42	0,61	-0,32	-0,59	-0,47
RP1	0,18	-0,27	0,64	0,13	-0,26	0,36	0,63	-0,28	0,27	-0,05	0,24
RP	-0,74	0,98	0,08	-0,01	-0,11	0,04	-0,54	-0,06	0,19	0,84	0,20
CDR	-0,43	0,40	0,51	0,17	-0,67	-0,04	0,18	-0,42	0,47	0,80	0,56
PRIN	-0,46	0,47	0,47	0,11	-0,58	-0,23	0,20	-0,35	0,81	0,41	0,25
EP	-0,32	0,18	0,91	-0,10	-0,58	0,50	0,57	-0,18	0,03	0,45	0,11
OUV	-0,14	0,12	0,48	0,16	-0,56	-0,30	0,49	0,13	0,16	0,39	0,33
CHÔM	0,62	-0,15	-0,66	0,17	0,88	-0,09	-0,29	0,45	-0,10	-0,47	-0,12
SCCV	-0,43	0,59	-0,03	0,38	0,47	0,17	-0,71	-0,33	0,16	0,55	0,37
SCB	0,95	-0,66	-0,19	0,02	0,24	-0,12	0,60	0,48	-0,08	-0,62	-0,18
SCP1	0,19	-0,28	0,60	0,16	-0,28	0,31	0,63	-0,22	0,20	0,01	0,30
SCP	-0,71	0,97	0,04	-0,04	-0,01	0,07	-0,56	0,03	0,16	0,71	0,08
LSCV	0,36	-0,30	-0,19	0,85	0,63	-0,15	-0,26	-0,52	0,59	-0,18	0,63
LSB	0,01	0,41	-0,24	-0,22	0,21	0,28	-0,19	0,67	-0,48	0,23	-0,17
LSP1	0,38	-0,32	0,44	-0,12	-0,41	-0,05	0,79	0,09	0,09	-0,02	0,02
LSP	-0,66	0,76	0,29	0,11	0,13	0,26	-0,42	-0,26	0,45	0,33	0,04
0ACT	1,00	-0,67	-0,48	0,31	0,62	-0,09	0,24	0,35	0,04	-0,72	0,05
1ACT	0,13	0,33	-0,57	0,10	0,73	-0,17	-0,56	0,47	-0,16	-0,02	-0,08
2ACT	-0,46	0,33	0,88	-0,05	-0,70	0,35	0,46	-0,36	0,29	0,60	0,23
COMCV	-0,03	0,02	0,45	0,15	-0,32	0,35	0,34	0,06	-0,26	0,50	0,44
COMQ	0,84	-0,57	-0,37	0,35	0,60	-0,16	0,16	0,17	0,15	-0,59	0,04
COMP	-0,71	0,80	0,58	-0,28	-0,39	0,41	-0,02	-0,04	0,07	0,66	-0,03

Matrice de corrélations/Caen (3/4)

	RB	RP1	RP	CDR	PRIN	EP	OUV	CHÔM	SCCV	SCB	SCPI
MMOT											
MNMOT											
1VOI											
2VOI											
2VOI+											
1ENF											
2ENF											
3ENF											
3ENF+											
LSENF											
LSENFN											
LSPR											
LSPRN											
LSPRW											
LSPRS											
AUCDP											
BEPC											
CAPBEP											
BAC											
BAC+2											
DPS											
RCV											
RB	1,00										
RP1	-0,21	1,00									
RP	-0,57	-0,41	1,00								
CDR	-0,68	0,33	0,50	1,00							
PRIN	-0,38	0,23	0,37	0,69	1,00						
EP	-0,40	0,47	0,27	0,68	0,42	1,00					
OUV	-0,29	0,54	0,02	0,47	0,52	0,58	1,00				
CHÔM	0,71	-0,28	-0,26	-0,74	-0,51	-0,85	-0,51	1,00			
SCCV	-0,38	-0,31	0,73	0,21	-0,10	0,09	-0,21	0,09	1,00		
SCB	0,94	0,05	-0,74	-0,39	-0,17	-0,35	-0,13	0,58	-0,62	1,00	
SCPI	-0,25	1,08	-0,42	0,36	0,18	0,49	0,60	-0,31	-0,29	0,03	1,00
SCP	-0,44	-0,50	1,03	0,35	0,37	0,23	-0,01	-0,13	0,74	-0,65	-0,50
LSCV	0,16	-0,01	-0,16	0,01	-0,03	-0,23	-0,22	0,36	0,49	0,22	-0,04
LSB	0,17	-0,63	0,58	-0,08	-0,27	0,08	-0,26	0,22	0,34	-0,05	-0,59
LSP1	0,16	0,86	-0,58	0,25	0,21	0,16	0,51	-0,06	-0,62	0,48	0,85
LSP	-0,38	-0,14	0,72	0,13	0,52	0,30	0,08	-0,13	0,62	-0,61	-0,19
0ACT	0,86	-0,02	-0,68	-0,52	-0,36	-0,61	-0,36	0,83	-0,35	0,98	-0,06
1ACT	0,30	-0,30	0,17	-0,57	-0,40	-0,69	-0,23	0,90	0,40	0,06	-0,30
2ACT	-0,54	0,42	0,40	0,90	0,67	1,01	0,52	-0,90	0,12	-0,40	0,42
COMCV	-0,41	0,37	0,23	0,63	-0,08	0,81	0,49	-0,56	0,25	-0,30	0,48
COMQ	0,87	-0,23	-0,53	-0,44	-0,22	-0,50	-0,40	0,72	-0,14	0,91	-0,29
COMP	-0,66	0,36	0,67	0,49	0,43	0,60	0,42	-0,45	0,32	-0,72	0,36

Matrice de corrélations/Caen (4/4)

	SCP	LSCV	LSB	LSP1	LSP	0ACT	1ACT	2ACT	COMCV	COMQ	COMP
MMOT											
MNMOT											
1VOI											
2VOI											
2VOI+											
1ENF											
2ENF											
3ENF											
3ENF+											
LSENF											
LSENFN											
LSPR											
LSPRN											
LSPRW											
LSPRS											
AUCDP											
BEPC											
CAPBEP											
BAC											
BAC+2											
DPS											
RCV											
RB											
RP1											
RP											
CDR											
PRIN											
EP											
OUV											
CHÔM											
SCCV											
SCB											
SCP1											
SCP	1,00										
LSCV	-0,14	1,00									
LSB	0,68	-0,33	1,00								
LSP1	-0,65	-0,14	-0,58	1,00							
LSP	0,85	0,03	0,25	-0,53	1,00						
0ACT	-0,59	0,47	-0,03	0,26	-0,53	1,00					
1ACT	0,29	0,11	0,33	-0,20	0,21	0,32	1,00				
2ACT	0,34	-0,16	-0,01	0,17	0,35	-0,64	-0,74	1,00			
COMCV	0,13	-0,13	0,29	0,13	-0,09	-0,39	-0,38	0,68	1,00		
COMQ	-0,42	0,68	-0,02	0,04	-0,35	0,99	0,21	-0,51	-0,43	1,00	
COMP	0,66	-0,55	0,22	0,05	0,68	-0,79	0,04	0,62	0,42	-0,87	1,00

Coordonnées des variables (Le Havre)

Code variable	Axe 1	Axe 2
MMOT	-0,90	-0,16
MNMOT	0,90	0,16
1VOI	0,94	0,24
2VOI	-0,78	-0,31
2VOI+	-0,08	0,30
1ENF	-0,51	-0,24
2ENF	-0,04	0,74
3ENF	-0,27	0,49
3ENF+	0,50	-0,75
LSENF	-0,95	0,21
LSENFN	0,95	-0,21
LSPR	0,86	0,39
LSPRN	-0,66	-0,65
LSPRW	-0,63	0,52
LSPRS	0,18	0,02
AUCDP	0,66	-0,45
BEPC	-0,18	0,17
CAPBEP	0,02	0,85
BAC	0,35	-0,20
BAC+2	-0,15	0,12
DPS	-0,76	-0,30
RCV	-0,12	0,10
RB	0,83	0,05
RP1	-0,21	0,82
RP	-0,67	-0,70
CDR	-0,74	0,26
PRIN	-0,55	0,18
EP	-0,77	0,42
OUV	-0,48	0,42
CHÔM	0,86	-0,42
SCCV	-0,32	-0,69
SCB	0,83	0,38
SCP1	-0,23	0,81
SCP	-0,59	-0,78
LSCV	0,39	-0,05
LSB	-0,05	-0,63
LSP1	0,08	0,81
LSP	-0,54	-0,51
0ACT	0,97	0,17
1ACT	0,42	-0,69
2ACT	-0,85	0,39
COMCV	-0,54	0,29
COMQ	0,88	0,04
COMP	-0,85	-0,11

Coordonnées des variables (Caen)

Code variable	Axe 1	Axe 2
MMOT	-0,86	0,23
MNMOT	0,78	0,26
1VOI	0,79	0,19
2VOI	-0,68	-0,28
2VOI+	-0,15	0,26
1ENF	-0,60	-0,25
2ENF	-0,10	0,81
3ENF	-0,35	0,62
3ENF+	0,42	-0,82
LSENF	-0,81	0,31
LSENFN	0,97	-0,32
LSPR	0,79	0,42
LSPRN	-0,59	-0,71
LSPRW	-0,50	0,49
LSPRS	0,30	0,09
AUCDP	0,55	-0,51
BEPC	-0,26	0,21
CAPBEP	0,13	0,79
BAC	0,29	-0,16
BAC+2	-0,22	0,21
DPS	-0,81	0,30
RCV	-0,09	0,26
RB	0,79	-0,14
RP1	-0,19	0,69
RP	-0,71	-0,53
CDR	-0,69	0,31
PRIN	-0,60	0,21
EP	-0,81	0,38
OUV	-0,51	0,47
CHÔM	0,89	-0,52
SCCV	-0,29	+0,75
SCB	0,79	0,58
SCP1	-0,79	0,62
SCP	-0,62	+0,82
LSCV	0,45	-0,53
LSB	-0,12	-0,53
LSP1	0,13	0,69
LSP	-0,49	-0,41
0ACT	0,93	0,29
1ACT	0,39	-0,75
2ACT	-0,91	0,19
COMCV	-0,60	0,36
COMQ	0,91	0,29
COMP	-0,95	-0,34

Annexe n°03/L'enquête par entretien

Liste des documents présentés :

- Grille d'entretien (ménages)
- Grille d'entretien (responsables du secteur de l'urbanisme et du commerce)
- Grille d'entretien (responsables du secteur de transport)
- Grille d'entretien (petits commerçants)
- Présentation succincte des familles rencontrées
- Présentation succincte des acteurs de la ville rencontrés

Grille d'entretien (ménages)

1-Comment ça se passe chez vous à propos de vos déplacements ?

Précisons les choses : il y a différents types de déplacements :

3-Comment s'organisent vos déplacements de travail pour vous et pour votre conjoint ?

8-Comment s'organisent les déplacements de vos enfants ?

9-Vous les accompagnez dans leurs déplacements ?

10-En voiture ?

11-Comment appréciez-vous les déplacements avec vos enfants ? Sont-ils compliqués ?

14-Vos programmes d'activité subissent-ils l'effet de la présence des enfants ?

