

Projet de Fin d'Etudes

**Habiter l'espace périurbain :
pratiques domestiques et mobilités
dans un tissu urbain local**



2009-2010

CHARPENTIER Sébastien

Directeur de recherche
SUBREMON Hélène

**Habiter l'espace périurbain :
pratiques domestiques et mobilités
dans un tissu urbain local**

**Etude du cas particulier des modes
de vie à Palaiseau**

2009-2010

**Directeur de recherche
SUBREMON Hélène**

CHARPENTIER Sébastien

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique.
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute une partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement.
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

REMERCIEMENTS

Au terme de ces travaux, je souhaiterais remercier toutes les personnes qui m'ont encadré, suivi et soutenu lors de la réalisation de ce projet de recherche.

A cet effet, je remercie tout d'abord mon directeur de recherche, Mme SUBREMON, qui a su me guider dans l'élaboration de ce projet et m'initier à la réalisation d'un mémoire de recherche.

Je remercie également M. PASQUIO, directeur de cabinet du maire de la commune de Palaiseau pour m'avoir accueilli et m'avoir fourni les informations nécessaires à la réalisation de ce projet de recherche.

Enfin, je souhaiterais remercier l'ensemble des ménages qui, dans le cadre de ce travail, ont bien voulu me recevoir et me faire partager les instants de leur vie. Leur disponibilité est à l'origine même des éléments de réflexions présentés dans ce rapport.

SOMMAIRE

Avertissement.....	4
Formation par la recherche et projet de fin d'études	5
Remerciements.....	6
Sommaire	7
Introduction	8
Partie 1 : Le processus de périurbanisation.....	10
1. De la ville compacte à la ville éclatée : l'apparition d'une nouvelle entité d'espace ..	11
1.1 Les moteurs du processus de périurbanisation	11
1.2 Critique du phénomène	14
2. Approche méthodologique	15
2.1 Définition du sujet d'étude	15
2.2 Tentative d'identification de l'espace périurbain	18
2.3 Formulation de la problématique.....	23
2.4 Retour sur la méthode et le contexte de l'étude.....	24
Partie 2 : La commune de Palaiseau : un espace périurbain-urbain ?.....	29
1. Une commune intégrée à la dynamique territoriale.....	30
1.1 Le Plateau de Saclay : un pôle de développement.....	30
1.2 Un territoire bien structuré	32
2. Caractéristiques de la commune de Palaiseau	35
2.1 Une commune au caractère urbain... ..	35
2.2 Mais présentant des caractéristiques périurbaines.....	37
2.3 Synthèse.....	45
Partie 3 : Modes de vie dans l'espace périurbain : résultat des entretiens	46
1. Traitement et analyse des entretiens.....	47
1.1 Le corpus des ménages interrogés.....	47
1.2 Méthode de classification	49
2. Les pratiques selon les types de population	51
2.1 La population ancrée	51
2.2 La population de passage.....	61
Conclusion.....	65
Bibliographie.....	66
Annexes	68
Table des illustrations	71
Table des matières.....	72

INTRODUCTION

Le présent rapport sur les espaces périurbains découle d'une recherche sur les modalités d'expression du rapport des habitants de ces espaces vis-à-vis de leurs lieux et milieux de vie. C'est ainsi que j'ai été amené à m'intéresser aux comportements géographiques des habitants des espaces périurbains, que ce soient leurs modes d'habiter, leurs mobilités ou leurs trajectoires résidentielles les ayant amené à s'installer dans les espaces périurbains.

Depuis la fin des années 60, la forme urbaine s'est profondément métamorphosée. En effet, après une période de forte croissance urbaine due à l'exode rural, les flux démographiques se sont inversés et ont entraîné l'apparition d'une nouvelle entité d'espace à la périphérie des villes, qui a progressivement remis en cause le modèle de la ville dense : l'espace périurbain.

Se traduisant par l'installation des populations urbaines dans les campagnes, le processus de périurbanisation a entraîné un étalement urbain en périphérie des agglomérations et présente également la particularité de se réaliser en discontinuité spatiale avec la ville et les espaces bâtis existants par dissémination de zones résidentielles pavillonnaires dans les espaces périphériques.

Si les espaces périurbains ont toujours suscité l'intérêt des chercheurs pour la compréhension de l'espace urbain dans son ensemble, ils font aujourd'hui l'objet d'un regain d'intérêt de la part des décideurs politiques. Cet intérêt s'inscrit dans un contexte particulier : celui de la montée des préoccupations environnementales. En effet, souvent réduite par les politiques à la question de l'étalement urbain, la périurbanisation est accusée de ne pas répondre aux exigences du développement durable : elle serait un mode d'urbanisation peu économe de la ressource naturelle et induirait des coûts d'équipement et d'usage élevés pour les ménages comme pour la collectivité. Elle est également accusée par les sociologues de renforcer les ségrégations résidentielles¹, en rejetant toujours plus loin en périphérie des villes, les ménages les plus modestes.

Pourtant, au-delà de ces critiques qui ont justifié l'injonction au retour à une ville dense et sans nier que pèsent sur les choix immobiliers les contraintes du marché, elle répond aux aspirations sociales d'une partie des ménages, à leur préférence pour la maison individuelle et constitue un fait majeur de l'urbanisation de la société puisque plus de la moitié de la construction neuve s'est faite au cours de ces trente dernières années sous forme de pavillons².

L'intérêt de cette étude est d'analyser les incidences que les modes d'habiter des habitants du périurbain ont sur le territoire. Il semble donc pertinent d'aborder les modes de vies et les mobilités relatifs à ces espaces. L'analyse des modes d'habiter sera réalisée au regard des trajectoires résidentielles et aux caractéristiques sociodémographiques des ménages.

¹ Cf. DENZELOT (J.), *La ville à trois vitesses*, Edition de la Villette, 2009

² la SEGESA, *La gestion des espaces périurbains*, www.senat.fr

Le rapport s'articulera autour de trois parties. Nous allons tout d'abord revenir sur quelques définitions et identifier les facteurs ayant entraîné la périurbanisation. Cette première partie exposera également la problématique et les hypothèses de l'étude, ainsi que la démarche qui a été envisagée. Dans la seconde partie, nous aborderons les caractéristiques du terrain d'étude ainsi que la dynamique territoriale dans laquelle il s'inscrit. Nous verrons en quoi ce territoire peut être identifié comme un espace périurbain. Enfin, après un éclairage sur le corpus des ménages avec lesquels je me suis entretenu et les spécificités de l'échantillon sur lequel s'est fondé ce travail de recherche, nous tenterons de mieux comprendre dans la dernière partie les modes de vie des habitants de l'espace périurbain à travers l'analyse des modes d'habiter, des horizons de mobilité, des pratiques de l'espace mis en relation avec la situation sociodémographique, l'origine et les expériences antérieures. Le propos s'appuiera sur une analyse compréhensive des modes de vie. Nous étudierons également les incidences de ces comportements sur les relations qu'entretiennent les ménages avec l'environnement local.

PARTIE 1 : LE PROCESSUS DE PERIURBANISATION

1. De la ville compacte à la ville éclatée : l'apparition d'une nouvelle entité d'espace

Nous allons revenir dans cette partie sur le contexte et les dynamiques qui ont permis au processus de périurbanisation d'émerger, et nous analyserons les conséquences que cela a entraîné sur le territoire.

1.1 Les moteurs du processus de périurbanisation

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, l'Etat s'est engagé massivement dans une vaste politique du logement afin de pallier la désorganisation des circuits de financement, la faiblesse des revenus des ménages et la pénurie générale de logements. Il a ainsi lancé la construction des grands ensembles. Cependant, en parallèle de cette production massive de logement va débiter dans les années soixante le processus de périurbanisation.

De nombreux facteurs sont à l'origine de l'émergence de ce processus, ils sont d'ordre politique, économique, social et technique.

a) Une politique économique favorable à l'habitat individuel

Les politiques publiques ont soutenu l'expansion de l'habitat pavillonnaire et plus largement de la propriété par un ensemble de mesures.

Ainsi, à la fin des années soixante, dans une période d'intenses critiques des grands ensembles et de la politique menée depuis le début des années cinquante pour résoudre la crise du logement, le ministre de l'Equipement et du Logement A. CHALANDON, inaugure une politique favorable à la maison individuelle et instaure un système de prêts personnalisés et d'aides distribuées par le secteur bancaire. Il faut dit-il :

« rendre la maison accessible à tous les Français de façon à éviter la ségrégation entre les gens riches dans les villas et les ouvriers dans les collectifs HLM, [...] proposer aux Français une nouvelle façon de vivre en exploitant pour cela dans le cadre d'un urbanisme végétal les sites les plus agréables »¹.

Cette politique favorable à la maison individuelle s'est amplifiée dans les années soixante-dix sous la présidence de V. GISCARD D'ESTAING. Celui-ci a en effet favorisé l'accession à la propriété et développé des aides afin de permettre à chacun de devenir propriétaire d'une maison individuelle. La réforme du financement du logement mise en place par la loi du 3 janvier 1977 proposait notamment d'orienter les dépenses publiques en direction du logement, de la réhabilitation du parc ancien et du développement de l'accession à la propriété.

¹ Extrait du journal Le Monde daté du 31 mars 1969, in JAILLET (M.C), *Les pavillonneurs, La production de la maison individuelle dans la région toulousaine*, Edition du CNRS, 1982, p. 41

La volonté d'unification du système de financement et la poursuite d'une politique de mobilisation de l'épargne privée en direction du logement, ont incité l'Etat à créer les Prêts Conventionnés et à développer les financements libres, qui ouvrent droit à l'Aide Personnalisée au Logement.

Cette réforme a contribué au développement de la maison individuelle, bouleversant les paysages urbains, à l'essor de la propriété par la création d'un dispositif d'aide à l'accession reposant sur l'aide à la pierre et l'aide à la personne. Elle a également simplifié le système d'aide au logement en procédant à une réunification des régimes d'aide à la pierre et en remplaçant l'ensemble des anciens prêts aidés par deux nouvelles catégories : les Prêts Locatifs Aidés pour le secteur locatif et les Prêts aidés à l'Accession à la Propriété pour l'accession à la propriété.

Fortement encouragée par les politiques publiques, la périurbanisation pavillonnaire a donc relayé la construction des grands ensembles locatifs et la réforme de 1977 a ainsi relancé l'accession à la propriété de logements neufs, en accélérant le transfert de financement vers l'épargne privée et en solvabilisant des ménages plus modestes.

Mais à cette politique du logement s'ajoutent également d'autres facteurs politiques et économiques qui ont encouragé le processus.

D'une part, l'influence déterminante des prix du foncier : la pression immobilière et le renchérissement des prix dans les premières couronnes ont en effet poussé les citoyens vers des espaces ruraux toujours plus reculés. D'autre part, le processus a été encouragé par les élus des communes rurales qui ont largement ouvert leur foncier dans le but d'attirer les flux périurbains. En effet, ceux-ci considéraient le processus de périurbanisation comme la base du développement communal et l'accueil des habitants apparaissait comme une opportunité de renaissance démographique, économique et sociale. En outre, dès le début des années soixante-dix, les promoteurs immobiliers et les grands groupes bancaires ont commencé à s'intéresser au secteur de la maison individuelle et ont donc contribué à son développement.

b) L'idéal de la maison individuelle et le refus de la ville

En plus de ces facteurs économiques, le processus de périurbanisation s'est surtout développé parce qu'il répondait à l'aspiration des individus de devenir propriétaire d'une maison individuelle à la campagne. L'idéal de la maison individuelle est issu du modèle des cités-jardins d'E. HOWARD, qui était présenté comme un phénomène de villégiature et qui s'est développé à la fin du XIX^{ème} siècle.

Le phénomène a progressivement façonné la petite maison avec jardin comme un habitat familial par excellence, un modèle résidentiel situé au sommet de l'ascension sociale voire un idéal de vie à atteindre. Une des motivations majeures de l'installation en périphérie est le rejet de la ville et la volonté de s'éloigner d'elle et de ses désagréments : densité, manque d'espace, bruit, pollution... A l'inverse la campagne est avant tout considérée comme un cadre physique, recherché pour ses aménités : calme, espaces naturels..., et offrant la possibilité d'accéder à la propriété d'une maison individuelle, d'avoir plus d'espace et de jouir d'une meilleure qualité de vie. La maison individuelle est perçue comme le cadre le mieux adapté à la constitution de la famille et devient un modèle auquel aspirent de nombreux ménages.

c) Une politique économique favorable à l'habitat individuel

Les derniers facteurs ayant permis au processus de périurbanisation d'émerger sont d'ordre technique. Il s'agit de la densification, de l'amélioration des performances des réseaux de communication et ainsi de l'augmentation des vitesses de déplacements.

La vitesse a été acquise grâce à la convergence de nombreux facteurs : d'un côté le maillage routier à haute performance, en partie grâce à la construction de déviations d'agglomération, de rocade, de voies à chaussées séparées et de carrefours dénivelés qui permettent une meilleure connectivité; de l'autre, l'équipement des ménages en voitures particulières dans un contexte général de croissance des revenus. L'ensemble de ces facteurs techniques ont permis d'accroître les mobilités des individus et ont participé au développement du processus de périurbanisation. La progression des mobilités des individus aurait en effet contribué à l'élargissement du champ des possibles résidentiels en leur permettant de parcourir de plus grandes distances et de s'éloigner de plus en plus des agglomérations, tout en conservant des budget-temps équivalents consacrés à l'ensemble des déplacements quotidiens. Ainsi, selon F. BEAUCIRE :

« le périurbain est le produit territorial de la vitesse croissante de déplacement [...] En raison du maillage dense de voies rapides aménagées dans l'espace périurbain, la durée du déplacement augmente moins vite que sa longueur, et facilite l'extension périurbaine, surtout à proximité de ces voies »¹.

Le processus de périurbanisation fut donc alimenté par la conjonction de facteurs économiques, avec notamment les effets de la politique du logement ayant favorisé l'accession à la propriété, de facteurs socioculturels caractérisés par l'idéal de la maison individuelle dans les espaces périphériques des agglomérations, et de facteurs techniques ayant contribué à l'accroissement des mobilités.

¹ BEAUCIRE (F.) et SAINT-GERAND (T.), « Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale? La réponse du périurbain en Ile-de-France » in *Géocarrefour, revue de géographie de Lyon*, Vol 76 n°4

1.2 Critique du phénomène

Bien qu'encouragé à partir de la fin des années soixante par les hommes politiques, ce processus est critiqué depuis quelques années et remis en cause avec la loi Solidarité et Renouvellement Urbain et les lois Grenelle. Il est en effet accusé de ne pas répondre aux exigences du développement durable et participant à l'étalement urbain, il est considéré comme un mode d'urbanisation peu économe de la ressource naturelle. Il est aussi largement décrié par certains aménageurs qui soulignent la faible densité, les coûts de mise en place et de maintenance des réseaux, le gaspillage de terrains, la dispersion des équipements et l'éloignement des services de base.

Certes il s'agit d'un processus qui dédensifie les agglomérations, mais comme le rappellent E.ROUX et M. VANIER,

« il redensifie en profondeur les périphéries rurales [...] Si on se limite aux échelles urbaines, la périurbanisation est responsable de la perte de densité. Mais si on élargit l'échelle, on y verra un processus de redistribution des densités »¹.

Un des objectifs de la loi SRU, repris par le Grenelle de l'Environnement est de concilier le développement de ces espaces et la préservation de l'environnement. Les collectivités tentent donc de limiter l'étalement urbain afin de conserver les espaces agricoles et naturels. Pour cela les lois Grenelle préconisent un urbanisme orienté vers les transports en commun, c'est-à-dire une densification autour des transports et des axes de communications.

Le processus de périurbanisation est également accusé de renforcer les ségrégations résidentielles, en rejetant toujours plus loin en périphérie des villes, les ménages les plus modestes à cause de la pression immobilière. Ce processus tend en effet à accroître la séparation des fonctions dans l'espace, et à séparer les individus selon leurs moyens, limitant ainsi aux ménages les plus modestes l'accès aux biens et aux services.

Cette nouvelle croissance urbaine, caractérisée par son importance et sa rapidité, a créé des formes diversifiées, que ce soit ponctuelle par agglutination de pavillons individuels autour des noyaux villageois, linéaires le long des axes de communications, ou en éclatée avec les « nouveaux villages » et les lotissements. Simples périphéries résidentielles il y a quelques décennies, les espaces périurbains participent aujourd'hui à la fragmentation des systèmes urbains et à la recomposition territoriale sous l'effet du desserrement des activités, bien que celui-ci soit moins rapide et moins ample que le desserrement résidentiel. Ce décalage implique que les espaces périurbains soient restés dépendants des emplois de l'agglomération et cela a ainsi entraîné une augmentation du nombre de navettes.

Ces espaces périurbains créent donc de nouvelles centralités et remettent progressivement en cause le modèle de la ville dense.

¹ ROUX (E.) et VANIER (M.), *La périurbanisation : problématiques et perspectives*, La documentation Française, DIACT, Collection Travaux N°8, 2008

2. Approche méthodologique

2.1 Définition du sujet d'étude

Nous allons nous intéresser dans ce rapport aux modes de vie des habitants des espaces périurbains

Les modes de vie caractérisent l'ensemble des rituels d'un individu qui se réalisent au niveau d'un territoire et qui jalonnent la vie quotidienne. Il s'agit de l'adaptation d'un individu à son environnement. Selon J.L. LACASCADE :

« Les modes de vie apparaissent comme des complexes de pratiques et de représentations sociales portant sur les domaines distincts de la vie quotidienne : alimentation, vêtement, logement, santé, loisirs, équipements, etc. »¹.

La notion de mode de vie est donc très large puisqu'elle englobe les déplacements, les mobilités, les modes d'habiter, les pratiques. Il convient donc de définir toutes ces notions avant de présenter la recherche.

a) La mobilité

Avant tout, il faut distinguer le terme de déplacement et celui de mobilité.

On se déplace pour atteindre des buts, faire des choses, passer d'une activité à l'autre, changer de rôle, d'état voire de statut. Ce dernier cas, qui implique un changement d'état et de statut est ce que l'on nomme la mobilité.