15-Comment vous effectuez vos achats ?

16-Prenez vous votre voiture spécialement pour aller acheter ou vous faites vos achats à l'occasion d'un autre déplacement?

17-Qu'est-ce qui influence votre choix?

18-Pour tous les types d'achat (achats quotidiens, hebdomadaires, exceptionnels) ?

19-Comment sont-ils organisés vos déplacements d'achats dans la semaine ?

22-Utilisez-vous autres modes de transport que la voiture dans vos déplacements d'achats ?

23-Qu'est-ce qui dicte votre choix ?

24-Comment vous choisissez vos lieux d'achats ? En fonction de quel critère ?

25-Pour tous les types d'achats (quotidiens, hebdomadaires, exceptionnels)

26-Quelles sont vos stratégies de déplacements pour les différents types de commerces à savoir : le commerce du quartier, le commerce du centre-ville ou le commerce de périphérie.

27-Pour le commerce périphérique, lequel fréquentez-vous le plus souvent ?

28-Pourquoi ? Qu'est-ce qui dicte votre choix ?

29-Votre lieu de résidence ?

30-Combien avez-vous de voiture dans votre ménage ?

33-Votre profession ?

34-Profession du conjoint ?

35-Vous travaillez à temps plein ou partiel ?

36-Où travaillez-vous ?

37-Et votre conjoint ?

Grille d'entretien (responsables du secteur de l'urbanisme et du commerce)
--

1-Quels sont pour vous les enjeux de la ville durable ?

2-Si on définit l'urbanisme comme la manière d'agencer les activités de citoyens dans le temps et dans l'espace. Quel diagnostic urbanistique de la ville du Havre et son agglomération dressez-vous ?

3-Quelle est la politique actuelle de la ville en termes d'urbanisme pour restreindre l'usage de la voiture en ville ?

4-La loi SRU du 13 décembre 2000 a modifié les finalités des PDU afin de les articuler plus fortement avec les documents d'urbanisme. Ou en êtes-vous pour le cas du Havre ?

5-les déplacements motorisés pour motif achat se trouvent inévitablement concernés par les politiques publiques d'urbanisme et de déplacements urbains. Quel regard portez-vous sur cette question ?

6-Que pensez-vous de la disparition du commerce de proximité et la fuite des commerces du centre-ville vers la périphérie ?

7-Comment expliquez-vous l'importance de l'attractivité du commerce périphérique ?

8-La ville du Havre est une des rares grandes villes françaises qui ne disposent pas d'un vrai cœur de ville. Les trois pôles commerciaux du centre-ville: le Rond point, Thiers Coty et les Halles centrales, sont très dispersés et éloignés l'un de l'autre. Quel problème pose cette fragmentation du centre havrais en termes de transports ?

9-Quels sont selon-vous les effets positifs ou négatifs, en termes de transports, de l'implantation du centre commercial Coty ?

10-Que pensez-vous l'implantation du nouveau centre commercial « Docks Vauban » ? Sera-t-il en mesure de réduire les déplacements et d'assurer un développement durable, face à une périphérie attractive?

11-Le nouveau centre commercial « Docks Vauban », peut-il concurrencer les autres pôles commerciaux dont est doté le centre-ville ?

12-Si tout est fait pour redynamiser le centre-ville comment est-il envisagé d'organiser et d'insérer la périphérie dans le tissu urbain ?

13-L'urbanisme commercial ne prenait guère jusqu'à présent en compte la question des déplacements, notamment ceux réalisés en périphérie. Peut-on expliquer ce désintérêt par les contradictions qui caractérisent le commerce périphérique et la mobilité durable ?

14-Le commerce périphérique bénéficie d'une desserte en transport en commun beaucoup moins avantageuse que le commerce du centre. Qu'en pensez-vous ?

15-Les pôles commerciaux périphériques, à part celui de « Montgaillard » ne sont pas pris en considération dans la réflexion sur le nouveau réseau de Tramway. Qu'en pensez-vous ?

16-Que préconisez-vous pour une meilleure intégration dans l'environnement urbain de ces centres commerciaux situés aux entrées de la ville ?

17-Comment repenser ces espaces en « pôles de vie » multi-activités associant commerces, habitat, équipement de santé, établissements scolaires et entreprises, en prenant en compte dès la conception la question de desserte en TC ?

18-Comment poser la question de l'avenir du commerce de proximité dans le cadre de la réflexion globale sur ce qui est la ville durable ?

Grille d'entretien (responsables du secteur de transport)

1-Comment évaluez-vous la situation actuelle de la ville du Havre en termes de circulation automobile ?

2-Quels sont les enjeux des déplacements pour le Havre et son agglomération ?

3-Quelle est la politique actuelle de la ville pour restreindre l'usage de la voiture en ville ?

4-La loi SRU du 13 décembre 2000 a modifié les finalités des PDU afin de les articuler plus fortement avec les documents d'urbanisme. Où en êtes-vous pour le cas du Havre ?

5-Les déplacements motorisés pour motif achat se trouvent inévitablement concernés par les politiques publiques de déplacements urbains. Quel regard portez-vous sur cette question ?

6-La ville du Havre est une des rares grandes villes françaises qui ne disposent pas d'un vrai cœur de ville. Les trois pôles commerciaux du centre-ville: le Rond point, Thiers Coty et les Halles centrales, sont très dispersés et éloignés l'un de l'autre. Quel problème pose cette fragmentation du centre havrais en termes de transports ?

7-Quels sont selon-vous les effets positifs ou négatifs, en termes de transports, de l'implantation du centre commercial Coty ?

8-Que pensez-vous de l'implantation du nouveau centre commercial « Docks Vauban » ? Sera-t-il en mesure de réduire les déplacements et d'assurer un développement durable, face à une périphérie attractive?

9-Si tout est fait pour redynamiser le centre-ville comment est-il envisagé d'organiser et d'insérer la périphérie dans le tissu urbain ?

10-Les PDU portent peu d'intérêt à la question de l'organisation des déplacements d'achats, notamment ceux réalisés en périphérie. Peut-on expliquer ce désintérêt par les contradictions qui caractérisent le commerce périphérique et la mobilité durable ?

11-Le commerce périphérique bénéficie d'une desserte en transport en commun beaucoup moins avantageuse que le commerce du centre. Qu'en pensez-vous ?

12-Envisagez-vous des actions pour les pôles commerciaux périphériques qui visent à modifier l'offre actuelle du réseau de bus, en prolongeant par exemple des lignes à l'intérieur de ces pôles, ou en modifiant les fréquences de passage.

13-Les pôles commerciaux périphériques « à part celui de Montgaillard » ne sont pas pris en considération dans la réflexion sur le nouveau réseau de Tramway. Qu'en pensez-vous

Grille d'entretien (petits commerçants)

1-Comment trouvez-vous l'état de santé des commerces de centre-ville ?

2-Et votre propre commerce ?

3-Vos horaires d'ouverture et de fermetures sont-elles convenables à votre clientèle ?

4-Comment caractérisez-vous votre clientèle ?

5-Que pensez-vous du déclin des commerces de centre-ville ?

6-Que pensez-vous de la concurrence que vous subissez par le commerce de la périphérie ?

7-Que pensez-vous de l'implantation du nouveau centre commercial « Docks Vauban » ?

8-Estimez-vous qu'il va apporter un plus au centre-ville, ou bien au contraire qu'il va compromettre un équilibre déjà fragile des commerces du centre-ville ?

10-Que pensez-vous des mesures adoptées par les élus pour maintenir et favoriser le commerce de proximité et celui du centre-ville ?

11-Que pensez-vous des mesures de restriction de la part de la voiture et les possibilités de stationnement en centre-ville.

10-Que pensez-vous des conditions d'accessibilité et de stationnement de votre commerce.

Présentation succincte des familles rencontrées

Enquêté	Lieu de résidence	Profession	Profession du conjoint	Nbre d'enfants	Lieu de rencontre
Benjamin	Montgaillard	Directeur d'un établissement scolaire	Enseignante	Deux enfants	à domicile
Christine	Aplemont	Employée	/	Deux enfants	à domicile
Camille	Caucriauville	Employée	Cadre dans une entreprise	Trois enfants	à domicile
Catherine	Centre-ville	Enseignante	Enseignant	Trois enfants	à domicile
Cathy	Saint-Cécile	Employée	Agent de bureau	Trois enfants	à domicile
Elisabeth	Montivilliers	Secrétaire	Employé	Trois enfants	à domicile
Sophie	Mare Rouge	Employée	/	Trois enfants	à domicile
Patricia	Cavée verte	Enseignante	Enseignant	Deux enfants	à domicile
Radia	Caucriauville	Femme au foyer	Sans activité	Deux enfants	à domicile
Roger	Rogerville	Cadre dans une société	Enseignante	quatre enfants	à domicile
Sabrina	Centre-ville	Employée	/	Deux enfants	à domicile
Samir	Aplemont	Responsable dans une maison de quartier	Employée	Deux enfants	à domicile
Sandrine	Caucriauville	Employée	ouvrier	Trois enfants	à domicile
Sébastien	Centre-ville	Agent de bureau	Secrétaire	Deux enfants	à domicile
Sonia	Caucriauville	Employée	Cadre dans une société	Deux enfants	à domicile

Présentation succincte des acteurs de la ville rencontrés

Responsable	Fonction	Lieu de rencontre	Durée de l'entretien	Date de l'entretien	Traitement
Claude Le CORRE	Directrice des Transports-déplacements (CODAH)	Lieu de travail CODAH	1 heure 1/2	Le 20 octobre 2009	Enregistré
Didier CORPET	vice président de la CCI du Havre, responsable du commerce	Lieu de travail (dans son entreprise, quartier de l'Eure)	2 heures	Le 16 octobre 2009	Enregistré
Anne-Michèle DONNET	Directrice de l'AURH	Lieu de travail AURH	1 heure 1/4	Le 09 octobre 2009	Enregistré
Daniel ECHAUBARD	Commerçant, président de l'association « Centre-Halles le Havre »	Lieu de travail (dans son magasin)	1 heure 1/2	Le 06 octobre 2009	Enregistré
Daniel FIDELIN	Vice président de la CODAH, Conseiller général de Montivilliers, Maire de Mannevillette	Lieu de travail (Montivilliers)	1 heure	Le 02 octobre 2009	Enregistré
Pierre GILLES	Directeur Général Adjoint, chargé des transports, de l'espace public et de la qualité de la ville	Lieu de travail (Mairie du Havre)	3/4 d'heure	Le 05 Novembre 2009	Enregistré
Jean-François MASSE	10ème Adjoint maire du Havre, chargé de l'Urbanisme et de l'Habitat	Lieu de travail (Mairie du Havre)	3/4 d'heure	Le 05 Novembre 2009	Non enregistré

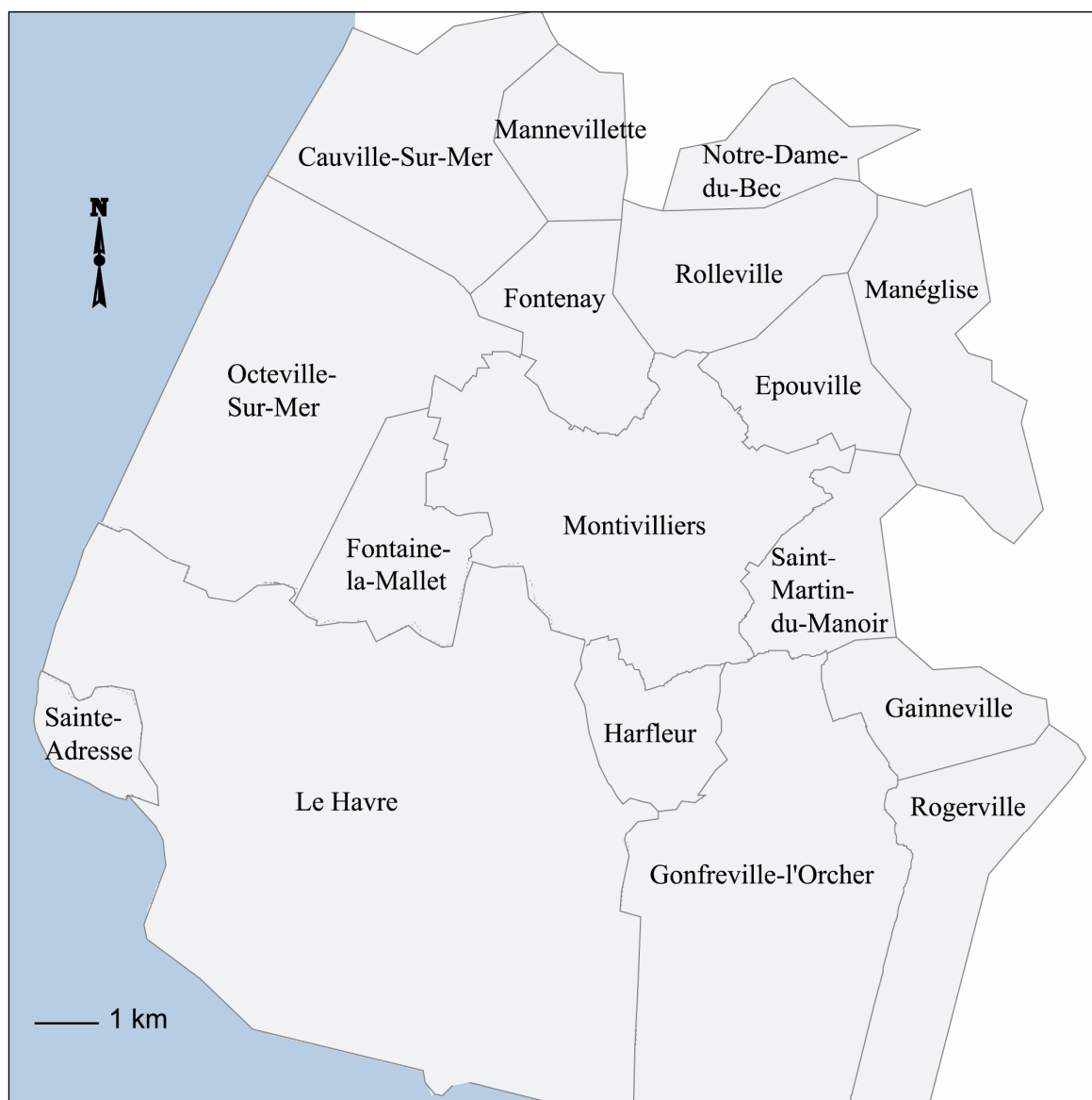
Responsables sollicités mais qui n'ont pas donné suite à nos demandes d'entretien

Responsable	Fonction
Ourdia CHATI	15ème Adjoint maire du Havre, chargé du commerce
Yves MARTRET	8ème Adjoint maire du Havre, chargé de la voirie, des transports, de l'espace public et de la propreté
Jean-Pierre LAMARE	3 ^{ème} Adjoint maire de Montivilliers, Transport-Urbanisme
Sandrine FOUQUET	Directrice de Bus océane
-	Directeur de l'hypermarché Leclerc
-	Directeur de l'hypermarché Auchan Montivilliers
-	Directeur de l'Espace Coty
-	Directeur du centre commercial océane

Annexe n°04/Les cartes de localisation

Liste des cartes présentées :

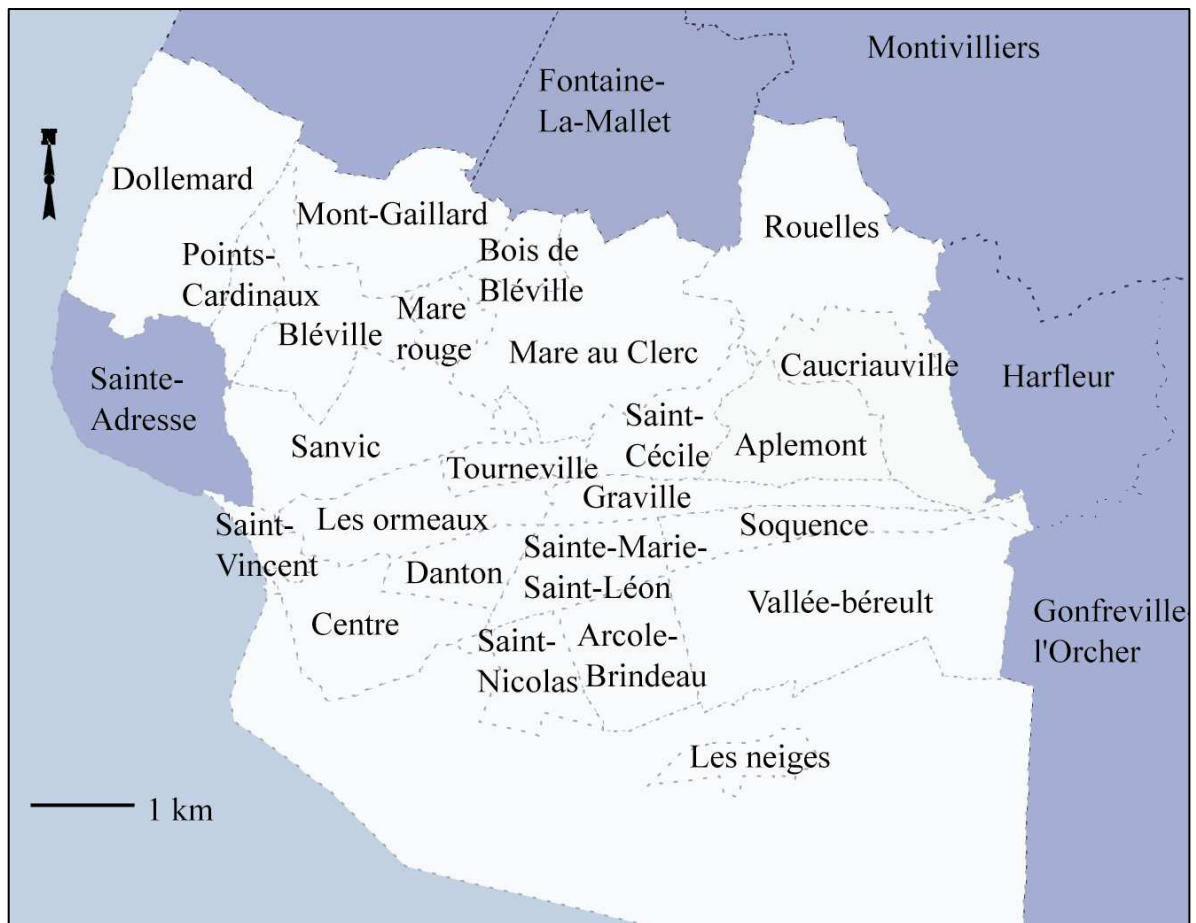
- Carte A. 1 Les communes de l'agglomération du Havre
- Carte A. 2 Les quartiers de la ville du Havre
- Carte A. 3 Les communes de l'agglomération de Caen



Carte A. 1 Les communes de l'agglomération du Havre

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

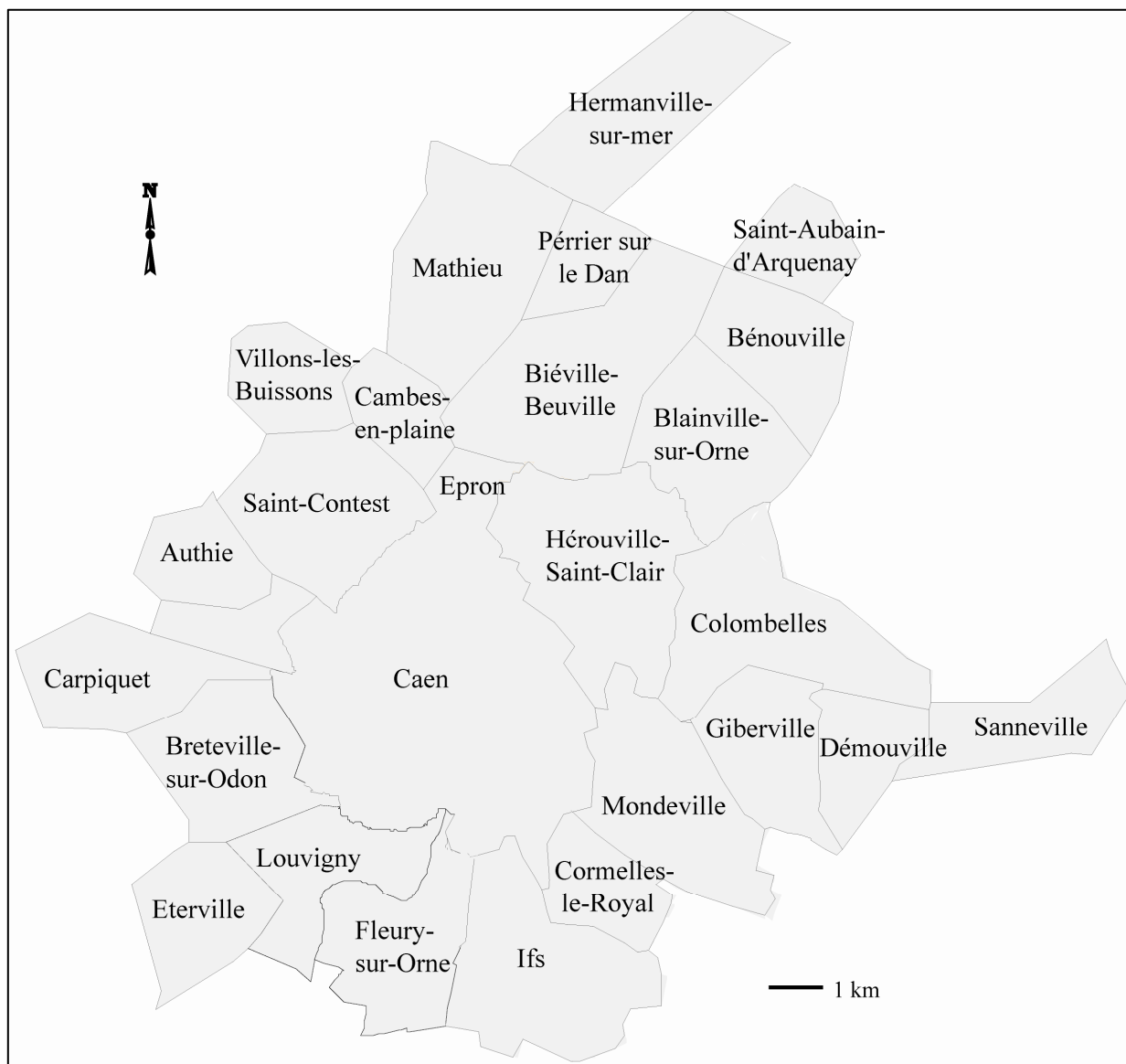
Source : Insee



Carte A. 2 Les quartiers de la ville du Havre

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Insee



Carte A. 3 Les communes de l'agglomération de Caen

©M. HANI, UMR 6266 IDEES/CIRTAI, Université du Havre, 2010

Source : Insee

Bibliographie

AFSA ESSAFI Cédric, BUFFETEAU Sophie (2006), *L'activité féminine en France : quelles évolutions récentes, quelles tendances pour l'avenir ?*, in *Économie et Statistique*, n° 398-399, pages 85-97.