La mobilité est donc perçue dans une double composante : spatiale et sociale. Elle implique à la fois un changement dans l'espace physique et dans l'espace social, tandis qu'un déplacement renvoie à un mouvement, une migration dans l'espace physique uniquement. Ainsi pour les chercheurs de l'Ecole de Chicago, la mobilité désigne un déplacement vécu comme un événement marquant, laissant son empreinte sur la vie, l'identité ou la position sociale de la personne qui le réalise. La fluidité est définie comme un déplacement sans effet particulier sur la personne : il s'agit là de l'ensemble des déplacements routiniers et quotidiens. On distinguera alors les différents motifs de déplacements que ce soient les déplacements nécessaires (déplacements alternants relatifs au trajet domicile-travail, achats alimentaires) ou les déplacements de loisirs.

¹ LACASCADE (J.L.), *Marxisme et modes de vie : Essai de critiques sociologiques*, CSU, 1991, p. 14

La mobilité se définit donc comme l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré. Elle ne doit pas être réduite aux déplacements dans l'espace, ni au seul domaine de transports. Être mobile, c'est aussi passer d'un rôle social à l'autre tel celui qui agit tantôt comme employé et tantôt comme père de famille. Cela reprend la définition de V. KAUFMANN qui affirme que :

«le déplacement dans l'espace devient mobilité lorsqu'il implique aussi un changement social »¹.

Ce dernier introduit en plus une nouvelle notion : celle de la motilité, c'est-à-dire :

« la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets »².

La motilité se définit comme l'ensemble des facteurs qui permet à un individu d'être mobile dans l'espace. Elle se réfère aux facteurs d'accessibilité, aux compétences et à l'appropriation, c'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et leur accessibilité, les connaissances acquises comme la formation, le permis de conduire.

La motilité désigne l'ensemble des caractéristiques et des aptitudes permettant de se déplacer. Il s'agit donc de la capacité à se mouvoir.

Les notions de mobilité et de motilité sont souvent confondues comme en témoigne la définition qu'établissent J. LEVY et M. LUSSAULT à propos de la mobilité : il s'agit d'un :

« potentiel de déplacement » et de « la propriété à se déplacer dans un espace », elle « est possible parce qu'il existe une offre de mobilité, possibilité de déplacement »³

¹ KAUFMANN (V.), *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, collection Le savoir Suisse, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008

² Ibid.

³ LEVY (J.) et LUSSAULT (M.), *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Edition Berlin, 2003

b) Les modes d'habiter

Habiter, c'est évidemment occuper un logement, mais c'est aussi bien davantage.

« L'habiter échappe d'abord à l'habitat. L'habitat est dans un lieu, le lieu dans un milieu [...] L'homme habite au-delà de son espace domestique, le dehors, les lieux et les milieux où s'ancre sa vie et qu'il marque de son empreinte »¹.

Les modes d'habiter représentent

« l'ensemble des attitudes et des pratiques spatiales, d'abord fondées sur des temporalités quotidiennes, visibles en particuliers à travers les rapports au logement, à un espace local »².

Il s'agit donc de l'ensemble des dispositions et des pratiques qui régissent les rapports à l'espace.

c) Les pratiques sociales

Selon M. DE CERTEAU³, les pratiques sociales correspondent à :

« l'ensemble des comportements plus ou moins intériorisés, des activités domestiques et/ou sociales qui construisent l'identité sociale d'un individu (ou d'un groupe). Cet ensemble de comportements peut être explicité à partir d'un certain nombre de déterminants et de variables tels que les ressources et les contraintes qui pèsent sur l'individu (ou le groupe) dont l'agencement et la hiérarchisation sont conçus selon un système de valeurs, ou un modèle de référence et qui renvoient, explicitement ou non, aux rapports sociaux de production et de consommation ».

Cette définition des pratiques sociales démontre qu'il s'agit d'un système qui peut être affecté par des modifications qui surviennent dans les variables qui pèsent sur l'individu, que ce soit les ressources (revenus...) ou les contraintes (emplois, familles...). Elle démontre également que les pratiques renvoient à des modèles qui semblent peser dans les modes de vie.

¹ MOREL-BROCHET (A.), « La recherche des spécificités du mode d'habiter périurbain dans les représentations et les sensibilités habitantes », in DODIER (R.), *Vivre les espaces périurbains*, Presses Universitaires de Rennes : Revue géographique des Universités de l'Ouest N°205, 2007

² CAILLY (L.) et DODIER (R.), « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographique et de genre » in DODIER (R.), *Vivre les espaces périurbains*, Presses Universitaires de Rennes : Revue géographique des Universités de l'Ouest N°205, 2007, p. 68

³ DE CERTEAU (M.), *L'invention du quotidien, tome 1 art de faire*, Gallimard, Collection Folio/essais, 1990

2.2 Tentative d'identification de l'espace périurbain

a) Les approches par identification du processus

La périurbanisation désigne

«le processus d'urbanisation rampante de l'espace rural »¹.

Il s'agit donc de l'urbanisation en périphérie de la ville se traduisant par un desserrement des activités et des fonctions urbaines. Cependant cette notion a évolué puisqu'en 1976, G. BAUER et J.M. ROUX consacraient à ce phénomène le terme de « *rurbanisation* », entendu comme le résultat du « *redéploiement et de la dissémination des villes dans l'espace* »². Dans leur définition, ils mettent l'accent sur l'apport d'une population nouvelle dans un espace rural proche d'un centre urbain. Il s'agit d'une zone de transition entre la ville dense et la campagne.

Bien que ce processus soit parfaitement identifiable, l'émergence de l'espace périurbain, c'est-à-dire littéralement l'espace qui est autour de la ville, a incontestablement brouillé les frontières entre la ville et la campagne, en termes de bâtis, de paysages, d'accessibilité et de vie sociale. C'est pourquoi il est difficile de cerner spatialement cet espace de transition entre la ville et la campagne. Il est donc compliqué de définir l'espace périurbain.

J. JALABERT définit les espaces périurbains comme un :

« ensemble de zones où l'on observe des phénomènes de croissance démographique [...] où l'on enregistre une production de logements neufs sous des formes variées »³.

Selon cette définition, qui n'est pas si loin de celle de M.C. JAILLET pour qui le périurbain est :

« une fraction de l'espace sur laquelle se localise [...] une nouvelle phase de la croissance urbaine, plus adaptée à l'état du système socio-économique »⁴

Ce sont donc des espaces où les dynamiques des populations et des activités sont particulièrement fortes.

¹ CHOAY (F.) et MERLIN (P.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses universitaires de France, 2009

² BAUER (G.) et ROUX (J.M), *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Edition du Seuil, 1976

³ JALABERT (J.), « Espaces et populations dans les périphéries urbaines » in *Les périphéries urbaines*, Géographie sociale n°2, Actes du colloque d'Angers des 6 et 7 décembre 1984, 1985, p. 24

⁴ JAILLET (M.C), « L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes », *Esprit* n°303, mars-avril 2004

b) Une approche statistique

En parallèle à ces tentatives de définition, le périurbain a progressivement émergé comme catégorie statistique afin de saisir la réalité de cet espace dans la dynamique des territoires. Cette tentative de délimitation et de définition de l'espace périurbain émane avant tout des pouvoirs publics avec un souci d'une meilleure maîtrise du phénomène. En effet, le changement de forme de la croissance urbaine dans les années soixante ainsi que l'expansion des communes rurales périphériques suite à l'accueil de populations et d'activités d'origine citadine poussent les pouvoirs publics à mieux appréhender les limites de ce mouvement.

Ainsi, dès 1962, afin de tenir compte de l'évolution du semis de peuplement et de l'apparition de forme intermédiaire entre la ville et la campagne, l'INSEE avait introduit la notion de Zone de Peuplement Industriel et Urbain. Bien qu'ayant des limites pour qualifier les espaces périurbains, cette nomenclature a toutefois permis de prendre conscience de l'urbanisation de l'ensemble du territoire.

En 1996, dans son Zonage en Aires Urbaines, l'INSEE officialise l'existence d'espace périurbain et donne une nouvelle définition de cet espace. Celui-ci comprendrait les couronnes périurbaines et les communes multi polarisées.

Ce zonage propose trois catégories de communes périurbaines :

- Les communes périurbaines des aires urbaines sont celles qui ne font pas partie d'une unité urbaine, ou agglomération, de plus de 5 000 emplois (dite pôle urbain), mais dont au moins 40% de la population active résidente va travailler dans une des communes de l'aire urbaine du pôle urbain.
- Les communes périurbaines des aires d'emplois de l'espace rural sont repérées de la même façon, mais autour d'unités urbaines, ou communes, de 1 500 emplois (dites pôles ruraux) distinctes des aires urbaines.
- Les communes périurbaines multi polarisées sont celles dont au moins 40% de la population active résidente va travailler dans plusieurs pôles urbains.

Ce travail de nomenclature statistique et spatiale a joué un rôle central dans la reconnaissance officielle de cette réalité et de l'existence des espaces périurbains comme espaces aux tissus moins denses au fur et à mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération.

Cependant ce travail de catégorisation et cette définition statistique de l'espace périurbain soulèvent quelques questions. D'une part, l'INSEE ne prend en compte qu'un seul type de déplacement : les navettes domicile-travail. Certes ces migrations alternantes sont structurantes, mais la définition est trop réductrice étant donné qu'il existe de nombreux déplacements relatifs à d'autres motifs (études, achats, services, loisirs...). D'autre part, on peut s'interroger sur les seuils fixés, que ce soit pour définir les pôles urbains et les pôles ruraux en nombre d'emplois ou pour fixer un pourcentage des migrations alternantes.

J.C. BONTRON¹ donne une définition plus satisfaisante des espaces périurbains. Il les définit ainsi comme étant les espaces urbanisés situés en périphérie d'une agglomération, et potentiellement soumis à son influence directe, pas seulement en terme d'emplois comme le suggère l'INSEE, mais également en terme de loisirs, de culture ...

Nous retiendrons donc cette dernière définition, ainsi que celle de J. LEVY et M. LUSSAULT qui qualifient l'espace périurbain comme :

«une catégorie analytique et interprétative qui désigne des configurations urbaines émergentes, situées à la périphérie d'une agglomération, caractérisées par une faible densité (bâti, population, emploi...), une faible diversité (ségrégation sociale et fonctionnelle)»². Il s'agit également d'«un espace périphérique en situation de discontinuité par rapport à une agglomération urbaine. Il désigne alternativement une aire polarisée par des navettes domicile-travail ou par d'autres flux (achats-loisirs...), ou espace résidentiel où prédomine l'habitat pavillonnaire, et les formes d'urbanisation, une interface paysagère et fonctionnelle où se mélange des dispositions proprement « rurales » (paysage, faible densité, maisons individuelles...) et des dispositions strictement « urbaine » (travail, consommation et loisirs urbains...). Ces espaces se spécifient par une forte dynamique démographique (taux d'accroissement naturel et migratoire élevé), par une surreprésentation des jeunes couples avec enfants, par une hégémonie de la maison individuelle et de l'accession à la propriété, par la domination écrasante des métriques automobiles, par une activité importante du marché foncier et par une surreprésentation des classes moyennes »³.

¹ BONTRON (J.C), *Typologie des espaces périurbains*, SEGESA, 1992

² LEVY (J.) et LUSSAULT (M.), *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Edition Berlin, 2003

³ Ibid.

c) Une vision dépassée : un espace d'accueil des couches moyennes où prédomine l'habitat pavillonnaire

Les définitions ont donc permis de dégager une vision des espaces périurbains : espaces à fort dynamisme démographique, à vocation résidentielle et destinés à accueillir les actifs des pôles urbains. Ce sont des espaces composés en grande majorité de logements individuels, disposant de peu d'équipements et donc dépendants de l'agglomération.

Les ménages qui y vivent sont essentiellement de jeunes ménages d'actifs avec enfants, issus des classes moyennes et propriétaires, attirés par le cadre de vie, et continuant à travailler dans le pôle urbain.

Du fait du faible niveau d'équipement et d'infrastructure de transport en commun, ces ménages utilisent essentiellement la voiture comme moyen de déplacement, d'où un taux de motorisation relativement important dans les espaces périurbains. En tant que transition entre les espaces urbains et les espaces ruraux, naturels ou agricoles, les espaces périurbains sont considérés comme des espaces à faible densité.

Y. JEAN définit le périurbain comme un :

« espace d'interpénétration de la ville et de la campagne caractérisé par l'importance des migrations quotidiennes de travail vers la ville et par le développement, en périphérie de l'habitat pavillonnaire pour les classes moyennes »¹.

Cette vision des espaces périurbains semble partagée par de nombreux auteurs. L. CAILLY et R. DODIER rappellent en effet que :

« Le périurbain constitue par excellence le territoire des classes moyennes, privé des très riches et des très pauvres [...] Liés à une étape dans les cycles de vie (la venue au monde des enfants, la fondation d'un foyer, l'achat d'une maison individuelle) les espaces périurbains constituent également le territoire des familles, des parents et des enfants, engagées dans la réalisation d'un projet d'existence fondamentalement patrimonial »².

Selon M. BERGER :

« Il est exact que les professions intermédiaires et ouvriers sont proportionnellement plus nombreux dans l'espace périurbain d'Ile de France que dans l'agglomération, alors que les couches aisées (cadres et professions intellectuelles supérieures) conservent des localisations plus centrales, pour des raisons qui tiennent à la fois aux revenus, à la structure des ménages et à la position dans le cycle de vie »³.

¹ JEAN (Y.) « Analyse comparative des systèmes spatiaux du Poitou-Charentes », in Université François Rabelais, *Périurbain : les communes périurbaines et le développement local : quels enjeux ?*, Journées d'Etudes, Tours : Maison des Sciences de la Ville, 1997

² CAILLY (L.) et DODIER (R.), « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographique et de genre » in DODIER (R.), *Vivre les espaces périurbains*, Presses Universitaires de Rennes : Revue géographique des Universités de l'Ouest N°205, 2007

³ BERGER (M.), « Les périurbaines d'Ile de France : stratégies de localisation », in BONVALET (C.) et FRIBOURG (A.M), *Stratégies résidentielles*, Congrès et Colloques, INED, 1990, pp. 369-383

J. DENZELOT¹ souligne que dans le mouvement de redistribution des populations urbaines, l'espace périurbain apparaît bien comme celui des couches moyennes. A l'opposé, les villes-centres voient leurs cœurs et certains de leurs faubourgs se gentrifier, pendant que les grands quartiers d'habitat social intra-urbains ou localisés dans les proches banlieues s'enfoncent toujours un peu plus dans la spirale de la paupérisation.

L'espace périurbain serait donc à interpréter comme un modèle socio-résidentiel qui combine des caractéristiques sociales (domination des familles avec enfants issues des couches moyennes), des formes d'habitat (faible densité dû à la prédominance des logements individuels en accession à la propriété), une inscription spatiale (ouverture d'espaces jusqu'alors agricoles à l'urbanisation) et des pratiques de l'espace singulières (dépendance automobile).

Pour autant, l'espace périurbain ne saurait être considéré comme un espace socialement homogène.

Cette vision, recouvre certes une partie des espaces périurbains, mais l'espace périurbain n'est pas unique. En effet, comme l'affirme M. BERGER,

« L'espace périurbain ne répond pas au modèle trop simpliste d'un espace submergé par les ménages des classes moyennes venus des villes centres et des banlieues, comme en témoigne la grande diversité sociale des nouveaux installés. L'espace périurbain francilien se caractérise tout à la fois par un certain brassage social et par de nouvelles formes de ségrégation spatiale »².

L'espace périurbain n'est donc pas qu'un espace de reproduction sociale des classes moyennes, mais est à l'image de la société toute entière et de sa diversité. En outre, l'espace périurbain n'est certainement pas homogène en termes de typologie du bâti et des pratiques de l'espace.

L'énoncé de l'espace périurbain a pourtant la vie dure. Ne faut-il pas revoir l'image véhiculée à propos des espaces périurbains et chercher plus que jamais à comprendre l'identité des habitants de ces espaces et comment ils habitent ?

¹ DENZELOT (J.), *La ville à trois vitesses*, Edition de la Villette, 2009

² BERGER (M.), *Les périurbains de Paris : de la ville dense à la métropole éclatée ?*, CNRS Editions, collection Espaces et Milieux, 2004

2.3 Formulation de la problématique

Il y a des espaces périurbains parce qu'il y a différentes façons de les habiter.

L'objet de cette recherche porte donc sur les modes de vie que ce soient les modes d'habiter ou les mobilités des habitants des espaces périurbains. Ceci m'amène donc à m'interroger sur les dynamiques de peuplement, les pratiques et les mobilités afin d'identifier les effets des modes de vie et de leurs échelles spatiales sur la configuration territoriale.

Par exemple, nous avons défini la notion de mobilité comme un déplacement à la fois physique mais également social. Mais quels changements cela implique-t-il dans le rapport entre les habitants et la société locale?

La problématique de l'étude peut donc être la suivante : quelles sont les dynamiques de peuplement, les mobilités et les pratiques de l'espace qui affectent les espaces périurbains. Et quelles en sont les répercussions? Est ce que cela entraîne une division, fragmentation de l'espace périurbain avec différentes pratiques et différentes appropriations de l'espace ? Est ce que cela entraîne différents rapports à la société locale et au territoire ?

Nous émettrons l'hypothèse que ces dynamiques, modes d'habiter, mobilités et donc que les incidences sur le territoire qui en découlent, diffèrent selon le type de population considéré. Ces types de population seront à déterminer pour notre étude.

2.4 Retour sur la méthode et le contexte de l'étude

Je vais tout d'abord présenter le terrain d'enquête que j'ai défini pour la recherche, puis je décrirai la méthode d'investigation qui a été envisagée.

a) Délimitation du terrain d'étude

Dans le cadre de cette recherche, j'ai décidé de m'intéresser au cas particulier des espaces périurbains de la région parisienne. J'ai conscience qu'il ne s'agit que d'un cas particulier, mais en tant que région leader, elle inaugure de nouveaux modes d'habiter.

Il s'agit également de la région dans laquelle s'est amorcé en premier le processus de périurbanisation en France. En effet, ce processus est apparu dès le début des années soixante dans la région Ile-de-France, tandis qu'il n'est apparu qu'au début des années soixante-dix dans les autres régions.