AGUILÉRA Anne, MADRE JEAN-LOUP, MIGNOT Dominique (2004), *Métropolisation, Formes urbaines et mobilité*, in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, N° 45/2004, Pages 5-14

AGUILERA Anne, MINIOT Dominique (2002), *Formes urbaines et mobilité*, XXXVIII^e colloque de l'ASRDLF, Trois-Rivières, 21-23 Août, 24 pages.

ALIAGA Christel, FLIPO Anne (2000), *Les services de proximité se développent au profit des enfants*, INSEE Première n° 704.

ANQUEZ Marie Claude (2004), *Elles font les courses au pas de courses*, in BONDUE Jean-Pierre (dir.), *Temps des courses, course des temps*, Actes du colloque international, Lille, Université de Lille 1, pages 109-118.

AUGER Marc (1992), *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 155p.

ASCHER François (2003), *Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses : un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques*, Conférence Biennale d'architecture de Rotterdam du 09/05/2003.

ASCHER François (2001), *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Editions de l'Aube, 110 pages.

ASCHER François (1995), *Metapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 350 pages.

BABAYOU Patric, VOLATIER Jean Luc (1998), *Prospective de la mobilité locale*, n° 186, Paris, CREDOC, Collection des rapports.

BAILLY Jean-Paul, HEURGON Edith (2001), *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?*, Paris, Editions de l'Aube, 220 pages

BATTAGLIOLA Françoise (2008), *Histoire du travail des femmes*, Paris, La Découverte, Repères, 122 pages.

BAUER Denise (2007), *Entre maison, enfant(s) et travail: les diverses formes d'arrangement dans les couples*, Drees, Etudes et Résultats, n° 570, 8 pages

BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre (2005), *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, U Géographie, 232 pages.

BEAUCIRE Francis (2006), *Songer à la vitesse*, Les dossiers de demain, n°5, Agence d'Urbanisme de la Région de Grenoble.

BEAUCIRE Francis, BERGER Martine, SAINT-GERAND Thierry (2004), *L'accessibilité aux ressources de la ville dans les franges périurbaines d'Ile-de-France*, Paris, PREDIT, PUCA, 72 pages.

BEAUCIRE Francis (2002), *Sur la relation transport/urbanisme*, Rapport PREDIT.

BEAUCIRE Francis, SAINT-GERAND Thierry (2001), *Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale ? La réponse du périurbain en Ile-de-France*, in Géocarrefour, Volume 76, N° 4/2001, pages 339-347.

BEAUCIRE Francis (2000), *La forme urbaine et le développement durable*, in *La forme des villes, caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*, Séminaire de prospective urbain organisé par la CERTU, pages 88-99.

BEAUCIRE Francis, LEBRETON Joël (2000), *Transports publics et gouvernance urbaine*, Toulouse, Editions Milan, collection Les essentiels, 127 pages.

BEAUCIRE Francis (2000), *La forme des villes et le développement durable*, in *La forme des villes : caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités*

d'actions, Séminaire de prospective urbaine organisé par le CERTU, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Lyon, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, pages 88-99.

BEAUCIRE Francis (1998), *Urbanisme et mobilité : les termes de l'équation*, Ministères des Transports.

BEAUCIRE Francis, BERGER Martine, SAINT-GERAND Thierry (1997), *Les navettes domiciles-travail en Ile de France : quelques points de repère* », in OBADIA Alain, (dir.), *Entreprendre la ville*, La Tour d'Aigues, Editions de l'aube, 463 p.

BEAUCIRE Francis (1996), *Les Transports publics et la ville*, Toulouse, Milan, 64 pages.

BEAUCIRE Francis, EMANGARD Pierre-Henri (1996), *L'archipel Nantais : les migrations domicile-travail dans l'aire d'influence nantaise*, in Transports urbains n° 96.

BEAUCIRE Francis (1985), *La déconcentration urbaine, de nouveaux besoins de déplacements*, in Transports urbains, n°56, pages 5-11.

BEAUJEU GARNIER Jacqueline (1997), *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 349 pages.

BEAUVAIS Jean-Marie (2003), *Distribution des biens de consommations et usage de la voiture particulière pour motif « achat » dans les agglomérations françaises*, Rapport de Recherche, Tours, PREDIT, DRAST, programme transport de marchandises, 134 pages.

BEAUVAIS Jean-Marie (1999), *Recherche sur le comportement des familles non-motorisées*, Rapport de Recherche, Tours, PREDIT, Recherches stratégiques, Groupe programme n° 7, Déplacements non-motorisés, 53 pages.

BRESSE Sophie, LE BIHAN Blanche, et al. (2007), *La garde des enfants en dehors des plages horaires standard*, Etudes et Résultats, n° 551, pages 1-8.

BELLANGER François, MARZLOFF Bruno (1996), *Transit, les lieux et les temps de la mobilité*, Paris, Editions de l'Aube, 312 pages.

BOQUET Mathias (2008), *Les banlieues entre ouverture et fermeture : réalités et représentations de l'enclavement dans les quartiers urbains défavorisés*, thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Benjamin STECK, Cirtai, Université du Havre, 456 pages.

BONNAFOUS Alain, PATIER-MARQUE Danièle, PLASSARD François (1981), *Mobilité et vie quotidienne*, Lyon, Presse Universitaire de Lyon, 172 pages.

BONNAFOUS Alain, PUEL Hugues (1983), *Physionomies de la ville*, Paris, Editions Ouvrières, Economie et Humanisme, collection Initiation économique, 165 pages.

BORDREUIL Jean-Samuel (1994), *Centralité urbaine, ville, mobilités*, in *Le Courrier du CNRS*, n° 81,

BOUDEVILLE Jacques (1972), *Aménagement du territoire et polarisation*, Paris, éditions Th Génin, Librairies Techniques, 279 pages.

URL : www.hypergeo.eu. Encyclopédie électronique de la Géographie.

BOULAHBAL Mouna (2001), *Effet polarisant du lieu de travail sur le territoire de la vie quotidienne des actifs*, in *Recherche Transport Sécurité*, n° 73, pages 43-63.

BOUZOUINA Louafi (2008), *Densité et ségrégation socio-spatiale au sein des villes françaises*, in GASCHET Frédéric, LACOUR Claude, *Métropolisation et ségrégation*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 316 pages.

BRUNET Roger, FERRAS Robert, THÉRY Hervé (2005), *Les mots de la géographie*, 3ème édition, Montpellier, RECLUS, Paris, la Documentation française, 1^{ère} édition 1992, 518 pages.

CASTEL Jean-Charles (2007), *Quand la mobilité oblige à repenser l'urbanisme*, Paris, Conseil Français des Urbanistes, CFDU, 17 pages.

CATTAN Nadine, BERROIR Sandrine (2006), *Les représentations de l'étalement urbain en Europe : essai d'interprétation*, in BERQUE A, BONIN P, GHORRA-GOBIN C, *La Ville Insoutenable*, Belin, Mappemonde, 368 pages.

CAILLY Laurent (2008), *Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? L'exemple de l'aire urbaine d'une ville française (Tours)*, EspacesTemps.net, Textuel.

URL: <http://www.espacestems.net/document5093.html>.

CAUBEL David (2006), *Politiques de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, thèse de doctorat, sous la direction de Dominique MINIOT, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, Université Lumière Lyon 2, 446 pages.

CAUBEL David (2007), *Réduire les disparités d'accès à la ville ? Une réponse concrète mais imparfaite par les transports collectifs*, in Cahiers Scientifiques du Transport, n°51, pages 9-36.

CERTU (2005), *Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations? Approche de la question et propositions d'indicateurs*, CERTU.

CIRILLO Cinzia, HUBERT Jean-Paul (2003), *Les déplacements "structurants" de la mobilité, les chaînes d'activité et l'habitat urbain*, Groupe de Recherche sur les Transports et Centre de recherche sur la mobilité régionale (GRT-CREMOR), Département de mathématiques, FUNDP, Belgique, rapport n°2003/06, 14 pages

CORDIER Bruno (2000), *La part des boucles de déplacements dans l'accompagnement des enfants ; le potentiel de report vers les modes non motorisés*, PREDIT II-ADEME, ADATEC, 263 pages.

COUTRAS Jacqueline (1997), *La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques*, Recherches Féministes, volume, 10, n° 2, pages 77-90.

CREPIN Olivier, DAGNOGO Claire (2008), *Urbanisme commercial et politiques de déplacements. Jalons pour un aménagement économique durable*, Rapport du GART, 57 pages.

CYRIL Enault (2003), *Vitesse, accessibilité et étalement urbain. Analyse et application à l'aire urbaine dijonnaise*, thèse de géographie, sous la direction de Jean-Jacques BAVOUX, Université de Bourgogne, 456 p.

DESBOUIS Gérard, LESTRADE Sophie, DESBOUIS Christiane (2002), *Nouvelles mobilités commerciales et territoriales : les nouveaux univers d'approvisionnement dans la recomposition urbaine et la recomposition sociale*, sous la direction de METTON Alain, Créteil, ARAUC, 189 pages.

DESSE René-Paul, DUGOT Philippe, GASNIER Arnaud, POUZENC Michaël (2010), *Mobilités et commerce à l'ère du développement durable*, Paris, Editions L'Harmattan, 198 pages.

DESSE René-Paul, FOURNIE Anne, GASNIER Arnaud, LEMARCHAND Nathalie, METTON Alain, SOUMAGNE Jean (dir.) (2008), *Dictionnaire du Commerce et de l'Aménagement*, Presses Universitaires de Rennes, Espaces et territoires, 370 pages.

DESSE René Paul, GASNIER Arnaud, PERON René (2002), *L'organisation spatiale du commerce de détail : facteurs locaux de différenciation, politiques de régulation* (Rapport ; Document Cartographique), PUCA, DGUHC, 02/2002, 221 p, 46 p.

DESSE René-Paul (2002), *Les centres commerciaux français, futurs pôles de loisirs ?*, in Flux, 2002/4, N° 50, pages 6-19.

DESSE René-Paul (2001), *Le nouveau commerce urbain, dynamique spatiale et stratégie des acteurs* », Rennes, Presse Universitaire de Rennes, Espace et Territoire, 198 pages.

DESSE René-Paul (2000), *Les déterminants et les modes de mobilité des consommateurs*, in Revue de Géographie de l'Université de Liège, n° 39, pages 65-78.