Les couronnes périurbaines se sont ensuite rapidement étendues et densifiées au cours des décennies suivantes permettant à l'espace périurbain d'acquérir une place centrale dans le système urbain contemporain du fait du desserrement de l'emploi et du maillage des infrastructures de transport. Cet espace est bien sûr structuré par Paris, mais également par les villes nouvelles qui se comportent de plus en plus souvent comme des pôles secondaires, émettant à leur tour leurs propres couronnes périurbaines.

La région Ile-de-France a donc joué un rôle de précurseur et elle permet de prendre plus de recul concernant le processus de périurbanisation et les modes de vie qui en découlent.

Selon les dernières analyses recueillies dans l'Atlas rural et agricole de l'Ile de France :

« Alors que l'Ile de France accueille l'une des plus grosses agglomérations européennes, une part importante des franciliens conserve le sentiment d'habiter encore à la campagne. Le territoire d'Ile de France demeure composé à près de 80% d'espaces ruraux, agricoles ou forestiers. La vie à la campagne séduit beaucoup de Français : 84% d'entre eux estiment que la vie est plus agréable à la campagne qu'en ville et les franciliens partagent largement cette opinion [...] La tendance générale est à vouloir bénéficier à la fois de la qualité de vie que réserve la campagne et de la proximité de la ville pour le travail, les services, les loisirs. L'espace rural dont il s'agit est situé en périphérie des villes, il s'agit du périurbain »¹.

Cette étude m'amène à m'intéresser aux modes de vie des habitants des espaces périurbains, afin de cerner les stratégies et les rapports qu'ils entretiennent avec l'espace.

¹ Atlas rural et agricole de l'Ile de France, IAURIF, 2005

Devant un aussi vaste domaine à explorer, le terrain d'étude a été limité à la commune de Palaiseau. J'ai évidemment conscience qu'il ne s'agit que d'un type d'espace périurbain. Cependant, mon projet ne consiste pas à développer des cas généraux sur les modes de vie des habitants des espaces périurbains ou de comparer ces modes de vie selon le type d'espace périurbain dont il s'agit, car plusieurs recherches ont déjà abordé ce domaine, mais il s'agit plutôt d'étudier un cas particulier pour apporter pourquoi pas une nouvelle réflexion sur ce type d'espace.

C'est ce qui explique le fait que je m'intéresse plus particulièrement au cas de la commune de Palaiseau, où les habitants peuvent développer des pratiques spécifiques à ce type d'espace. En effet, en tant que commune de la première couronne périurbaine, elle est bien intégrée à la dynamique territoriale de la région parisienne tant sur le plan économique, social que politique.

En outre, l'étude étant centrée sur les modes de vie des habitants, il me semblait important de ne pas choisir un terrain d'étude où j'aurais passé beaucoup de temps à étudier les caractéristiques territoriales, à localiser les infrastructures de transports, les services et équipements importants et à identifier les dynamiques ayant une influence sur le comportement des individus. La connaissance antérieure du territoire est donc un moyen de faciliter l'étude et de me consacrer plus au travail bibliographique et au travail de terrain.

C'est donc une raison qui explique le choix de la commune de Palaiseau, bien que mon passé de résident puisse fausser mes perceptions. Le territoire et ses caractéristiques seront développés dans la seconde partie du rapport.

b) Méthodes d'investigation

Un travail bibliographique a bien entendu précédé les recherches de terrain, afin de définir le sujet d'étude, d'identifier les différentes approches qui ont été effectuées sur le sujet, de m'approprier un certain vocabulaire et enfin de cerner mon objet d'étude pour élaborer une problématique.

La réflexion est centrée sur les modes de vie périurbains, les pratiques et les modes d'appropriation de l'espace. L'analyse des modes de vie consiste à placer l'individu au centre de l'observation. L'individu apparaît en effet central dans le processus de périurbanisation, qu'il prenne réellement des décisions selon son libre arbitre ou qu'il subisse des mécanismes politiques, économiques ou sociaux comme il a été présenté précédemment.

Pour cerner ces modes de vie des habitants du périurbain, deux méthodes ont été envisagées : des observations de terrains et des entretiens auprès des habitants.

Les études de terrains m'ont permis d'observer les pratiques des habitants. Ces observations m'ont également permis de savoir si les différents quartiers de la commune sont animés ou non et d'observer comment les gens vivent dans ces quartiers.

En ce qui concerne les entretiens, ceux-ci ont été effectués en plusieurs étapes.

La première étape étant celle du repérage des éventuelles personnes avec lesquelles m'entretenir. J'ai tout d'abord recherché ces personnes dans mon cercle de connaissances. J'ai ensuite contacté de nombreuses personnes habitant la commune, en déposant dans leurs boîtes à lettres un document m'introduisant et présentant mon étude et ma démarche, à savoir une étude des modes de vie, des pratiques résidentielles et des mobilités. Ces lettres explicatives indiquaient également mes coordonnées et les week-ends durant lesquelles j'étais disponible. Les personnes acceptant de participer aux entretiens pouvaient ainsi me contacter et me proposer un horaire à leur convenance.

La seconde étape correspond à l'entretien en lui-même. Il s'agissait d'entretiens semi-directifs visant à connaître les modes d'habiter, les horizons de mobilités, les pratiques de l'espace et les rapports à la société locale des personnes interrogées. Ces entretiens étaient composés en deux parties. Une première partie visant à dresser un portrait du ménage, portant sur les caractéristiques sociodémographiques (composition du ménage, âge et activité de chaque membre) et les caractéristiques du logement (types de logement et statut d'occupation). La seconde partie abordait les stratégies résidentielles, les mobilités et les pratiques des individus. Afin d'instaurer plus d'assurance aux personnes interrogées, cette seconde partie débutait par des questions sur leur trajectoire résidentielle. Elles étaient donc interrogées sur leurs résidences antérieures, sur l'ancienneté de l'emménagement dans la commune et sur les raisons et déterminants ayant présidé le choix du logement actuel. Ces questions permettent ainsi de saisir de façon très précise les cheminements des individus tout au long de leur vie. Les individus étaient ensuite interrogés sur leurs pratiques et sur l'ensemble des déplacements qu'ils effectuent.

Pour chacun de ces déplacements un nombre important de caractéristiques étaient recueillies : motif du déplacement, mode de transport, destination, durée. Par ailleurs, j'ai cherché à élaborer avec les personnes interrogées une sorte de « carte mentale » de l'ensemble de leurs déplacements. Cette cartographie me permettait d'identifier le parcours, les espaces fréquentés et de comparer ces « territoires du quotidien » d'un ménage à l'autre. Ces espaces fréquentés à l'occasion des déplacements constituent des éléments de l'intégration territoriale des ménages.

Cette cartographie me permettait également d'identifier des pratiques de « chainage de déplacement », c'est-à-dire l'enchaînement dans le temps d'activités extérieures, sans que l'on repasse par son domicile.

Les déplacements et les pratiques spatiales abordées dans la grille d'entretien laissaient beaucoup de liberté aux personnes interrogées. Elle s'articulait principalement autour de deux domaines d'activités principaux : les pratiques du « nécessaire » et celles liées aux loisirs. Le domaine du « nécessaire » couvre aussi bien le travail que l'approvisionnement alimentaire. Les loisirs couvrent ici un vaste champ relatif aux usages et aux lieux fréquentés lors du temps libéré. Enfin, les entretiens abordaient les occupations et les habitudes des individus lors du temps libre.

La méthode d'écoute et recueil des discours présente l'inconvénient de ne repérer qu'une partie des pratiques et ne pousse pas l'interviewé à inventorier de manière systématique l'ensemble de ses mobilités. En effet, la description des déplacements ayant été laissée à l'initiative des individus, ils n'ont peut-être pas spécifié ou simplement pensé à détailler l'ensemble de leurs déplacements. Les déplacements domicile-travail et les déplacements pour les courses alimentaires sont ceux qui ont été le plus souvent détaillés.

Ces personnes représentant une possibilité de m'introduire auprès d'autres ménages, je leur demandais à la fin de chaque entretien de présenter mon étude à leur entourage habitant la commune, en leur laissant mes coordonnées afin que ces connaissances puissent me contacter si elles étaient intéressées.

Les premiers entretiens m'ont permis d'identifier des mots clés susceptibles de faciliter l'échange et d'améliorer la technique d'approche. Ils m'ont également permis d'approfondir les questions.

L'analyse des entretiens s'est appuyée sur les connaissances acquises des lectures afin d'identifier dans les discours des éléments qui, sous leurs apparences singulières, peuvent avoir une importance.

Ces entretiens m'ont permis de mettre en relation ces modes d'habiter et les mobilités avec la situation sociodémographique (position sociale, l'âge) mais également l'origine, l'histoire personnelle, les trajectoires et les expériences résidentielles antérieures des ménages périurbains.

En effet, ces caractéristiques sont autant d'éléments qui sont susceptibles d'avoir une importance et de peser sur leur mode d'adhésion au modèle pavillonnaire, leur manière de se déplacer, leur rapport au territoire et à l'environnement local. Ainsi L. CAILLY et R. DODIER mettent en évidence l'influence des « goûts spatiaux » socialement acquis par les individus sur les modes de vie :

« Les modes d'habiter sont donc divers, composites et témoignent d'une forte individualisation des rapports à l'espace. Pourtant, au-delà de cette hétérogénéité, on peut observer un certain nombre de régularités, de logiques de structurations collectives, qui s'articulent selon quatre dimensions différentes : en fonction de la diversité des trajectoires résidentielles, selon la position sociale, dans ses deux dimensions socio-économiques et culturelles, en fonction de la place de l'individu dans le cycle de vie, et enfin selon le genre »¹.

Ces entretiens m'ont par la suite permis d'identifier des comportements et des pratiques de l'espace qui peuvent avoir une incidence sur le territoire. Ils m'ont ainsi permis d'identifier les rapports que les habitants entretiennent avec leur environnement immédiat, tant entre eux qu'avec le reste de la commune, et donc d'identifier leur intégration territoriale.

¹ CAILLY (L.) et DODIER (R.), « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographique et de genre » in DODIER (R.), *Vivre les espaces périurbains*, Presses Universitaires de Rennes : Revue géographique des Universités de l'Ouest N°205, 2007

L'objectif initial consistait à m'entretenir avec un maximum de ménages possible dans tous les quartiers de la commune. Trente entretiens ont ainsi été réalisés durant les mois de janvier et de février. Cela peut paraître insuffisant, mais l'objectif n'était pas de retranscrire de manière quantitative les pratiques et les mobilités des habitants, mais de balayer les différents aspects des modes de vie ainsi que la pluralité des pratiques et des mobilités. Ceci aurait été impossible à réaliser au moyen d'un simple questionnaire et l'approche compréhensive des modes de vie par entretiens semi-directifs s'avère la plus pertinente. De plus certaines pratiques et modes de vies seraient devenus redondants au bout d'un certain nombre de questionnaires, ce qui les aurait rendus inutiles.

Certes les entretiens sont plus longs que les questionnaires, mais ils sont plus approfondis et plus complets. En effet, l'entretien permet de recueillir non seulement les pratiques telles qu'elles sont, mais aussi, grâce à la place qui est faite au discours, leurs significations et leurs perceptions. Ils permettent également d'approfondir les pratiques, sont plus adaptés pour reconstruire les trajectoires résidentielles et pour obtenir plus d'informations sur le quotidien, dans ses pratiques et ses perceptions.

L'intérêt de l'étude réside donc dans le fait d'appréhender les modes de vie de façon qualitative, c'est-à-dire en prenant la peine de recueillir le plus d'informations et de détails à travers les discours des personnes interrogées. Il s'agit également de recueillir la pluralité des pratiques et non de voir quelles sont celles qui sont les plus courantes. En effet, même si certaines pratiques sont peu courantes, elles existent.

Il me semble important de rappeler les difficultés rencontrées pour s'entretenir avec les ménages. Outre les ménages n'ayant pu être joints, certaines personnes ont pu refuser à cause du caractère indiscret de ce travail ou simplement du manque d'intérêt porté au sujet. De plus, malgré mes efforts pour rencontrer les catégories les moins aisées vivant dans l'habitat collectif en location et analyser leurs modes de vie, je n'ai récolté que très peu de réponse comme nous le verrons lors de la description du corpus des ménages avec lesquels je me suis entretenu. On peut donc émettre une hypothèse concernant ces ménages, même si elle ne sera jamais vérifiée : ces ménages sont plus refermés sur eux-mêmes, puisqu'ils n'acceptent pas l'idée d'un entretien. Cette hypothèse est également confirmée par le fait que parmi les ménages avec lesquels je me suis entretenu, très peu d'entre eux connaissaient des personnes habitant dans les logements collectifs HLM, et ils ne pouvaient donc pas m'introduire auprès des ménages les moins aisés. Ceci montre donc qu'il existe peu ou pas du tout de relation entre les habitants des logements collectifs HLM et les habitants que j'ai rencontrés.

Nous allons maintenant aborder les spécificités de la commune de Palaiseau et voir en quoi elle peut être qualifiée de commune périurbaine.

PARTIE 2 :
LA COMMUNE DE PALAISEAU :
UN ESPACE PERIURBAIN-URBAIN ?

Comme cela a été mentionné précédemment, la commune de Palaiseau sera la commune d'étude. Il est important de reclasser la commune dans son environnement afin de cerner les dynamiques du territoire qui nous concerne.

L'Ile-de-France connaît en effet un processus de desserrement progressif des emplois, selon un schéma largement multipolaire. En effet, dès la fin des années soixante, sous l'impulsion de l'Etat, les communes de périphérie ont profité à la fois des créations d'emplois et du desserrement des activités parisiennes. Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1965 est ainsi à l'origine de la création de cinq villes nouvelles : Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Sénart, Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines et de la désignation de « pôles restructurateurs » Bobigny, Créteil, Le Bourget, Orly, Rosny, Saint-Denis, Vélizy-Villacoublay et Versailles.

1. Une commune intégrée à la dynamique territoriale

La commune de Palaiseau s'inscrit dans un territoire dynamique qui profite du desserrement de l'emploi et d'une restructuration. De plus, de nombreuses infrastructures permettent d'intégrer la commune à l'ensemble de la région.

Située à une vingtaine de kilomètres au sud-ouest de Paris, la commune de Palaiseau est localisée au nord-ouest du département de l'Essonne, en bordure du Plateau de Saclay. Le plateau est demeuré un territoire à dominante agricole et naturel, mais depuis quelques décennies, il est devenu un important pôle de développement scientifique.

1.1 Le Plateau de Saclay : un pôle de développement

Le plateau de Saclay est devenu un important pôle d'enseignement, de recherche scientifique et de développement à partir des années soixante avec l'implantation des écoles supérieures et des établissements scientifiques et de recherches.

a) Un Centre d'Envergure Européenne

Le Schéma directeur de la Région Ile de France de 1994 a inscrit le territoire Massy-Saclay, comme Centre d'Envergure Européenne. Ce territoire, composé de 33 communes dont Palaiseau, est en effet situé à proximité de l'aéroport d'Orly, sur l'Arc sud francilien entre les villes nouvelles de St-Quentin-en-Yvelines, d'Evry et de Sénart. Grâce à ce schéma directeur, le Plateau de Saclay se trouve ainsi dans une dynamique territoriale plus vaste qui s'appuie sur la présence de nombreux organismes de recherches publiques et privées, des établissements d'enseignement supérieur et également sur des entreprises de hautes technologies. Le territoire dispose d'un potentiel de développement exceptionnel dans la haute technologie qui se révèle, pour la région, une des sources majeures de croissance, de création des emplois et des ressources. L'objectif de la CEE Massy-Saclay est ainsi de favoriser les relations entre recherches et entreprises de hautes technologiques, ainsi que l'implantation de nouvelles entreprises.

b) Un Pôle de compétitivité

Le Plateau de Saclay se trouve au cœur du pôle de compétitivité Systém@tic Paris-Région, qui en 2005 a été labélisé « pôle d'envergure mondiale ». Le Comité interministériel d'aménagement du territoire (Ciadt) a en effet retenu le Plateau de Saclay comme un pôle de compétitivité de niveau mondial. A travers cette labellisation, il s'agit de créer un rassemblement des partenaires économiques, industriels et du monde de la recherche autour d'objectifs communs. L'objectif est de constituer un pôle d'excellence pour la recherche française mais aussi une image attractive de la France à l'étranger. Pour ce faire, L'Etat prévoit la création d'un pôle scientifique, technologique et économique sur le Plateau qui fait l'objet d'une importante opération d'urbanisme, dite Opération d'Intérêt National.

Ce projet s'appuiera notamment sur les établissements déjà présents sur le plateau de Saclay que ce soient les établissements d'enseignements supérieurs (l'Ecole Polytechnique, l'Ecole Nationale Supérieure de Techniques Avancées, l'Ecole supérieure d'électricité, l'Institut National des Sciences et Techniques Nucléaires, l'Institut d'Optique Théorique et Appliquée/ Ecole Supérieure d'Optique, l'Institut et Centre d'Optométrie, l' IFIPS, l' Université Paris-Sud XI, l' Institut Universitaire de Technologie d'Orsay), les établissements publics de recherches (l'Office National d'Etudes et de Recherches Aérospatiales, le Centre d'Essais des Propulseurs, le Centre National de la Recherche Scientifique, le Commissariat à l'Energie Atomique, l'Institut des Hautes Etudes Scientifiques, le Synchrotron Soleil) ou les établissements privés de recherches et développement (Thalès, Danone, Motorola).

La Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay (CAPS), dont la commune de Palaiseau fait partie, s'associe à ces projets et a donc une ambition de développement économique et de création d'un pôle de compétitivité mondiale. Son objectif affiché est de développer le pôle scientifique autour des grandes entreprises et des grandes écoles déjà présentes et de consolider les bases scientifiques, technologiques, d'enseignement et de recherche en créant des liens entre ces pôles scientifiques. L'objectif est de favoriser l'installation de grandes entreprises technologiques et de grandes écoles pour créer un pôle de compétitivité en profitant de sa connectivité aux grands réseaux et de la proximité de Paris.

Cependant, ce développement économique doit être conjugué avec des volontés fortes de préserver les espaces naturels et son patrimoine. Ainsi, seuls quelques secteurs du plateau seront urbanisés destinés à l'accueil des entreprises internationales, tout en préservant les milieux naturels du plateau et en améliorant les conditions de vie.

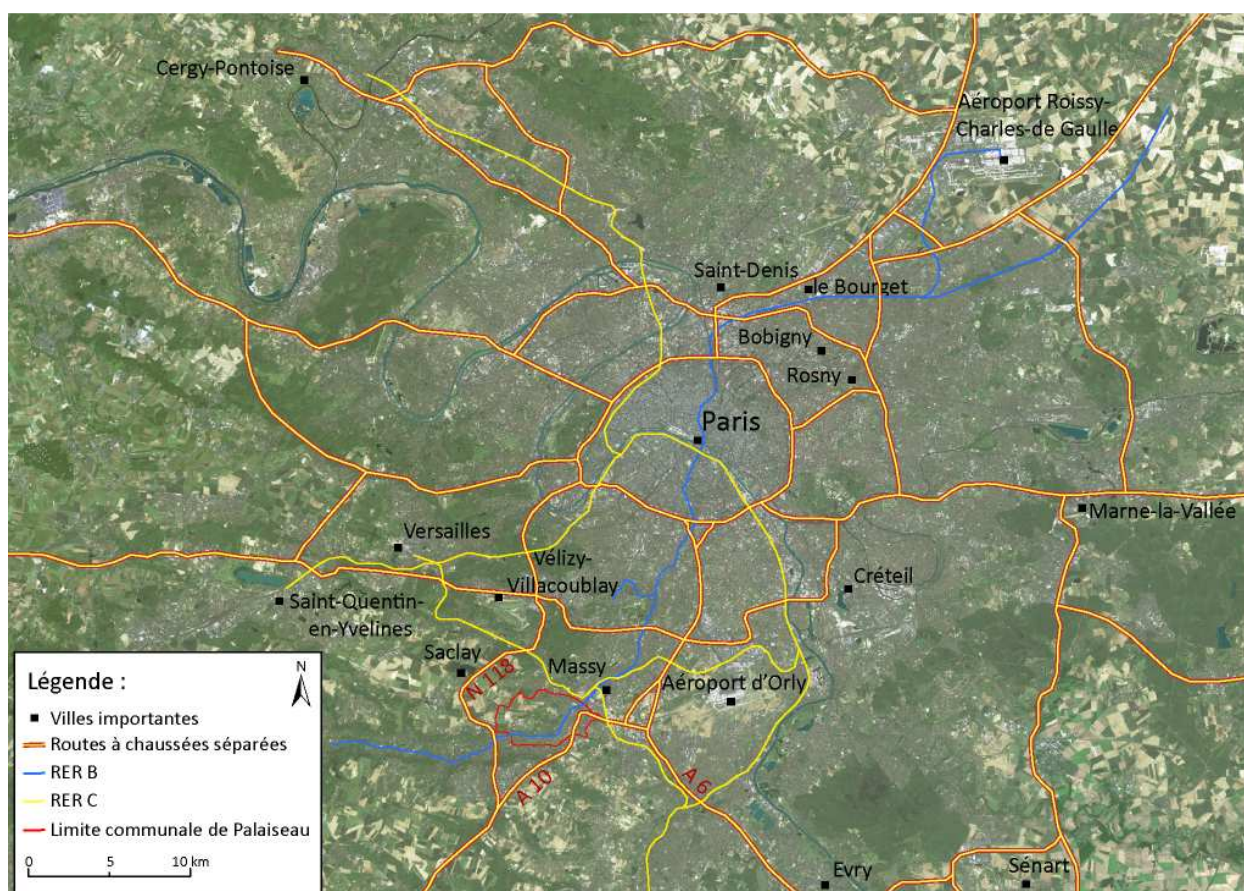
1.2 Un territoire bien structuré

Palaiseau a donc la chance d'être au milieu d'un périmètre à très fort potentiel de développement avec l'influence des pôles de Massy et de Saclay dans l'Essonne, de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et enfin des pôles restructurateurs de Vélizy et de Versailles dans les Yvelines.

La commune de Palaiseau s'insère également dans un fonctionnement régional avec des relations étroites avec Paris et la petite couronne. Tout ceci est rendu possible par une bonne desserte routière et ferroviaire. En effet, la commune de Palaiseau est facilement accessible par les autoroutes et voies rapides régionales. Elle est traversée sur sa partie Est par l'autoroute A10 qui permet de rejoindre rapidement le boulevard périphérique ou l'autoroute A6. La Route Nationale 118, reliant Paris et Versailles à l'A10, passe également à l'Ouest du territoire communal.

Concernant la desserte ferroviaire, la commune est traversée par l'ancienne Ligne de Sceaux, devenu le RER B, et dispose de trois gares sur son territoire. Elle est également située à proximité de la gare de Massy-Palaiseau, nœud ferroviaire des RER B et C et du TGV Atlantique localisée sur le territoire de Massy. La ligne du RER B permet également de relier la commune aux aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly via l'Orlyval, ainsi qu'aux gares TGV de la capitale.

La commune de Palaiseau est donc bien connectée à Paris par les réseaux et bien intégrée une dynamique territoriale.



Carte 1 : Intégration territoriale de la commune de Palaiseau

Source : Géoportail

Le territoire semble donc particulièrement bien desservi. Cette apparence ne doit pas masquer les insuffisances dans la desserte actuelle des grands pôles économiques et d'habitat de la région par les transports en commun.

En effet, du fait de la structure radiale du réseau, ces derniers ne permettent pas de répondre aux besoins des déplacements extramuros et d'établir des liaisons entre les différents pôles de la couronne périphérique sans passer par le centre de l'agglomération, ce qui entraîne de nombreux problèmes de congestion dans les transports en commun.

Ce sont ces insuffisances du réseau qui ont poussé les équipes de la Consultation internationale de recherche et développement sur le Projet du Grand Paris à présenter des propositions d'aménagement afin d'améliorer les déplacements dans la première couronne.

Par exemple, l'équipe « Atelier Castro Denissof Casi »¹ propose de passer du réseau radial existant à un maillage qui facilite les déplacements extramuros et qui résout la problématique des liaisons interbanlieues. Selon cette même équipe, la conjonction de trois facteurs - l'étalement urbain non maîtrisée, la croissance de la demande de mobilité et la structure radiale du réseau de transport en commun existant - a entraîné de nombreux problèmes, notamment un report modal important vers l'automobile entraînant lui-même une hausse du trafic et donc des problèmes de congestions.

Cette équipe propose de nombreuses solutions concernant le Plateau de Saclay et la commune de Palaiseau, notamment la création d'une ligne de tramway et d'un réseau de transport rapide.

Le « Tramway du Grand Paris » permet de désenclaver et de relier les quartiers en limite de la première couronne entre eux. Cette ligne dessert la gare Massy TGV/gare RER Massy-Palaiseau, Palaiseau et continue sur le plateau de Saclay en direction de Versailles.

« Le Réseau Express Métropolitain » permet quant à lui de connecter l'ensemble des grands pôles de développement de la métropole entre eux, avec des liaisons rapides et fréquentes. Le tracé prévoit de relier le pôle du plateau de Saclay à Versailles, la Défense, les aéroports d'Orly et de Roissy Charles-de-Gaulle, la gare Massy TGV. Il permet ainsi de générer un développement urbain cohérent, en mettant en relation des bassins de vie aujourd'hui mal desservis avec des bassins d'emploi importants.

¹ Equipe « Atelier Castro Denissof Casi », *Projet Le Grand Paris: Consultation internationale de recherche et développement sur Le grand pari de l'agglomération parisienne*, Livre chantier 1 et 2

Autre exemple, l'Equipe « LIN »¹, propose l'aménagement d'un système de transport rapide reliant la gare Massy TGV à Saint-Quentin en Yvelines en passant par le territoire communal de Palaiseau et les centres de recherche et d'innovation du Plateau de Saclay. En réalité, le système de transport rapide proposé reprend le tracé d'un projet de Transport en Commun en Site Propre en cours de réalisation sur le Plateau de Saclay. Ce projet, financé par la région Ile-de-France, le département de l'Essonne et la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, relie déjà la gare Massy TGV à l'école Polytechnique et son prolongement jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines est en cours de réalisation. La CAPS a en effet pris conscience que :

« le développement du pôle scientifique doit impérativement s'accompagner d'un plan ambitieux de transports en commun »².

De part les nombreuses dessertes, les importantes infrastructures de transport et la proximité avec la gare Massy TGV ainsi qu'avec les aéroports d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle, qui ont permis au Plateau de Saclay de se développer et de devenir un pôle compétitif, la commune de Palaiseau est bien intégrée à la dynamique territoriale tant sur le plan économique, social que politique.

Nous allons à présent identifier les éléments qui font que Palaiseau est une commune périurbaine.

L'objectif est de voir en quoi Palaiseau est périurbain, et en quoi les habitants correspondent à la définition des habitants du périurbain que l'on se fait traditionnellement, c'est-à-dire, personne jeune, de classe moyenne, travaillant dans le pôle urbain et utilisant essentiellement sa voiture pour se déplacer.

¹ Equipe « LIN », *Projet Le Grand Paris: Consultation internationale de recherche et développement sur Le Grand Paris de l'agglomération parisienne*, Livre chantier 1 et 2

² *Plan de développement des transports en commun et des modes de transports alternatifs*, Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, présentation Commission-Conseil, Novembre 2009

2. Caractéristiques de la commune de Palaiseau

2.1 Une commune au caractère urbain...

a) Un taux d'équipement élevé

Comme nous venons de le décrire, la commune de Palaiseau appartient à un ensemble urbain dont le haut niveau d'équipements et de service est marqué par la forte densité d'établissement de recherches et d'enseignements supérieurs situés sur le plateau de Saclay. Les écoles d'enseignements supérieures – Ecole Polytechniques, ENSTA, SupOptique – et les nombreux centres de recherches – ONERA, Danone, Thalès – présents sur le territoire communal ne renvoient pas l'image d'une commune périurbaine. Ces équipements entraînent également une concentration importante et inhabituelle d'emplois stratégiques et TIC¹ – emplois relevant des entreprises des technologies de l'information et de la communication. Les importantes infrastructures situées à proximités de la commune de Palaiseau nous renvoient plutôt l'image d'une commune urbaine.

De plus les nombreux équipements implantés sur le territoire communal renforcent cette assimilation à une commune urbaine. En effet, en tant que sous préfecture de l'Essonne, Palaiseau concentre de nombreux établissements publics traditionnellement absents des espaces périurbains. La commune dispose ainsi d'un tribunal d'instance, d'un centre du trésor public, d'un centre du cadastre et d'une agence de la DDE, d'une inspection départementale de l'éducation nationale, d'une gendarmerie, d'un commissariat de police, d'un Centre d'Incendie et de Secours.

La commune dispose également de nombreux services de proximités, d'équipements de santé (clinique et nombreux cabinets médicaux), culturels (une médiathèque, un cinéma, deux théâtres), scolaires et sportifs. Ce niveau élevé d'équipements incite B. MOTTE-BAUMOL à classer la commune de Palaiseau en tant que commune à « *Bouquet de service* », niveau d'offre de service le plus élevé dans sa classification des typologies des territoires périurbains².

¹ *Atlas des Franciliens, tome 4 : Activité et emploi*, INSEE-IAURIF, 2003

² MOTTE-BAUMOL (B.), « Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne », in DODIER (R.), *Vivre les espaces périurbains*, Presses Universitaires de Rennes : Revue géographique des Universités de l'Ouest N°205, 2007

b) Un territoire urbanisé

Concernant le territoire, presque l'intégralité de la vallée est urbanisée. De plus, avec 2 636 habitants par kilomètre carré, la densité y est élevée.



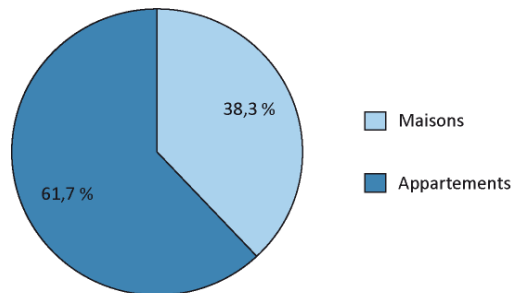
Photo 1 : une vallée urbanisée



Photo 2: Logements collectifs du centre ville

**Graphique 1 :
Type de logement**

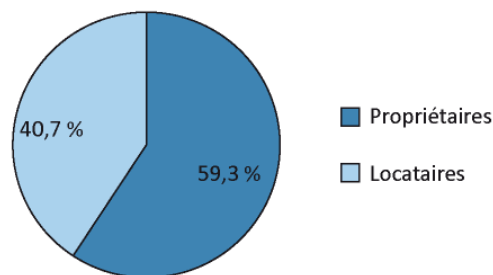
Source : Insee,
RP2006



En effet, comme le montre le graphique 1, les logements collectifs sont majoritairement présents sur la commune, et ceci n'est pas caractéristique d'une commune périurbaine dans laquelle le pourcentage de logement individuel dépasse généralement les 60%.

**Graphique 2 :
Résidences
principales selon
le statut
d'occupation**

Source : Insee,
RP2006



La part des propriétaires dans le parc des résidences principales est normalement plus importante dans les espaces périurbains - plus de 65% de propriétaires en résidence principale dans les espaces périurbains, contre 57,2% sur l'ensemble du territoire au recensement de 2006¹.

Or en ce qui concerne la commune de Palaiseau, le pourcentage des propriétaires en résidences principales, représenté sur le graphique 2, est légèrement au dessus de la moyenne nationale, mais est moins important que dans les espaces périurbains.

Les pourcentages élevés de logement collectifs et de locataire dans le parc de résidence principale s'expliquent en partie par le nombre important de logements sociaux. En effet, la commune de Palaiseau respecte la loi Solidarité et Renouvellement Urbain avec 22,8% de logement sociaux présents sur le territoire communal au 1^{er} janvier 2010.

¹ Source Insee

Certes si on observe l'intégration territoriale, le territoire et les caractéristiques de la commune, Palaiseau semble plutôt être une commune urbaine de l'agglomération parisienne. Mais qu'en est-il lorsque l'on se penche plus sur les caractéristiques des habitants ?

Nous allons donc voir ce qui peut se rattacher à la définition d'une commune périurbaine.

2.2 Mais présentant des caractéristiques périurbaines

Comme nous l'avons vu précédemment, le niveau d'équipement est important, mais comme le souligne M. BERGER, on n'observe plus simplement un desserrement des entreprises lourdes du centre vers la périphérie, mais de plus en plus l'installation d'activités à haute technologie dans des parcs aménagés à cet effet.

« La proximité des axes de transport, le développement des échanges mondiaux et les nouvelles technologies de l'information et de la communication bouleversent les stratégies spatiales des entreprises, et par conséquent les zones d'implantations de ces dernières »¹.

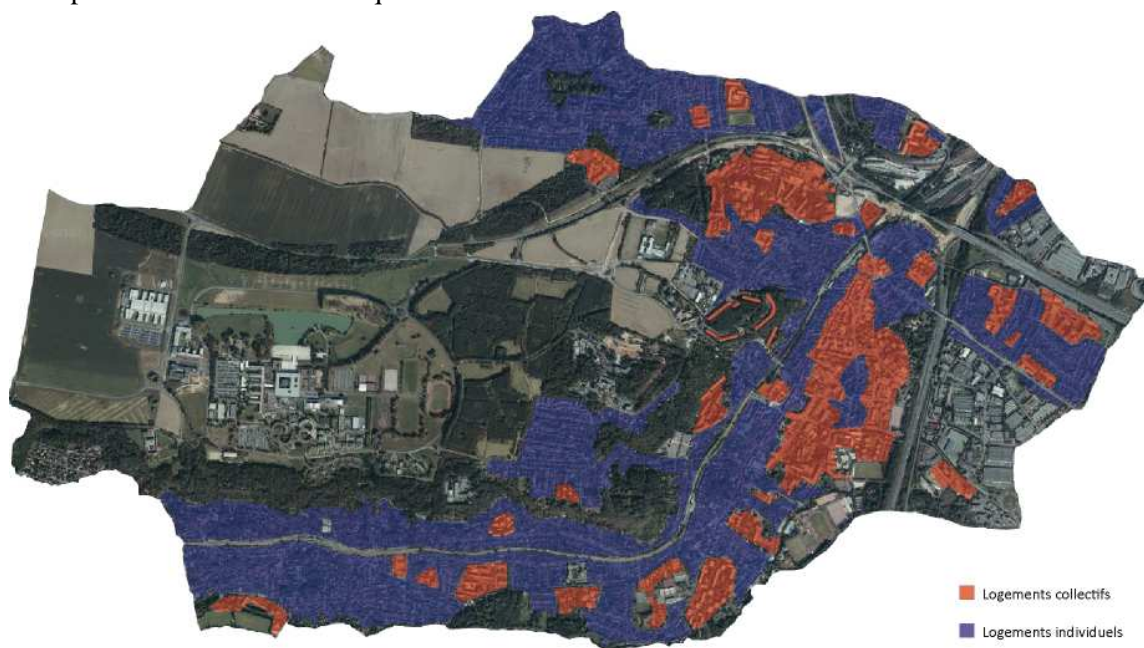
Ces entreprises et centres de recherches qui emploient essentiellement des ingénieurs et cadres souhaitent s'implanter dans un environnement agréable et non contraignant.

Le fort taux d'équipements culturels et de loisirs est le résultat de la volonté des élus à répondre aux attentes de la population en matière de cadre de vie et à disposer d'une population intégrée à la commune et fréquentant ses services.

Certes le pourcentage de logements individuels est faible, mais en revanche, si l'on analyse la carte 2, on voit clairement que bien que les logements individuels ne représentent que 38% des logements, ils occupent l'essentiel de l'espace urbain construit. Les logements collectifs sont essentiellement localisés dans la vallée, à proximité du centre ville qui s'est densifié.

**Carte 2 :
Répartition des
logements
collectifs et
individuels sur le
territoire
communal**

Source :
Géoportail



¹ BERGER (M.), *Les périurbains de Paris : de la ville dense à la métropole éclatée ?*, CNRS Editions, collection Espaces et Milieux, 2004

a) Un territoire ayant conservé des espaces agricoles et naturels

La commune de Palaiseau avec un territoire de 1 160 hectares est l'une des plus vastes communes du Nord-Ouest du département. La commune est en partie localisée sur le Plateau de Saclay qui a su préserver son caractère agricole et naturel. En effet, environ 20% de la superficie du Plateau est occupée par des espaces boisés et environ 60% par des terrains agricoles.