DESSE René-Paul (1999), *La mobilité des consommateurs et les nouveaux espaces commerciaux*, in Revue Espace-Population et Sociétés, n° 2, 20 pages.

DESSE René-Paul, WIEL Marc, et al. (1997), *Comportement de mobilité et évolution de l'organisation urbaine (région urbaine de Brest)*, étude pour la DRAST, la DTT, l'UTP, le Plan Urbain. Trois tomes dont Chapitre 5 : DESSE R-P, *Le commerce, élément de structuration de la mobilité urbaine*, Agence de développement et d'urbanisme du pays de Brest, 295 pages.

DEZERT Bernard, METTON Alain, STEIBERG Jean (1991), *La périurbanisation en France*, Préface de BEAUJEU GARNIER Jacqueline, Paris, C.E.D.E.S, 226 pages.

DUCRUET César (2004), *Les villes-ports laboratoire de la mondialisation*, thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Madeleine BROCARD, Cirtai, Université du Havre, 435 pages.

DUPUY Gabriel, COUTARD Olivier, FOL Sylvie, FROUD Julie, WILLIAMS Karel (2001), *La pauvreté entre assignation territoriale et dépendance automobile*, Paris, Université Paris X, LATTIS-ENPC, Université de Manchester, PREDIT-PUCA.

DUPUY Gabriel (1999), *La dépendance automobile*, Paris, Anthropos/Economica, 160 pages.

DUPUY Gabriel (1995), *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 215 pages.

ELISSALDE Bernard, (2004), *Définition du concept polarisation*.

URL : www.hypergeo.eu. Encyclopédie électronique de la Géographie.

EMANGARD Henri-Pierre (2006), *Déplacements dans les villes moyennes, quelles spécificités ?* In *Les déplacements dans les agglomérations moyennes : comment améliorer l'usage des transports publics ?*, Actes du colloque organisé le 24 janvier 2006 à l'Assemblée Nationale, FNAUT, GART, pages 8-10.

FAGAN Colette, RUBERY Jill (1999), *Gender and Labour Markets in the EU, Cost Workshop-Gender, labour markets and citizenship*, 19-20 Mars 1999, Vienne, Autriche.

FAGNANI Jeanne, LETABLIER Marie Thérèse (2003), *S'occuper des enfants au quotidien : mais que font donc les pères ?*, in *Droit social*, n°3, pages 251-259.

FAGNANI Jeanne (2001), *Trente ans de politique familiale en France : l'intégration progressive de la mère qui travaille*, Spirale, Erès, n°18, pages 139-156.

FAGNANI Jeanne (2000), *Un travail et des enfants : petits arbitrages et grands dilemmes*, Editions Bayard, 197 pages.

FAIVRE Emmanuel (2005), *RTT et nouvelles temporalités de mobilité en France : un nouveau défi pour l'organisation des modes de transport*, in *Mobilités et temporalités*, Presse Universitaire de Bruxelles, Bruxelles, pages 35-52.

FOUCHIER Vincent (1997), *Les densités urbaines et le développement durable, le cas de l'Île de France et des villes nouvelles*, Editions du SGVN, Secrétariat général du groupe centrale des villes nouvelles, 215 pages.

GAGNEUR Jacques (1993), *De l'agglomération à la région urbaine, une dynamique des territoires, le cas de la région grenobloise*, in BUSSIERE Yves, et BONAFOUS Alain (dir.), *Transport et Etalement urbain : les enjeux*.

GASCHET Frédéric (2001) *La polycentralité urbaine*, thèse en sciences économiques, sous la direction de Claude LACOUR, Université Montesquieu Bordeaux IV, décembre, 345 pages.

GASNIER Arnaud (2007), *Les temps de mobilité des consommateurs au cœur des nouvelles logiques d'implantation de l'offre commerciale*, in *Les temporalités des populations*, Espace Population Société, n°2-3, pages 243-254, <http://eps.revues.org/index2143.html>.

GOHIER Malo (2008), *Peut-on assimiler centre-ville et centralités urbaines*.
URL: <http://www.scribd.com/doc/11204765>.

GRAFMEYER Yves (1999), *Regards sociologiques sur la ségrégation*, in BRUN Jacques, RHEIN Catherine (dir.), *La ségrégation dans la ville*, Paris, L'Harmattan, pages 85-117.

GRAFMEYER Yves (1996), *La ségrégation spatiale*, in Serge PAUGAM (dir.) *L'exclusion, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, pages 209-217.

GRAFMEYER Yves (1994), *Sociologie urbaine*, Paris, Nathan Université, 127 pages.

GRATALOUP Christian (2004), *Définition du concept centre/périphérie*.

URL : www.hypergeo.eu. Encyclopédie électronique de la Géographie.

GRAVARI Marie (2000), *La reconquête des ports urbains : le cas de Baltimore*, in *La maritimité aujourd'hui*, l'Harmattan, Géographie et Culture, pages 213-221.

GRELICH Angela (2008), *Les politiques familiales en France et en Allemagne. Quelles différences ? Quelles pistes de réforme ?*, in *Horizons Stratégiques*, n° 7 Janvier-Mars, 21 pages.

GWAZDZINSKI Luc (2002), *La ville 24 heures sur 24*, Editions de l'Aube, 255 pages.

HANI Mohamed (2009), *L'impossible commerce durable dans nos villes multipolaires. Le cas de l'agglomération du Havre*, Colloque Commerce et ville ou commerce sans la ville ?, Le Mans, 19-20 Novembre, 2009, à paraître dans un ouvrage collectif.

HANI Mohamed (2009), *Chaînage des déplacements et pratiques d'achats des familles, Le cas de l'agglomération du Havre*, in *Géocarrefour*, vol. 84/1-2, pages 113-121.

HANI Mohamed (2009), *Les déplacements motorisés d'achats des ménages : un enjeu environnemental majeur. Le cas de l'agglomération du Havre*, in KERBACHI R, JOUMARD R, BOUGHEDAOU M, GOGER T, *Environnement et Transports dans contextes différents*, Actes du Colloque International, Ghardaïa, Algérie 16 - 18 Février 2009, INRETS, COST, Ecole nationale Polytechnique, Alger.

HAUMONT Antoine (1993), *La mobilité intra-urbaine, rétrospectives et prospectives*, in *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60, METT, Paris, pages 109-118.

HERAN Frédéric (2001), *La réduction de la dépendance automobile*, in *Cahiers Lillois d'Economie et de Sociologie*, n° 37, pages 61-86.

HEURGON Edith (2001), *Nouveaux rythme urbains : quels transports ?* Rapport du groupe de travail organisé par la CNT, Paris, Conseil National des Transports.

HUBERT Jean Paul, TOINT Philippe (2002), *La mobilité quotidienne des belges*, Namur, Presses Universitaires de NAMUR, 352 Pages.

KAUFMANN Vincent (2008), *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR), Le savoir suisse, 118 pages.

KAUFMANN Vincent (2006), *Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains*, in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pages 223-233.

KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe (2004), *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?*, Lausanne, Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR), Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), 10 pages.

KAUFMANN Vincent (2003), *Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique*, in Revue d'Economie Régionale et Urbaine, 2003-1, pages 39-58.

KAUFMANN Vincent, FLAMM Michael (2002), *Famille, temps et mobilité*, Rapport de recherche, CNAF, Paris, l'Institut pour la ville en mouvement, 62 pages.

KAUFMANN Vincent (2000), *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, collection Science technique société, 252 pages.

KAUFMANN Vincent (1999), *Mobilité et vie quotidienne, synthèse et question de recherche*, in 2001... plus, Juin 1999, N° 48, 64 pages.

KAUFMANN Vincent, GUIDEZ Jean-Marie (1998), *Les citoyens face à l'automobilité, étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genève et Lausanne*, Lyon, CERTU, Mobilité et Transport, 121 pages.

LABORDE Pierre (2001), *Les espaces urbains dans le monde*, Paris, Nathan, 2^e édition, 233 pages.

LEBRETON Éric (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 247 p.

LEBRUN Nicolas (2004), *Les distorsions temporelles des déplacements pour achats : Proximités et formes marchandes*, in BONDUE Jean-Pierre (dir.), *Temps des courses, course des temps*, Actes du colloque international organisé à Lille et Roubaix les 21 et 22 novembre 2003, Université de Lille1 et le Laboratoire Hommes, Villes, Territoire, pages 175-181.

LEBRUN Nicolas (2002), *Centralités urbaines et concentrations de commerces*, thèse de doctorat en géographie et aménagement, sous la direction de Marcel BAZIN, décembre 2002, Université de Reims, 513 pages.

LE CORRE Valérie (2000), *Les modes d'accueil des jeunes enfants en Europe*, dossier solidarité et santé, n°3 juillet-septembre, DREES.

LEMARCHAND Nathalie (2009), *De la géographie du commerce à la géographie du commerce et de la consommation*, Bulletin de la Société géographique de Liège, 52, pages 139-141

LEMARCHAND Nathalie (dir.), METTON Alain (1997), *Commerce et lien social*, actes du colloque international organisé par l'Union Géographique Internationale et l'Université de Rouen, 1996, Rouen, 322 pages.

LEMARCHAND Nathalie (1992), *Commerce et structure urbaine*, thèse de doctorat, Université de Rouen, sous la direction de Yves GUERMOND, 333 pages.

LEO Pierre-Yves, PHILIPPE Jean (2000), *Comportement des Consommateurs dans l'Espace Métropolitain Arbitrages entre Centre-ville et Périphérie Commerciale*, Convegno Le Tendenze Del Marketing in Europa, Università Ca' Foscari Venezia 24 Novembre,

LETABLIER Marie Thérèse ? RIEUCAU Géraldine (2001), *La garde des enfants : une affaire d'État ?*, Document de travail, Centre d'Etudes de l'Emploi, n° 06.

LEVY Jacques, LUSSAULT Michel (Dir.) (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1030 pages.

LEVY Jacques (2000), *Les nouveaux espaces de la mobilité*, in BONNET Michel, DESJEUX Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses Universitaires de France, pages 155-170.

MARUANI Margaret (2004), *Activité, Précarité, Chômage: Toujours, plus ?*, Paris, CNRS, Revue de l'OFCE 90, pages 96-115.

MASSOT Marie Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre (2005), *La mobilité au quotidien : entre choix individuel et production sociale*. In Cahiers Internationaux de sociologie CXVIII, pages 81-100.

MASSOT Marie Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre (1995), *Espaces de vie, espace de travail : 15 ans d'évolution*, Rapport INRETS, 114 pages.

MERENNE SCHOUMAKER Bernadette (2003), *Géographie des services et des commerces*, DIDACT, Presse Universitaire de Rennes, 233 pages.

MERENNE-SCHOUMAKER Bernadette (2001), « *Evolution des accessibilités et des mobilités et dynamique des localisations commerciales* », Travaux de l'Institut de géographie de Reims, N° 107-108, pages 7-23.

MERLIN Pierre (2005), *Les relations entre la ville et sa périphérie*, in Villes et Territoires, Cahiers français La Documentation française, n°328.

MERLIN Pierre, CHOAY Françoise (2002), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 2ème édition, Paris, PUF, Colin, 863p.

MERLIN Pierre (1997), *Géographie humaine*, Paris, PUF, 576 pages.

MERLIN Pierre (1991), *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, P.U.F, 472 pages.