Photo 3 :
Un paysage
à l'opposé
d'une
commune
urbaine



Délimité par la vallée de la Bièvre au Nord et par les vallées de l'Yvette et de la Mérantaise au Sud et à l'Est, le Plateau de Saclay est également inscrit dans un cadre naturel.

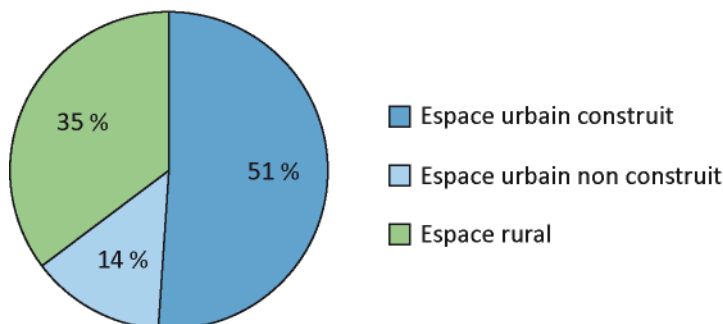
En effet, le plateau se situe aux portes du Parc de la Haute Vallée de Chevreuse et est entouré par deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) : les secteurs boisés et le fond des vallées de la Mérantaise et de l'Yvette font partie de la ZNIEFF "vallée de Chevreuse".

Les secteurs boisés de la vallée de la Bièvre font partie de la ZNIEFF "vallée de la Bièvre". Il s'agit de deux ZNIEFF de type 2, ce qui correspond à de grands ensembles naturels - massif forestier, vallée, plateau - riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

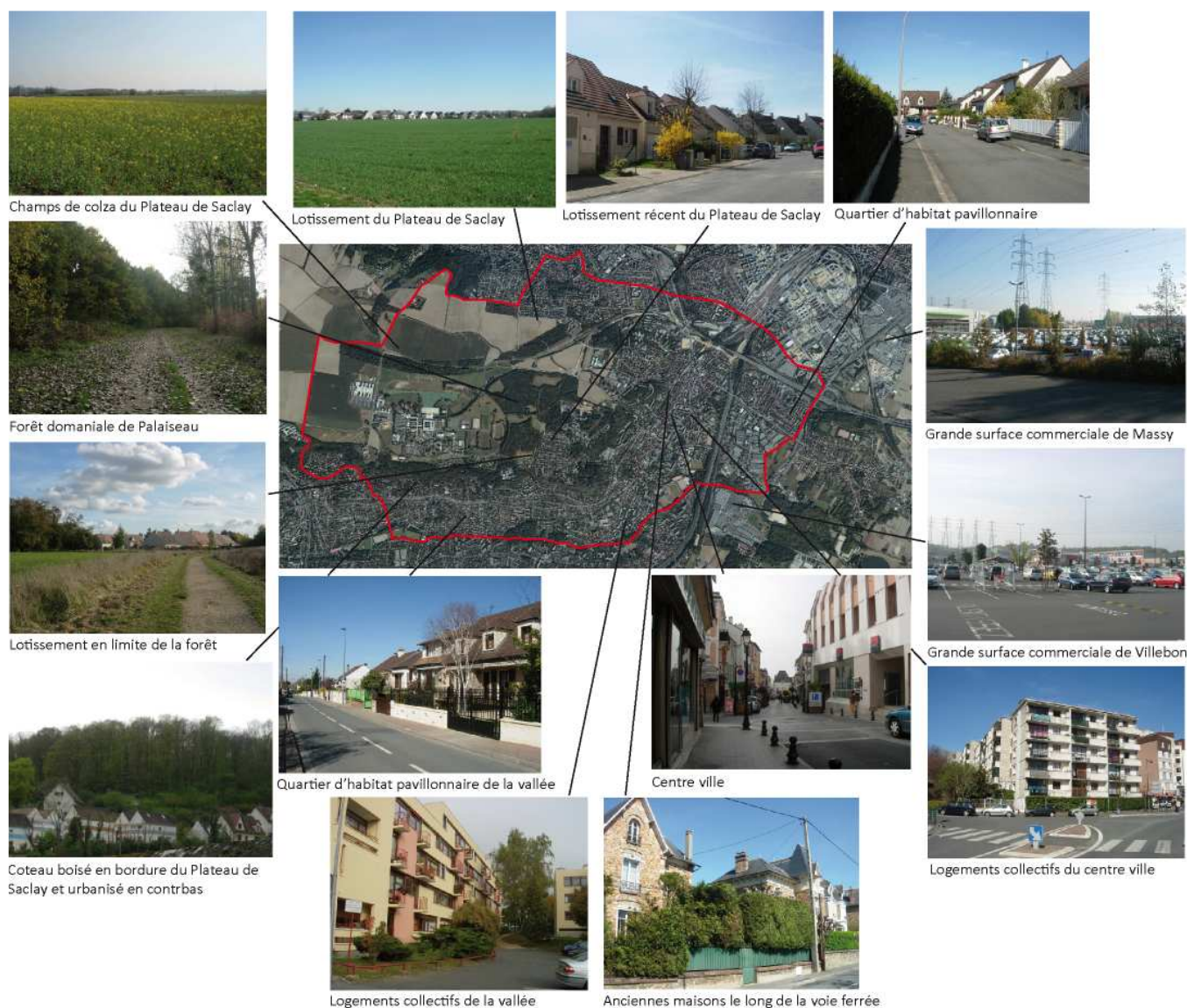
Dans le contexte de la Ceinture Verte d'Ile de France, le plateau assure également un rôle de liaison entre la coulée verte du Sud parisien, le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse et le massif forestier de Rambouillet.

Le secteur offre donc toujours des espaces naturels et agricoles avec des paysages de plateaux, plus ou moins vallonnés, et des espaces ouverts où s'alternent forêts domaniales, coteaux boisés et grandes exploitations vouées à la culture céréalière fortement mécanisée. Ces espaces sont particulièrement caractéristiques de l'espace périurbain.

Graphique 3 :
Occupation du
territoire communal
Source : Iaurif



La commune de Palaiseau a également préservé ses ressources naturelles. Ainsi, comme l'illustre le graphique 3, un peu plus d'un tiers du territoire communal est occupé par des espaces agricoles et des espaces naturels. Ces espaces sont essentiellement concentrés sur ou à proximité du Plateau. Cette partie haute de Palaiseau est aussi un lieu de détente avec ses espaces verts et sa forêt domaniale. Comme on peut le remarquer sur la carte 3, alors que la quasi-totalité de la vallée est urbanisée, le plateau est resté en grande partie à l'écart du développement urbain du fait des difficultés de liaison. Aujourd'hui, ce secteur est le seul à proposer des terrains non urbanisés dont une partie est protégée par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994. L'école Polytechnique et la forêt domaniale y occupent de vastes emprises et plusieurs zones pavillonnaires s'y sont implantées sur ses limites, comme on peut le voir sur les photographies. La partie Ouest de la commune, et notamment le plateau, renvoie donc la vision d'un espace périurbain, avec la construction de zones pavillonnaires en périphérie de la ville et à proximité de terrains agricoles et d'espaces boisés. En revanche, la partie Est de la commune renvoie plutôt une image urbaine. La présence de quartiers d'habitat pavillonnaire et des grands ensembles commerciaux à proximité du territoire communal restent cependant caractéristiques des espaces périurbains.

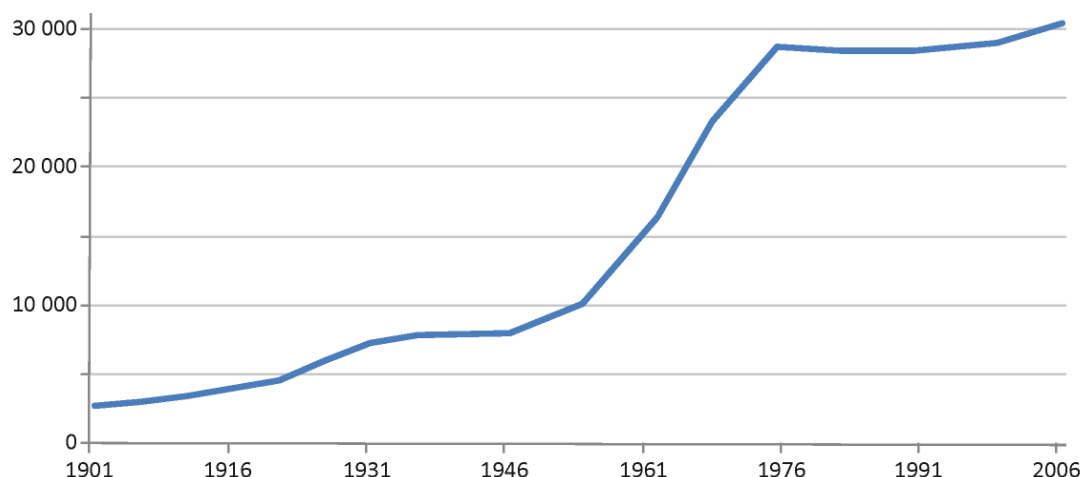


Carte 3: Les différents espaces de la commune de Palaiseau

b) Une importante croissance démographique et urbaine

**Graphique 4 :
Evolution
démographique
de la commune
de Palaiseau**

Source : Insee



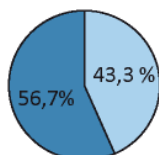
Comme le montre le graphique 4, la population de Palaiseau a considérablement augmenté à partir des années cinquante. La population a ainsi presque triplé en 20 ans, passant de 10 118 habitants en 1954 à 28 716 en 1975. Ceci s'explique par le nombre important de logements qui ont été construits à partir de 1950 pour accueillir les parisiens qui ne disposaient pas de logements salubres et palier le manque de logements. En effet, comme le montre le graphique 5, plus de 50% des résidences principales ont été construites entre 1949 et 1974. Il s'agit essentiellement de logements collectifs et d'HLM.

La population a ensuite relativement stagnée jusqu'au début des années quatre-vingt-dix puis a légèrement augmenté de façon constante.

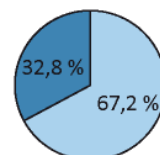
**Graphique 5 :
Résidences
principales
selon la période
d'achèvement**

Source : Insee

Entre 1990 et 2003



Avant 1949



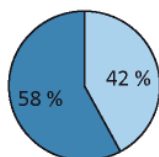
Période d'achèvement :

- Avant 1949
- Entre 1949 et 1974
- Entre 1975 et 1989
- Entre 1990 et 2003

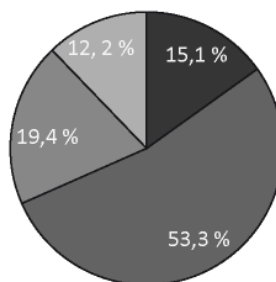
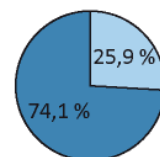
Type de logement :

- Maisons
- Appartements

Entre 1975 et 1989



Entre 1949 et 1974



Cette croissance démographique des années soixante et soixante-dix est caractéristique des espaces périurbains, même si dans le cas présent, la croissance urbaine s'est essentiellement caractérisée par la construction de logements collectifs. Cette période d'expansion s'est traduite essentiellement par une densification de la vallée, contrairement à la phase d'expansion de l'entre deux guerres qui s'était traduite par l'explosion des lotissements de pavillons avec jardin, et qui s'est traduit par un étalement urbain dans la vallée le long de la voie ferrée.

L'importance des constructions de logements collectifs souligne la volonté de la commune à renouveler et diversifier le parc immobilier. La commune tend à diversifier son offre de logements (en collectif et en location), afin de faire face à la demande en logements sociaux, de répondre aux attentes des individus en âge de décohabiter qui recherche dans le locatif et à celles des personnes âgées qui aspirent à réintégrer des logements collectifs, plus proches des commerces et des services situés dans le centre ville. Ainsi pour les nouveaux projets portant sur le logement, la commune de Palaiseau a adopté une politique dite « trois tiers » afin d'assurer une mixité urbaine et une mixité sociale¹. Il s'agit pour chaque projet, de construire un tiers de logements sociaux, un tiers de logements destinés à la location et enfin un tiers destinés à l'accession à la propriété.

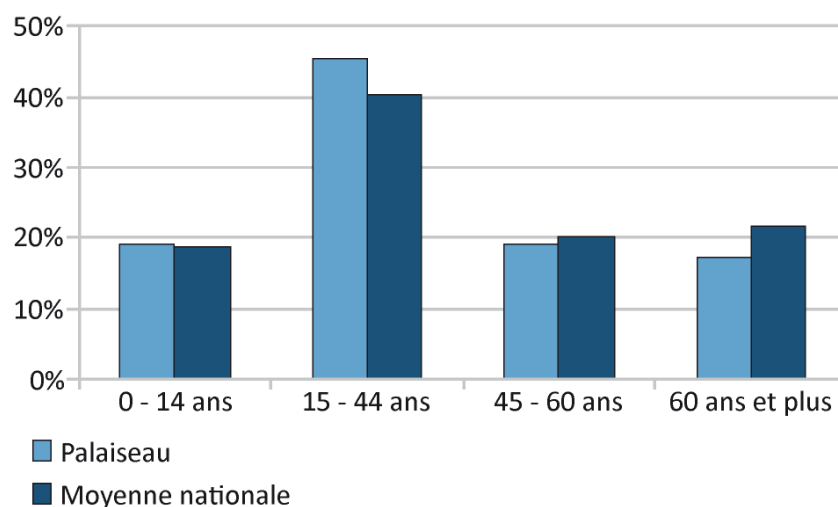
La demande en logement a ralenti ces dernières années, mais des projets immobiliers sont envisagés, notamment sur le Plateau de Saclay. D'ici 2025, la commune prévoit ainsi la construction d'environ 2 000 logements majoritairement collectifs, dont 1 500 sur le Plateau, tout en respectant la politique des trois tiers.

Le territoire possède donc des critères se rapprochant des espaces périurbains, et l'évolution démographique et urbaine peuvent être considérées comme caractéristique des communes urbaines. Nous allons maintenant voir que les habitants présentent également des caractéristiques qui peuvent être considérées comme périurbaines.

¹ Entretien avec M. PASQUIO, directeur de cabinet du maire de la commune de Palaiseau

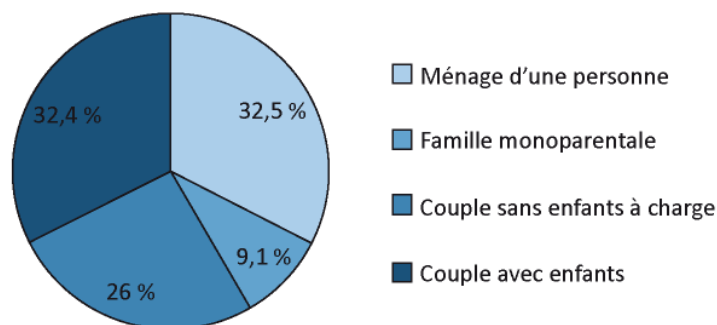
c) Caractéristiques sociodémographiques semblables à celles des espaces périurbains

Graphique 6 :
Répartition de la
population par
tranche d'âge en 2006
Source : Insee, RP2006



Si on compare la répartition par tranche d'âge de la population de la commune de Palaiseau à la moyenne nationale, représentée sur le graphique 6, on constate que la proportion des jeunes est plus importante (légère différence pour les moins de 15 ans et 45% pour les personnes âgées entre 15 et 44 ans contre 40% en France Métropolitaine). A l'inverse, les personnes âgées de plus de 60 ans sont beaucoup moins représentées (17% de la population pour la commune de Palaiseau contre 21,5% pour la France Métropolitaine). La structure par âge de la population est peu différente de celle de la population métropolitaine, il y a simplement davantage de jeunes et moins de personnes âgées, comme dans les espaces périurbains.

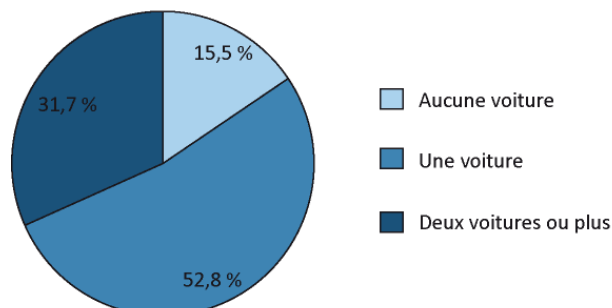
Graphique 7 :
Composition des ménages
Source : Insee, RP2006



La proportion importante des jeunes s'explique en partie par la surreprésentation des couples avec enfants illustrée par le graphique 7. Cette surreprésentation de ce type de ménage est également caractéristique des communes périurbaines.

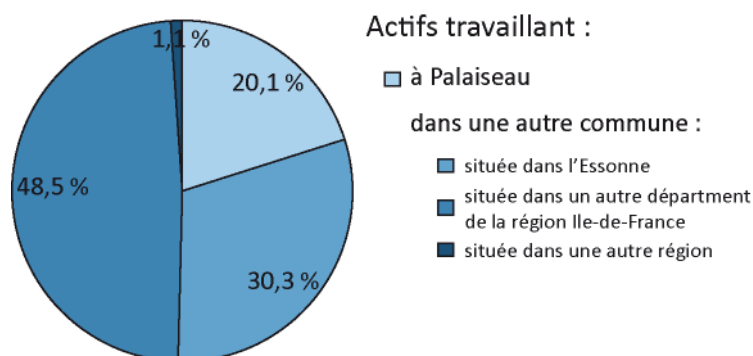
Le taux de motorisation et de multimotorisation est important, ce qui traduit la nécessité de posséder une voiture pour se déplacer du fait de la dissociation entre lieu de travail et lieu de résidence et de la présence des grands centres commerciaux en périphérie. Face à la rareté des alternatives modales, autre que le RER, pour relier les zones périphériques entre elles, le degré de motorisation des ménages constitue un des éléments essentiels de la condition périurbaine.

Graphique 8 :
Taux de motorisation
des ménages
Source : Insee, RP2006



Ainsi, comme l'illustre le graphique 8, 85,5% des ménages possèdent au moins une voiture (77% pour la moyenne nationale en France¹), dont 31,7% deux voitures ou plus (contre 16% en ville centre²). Ce taux élevé est également une des caractéristiques majeures de la vie périurbaine.

Graphique 9 :
Lieux de travail
des actifs
Source : Insee, RP2006

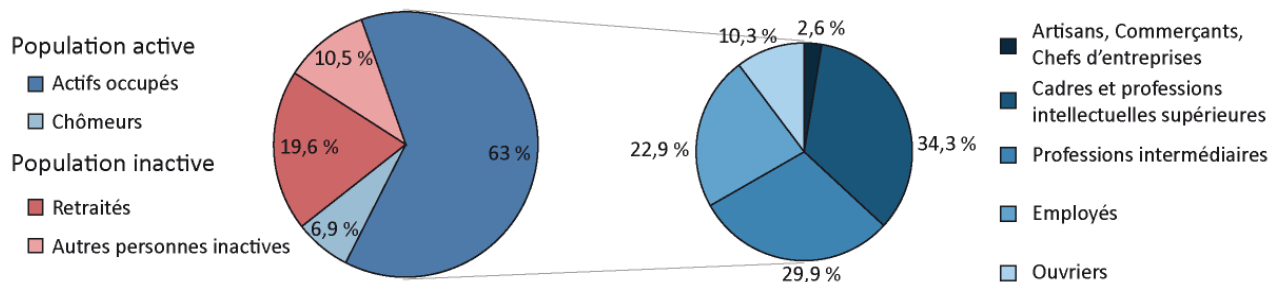


Cette nécessité de posséder une voiture est du en partie à la répartition de l'emploi. Ainsi, 80% des actifs travaillent en dehors de la commune et une part non négligeable - environ 20%³ - occupent un emploi à Paris.

¹ Source Insee

² Idem.

³ *Atlas des Franciliens, tome 4 : Activité et emploi*, INSEE-IAURIF, 2003



Graphique 10 : Répartition de la population selon la catégorie socio-professionnelle

Source : Insee, RP2006

Le taux d'activité, c'est-à-dire le rapport de la population active sur la population de plus de 15 ans, était de 63,5% en 2006. Ce chiffre est relativement important puisque la moyenne nationale était de 55,9% la même année¹. La part des couples biactifs est également importante et ceci est caractéristique d'une commune périurbaine et comme dans l'ensemble des communes périurbaines, le taux de chômage est faible, seulement 6,9% selon les données de l'Insee en 2006, contre 8,8% en France selon le Bureau International du Travail.

Contrairement à la vision que l'on se fait, l'espace périurbain est composite dans sa représentation socio-professionnelle, il n'est le territoire d'aucune catégorie socio-professionnelle en particulier.

Dans le cas de Palaiseau, les cadres et les professions intermédiaires sont tout de même surreprésentés. Le pourcentage important de cadre et de professions intellectuelles supérieures s'explique par la concentration importante des emplois stratégiques et TIC. Cette main-d'œuvre hautement qualifiée désire vivre à proximité du lieu de travail et en contact avec la nature. Ce pourcentage a beaucoup augmenté ces dernières années² du fait de l'implantation d'entreprise et de centre de recherche sur le Plateau de Saclay et du fait de la volonté de créer un pôle de compétitivité.

¹ Source Insee

² BERGER (M.) et BRUN (J.), *Mobilités résidentielles, navettes et recomposition des systèmes résidentiels en région parisienne*, Edition Lavoisier, Collection Recherches du PUCA N°167, 2006

2.3 Synthèse

L'ensemble des indicateurs sur la population confirment le fait que Palaiseau est une commune périurbaine de l'agglomération parisienne, puisqu'elle est caractérisée par une proportion importante de jeunes ménages avec enfants, des taux de motorisation et d'activité élevés.

Cependant, les caractéristiques du territoire et de la ville font ressurgir le doute puisque certaines comme la densité et le pourcentage de logements collectifs se rapprochent des caractéristiques d'une commune urbaine et d'autres comme le maintien d'espaces naturels et agricoles se rapprochent des caractéristiques d'une commune périurbaine.

Palaiseau est donc une commune de seconde couronne qui rentre dans la catégorie des communes périurbaines dites « agglomérées », c'est-à-dire plus urbaine que rurale. Cet espace, à la différence de la banlieue où l'espace bâti est continu, se caractérise par le maintien d'un domaine agricole et forestier. Les élus ont conscience de cette particularité qui fait que la commune est à la limite entre le périurbain et l'urbain. Ils entendent se rapprocher de l'urbain en densifiant la vallée tout en conservant les espaces naturels du plateau.

Nous allons aborder dans la dernière partie les pratiques des habitants de cet espace périurbain.

PARTIE 3 :
MODES DE VIE DANS L'ESPACE
PERIURBAIN : RESULTAT DES
ENTRETIENS

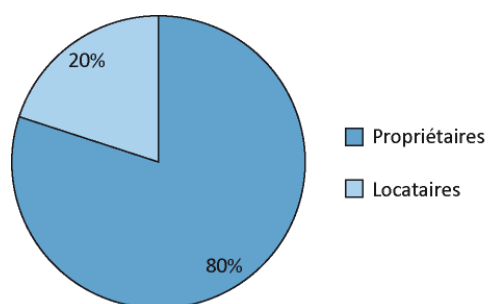
Au cours de cette étude, j'ai effectué trente entretiens semi-directifs auprès des habitants de Palaiseau. Ces entretiens abordaient leurs modes de vie : que ce soient leurs modes d'habiter et leurs pratiques de l'espace, leurs déplacements et leurs mobilités, leurs relations avec leur environnement.

Je vais dans un premier temps détailler les caractéristiques et le corpus des personnes qui ont accepté de participer à ces entretiens. Je présenterai également la méthode qui m'a permis de distinguer différents types de population. J'aborderai dans un second temps les thématiques qui caractérisent ces différents types de population. Le propos s'appuiera sur une analyse compréhensive des modes de vie de ces ménages et sur l'analyse des recueils. Ces modes de vie seront mis en relation avec le cycle de vie des individus et leurs trajectoires résidentielles. Nous nous intéresserons également aux espaces fréquentés, parcourus par les types de populations, que ce soient les espaces de la résidence, du travail ou des loisirs, afin de connaître leurs rapports et leurs intégrations territoriales. Ces espaces fréquentés à l'occasion des déplacements constituent en effet des éléments de leurs inscriptions territoriales.

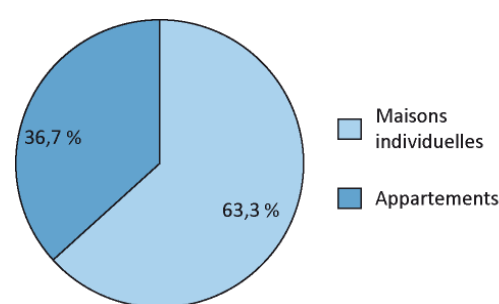
1. Traitement et analyse des entretiens

1.1 Le corpus des ménages interrogés

Au total, trente entretiens ont été effectués auprès des habitants, dont voici une rapide présentation.

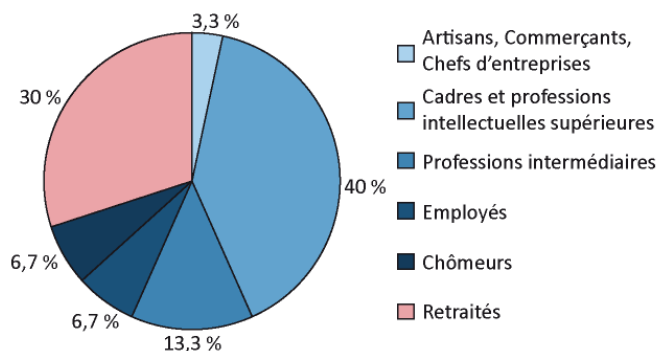


Graphique 11 : Statut d'occupation

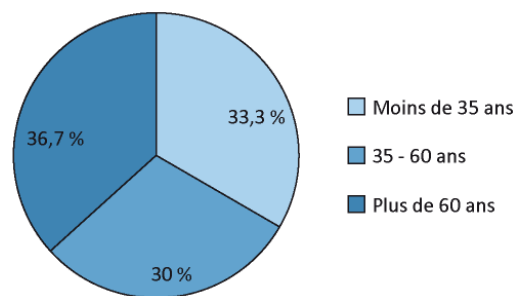


Graphique 12 : Logement des ménages

Les ménages qui ont été rencontrés étaient, comme on peut le constater respectivement sur les graphiques 11 et 12, essentiellement propriétaires et vivaient majoritairement en maison individuelle.



Graphique 13 : Catégories socioprofessionnelles des chefs de ménages



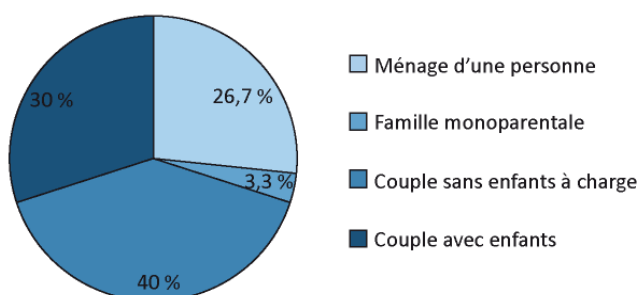
Graphique 14 : Répartition des ménages par tranche d'âge

On peut remarquer que les personnes retraitées sont très représentées, ce qui explique que la proportion des ménages dont la personne de référence a plus de 60 ans est assez élevée comme l'illustre le graphique 14, par rapport au pourcentage de la population communale de plus de 60 ans.

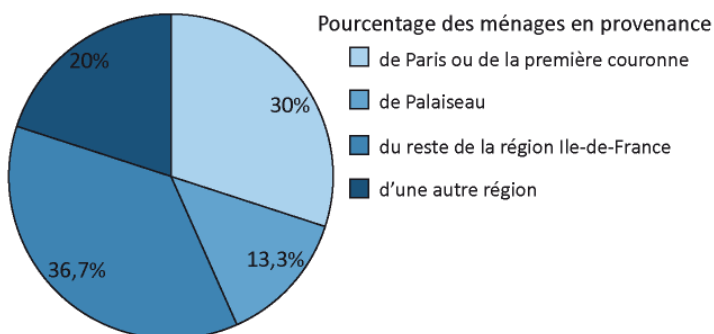
On peut également remarquer que le pourcentage des ménages dont le chef de famille est cadre est important. En effet, comme je l'ai mentionné dans la démarche des entretiens, j'ai eu peu de réponse de la part des catégories sociales les plus défavorisées.

La majorité des ménages rencontrés étaient originaires de la Région Ile-de-France, et notamment de la seconde couronne, avant de s'implanter sur le territoire communal.

Graphique 15 : Composition des ménages



Graphique 16 : Origine des ménages



1.2 Méthode de classification

Pour simplifier l'étude, je propose une classification de la population selon des variables des habitants. La méthode consiste à analyser les entretiens afin d'effectuer des regroupements, et d'extraire des types de population dont les ménages ont des caractéristiques et des comportements similaires. Devant une si grande étendue des variables possibles et afin de limiter le nombre de catégories de population, j'ai décidé d'effectuer ce travail de catégorisation principalement selon la stratégie résidentielle des ménages et la raison pour laquelle ils se sont implantés sur la commune de Palaiseau.

Le concept de stratégie résidentielle permet d'expliquer les raisons pour lesquelles un ménage se serait installé sur un territoire. Ce concept est issu des modèles micro-économiques néo-classiques (cf. J.M KEYNES) qui postulent que les comportements en général, et les comportements de consommation en particulier, des individus sont animés par un principe de maximisation de l'utilité et une logique d'optimisation sous contrainte de réduction des coûts en temps et en argent.

Les modèles micro-économiques postulent donc que l'individu, agissant comme un être rationnel, essaie par les divers moyens possibles de minimiser la distance de sa navette. Celle-ci apparaît alors comme l'enjeu d'une stratégie élaborée à partir d'une série de contraintes, telles que la distribution spatiale des emplois, la structure du marché du logement ou le coût des moyens de transport.

Cependant, les observations montrent que les individus n'ont pas toujours ce comportement et que la réduction de la navette n'est pas toujours leur priorité. D'ailleurs, les enquêtes nationales sur le logement de l'INSEE mettent en évidence le faible rôle de la proximité des lieux de travail dans les motifs de déménagement des Franciliens et dans leurs choix résidentiels. En effet, cette approche se heurte aux phénomènes de la volatilité et de l'incertitude de l'emploi, puisqu'un individu change souvent d'emploi au cours de sa vie, ainsi qu'à celui de la biactivité au sein des ménages qui complique l'ajustement entre le lieu de résidence et les lieux de travail des deux conjoints. De plus, de nombreux critères – relatifs au cadre de vie, au type et au confort du logement disponible, au statut d'occupation, à la connaissance antérieure des lieux, à la proximité de membres de la famille, à la présence d'équipements et de services divers, d'infrastructures de transport – sont susceptibles d'intervenir dans le choix résidentiel. Les individus accordent donc peu d'importance à la proximité du lieu d'emploi au regard de l'ensemble de ces critères. Se pose alors le problème de situation par rapport à quel référentiel : aux lieux de travail, de résidence de la famille, des différents services et équipements (commerciaux, santé, scolaire et de loisirs...). L'évaluation des distances pose également problème, faut-il tenir compte des déplacements en termes de distance, de temps ou en termes de coûts de ces déplacements.

« Transposée pour le choix résidentiel, cette idée de stratégie résidentielle donne à l'habitant un réel pouvoir de décision ou, à défaut, une maîtrise partielle de son devenir »¹.

Celui-ci recherche en effet une satisfaction sous contrainte de revenu et de temps.

« La notion de stratégies résidentielles suppose que le comportement des acteurs soit fondé sur une perception du champ des possibles comme segmenté et se prêtant, de ce fait, à des arbitrages »².

Le champ des possibles caractérise l'ensemble des possibilités offertes dans un certain contexte pour un changement d'état. En effet, chaque contexte offre un champ d'opportunités spécifiques du fait des réseaux disponibles (réseaux routiers, autoroutiers, ferroviaires...), de leurs performances respectives, et leurs conditions d'accès. Selon C. BONVALET et A-M. FRIBOURG une stratégie résidentielle serait :

« un compromis acceptable entre les contraintes (contraintes du marché du logement, contraintes économiques et financières) et les fins fixées »³.

L'analyse des stratégies intègre donc non seulement les besoins, mais les aspirations et leur place dans les modes de vie. Cela suppose un choix élaboré par les ménages qui considère donc la résidence comme un bien dans l'univers des possibles. Ce choix se faisant sous des contraintes multiples, que ce soit en termes de distances par rapport à toute sorte d'aménités, ou en termes de contraintes financières, et sous des objectifs fixés tels que l'accession à la propriété d'un logement individuel.

En étudiant les stratégies de localisations et les comportements des ménages, j'ai donc distingué deux groupes : une population dite « ancrée » venue s'installer pour le cadre, et une population dite « de passage » venue s'installer pour l'emploi.

Je vais maintenant présenter les caractéristiques de chacun des ménages de ces deux groupes, en termes de relation au territoire, de mobilité, de moyens de déplacements, tout en m'appuyant sur les dires des personnes rencontrées.

¹ GOTMAN (A.), « Stratégies résidentielles, stratégies de la recherche » in BONVALET (C.) et FRIBOURG (A.M), *Stratégies résidentielles*, Congrès et Colloques, INED, 1990, pp. 23-34

² BRUN (J.), « Mobilité résidentielle et stratégies de localisation », in BONVALET (C.) et FRIBOURG (A.M), *Stratégies résidentielles*, Congrès et Colloques, INED, 1990, pp. 299-312

³ BONVALET (C.) et FRIBOURG (A.M), *Stratégies résidentielles*, Congrès et Colloques, INED, 1990

2. Les pratiques selon les types de population

Le travail de catégorisation nous permet de rendre lisible ce qui pousse les ménages rencontrés à se lancer dans une installation dans l'espace périurbain. Il s'agit principalement de faire surgir du discours des résidents tant les motivations à l'origine de cette installation que leurs rapports à l'environnement local qui en résultent. Nous allons, dans cette section, aborder les modes de vie, les pratiques et les comportements observés auprès des ménages des deux catégories de population définies et nous considérerons leurs rapports à la ville et à la société locale.

2.1 La population ancrée

Au sein de cette population périurbaine dite ancrée, il convient tout d'abord de distinguer deux catégories de ménages, l'une majoritaire, constituée à partir des années quatre-vingt et composée de familles venues de la première couronne pour habiter dans un environnement plus calme, l'autre d'origine locale.

a) Des familles à la recherche de l'accession à propriété et d'un meilleur cadre

Les originaires de Paris et de la proche banlieue, que l'on peut donc qualifier d'exurbains, migrent vers la périphérie afin d'accéder à la propriété dans l'individuel et de profiter d'un environnement plus adéquat pour la famille. A l'origine du déménagement et de l'implantation sur le territoire communal, il s'agissait le plus souvent de familles déjà constituées, en particulier de couples biactifs avec enfants. En effet, ce ne sont pas des célibataires qui vont s'installer pour le long terme dans la commune. Cette décision de s'éloigner de la ville et de devenir propriétaire intervient donc en même temps que la constitution de la famille.

i. L'accession à la propriété : un placement pour le long terme

Ces ménages ont tendance à se déplacer du collectif vers la maison individuelle et du locatif vers l'accession à la propriété. Ils sont relativement peu nombreux dans le parc locatif : lorsqu'ils quittent le centre de l'agglomération, c'est presque toujours dans une perspective d'accession à la propriété.

Cette décision d'acquérir son logement participe à l'ancrage des ménages, dans la mesure où en prenant la décision d'acheter un logement avec un prêt, ceux-ci s'engagent à le rembourser sur une période allant de 10 à 25 ans.

Cette accession à la propriété est alors ressentie comme un placement. Le discours déclinant les avantages de l'accession à la propriété par rapport à la location est souvent revenu : « *Nous voulions à tout prix devenir propriétaire de notre logement et investir pour le long terme plutôt que de dépenser chaque mois de l'argent que l'on ne reverrait jamais* » (E16)¹. L'accession à la propriété est donc présentée comme un choix rationnel dont le critère essentiel est celui de la rentabilité financière. En effet, alors que le paiement du loyer est considéré comme de l'argent perdu, le remboursement du prêt permet d'acquérir le logement et de mieux se l'approprier : « *Nous sommes chez nous, et nous sommes libres de faire ce que l'on veut (...) Dans notre ancien appartement, nous voulions agrandir la chambre, mais il fallait pour cela détruire une cloison. Ici, si nous avions eu envie d'agrandir une pièce ou si nous avions décidé d'aménager une cuisine américaine nous aurions pu le faire* » (E15). L'accession à la propriété facilite donc l'appropriation du logement. Dans cette optique, toute modification du logement est perçue comme une amélioration apportant une plus-value.