METTON Alain (1995), *Les nouveaux acteurs du commerce et leurs stratégies spatiales*, Actes du colloque européen, Brest, Commerce et Société, 353 pages

METTON Alain (1982), *L'expansion du commerce périphérique en France*, in *Annales de géographie*, N° 506, pages 463-479.

MIGNOT Dominique, ROSALES-MONTANO Silvia (2006), *Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités, territoires et vie quotidienne*, Paris, La Documentation française, PUCA, 100 pages.

MIGNOT Dominique (2004), *Transport et justice sociale, Reflets et Perspectives de la vie économique*, XLIII, 2004/4, pages 123-131.

URL: http://hal.inria.fr/docs/00/07/67/00/PDF/reflets_perspectives.pdf

MIGNOT Dominique, ROSALES-MONTANO Silvia, HARZO Christian, CLERGET Marie-Pierre, CHOLEZ Céline, CUSSET Jean-Michel, DIAZ OLVERA Lourdes, DEGUILHEN Yannick, LAINEZ Valérie, PAULO Christelle, PELOT Véronique (2001), *Mobilité et Grande Pauvreté*, PREDIT-PUCA, Lyon, LET, Agence d'urbanisme, OST, 224 pages.

URL: http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/11/04/00/PDF/Rapport_MGP.pdf

MOATI Philippe (2001), *L'avenir de la grande distribution*, Paris, Odile Jacob, 392 pages.

MOATI Philippe (2000), *Mutation de la grande distribution et évolution de la localisation du commerce*, in *Géographie, Economie, Société*, Vol. 2, n°2, pages 313-335.

MONTULET Bertrand, HUBERT Michel, HUYNEN Philippe (2007), *Être mobile, Vécu du temps et usage des modes de transport à Bruxelles*, Travaux et Recherche, Bruxelles, Facultés Universitaires Saint-Louis, 220 pages.

MORDRET Xavier, MARESCA Bruno (2009), *Commerces et zones urbaines sensibles. Politiques publiques et besoins des habitants*, Cahiers de Recherches, n° 260, CREDOC, 67 pages.

MOTTE Benjamin (2006), *La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne*, Thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Francis BEAUCIRE, Université de Paris 1 Panthéon Sorbonne, 380 pages.

NEWMAN Peter, KENWORTHY Jeffrey (1989), *Cities and Automobile Dependence*. In international Sourcebook, Gower Technical, Sidney.

ORFEUIL Jean-Pierre (2006), *Déplacements et inégalités. La mobilité comme nouvelle question sociale*, Journée d'étude "Faire société en France et en Europe au XXI ème siècle " 25 avril 2006 au Sénat.

ORFEUIL Jean-Pierre (2004), *Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui*, in ORFEUIL J.-P, *Transports, pauvretés exclusions, pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, pages 27-47.

ORFEUIL Jean-Pierre (2002), *Etat des lieux des recherches sur la mobilité quotidienne en France*, Séminaire mobilité de LOUEST, CRETEIL, Université de Paris XII, Institut d'Urbanisme de Paris.

ORFEUIL Jean Pierre (2001), *L'automobile en France : comportements, perceptions, problèmes, perspectives*, Colloque international de l'Institut pour la Ville en Mouvement, Marne la Vallée, 27 pages.

ORFEUIL Jean-Pierre (2000), *L'évolution de la mobilité quotidienne*, Paris, INRETS, La Documentation française, synthèse n°37, 146 pages.

ORFEUIL Jean-Pierre (1999), *Les stratégies de localisation des ménages et des services aux ménages dans l'espace urbain*, DRAFT, PREDIT, La Documentation française, 47 pages.

URL: <http://urbanisme.u-pec.fr/documentation/1999-les-strategies-de-localisation-des-menages-et-des-services-aux-menages-dans-l-espace-urbain-70578.kjsp>

PERIVIER Hélène (2004), *Emploi des mères et garde des jeunes enfants en Europe*, in Revue de l'OFCE 90, pages 226-258.

POUYANNE Guillaume (2004), *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, thèse de doctorat en sciences économiques, sous la direction de Claude LACOUR, Université de Bordeaux.

PREDALI Frédérique (dir.), KAUFMANN Vincent, MONTULET Bertrand (2005), *Les pratiques de mobilités des mères en Île-de-France*, in Mobilités familiales, NETCOM, Volume 19, n° 3-4, pages 211-228.

PUMAIN Denise (2004), *Définition du concept centralité*.

URL : www.hypergeo.eu. Encyclopédie électronique de la Géographie.

PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse (2001), *Les interactions spatiales*, Paris, Armand Colin, 191 pages.

PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse (1997), *Définition du concept centralité*,

URL : www.hypergeo.eu. Encyclopédie électronique de la Géographie.

PROUHLAC Laurent (2008), *Figures de la mobilité*, in EspacesTemps.net.

URL: <http://www.espacestems.net/document6963.html>

RANVIER Martial, SURY Rodolphe (2009), *La vente de produits alimentaires sur Internet, un état des lieux en 2009*, CREDOC, Cahier de Recherche n° 262, Décembre 2009, 112 pages.

RAUX Charles (1993), *Centralité, polynucléarité et étalement urbain : application au cas de l'agglomération lyonnaise*, in BUSSIERE Yves et BONAFIOUS Alain (dir.), *Transport et Etalement urbain : les enjeux*, pages 75-98.

RHEIN Catherine (dir.), *La ségrégation dans la ville*, Paris, l'Harmattan, Pages 85-118.

RIBEIRO Amélie (2004), *Les chemins de l'école*, Notes de recherche, Territoires et Développement durables, Université Catholique de Louvain (UCL), URBA, 33 pages.

ROSALES-MONTANO Silvia et al. (2002), *Différences et inégalités territoriales, quel lien avec la mobilité ? Réalités et perceptions vues à travers la planification et les discours d'acteurs dans l'aire urbaine de Lyon*, AURL, PUCA, 282 pages.

RUIZ Henri-Noël (2008), *Comportements d'achat des ménages de l'aire urbaine du Havre et place des pôles commerciaux du Pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire*, Etude n°1301, Le Havre, AURH, Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre,

SINGLY de François (2002), *La liberté de circulation : un droit aussi de la jeunesse*, Recherches et prévisions, n°67, pages 21-36.

TABAKA Kamila (2009), *Vers une nouvelle sociogéographie de la mobilité quotidienne, étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*, thèse de géographie, sous la direction de Martin VANIER et Sonia CHARDONNEL, Université de Grenoble, 354 pages.

THEVENIN Thomas (2002), *Quand l'information géographique se met au service des transports urbains, une approche spatio-temporelle appliquée à l'agglomération bisontine*, thèse de doctorat, sous la direction de Thierry BROSSARD, Université de Franche-Comté, 260 pages.

URRY John (2005), *Sociologie des mobilités, Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin, 256 pages.

VANDERSMISSEN Marie Hélène (dir), VILLENEUVE Paul, ANDAN Odile et al. (1998), *L'augmentation du taux de motorisation des femmes, enjeux sociaux et environnementaux*, in *L'avenir des déplacements en ville*, Actes du colloque international, 11e entretiens Jacques Cartier, Lyon 7-9 décembre 1998, LET, Tome 1, pages 177-199.

VAN DE WALL Isabelle (2005), *Commerce et mobilité : L'activité commerciale face aux nouvelles politiques publiques de déplacements urbains*, Paris, CREDOC, Cahier de Recherche n° C 216, 97 pages.

VAN ZANTEN Agnès (2009), *Choisir son école : au cœur des stratégies familiales*, Paris, PUF, Le lien social, 304 pages.

WIEL Marc (2005), *Ville et mobilité : un couple infernal*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, 90 pages.

WIEL Marc (2003), *L'automobile et la ville : le rôle clé des vitesses automobiles*, Communication au XXXIXe colloque de l'ASRDLF, *Concentration et ségrégation*, Lyon, LET, ENTPE.

WIEL Marc (2002), *La ville et l'automobile*, Paris, Edition Descartes et Cie, collection les urbanités, 140 pages.

WIEL Marc (1999), *La transition urbaine ou Le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Liège, P. Madraga, collection Recherches et architecture, 149 pages.

WIEL Marc (1995), *Métropolisation et périurbanisation dans l'histoire de la ville*, colloque Sciences et environnement de l'Ecole polytechnique de Paris, 22 et 23 Novembre 1995.

WIEL Marc ROLLIER Yves (1993), *La pérégrination, Mobilité et organisation de l'espace de Brest*, AER/AUCUBE, CDU, 76 pages.

Sigles utilisés

ASU	Allocation de Salaire Unique
AURH	Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions publiques
CETE	Centre d'Etudes Techniques du Ministère de l'Equipement
CODAH	Communauté d'Agglomération Havraise
CRECOC	Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de vie
CNT	Centre National des Transports
CSP	Catégorie Socio Professionnelle
CTPO	Compagnie de Transport de la Porte Océane
EMD	Enquête « Ménages-Déplacements »
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IUT	Institut Universitaire de Technologie
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LER	Lézarde Expresse Régional
LET	Laboratoire d'Economie des Transports
LOTI	Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
PDU	Plan de Déplacements Urbains
SRU	Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain
TC	Transport en Commun
TSCP	Transport en Commun en Site Propre
ZUS	Zone Urbaine Sensible

Table des cartes

Carte 4.1.a. Les territoires de l'enquête (Le Havre).....	p.120
Carte 4.1.b. Les territoires de l'enquête (Caen).....	p.121
Carte 5.1 La population du Havre et de son agglomération.....	p.146
Carte 5.2 Densité de la population du Havre et de son agglomération.....	p.150
Carte 5.3 La voie d'accès rapide principale de la ville du Havre.....	p.152
Carte 5.4 Les pôles commerciaux de l'agglomération du Havre.....	p.157
Carte 5.5 Taux de variation des pts de vente et des surfaces commerciales de l'agglomération havraise entre 1995 et 2004.....	p.159
Carte 5.6 Densité commerciale de l'agglomération du Havre entre 1995 et 2004.....	p.161
Carte 5.7 L'équipement en commerce de détail de + de 300m ² des territoires de l'agglomération du Havre en 2004.....	p.163
Carte 5.8 Flux des dépenses des ménages de la commune du Havre en direction des pôles commerciaux.....	p.174
Carte 5.9 Flux des dépenses des ménages habitant le reste de l'agglomération en direction des pôles commerciaux par secteur de vente.....	p.175
Carte 5.10 Les dépenses estimées des ménages sur les pôles commerciaux et leurs origines territoriales.....	p.177
Carte 6.1 Le réseau de Bus Océane.....	p.194
Carte 6.2 Nombre de déplacements (tous motifs confondus) selon les modes de déplacements et les destinations.....	p.199