Cette accession permet également de se constituer un patrimoine qui pourra être vendu ou légué aux enfants : « *Quand nous partirons à la retraite, la maison sera vendue ou cédée à l'un de nos enfants s'il désire rester en région parisienne* » (E13). L'accession à la propriété d'une maison individuelle est également mieux pour la famille. En effet, celle-ci est perçue comme le garant de l'épanouissement de la famille, améliorant le bien-être pour chacun des membres de la famille.

ii. L'aspiration à un environnement agréable et propice à la vie de famille

La recherche d'un meilleur environnement et cadre de vie est également une des raisons ayant poussé ces ménages à quitter la première couronne. Peu sensibles aux attraits de l'agglomération, ils en soulignent les inconvénients : manque d'espace, encombrements, difficultés pour se déplacer et stationner, pollution, bruits, forte densité... Avec l'ensemble de ces caractéristiques, le milieu urbain apparaît donc comme un espace susceptible de freiner l'épanouissement de la famille.

Soucieux d'offrir à leurs enfants un environnement plus agréable à proximité d'espaces naturels, les ménages se sont donc éloignés du centre de l'agglomération. La plupart privilégie la maison individuelle avec un jardin qui tend à être utilisé comme un espace récréatif : « *C'était surtout pour les enfants, pour qu'ils puissent grandir dans un environnement plus agréable, qu'ils aient de l'espace, un jardin et qu'ils puissent sortir et en profiter. C'est plus épanouissant pour eux* » (E18), « *Le jardin, c'était bien pour nous et les enfants, mais on ne voulait pas d'un jardin trop grand. Mon mari travaillant beaucoup en semaine, il n'avait pas spécialement envie de passer ses week-ends à l'entretenir et à passer la tondeuse* » (E13).

Dans ces espaces, les citadins en quête de qualité viennent chercher le calme, l'air, la liberté. « *... c'est un espace qui est à la fois urbain mais présentant des particularités de la campagne comme les champs agricoles du plateau, les coteaux boisés et la forêt domaniale* » (E12).

¹ Cet indice, comme les suivants, représente le ménage qui a déclaré les propos rapportés et dont certaines caractéristiques sont présentées en annexes

Les individus de cette catégorie sont davantage attachés au cadre de vie calme et agréable de la commune. Les espaces naturels dont elle bénéficie par rapport au centre de l'agglomération sont des facteurs très attractifs. En effet, ces milieux sont beaucoup moins oppressants que les centres villes, et permettent donc aux citoyens d'accéder à un mode de vie plus en conformité avec leurs aspirations : « *On a choisi Palaiseau car c'est à la fois la ville avec une ambiance et un environnement qui se rapproche de la campagne. Je ne sais pas comment le définir, mais on se trouve ici dans un espace entre ville et campagne, dans le sens où l'on est proche de la ville et que l'on dispose de nombreux équipements de proximité et en même temps c'est très calme et il n'y pas beaucoup de bruit. On peut profiter des promenades en forêt et dans les champs tout en étant à proximité de la ville* » (E17). Il y a une certaine difficulté à qualifier cet espace en raison de la taille de la ville et de l'offre en service et des logements collectifs : « *C'est vrai que comparé au petit village du fin fond de la France, on est ici plus proche de la grande ville. Mais par certains côtés, il y a ce mode de vie pépère que l'on retrouve à la campagne. C'est calme, on est à proximité des champs, des bois. Le week-end, on est dans le jardin, à l'entretenir et à passer la tondeuse* » (E19).

Palaiseau est donc recherché pour les avantages que la commune offre : avantages à la fois urbain et avantages de cadre de vie avec la présence d'espaces naturels. Le territoire répond aux aspirations des ménages à la recherche de calme, de bien-être et de tranquillité. « *Palaiseau, c'est un bon compromis puisque cela nous permet de profiter du cadre naturel tout en n'étant pas trop loin des équipements et services ainsi que de mon lieu de travail* » (E16).

Ces ménages sont caractérisés par une forte pratique des espaces naturels qui ont fait l'objet d'aménagements paysagers. Ils profitent ainsi des parcs, des forêts et des espaces naturels localisés sur le territoire communal ou à proximité. « *Le cadre est agréable, et le week-end, il y a beaucoup de choses possibles à faire. On peut aller se promener dans la forêt domaniale, faire un tour sur les pistes cyclable du Plateau de Saclay, se rendre par le RER au parc de la vallée de Chevreuse, au Parc de Sceaux ou à Paris* » (E14).

Ces ménages recherchent le calme, et sont donc en retrait. Aussi, ils tentent de limiter le contact avec le voisinage et de le tenir à distance. Il ne s'agit pas d'éviter toute relation et d'être replié, mais simplement de tenter d'en maîtriser la nature et la fréquence. Les relations se limitent ainsi à des rapports de cordialité : « *On se salue quand on se croise et on demande quelque fois des nouvelles, mais cela ne va pas plus loin* » (E13). Cette gestion des rapports sociaux de voisinage garantit la préservation de l'intimité.

iii. Des navettes domicile-travail importantes

Afin de devenir propriétaire et de bénéficier d'un meilleur cadre de vie, ces ménages acceptent donc de s'éloigner du centre de l'agglomération et d'effectuer des longs trajets en transports en commun ou en voiture, notamment ceux ayant conservé leur emploi dans la partie centrale de l'agglomération. La mobilité est donc devenue un élément important faisant partie de leur quotidien, avec toutes les contraintes qu'elle induit : l'augmentation du temps de transport, l'augmentation des coûts de transports, l'achat de la deuxième voiture, fatigue liée aux déplacements. Cependant, celles-ci sont relativement bien supportées par les ménages, puisqu'elles sont considérées comme des contreparties nécessaires pour pouvoir profiter des aménités de l'espace périurbain (environnement agréable pour les enfants et la famille), des meilleures conditions de logements (logement plus confortable où chacun dispose d'un espace à lui).

b) Les ménages d'origine locale

Cette catégorie est composée de ménages ayant toujours vécu à Palaiseau et ayant choisi de rester pour le cadre ou la proximité de la famille. Mais cette catégorie comprend surtout des ménages venus des communes avoisinantes, ayant choisi de rester dans le même secteur, et qui se sont constitués à la suite de changement dans les cycles de vie.

i. Adaptation du logement au cycle de vie et à la taille du ménage

Une des raisons principales qui pousse les ménages à changer de logements à l'intérieur d'un même secteur est l'évolution de la taille et des besoins des familles au cours des cycles de vie.

Il peut s'agir de décohabitation, prenons par exemple le cas de cette femme : *« Après mon divorce, j'ai recherché un logement plus petit, à proximité du lieu de résidence de mon ex-mari afin que les enfants puissent tout de même aller le voir les week-ends »* (E9). Il s'agit également d'ajuster le logement à la situation familiale, ainsi *« Nous avons emménagé ici après notre mariage. Nous voulions devenir propriétaire d'une maison plus grande en prévoyant des chambres pour les enfants »* (E3). Ils sont donc à la recherche d'un plus grand espace habitable.

Les ménages ont souvent procédé à ce choix à la suite d'un agrandissement de la famille et de la naissance d'un enfant. Soucieux d'offrir à leurs enfants un cadre plus confortable, ils accèdent souvent à la propriété d'une maison individuelle avec jardin. La culture habitante que chacun s'est construite au gré de ses expériences pèse dans le choix de l'implantation résidentielle. Aussi, certains préféreront vivre dans un appartement, d'autres privilégieront une maison individuelle avec jardin.

« On souhaitait devenir propriétaire d'une maison individuelle avec un jardin car c'est ce qu'il y a de mieux pour les enfants. Moi-même j'ai toujours vécu en maison individuelle quand j'étais petit et je voulais leur offrir la même chose. On voulait également une chambre pour chaque enfant car cela devenait juste dans notre ancien appartement » (E8), *« Pour les enfants un appartement ce n'est pas la solution [...] ils peuvent profiter du jardin et jouer plutôt que de rester enfermés à l'intérieur, et puis je sais où ils sont et je ne m'inquiète pas »* (E10).

Ces ménages sont donc à la recherche d'un logement plus confortable et plus grand avec la possibilité d'avoir une chambre pour chaque enfant. Ces ménages cherchent par la même occasion à devenir propriétaire. *« Notre ancien appartement commençait à devenir petit après la naissance de notre second enfant, et on était trop à l'étroit. On voulait une maison et du terrain, c'était mieux pour eux et également pour nous. [...] Maintenant, on a plus de place et les enfants ont chacun leurs chambres et leurs espaces à eux. On a également un garage et un petit jardin »* (E6).

La recherche d'espace s'exprime aussi bien à l'intérieur du logement, avec plus de pièces confortables, qu'à l'extérieur, avec le jardin. Le jardin a plus qu'un simple rôle récréatif comme pour les ménages originaires de la première couronne. Il devient plus fonctionnel et apporte une plus value. Il devient le prolongement et une extension de l'intérieur : *« On a aménagé une terrasse et un coin barbecue pour en profiter les week-ends, et pour créer un espace convivial, idéal pour se détendre »* (E4). *« En été, c'est agréable en rentrant le soir du travail de s'asseoir à la terrasse, pendant que mon mari s'occupe du potager. Auparavant, les enfants allaient également jardiner avec leur père [...] Une fois qu'il a fini, il me rejoint et on reste dehors tranquillement à ne rien faire, à respirer et à profiter du calme »* (E11).

ii. Un fort investissement du logement participant à l'ancrage

Ces ménages investissent généralement beaucoup leurs logements, mais n'y vivent pas repliés. Ce fort investissement du logement se traduit par de nombreuses activités : travaux ménagers, bricolage, jardinage : *« Le samedi matin, comme ma femme travaille et que les enfants sont à l'école, j'en profite pour faire le ménage. L'après midi, je m'occupe en faisant du bricolage et en entretenant le jardin, pendant que les enfants vont faire un tour en vélo [...] Le dimanche, on aime bien rester tranquille tous ensemble »* (E6). Ces ménages valorisent donc les activités liées au domicile (jardinage, bricolage...)

Ce fort investissement dans le logement se traduit par un certain immobilisme de la famille : *« Le week-end, on ne fait rien de spécial, on reste tranquillement à la maison. Mon mari fait un peu de bricolage et s'occupe du potager, quant à moi je fais un peu de ménage »* (E11). L'appropriation de l'espace passe aussi par l'entretien du jardin. Le jardin est également cultivé *« Cela détend en rentrant du travail de s'occuper du potager et de jardiner un peu, et puis cela permet d'avoir quelques légumes tout au long de l'année »* (E11).

La pesanteur du temps quotidien consacré à se déplacer explique également pour beaucoup leur envie de ne pas bouger le week-end et de souffler un petit peu : *« Le week-end, on se repose on se promène avec les enfants les après-midis, mais on ne va pas très loin »* (E10).

Cette appropriation et ce fort investissement du logement entraînent un attachement au lieu de résidence et participe à l'ancrage des ménages.

Cet ancrage peut ainsi se construire sur un lien très fort à une maison, à un quartier : *« Mon mari et moi avons grandi dans ce quartier. Ma mère habitait à proximité et nous avons donc décidé de rester dans ce quartier qui nous plaisait et dans lequel on avait beaucoup de souvenirs »* (E11), *« Connaissant le voisinage et le quartier me plaisant bien j'ai toujours résidé dans cette maison, achetée par mon père pour mon mariage, quitte à faire plus de deux heures de transport en commun par jour pour aller travailler à Paris »* (E5).

C'est parmi ces ménages que l'on retrouve des liens de voisinage les plus resserrés. Prenons le cas de cette personne vivant dans un logement HLM : « *Régulièrement les week-ends, on organise avec ma voisine de palier, qui est une personne âgée, des repas [...] Comme je suis actuellement au chômage, j'en profite également pour aller lui faire des petites commissions dans les commerces du centre ville et elle sait qu'elle peut compter sur moi* » (E1). Ce type de comportement se retrouve également, dans une moindre mesure, dans les quartiers d'habitats individuels du centre ville : « *On prend souvent l'apéritif le samedi avec nos voisins. On les connaît depuis longtemps* » (E8). Les relations de voisinage qui se sont nouées au fil du temps prennent un rôle important et permettent donc de construire un espace social agréable.

iii. Une optimisation des mobilités

Un changement dans les modèles de mobilités apparaît chez ces ménages. En effet, du fait des nombreux motifs de déplacement, qu'ils soient de l'ordre du nécessaire ou des loisirs, ceux-ci ont développé des pratiques de « chaînage de déplacements ». On entend par là l'enchaînement dans le temps d'activités. « *Ma femme rentre tard tous les soirs car en sortant de son travail à Clamart, elle se rend au centre commercial de Vélizy pour faire des courses pour sa mère, à qui elle rend visite ensuite* » (E4).

En matière de déplacements, le champ du possible n'a cessé de s'ouvrir et cet élargissement des potentiels de vitesse et de communication ont permis d'organiser des programmes d'activités complexes en combinant par exemple du travail, des loisirs et de l'accompagnement d'enfants. « *Tous les soirs, en sortant du travail, j'allais chercher les enfants à l'école. Le mardi soir je les emmenais respectivement à leur entraînement de judo et de football de Palaiseau, et pendant ce temps j'allais faire des courses à Massy. Je m'arrangeais de telle façon que cela ne dure pas trop longtemps afin de pouvoir repasser les chercher sans qu'ils aient trop patienté* » (E11).

Malgré ces quelques différences, ces ménages périurbains ont développé des comportements similaires.

c) Pratiques et modes d'habiter homogène

Le développement urbain s'est accéléré dans la région, et une partie de la population initialement résidente est restée dans le secteur et s'est mêlée aux nouveaux arrivants. Ils ont conservé des pratiques et des rapports qu'ils avaient acquis, et ont adopté d'autres pratiques plus urbaines en profitant du desserrement des activités, des équipements et des services. A l'inverse, les originaires de Paris et de la proche banlieue ont adopté certaines pratiques de la population locale, tel que le jardinage. Ils ont également conservé une culture urbaine et en changeant de résidence ils ont importé leurs modes de vie, leurs habitudes en matière d'achats, de loisirs et d'utilisation de services. On assiste donc à une uniformisation des modes de vie et des pratiques qui brouille les différences entre les personnes qui étaient déjà présentes dans l'espace périurbain, et les personnes venues du pôle urbain. On ne parvient donc plus à faire la différence entre ces deux types de population et c'est la raison pour laquelle j'ai décidé de les regrouper toutes les deux dans la population dite ancrée.

i. Des stratégies résidentielles communes

Pour ces deux groupes, la localisation est surtout un choix : choix de rester sur le territoire, ou choix de s'éloigner du centre de l'agglomération. On ne peut pas dire que l'installation sur le territoire résulte de l'obligation de s'éloigner de Paris et devenir propriétaire du fait de la baisse des prix du foncier, car ceux-ci restent relativement élevés du fait de la proximité des services et des équipements de transports. Le cadre naturel qui a été présenté dans la seconde partie a une grande importance dans ce choix de localisation.

Il est rare que les actifs privilégient, dans leur choix de résidence, la proximité du lieu de travail. En effet, du fait de la bonne desserte en infrastructures de transport et du bon maillage du réseau, ce qui faisaient partie des critères de localisation dans leur stratégie résidentielle, le déménagement n'a pas eu d'incidences trop lourdes sur la durée des navettes quotidiennes. Tout semble se passer comme si la distance à l'emploi était prise en compte, dans un premier temps, dans le choix résidentiel pour délimiter des secteurs. Puis dans un second temps ce critère disparaît au regard des aménités, des caractéristiques du logement (type, taille, confort, standing, coût, présence d'un jardin) et de son environnement (environnement calme, aéré, espaces naturels, quartier bien équipé, bon voisinage)

Dans les stratégies résidentielles, on peut remarquer que les ménages ont opté pour ne pas trop s'éloigner du lieu de travail de la femme. Celles-ci sont en effet beaucoup plus soucieuses que leurs conjoints de limiter la durée de leurs trajets domicile-travail. Elles insistent ainsi sur les avantages que leur procure le fait d'habiter à proximité de leur lieu de travail pour s'occuper des tâches familiales : « *Le fait de travailler à un quart d'heure d'ici en voiture me permettait d'aller chercher les enfants à la sortie de l'école* » (E8). En effet, parmi ces couples, même si le conjoint participe activement aux tâches domestiques et éducatives, la femme conserve un rôle de pivot autour duquel s'organise la vie familiale et elle en assume la charge. Elles sont ainsi plus préoccupées de passer du temps avec les enfants et si possible d'être présentes au foyer lorsqu'ils rentrent de l'école.

« *Nous avons recherché à rester proche de mon lieu de travail car il fallait bien que quelqu'un soit à la maison pour s'occuper des enfants et passer du temps avec eux. Mon mari rentrant tard du travail, j'ai également le temps d'aller faire les courses avec les enfants le soir* » (E6).

Ce partage des tâches à l'intérieur des couples produit différentes représentations et des différents rapports à l'espace local. En effet, en accompagnant les enfants à l'école et aux activités sportives, en allant les rechercher et en effectuant les achats alimentaires dans les grandes surfaces ou les commerces de proximité, la femme a donc plus de relation avec la commune et est plus intégrée au territoire que le mari qui part tôt le matin et qui rentre tard le soir, et qui n'a donc aucune inscription dans le territoire, mis à part son logement. Ceci peut paraître légèrement caricatural, mais montre un exemple de pratiques spatiales qui s'est développé dans l'espace périurbain.

ii. Développement d'alternatives à l'automobile

Pour ces ménages, la mobilité s'apparente véritablement à une « manière d'être ». Ils ont ainsi développé de nombreuses alternatives à l'automobile. La plupart d'entre eux ont ainsi cherché la desserte de la ligne du RER B pour éviter d'emprunter la voiture : « *Nous voulions être proches de la ligne de Sceaux. Ma femme prends ainsi la voiture pour aller travailler et moi je prends le RER* »(E4). Cette opportunité est d'ailleurs parfois présentée comme la condition principale de l'installation dans cette commune : « *Nous avons remarqué que Palaiseau avait une bonne desserte au niveau du RER* » (E3).