Carte 6.3 Flux de déplacement (tous motifs confondus) selon les modes de déplacements et les premières destinations.....	p.203
Carte 6.4 Les ménages dépendants des transports en commun.....	p.207
Carte 6.5 Les ménages possédant une seule voiture.....	p.207
Carte 6.6 Les ménages possédant deux voitures.....	p.208
Carte 6.7 Taux d'activité féminine selon les territoires de l'agglomération.....	p.208
Carte 6.8 Future ligne de tramway de l'agglomération du Havre.....	p.223
Carte 6.9 Accessibilité temporelle en bus des zones commerciales de l'agglomération du Havre.....	p.227
Carte 6.10 Temps minimum d'accès aux zones commerciales : Grand Havre (Montivilliers) et Parc de l'Estuaire (Gonfreville-l'Orcher).....	p.230
Carte 6.11 Accessibilité temporelle pondérée des deux zones commerciales périphériques.....	p.232
Carte 7.1 Les pratiques d'achats de Christine, employée, 49 ans.....	p.256
Carte 7.2 Les pratiques d'achats de Cathy, employée, 42 ans.....	p.257
Carte 7.3 Les déplacements d'achats de la femme de Samir, secrétaire, 27 ans.....	p.259
Carte 7.4 Les pratiques d'achats de Radia, femme au foyer, 30ans.....	p.261
Carte 7.5 Les pratiques d'achats de Catherine, enseignante, 40 ans.....	p.264
Carte 7.6 Les pratiques d'achats de Patricia, enseignante, 42 ans.....	p.266
Carte 7.7 Les pratiques d'achats de Patricia, enseignante, 42 ans.....	p.266
Carte 7.8 Les pratiques d'achats de Radia, femme au foyer, 30 ans.....	p.267
Carte A. 1 Les communes de l'agglomération du Havre.....	p.267

Carte A.2 Les quartiers de la ville du Havre.....p.267

Carte A.3 Les communes de l'agglomération de Caen.....p.267

Table des graphiques

Graphique 5.1 Lieux d'achats fréquentés par les consommateurs havrais.....	p.166
Graphique 5.2 Déterminants du choix d'un lieu d'achat.....	p.168
Graphique 6.1 L'usage des modes de transport pour les déplacements d'achats dans les deux agglomérations.....	p.211
Graphique 6.2 L'usage du transport en commun dans les déplacements d'achats selon le secteur de résidence.....	p.211
Graphique 6.3 Mode de déplacement pour motif achat selon la motorisation des ménages.....	p.213
Graphique 6.4 Mode de déplacement pour motif achat selon l'activité professionnelle.....	p.213
Graphique 6.5 Mode de transport selon la destination d'achat.....	p.214
Graphique 7.1 Chaînage des déplacements selon le type d'achat.....	p.245
Graphique 7.2 Mode de transport pour achats selon le type d'achat.....	p.245
Graphique 7.3 L'évolution de la mobilité des ménages par modes de transport (Tous motif confondu) dans l'agglomération du Havre de 1982 à 1992.....	p.246
Graphique 7.4 Chaînage de déplacement lié aux achats selon la motorisation.....	p.248
Graphique 7.5 Chaînage de déplacement lié aux achats selon le nombre de voitures.....	p.248
Graphique 7.6 Chaînage de déplacement lié au motif achat selon le lieu de résidence.....	p.251
Graphique 7.7 Chaînage de déplacement lié au motif achat selon le nombre d'actifs.....	p.255

Graphique 7.8 Mode de déplacement pour motif achat selon le nombre d'actifs.....	p.255
Graphique 7.9 Chaînage des déplacements selon l'activité de loisir des enfants.....	p.263
Graphique 7.10. Mode de transport pour achats selon l'activité de loisir des enfants.....	p.263
Graphique 7.11 Chaînage des déplacements selon le lieu d'activité de loisir.....	p.263
Graphique 7.12 Localisation de l'activité scolaire selon le secteur de résidence du ménage.....	p.269
Graphique 7.13 Axe1.Caractéristiques socioéconomiques des consommateurs.....	p.278
Graphique 7.14 Axe2.Pratiques spatiales des consommateurs.....	p.278
Graphique 7.15 Groupes de chaînes et arbre de classification hiérarchique.....	p.280

Table des photographies

Photographie 5.1 La fragmentation du centre-ville du Havre.....	p.143
Photographies (5.2) et (5.3) Les rues piétonnes du centre-ville.....	p.145
Photographie (5.4) Les grands espaces de l'automobile dans le centre-ville.....	p.145
Photographies (5.5) et (5.6) Les immeubles de haut standing de l'avenue Foch en centre-ville, l'une des artères majeures de la ville reconstruite.....	p.147
Photographie (5.7) Le tunnel Jenner, trait d'union entre la ville haute et la ville basse.....	p.154
Photographie (5.8) Le funiculaire, trait d'union entre la ville haute et la ville basse.....	p.154
Photographies (5.9) et (5.10) Auchan Mont-Gaillard (Grand Cap) et son parking, l'un des premiers hypermarchés en France.....	p.156
Photographies (5.11) et (5.12) Les discounts dans la ZUS de Caucriauville : LIDL et Dia.....	p.164
Photographie 5.13 Les « Docks Vauban », à l'interface du centre-ville et des quartiers portuaires.....	p.181
Photographie 5.14 Le petit train reliant les pôles commerciaux du centre-ville.....	p.182
Photographie 5.15 Les territoires reconquis.....	p.186
Photographies 6.1 et 6.2 Desserte des zones commerciales : Grand Havre et Saint-Clair (Caen) par le réseau de bus.....	p.219

Table des schémas

Schéma 1.1 Les inscriptions spatiales des déplacements quotidiens.....	p.19
Schéma 1.2 Les pérégrinations d'une famille périurbaine d'Ile de France.....	p.25
Schéma 1.3 Le chaînage des déplacements.....	p.26
Schéma 2.1 La réorganisation de l'espace urbain, sous l'effet de l'amélioration du système de déplacements.....	p.52
Schéma 2.2 Sous systèmes urbains et complexité de la mobilité quotidienne.....	p.53
Schéma 2.3 Les effets de l'étalement urbain sur la structure des déplacements.....	p.55
Schéma 2.4 Chaînage des déplacements et centralité (s) urbaine(s).....	p.68
Schéma 3.1 Activités de la mère et chaînage des déplacements.....	p.89
Schéma 3.2 Les mutations de l'offre commerciale et automobilité.....	p.92
Schéma 5.1 Modèle de comportement spatial du consommateur.....	p.170
Schéma 5.2. L'attractivité du commerce périphérique.....	p.180
Schéma 5.3 La stratégie territoriale de rééquilibrage de l'agglomération du Havre.....	p.186
Schéma 7.1 L'effet structurant du trajet « domicile-travail » selon la localisation du lieu de travail.....	p.260
Schéma 7.2 La trilogie de chaînage des déplacements.....	p.271
Schéma 7.3 Les possibilités de chaînage des déplacements.....	p.272
Schéma 7.4 Typologie des chaînes de déplacements liés aux achats.....	p.274
Schéma 7.5 Modèle de chaînage des déplacements liés aux achats.....	p.276

Table des tableaux

Tableau 1.1 Nombre d'enchaînements réalisés après le travail.....	p.24
Tableau 1.2 Part de marché de la voiture individuelle pour motif achat, selon le type de commerce.....	p.31
Tableau 1.3 Part de marché de la voiture individuelle pour motif achat, selon la localisation du magasin.....	p.32
Tableau 1.4 Raisons du choix de la voiture individuelle pour les déplacements d'achats.....	p.34
Tableau 2.1 Mobilité par motif, en milliards de voyageurs- Km/semaine, tous modes mécanisés 1982-1994.....	p.69
Tableau 3.1 Taux d'activité des femmes de 25 à 49 ans en France de 1962 à 2002.....	p.72
Tableau 3.2 L'importance de l'activité professionnelle dans les temporalités familiales et la dépendance automobile.....	p.86
Tableau 3.3 Evolution des parts de marché des formules de distribution sur le marché des produits alimentaires en France de 1993 à 2008.....	p.95
Tableau 3.4 Evolution des parts de marché des formules de distribution sur le marché des produits non alimentaires en France de 1993 à 2008.....	p.97
Tableau 4.1 Population du Havre et son agglomération selon la structure familiale.....	p.113
Tableau 4.2 Population de Caen et son agglomération selon la structure familiale.....	p.113
Tableau 4.3 Les territoires de l'enquête.....	p.122

Tableau 4.4 Secteurs de résidence des familles havraises interrogées.....	p.125
Tableau 4.5 Âges du chef de famille (le père) et du conjoint (la mère) des ménages havrais interrogés.....	p.126
Tableau 4.6 Nombre d'enfants au jour de l'enquête des ménages havrais interrogés.....	p.127
Tableau 4.7 Âge des enfants au jour de l'enquête des ménages havrais interrogés.....	p.127
Tableau 4.8 Situation professionnelle au jour de l'enquête du chef de famille (le père) des ménages havrais interrogés.....	p.128
Tableau 4.9 Situation professionnelle au jour de l'enquête du conjoint (la mère) des ménages havrais interrogés.....	p.129
Tableau 4.10 Situation professionnelle au jour de l'enquête du chef de famille et de son conjoint.....	p.130
Tableau 4.11 Caractéristiques du centre ville du Havre.....	p.131
Tableau 4.12 Caractéristiques de Caen centre.....	p.132
Tableau 4.13 Caractéristiques de Caucriauville.....	p.133
Tableau 4.14 Caractéristiques de La Guérinière.....	p.133
Tableau 4.15 Caractéristiques de Montivilliers.....	p.134
Tableau 4.16 Caractéristiques d'Epron.....	p.135
Tableau 4.17 Caractéristiques de Cauville-Sur-Mer.....	p.136
Tableau 4.18 Caractéristiques d'Eterville (1999).....	p.136
Tableau 5.1 Evolution de la population du Havre.....	p.148
Tableau 5.2 Soldes migratoires entre 1990 et 1999.....	p.149

Tableau 5.3 Taux de variation des points de vente et surface 1995/2004.....	p.158
Tableau 5.4 Comparaison de la densité commerciale de l'aire urbaine du Havre avec des aires urbaines de taille comparable.....	p.161
Tableau 5.5 Chaînage de déplacement lié aux achats selon le lieu de commerce....	p.167
Tableau 5.6 Les dépenses commercialisées des ménages par pôle commercial en 2006.....	
Tableau 5.7 Les dépenses alimentaires des ménages par pôle commercial et par type de commerce en 2006.....	p.172
Tableau 5.8 Les lieux d'achats préférés des ménages.....	p.178
Tableau 5.9 Les lieux d'achats les moins appréciés des ménages.....	p.179
Tableau 6.1 Lignes régulières radiales du réseau de bus havrais.....	p.193
Tableau 6.2 Lignes régulières tangentielles du réseau de bus havrais.....	p.193
Tableau 6.3 Fréquentation du réseau « BUS Océane » en 2003.....	p.196
Tableau 6.4 La qualité des réseaux de transports en commun dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants.....	p.164
Tableau 6.5 Fréquence d'utilisation du réseau BUS Océane selon l'occupation principale.....	p.201
Tableau 6.6 Fréquence d'utilisation du réseau BUS Océane selon le sexe.....	p.201
Tableau 7.1 La part des différentes boucles au quotidien pour les actives havraises.....	p.242
Tableau 7.2 Motorisation des ménages selon leur composition.....	p.247
Tableau 7.3 Part des ménages actifs et motorisés selon le lieu de résidence.....	p.252
Tableau 7.4 Les caractéristiques socioéconomiques des ménages par groupe.....	p.281

Tableau 7.5 Pratiques spatiales des ménages par groupe.....p.282

Table des matières

Remerciements	p.2
Sommaire	p.3
Introduction générale	p.4
Première partie- Éléments conceptuels et théoriques sur la mobilité d'achats	p.13
Chapitre 1- Le chaînage des déplacements pour appréhender la mobilité motorisée d'achats des ménages	p.14
1.1 Qu'est-ce que la mobilité ?.....	p.15
1.1.1 Le déplacement : enchaîner les activités ?.....	p.17
1.1.2 La mobilité au quotidien : une complexité grandissante.....	p.21
1.1.3 Le chaînage des déplacements... expliquer l'automobilité ?.....	p.22
1.1.4 L'automobilité ou la dépendance automobile.....	p.27
1.2 Automobilité et fréquentation des commerces ?.....	p.30
1.3 Mobilité et inégalités.....	p.34
1.3.1 L'automobilité ... facteur d'inégalités ?.....	p.34
1.3.2...et de ségrégation socio-spatiale des lieux de consommation.....	p.40
1.4 L'accessibilité aux lieux de consommation... une dimension négligée ?.....	p.42
Conclusion.....	p.45
Chapitre 2- Forme urbaine, facteur de complexification de la mobilité d'achats ...p.46	
2.1 Mobilité, étalement urbain ?.....	p.48
2.1.1 La notion de l'étalement urbain.....	p.48
2.1.2 Etalement urbain... une aspiration sociale ?.....	p.49
2.1.3 Etalement urbain... quand la « vitesse » intervient ?.....	p.50
2.1.4 Impact de l'étalement sur la structure des déplacements.....	p.54
2.2 Mobilité et formes urbaines : un lien étroit.....	p.55
2.2.1 Mobilité et densité.....	p.55
2.2.2 Mobilité et mixité fonctionnelle.....	p.56
2.3 Mobilité et polarisation : vers des schémas de déplacements complexes.....	p.60
2.3.1 Mobilité, centre, centralité ?.....	p.61
2.3.1.1 Le centre ?.....	p.61
2.3.1.1.1 La notion du centre...une polysémie ?.....	p.61

2.3.1.1.2 Le concept centre/périphérie...les ambiguïtés ?.....	p.62
2.3.1.2 La centralité.....	p.63
2.3.2 Polycentralité et spécialisation fonctionnelle : à l'origine du chaînage des déplacements ?.....	p.65
Conclusion.....	p.70
Chapitre 3- Les mutations sociales, une autre façon de lire les comportements motorisés des ménages dans leur mobilité d'achats.....	
3.1 Le poids du travail féminin.....	p.72
3.1.1 De « la mère au foyer » à « la mère qui travaille » : l'émergence d'un modèle.....	p.74
3.1.2 Travail féminin et structures d'accueil de la petite enfance... les interactions ?.....	p.77
3.1.2.1 Le travail féminin... des modèles différents ?.....	p.77
3.1.2.2 Structures d'accueil de la petite enfance... rôle dans l'activité féminine ?.....	p.80
3.1.3 De l'activité professionnelle de la mère à l'automobilité.....	p.84
3.1.3.1 L'organisation des activités quotidiennes... une tâche ardue ?.....	p.84
3.1.3.2 De la proximité à la mobilité en chaînage ?.....	p.87
3.1.3.3 « Les 35 heures » et les courses... au-delà des attentes des mères actives ?...	p.90
3.2 Les mutations du système commercial.....	p.91
3.2.1 Le développement de la grande distribution.....	p.92
3.2.1.1 Les centres commerciaux.....	p.95
3.2.1.2 Les zones d'activités commerciales... des entrées de villes standardisées ?...	p.96
3.2.2 Le déclin du petit commerce.....	p.98
3.3 Les déplacements motorisés d'achats : Le rôle des pouvoirs publics ?.....	p.100
3.3.1 Entre commerce et déplacements en ville... l'évolution d'une législation ?...	p.100
3.3.2 Mobilité durable et commerce : deux finalités problématiques ?.....	p.102
3.3.2.1 Le centre-ville.....	p.102
3.3.2.1.1 Desserte du commerce central ... quelle place pour les TCSP ?.....	p.104
3.3.2.1.2 Les politiques de livraison de marchandises.....	p.105
3.3.2.2 La périphérie : un thème incertain ?.....	p.106
Conclusion.....	p.109

Chapitre 4- Cerner la complexité de la mobilité d'achats des familles : quelle méthode ?	p.111
4.1 Une enquête par le biais des écoles... un mode de passation original ?.....	p.112
4.1.1 Passation du questionnaire... pourquoi les écoles ?.....	p.112
4.1.1.1 Pour des raisons méthodologiques ?.....	p.112
4.1.1.2 La mise en œuvre d'une rigueur scientifique ?.....	p.114
4.1.1.3 Sensibilisation des milieux scolaires... des retombées pédagogiques ?.....	p.116
4.1.2 La spécificité de l'enquête par rapport à une enquête « ménages-déplacements » (EMD) et ses limites.....	p.117
4.1.3 Territoires d'enquêtes.....	p.118
4.1.4 Contenu du questionnaire.....	p.123
4.1.5 « Sphinx »... pour un traitement efficace du questionnaire.....	p.124
4.2 Les principales caractéristiques de l'échantillon.....	p.125
4.2.1 Une répartition hétérogène entre les secteurs-échantillon.....	p.125
4.2.2 Des couples de plus de trente ans, de plus en plus actifs.....	p.125
4.2.3 Des ménages de classe moyenne en double activité.....	p.127
4.3 Présentation des quartiers-échantillon.....	p.130
4.3.1 Les quartiers du centre-ville : Le Havre centre, Saint Vincent, Caen centre....	p.130
4.3.2 Les quartiers de banlieue : Caucriauville, Mare rouge, La Guérinière.....	p.132
4.3.3 Les quartiers de la première couronne : Montivilliers, Gonfreville-l'Orcher, Epron.....	p.134
4.3.4 Les quartiers de la deuxième couronne : Cauville-sur-mer, Rogerville, Eterville.....	p.135
4.4 Des entretiens semi-directifs.....	p.137
Conclusion.....	p.138
Seconde partie- Les comportements de mobilité des consommateurs et les enjeux de la dépendance automobile	p.139
Chapitre 5- L'impossible mobilité d'achats durable dans les villes multipolaires : le cas du Havre	p.140
5.1 Une périphérie attractive et un centre-ville terne... la difficulté d'une mobilité durable ?.....	p.142

5.1.1	Un centre-ville vulnérable et morcelé.....	p.142
5.1.1.1	Un centre commerçant fragmenté.....	p.142
5.1.1.2	Une baisse démographique importante.....	p.145
5.1.1.3	Un centre-ville littoral détourné.....	p.151
5.1.1.4	Une topographie accidentée.....	p.152
5.1.2	Une périphérie multipolaire, de plus en plus attractive.....	p.155
5.1.2.1	Une évolution au profit du commerce périphérique.....	p.155
5.1.2.2	Un affaiblissement particulier de l'alimentaire.....	p.158
5.1.3	Une densité commerciale faible et des territoires moins équipés que d'autres.....	p.160
5.2	Le commerce de proximité confronté à une mobilité étendue.....	p.165
5.2.1	Impact sur le choix de lieux d'achats.....	
5.2.2	Les pôles périphériques... une place prépondérante dans les dépenses des ménages.....	p.171
5.2.3	...et un carrefour d'achat à l'échelle du pays.....	p.172
5.2.4	Un rayonnement faible des pôles commerciaux du centre-ville.....	p.176
5.2.5	Les pôles périphériques... lieux d'achats préférés des ménages.....	p.178
5.3	Les Docks Vauban, une étape majeure dans la renaissance du centre-ville.....	p.180
5.3.1	Un projet de redynamisation du centre-ville.....	p.180
5.3.2	La reconquête des quartiers Sud... vers une nouvelle centralité havraise.....	p.183
	Conclusion.....	p.188
	Chapitre 6- Les transports en commun : une alternative contraignante pour la mobilité d'achats ?.....	p.189
6.1	Organisation et qualité du Transport en commun havrais.....	p.192
6.1.1	Réseau de « Bus Océane »... une organisation essentiellement radiale.....	p.192
6.1.2	Un réseau dense mais inadapté aux besoins de la population.....	p.196
6.2	Un rôle faible dans les déplacements des ménages.....	p.198
6.2.1	Un rôle de plus en plus social.....	p.198
6.2.2	Une structure de flux de déplacements plutôt radiale.....	p.202
6.2.3	La motorisation des ménages : les dépendants des transports en commun ?....	p.204
6.2.4	Un rôle marginal dans les déplacements d'achats.....	p.209

6.3	L'accessibilité aux commerces en TC... les exclus des territoires de la consommation ?.....	p.215
6.3.1	Mesurer l'accessibilité aux commerces... quelle méthode ?.....	p.215
6.3.2	Des territoires de consommation plus mal reliés au réseau que d'autres ?....	p.216
6.3.3	La desserte des centres commerciaux périphériques en TCSP... une hérésie ?.....	p.221
6.3.4	Les difficultés et les inégalités temporelles dans l'accessibilité aux commerces en TC ?.....	p.226
6.4	Mobilité d'achats des familles... quand la présence des enfants entrave l'usage des TC ?.....	p.233
	Conclusion.....	p.238
	Chapitre 7- Chaînage des déplacements et pratiques d'achats des familles.....	p.239
7.1	Le chaînage des déplacements : quel rôle dans les pratiques d'achats ?.....	p.241
7.2	Les déterminants de chaînage des déplacements.....	p.246
7.2.1	Le multiéquipement automobile... facteur générateur de chaînage ?.....	p.247
7.2.2	Le lieu de résidence : non discriminant pour le chaînage ?.....	p.249
7.2.3	L'activité professionnelle... rôle dans les pratiques d'achats ?.....	p.253
7.2.4	L'accompagnement des enfants à leurs activités... facteur d'étalement des lieux d'achats ?.....	p.262
7.2.4. 1	Le chaînage lié aux achats ou quand les loisirs structurent les pratiques....	p.262
7.2.4.2	L'activité scolaire... de la proximité géographique à la proximité temporelle et sociale ?.....	p.268
7.3	Le chaînage des déplacements lié aux achats, essai de modélisation.....	p.270
7.3.1	Le chaînage des déplacements : rationaliser les activités.....	p.270
7.3.2	Des parcours plus complexes chez les mères actives ?.....	p.272
7.3.4	À quoi correspondent ces types de chaînes ?.....	p.276
	Conclusion.....	p.283
	Conclusion générale.....	p.284
	Annexes.....	p.292
	Annexe n°01/ Documentation juridique.....	p.293
	Annexe n°02/ L'enquête par questionnaire.....	p.307
	Annexe n°03/ L'enquête par entretien.....	p.326

<i>Annexe n°04/ Les cartes de localisation.....</i>	<i>p.336</i>
<i>Bibliographie.....</i>	<i>p.340</i>
<i>Sigles utilisés.....</i>	<i>p.357</i>
<i>Table des cartes.....</i>	<i>p.358</i>
<i>Table des graphiques.....</i>	<i>p.361</i>
<i>Table des photographies.....</i>	<i>p.363</i>
<i>Table des schémas.....</i>	<i>p.364</i>
<i>Table des tableaux.....</i>	<i>p.365</i>
<i>Table des matières.....</i>	<i>p.369</i>