Contrairement à ce que M. BERGER et J. BRUN ont pu observer dans leur enquête¹, où le rôle des axes de circulation dans la recherche d'un logement n'apparaissait pas clairement et n'était pas important, dans le cas de la commune de Palaiseau, la ligne du RER est recherché, même si le cadre ou d'autres critères ont ensuite pesé pour faire la différence avec l'ensemble des communes situées le long de la l'ancienne ligne de Sceaux. Prenons par exemple le cas de ce ménage : « *Ma femme travaillant sur Paris, nous avons recherché la proximité de la ligne B, puis nous avons trouvé cette maison qui venait d'être construite récemment. Le logement correspondant à nos attentes en termes de confort et le cadre du Plateau de Saclay étant agréable et calme nous nous sommes jetés sur l'occasion* » (E13).

Les ménages originaires de la première couronne ont conservé leurs anciens emplois et ont donc cherché les transports en commun. Ils sont cependant prêts à faire des concessions sur la distance au lieu de travail afin de profiter d'un meilleur cadre et d'être propriétaire, la durée du trajet ne devant pas excéder 1h30.

Si certains en soulignent les avantages : « *Je prends le RER, car c'est trop compliqué d'aller se garer dans Paris. Et puis s'il faut compter plus d'une heure dans les embouteillages, non merci* » (E19), d'autres en dégagent les désagréments : « *Le matin ça va car j'arrive à trouver de la place assise, mais le soir en prenant le RER à Chatelet, les compartiments sont toujours bondés jusqu'à Gentilly* » (E11), « *Il met environ une heure pour aller travailler à la Courneuve, mais il se plaint souvent des retards, des grèves, du manque d'entretien, du vieillissement du matériel roulant* » (E2).

Les personnes ancrées ont également développé d'autres alternatives plus rares. Ainsi, de la mi-printemps à la mi-automne, une personne se rend à son travail à Paris à vélo en empruntant la coulée verte. « *Je mets certes 1h30 (soit un peu plus du double de temps que par le RER) pour me rendre au travail, mais quand on y réfléchit c'est plus agréable que d'emprunter le RER, surtout lors des beaux jours, et puis la coulée verte est bien aménagée* » (E11). Autre exemple avec cette personne qui se rend à son travail à pieds en 1h15. « *C'est certes plus qu'en voiture, où je mets normalement un quart d'heure, mais c'est agréable surtout l'été de marcher dans les bois et de longer les champs. Et puis maintenant que l'on n'a plus les enfants à la maison, nous sommes moins pressés le soir et je peux donc prendre mon temps pour rentrer et profiter du cadre naturel. Mon mari passait autant de temps dans les transports en commun pour aller travailler, et je préfère marcher à l'air pur plutôt que d'être coincer comme lui dans les transports* » (E8).

¹ BERGER (M.) et BRUN (J.), *Mobilités résidentielles, navettes et recomposition des systèmes résidentiels en région parisienne*, Edition Lavoisier, Collection Recherches du PUCA N°167, 2006,

Les cadres et les professions intellectuelles supérieures utilisent plus leurs voitures. Le fait qu'ils utilisent le plus souvent l'automobile est peut-être dû à la localisation spécifique de leur emploi. En effet, les emplois de hautes technologies par exemple se sont implantés en périphérie de l'agglomération parisienne, territoire qui est peu desservi par les transports en commun. Ayant très peu d'alternatives, ces personnes utilisent donc leur voiture. Ils s'accommodent relativement bien aux impératifs de la vie quotidienne et soulignent ainsi les avantages de la voiture : liberté par émancipation de toute contrainte horaire, autonomie, flexibilité, absence de contraintes. « *Je mets 1h30 pour me rendre au travail, mais cela ne me gêne pas. Je suis tranquille dans la voiture, le temps de trajet me permet de décompresser avant de rentrer chez moi et je m'occupe en écoutant les informations ou de la musique. Je ne suis pas pressé et en adaptant mes horaires de travail j'évite les heures de pointes* » (E6). Ils soulignent également les inconvénients des transports en commun : risque de grèves, délai d'attente à la gare ou tout simplement l'absence de desserte

iii. La maison individuelle, l'idéal pour l'épanouissement familial

Selon ces ménages, la maison individuelle a de nombreux avantages sur l'appartement. D'une part, la maison individuelle est associée à un plus grand confort et répond à une exigence de tranquillité.

« *En appartement, on était de temps en temps dérangé par le bruit des voisins du dessus ou d'à côté, et avec le bébé ce n'était pas facile, alors qu'ici on n'a pas ce problème et on est tranquille finalement* » (E6). Le voisin est représenté comme une personne susceptible de troubler l'intimité et d'être dérangeant. L'espace est également une dimension importante comme élément favorable au choix de la maison individuelle sur l'appartement : « *On a plus de place ici qu'en appartement* » (E19). La maison individuelle est également perçue comme un moyen de maîtriser les rapports au voisinage. En effet, elle offre une possibilité de mise à l'écart et un sentiment de maîtrise de la distance à l'autre qui n'existe pas dans le logement collectif. En plus d'être fonctionnel, le jardin joue le rôle d'un espace de transition qui marque la limite entre l'espace public et l'espace privé. La clôture permet également de limiter les rapports avec les autres et de tenir à distance le voisin qu'on peut choisir de voir ou d'ignorer.

iv. Insertion locale

Ces ménages valorisent les activités liées et à l'environnement naturel proche. Ils fréquentent également les équipements de proximité pour leurs loisirs, selon leurs besoins et leurs envies et revendiquent de nombreuses activités soit dans la commune de résidence soit dans les communes voisines, la commune de Massy étant dotée d'équipement plus variés que la commune de Palaiseau.

La mobilité hors travail, s'inscrit localement, autour du domicile, dans un espace réduit à la commune de résidence et aux communes voisines pour les activités de loisirs et les relations sociales. Ceci participe à l'ancrage et à la territorialisation locale des ménages. Ces ménages ont en effet de nombreuses activités hors travail et fréquentent les équipements de la commune. Prenons le cas de ce couple : « *On aime bien sortir le samedi soir et aller soit voir des spectacles à Massy soit au cinéma de Palaiseau* » (E3).

Dans le cas des déplacements pour le « nécessaire », ceux-ci étant souvent présentés comme une corvée dont on souhaite se débarrasser rapidement, les ménages privilégient la réorganisation de leur système d'achat autour d'une centralité unique située à proximité, de façon hebdomadaire et dans un créneau temporel serré. L'ensemble des ménages se rend donc aux grandes surfaces soit de Massy, soit de Villebon. *« Je vais tous les jeudis matin au Cora de Massy qui est très bien conçu. On y retrouve tout ce dont j'ai besoin : boucherie, charcuterie, poissonnerie »* (E12). *« Tous les samedis matin, on va tous ensemble au centre commercial de Villebon. On y reste environ 1 heure 1/2 et on fait souvent la galerie marchande »* (E10).

Les personnes à la retraite, ayant plus de temps fréquentent essentiellement les commerces du centre ville. *« On y trouve de tout, et la petite superette nous suffit »* (E16). On peut également noter que les personnes qui vivent dans la vallée expriment un plus fort attachement à la commune. En effet, étant à proximité des commerces et des services, ceux-ci n'éprouvent pas le besoin d'aller dans les communes avoisinantes : *« On a tout ce qui faut à proximité, donc pas besoin de prendre la voiture et d'aller sur Massy »* (E15).

Pour ces ménages dit ancrés, loin d'être un simple lieu de résidence, la commune est donc un espace investi par toutes sortes de pratiques, relevant tant du nécessaire que des loisirs.

2.2 La population de passage

Cette population de passage est minoritaire. Elle est composée de jeunes actifs et il s'agit surtout de population de cadres ou de professions intellectuelles supérieures, venus chercher des emplois spécialisés dans la région. Ces emplois fortement qualifiés sont surtout concentrés dans le centre de l'agglomération.

Pour ces personnes, l'installation sur le territoire communal résulte donc d'une obligation relative à l'emploi, même si le libre choix est donné ensuite dans une aire prédéfinie.

a) Un choix résidentiel accordant de l'importance à la localisation de l'emploi

Les motifs de la migration résidentielle et de l'installation dans le secteur étant liés au travail, le pôle d'emploi est alors souvent pris en compte lors du choix du lieu de résidence. *« Il y a 5 ans, ma femme a eu l'opportunité de reprendre un cabinet médical localisé dans le centre ville de la commune de Palaiseau. Ayant de la famille sur Villebon, nous avons saisi l'occasion pour acquérir une maison à Palaiseau. Le déménagement m'a également permis de me rapprocher de mon lieu de travail »* (E29).

Ces ménages, notamment ceux sans contraintes - ménage d'une seule personne, ou couple sans enfants - parviennent à limiter leurs déplacements.

En effet, la condition de célibataire laisse toute liberté de choisir un lieu de résidence adapté à la localisation de l'emploi. Par rapport à la mobilité d'ordre professionnel, la mobilité à des fins résidentielles est toujours seconde ; on se loge où on peut dès que l'emploi est trouvé : *« Ayant trouvé un emploi sur Palaiseau il y a moins d'un an, j'ai donc recherché un appartement pas trop cher à proximité à la fois de mon lieu de travail et des commerces et services de la commune »* (E28).

A la recherche de logements moins grands, les ménages biactifs sans enfants réussissent également à s'installer à proximité de leurs lieux de travail et donc à réduire leurs navettes. La proximité du lieu de travail leur permet de s'y rendre très facilement et très rapidement. *« Mon lieu de travail est à proximité d'ici. C'est très pratique [...] Je mets seulement 10 minutes pour y aller et c'est agréable de se promener dans le quartier. Cela me donne en quelque sorte une bouffée d'air dans un programme d'activités souvent chargé »* (E28).

Ces personnes ont donc des navettes domicile-travail moins longues que les personnes du groupe précédent et travaillent le plus souvent à proximité.

b) Une mobilité limitée

La mobilité est, pour ces ménages, perçue comme un élément nécessaire au fonctionnement de leur quotidien.

Leur mode de vie repose sur une mobilité quotidienne liée au travail et une individualisation des déplacements. Ces derniers se font essentiellement en voiture.

Cependant, ces descriptions des pratiques spatiales ne révèlent pas de logiques d'action. Par exemple : ce n'est pas parce que la majorité des déplacements se font en automobile que ce type de population a envie d'utiliser ce moyen de transport. En effet, certaines personnes utilisent ce moyen de transport car elles n'ont pas d'autres alternatives, ou que celles-ci ne sont pas avantageuses. En termes de temps de déplacements, les transports publics restent d'une manière générale non concurrentiels par rapport à l'automobile. On continue le plus souvent à atteindre plus vite son objectif en voiture : prenons le cas de ce cadre administratif qui travaille à Saint-Quentin-en-Yvelines « *Je prends la voiture car je mets moins de temps que si je prenais le RER B jusqu'à Paris puis le RER C jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines. [...] J'essaierai peut-être le Transport en Commun en Site Propre lorsque celui-ci sera en service jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines* » (E23).

Mais si la comparaison des durées est un critère, un temps de déplacement compétitif n'est pas suffisant pour entraîner des reports d'un moyen de transport à l'autre. Les habitudes ont également un poids important.

Cependant, certains ont tout de même développé des alternatives : « *D'Avril jusqu'à Septembre, s'il fait beau, je me rends à Guyancourt en vélo. Cela ne me rallonge pas de beaucoup car je peux couper par Polytechnique et ensuite longer les pistes cyclables du Plateau* » (E20).

Les ménages dits de « passages » ont développé dans une moindre mesure « le chainage de déplacements », étant donné qu'ils effectuent très peu de déplacements pour des motifs différents. « *Je vais au course une fois par semaine. En sortant du travail, j'en profite pour faire un léger détour et faire le plein pour la semaine au carrefour de Montigny-le-Bretonneux* » (E23). « *Tous les mardis et jeudis soir en sortant du travail, je vais à la piscine de Massy à laquelle je me suis abonné* » (E20).

c) Un repli sur le logement et faible attachement au territoire communal

Cette population est moins intégrée au territoire local et a moins de rapport avec son environnement immédiat. Ce faible engagement dans la commune peut découler d'une volonté. Les individus mettent alors en avant la volonté de rester autonome ou de chercher ailleurs l'intégration. L'accession à la propriété et au logement individuel ne peut être envisagée car trop coûteuse et l'installation dans la région est souvent provisoire. Le parc locatif a donc une fonction de passage pour les personnes venues chercher un emploi dans la région. Il permet d'accueillir les ménages au début de leur cycle familial et de leur carrière professionnelle. Il permet également d'accueillir les ménages célibataires à un certain moment de leur cycle de vie, lors de décohabitation par exemple ou au début de leur carrière professionnelle. Cette installation dans le parc locatif renforce ce faible engagement dans le territoire communal.

Le faible engagement peut également découler d'un manque de temps. En effet, ces ménages se sont installés plus récemment sur le territoire communal, et le fait de travailler dans d'autres communes limite l'investissement local.

Ce manque de temps est également caractérisé par un éloignement de la commune lors du temps libre: « *On fait quelques sorties les samedis, mais rien d'extraordinaire : sorties à Paris, centre commerciaux, cinéma [...] et sinon le dimanche on rend visite à ses parents qui habitent à Etampes* » (E21), « *Ce que je fais, pas grande chose, je vais à la piscine de Massy le samedi matin, puis en revenant je vais au course. Le dimanche je vais voir des amis ou de la famille* » (E27).

Ces ménages, allant travailler à l'extérieur de la ville, dans les zones d'emplois à proximité, et fréquentant très peu les équipements de la commune ont donc peu de rapports avec celle-ci. Ils y habitent mais se tiennent à l'écart et le rapport avec le territoire communal est alors banalisé. La majeure partie d'entre eux se satisfait de relations cordiales voire amicales avec le voisinage immédiat et les commerçants car l'essentiel de leur relations sociales n'est pas local, mais extérieur à la commune ou au quartier de résidence.

Ces ménages se caractérisent par une mobilité hors travail réduite et par un très fort investissement du logement et de l'espace situé dans sa périphérie immédiate : Le reclus se caractérise par une très faible mobilité hors travail (limitée aux déplacements contraints) et par un investissement important du logement. L'espace domestique constitue un havre dans lequel il se complait, sort difficilement et passe l'essentiel de son temps. Les relations de voisinage sont limitées. Les contacts s'établissent le plus souvent avec les voisins immédiats et relèvent d'une sociabilité classique : « bonjour, bonsoir ». Les relations sociales restent donc de simples civilités. La mise à distance de l'environnement local s'apparente à un enfermement « *on ne sort pas trop le week-end* » (E26). On voit donc émerger un type de population plutôt discret, se tenant en retrait et ayant très peu de relation avec le territoire communal.

2.3 Synthèse

Les modes d'habiter sont donc divers, composites et témoignent d'une forte individualisation des rapports à l'espace. Pourtant, au-delà de cette hétérogénéité, on peut observer un certain nombre de régularités, de logiques de structurations collectives.

Dans l'espace périurbain coexistent donc des populations qui ont des modes de vie différents, tant en ce qui concerne les modes d'habiter, les pratiques et les mobilités que les rapports à l'espace. Comme nous l'avons vu, la variété des modes de vie s'explique en partie par la diversité des trajectoires résidentielles, des origines ainsi que par celle des stratégies résidentielles, lesquelles conditionnent des formes différenciées d'appropriation de l'espace, de pratiques et de mobilités.

On a donc, parmi les habitants de l'espace périurbain, deux types de population. D'un côté une population, à la recherche d'espace, candidate à l'accession à la propriété, et privilégiant le pôle habitat et l'environnement naturel au risque d'avoir à effectuer de longues navettes. De l'autre côté, une population venue s'installer dans les espaces périurbains pour des motifs professionnels mais n'ayant pu ou voulu s'installer dans le centre de la région. Pour ces ménages, le choix du type de logement semble relativement secondaire au regard de la proximité du lieu de travail. Cette installation considérée comme provisoire, ces derniers se dirigent plus souvent que les ménages de la population dite ancrée vers le collectif et le locatif (ce n'est que plus tard, avec l'obtention d'un emploi mieux rémunéré et la constitution d'une famille, que ces personnes chercheront un logement plus adapté aux besoins comme aux disponibilités financières).

La population qualifiée d'ancrée, venue s'installer pour le cadre fait preuve d'un plus fort investissement dans la commune. Elle entretient de nombreux rapports avec cette dernière grâce aux loisirs, à la scolarité des enfants, ou à la fréquentation quotidienne des commerces de proximité. Au contraire, la population dite de passage, fait preuve d'un certain détachement à l'égard de la commune de résidence.

En ce qui concerne les mobilités, celles de la population de passage sont limitées. En effet, malgré une localisation résidentielle à proximité de leur lieu de travail, ces ménages utilisent essentiellement leur voiture, et leurs déplacements hors travail sont limités. A l'inverse, malgré de longues navettes, la population ancrée a développé plus d'alternatives et est plus mobile. La mobilité hors travail, s'inscrit localement, autour du domicile, dans un espace réduit à la commune de résidence et aux communes voisines pour les activités de loisirs et les relations sociales. Ces ménages investissent généralement beaucoup leurs logements, mais à la différence des personnes de passage, n'y vivent pas repliées. Ils ont essentiellement recherché à accéder à la propriété et peuvent donc mieux s'approprier leur logement.

CONCLUSION

En définitif, l'espace périurbain est l'espace de la diversité démographique et de la variété des raisons de l'habiter, loin des stéréotypes dans lesquels on l'enferme encore. L'adaptation du logement au cycle de vie, la volonté d'accéder à la propriété, la recherche d'un environnement agréable et propice à la vie familiale ainsi que le rapprochement de l'emploi sont à l'origine des dynamiques de peuplement qui affectent les espaces périurbains. Ces différences au sein des dynamiques de peuplement entraînent des modes d'habiter, des pratiques et des mobilités spécifiques, et ont donc différentes incidences sur les rapports qu'entretiennent les habitants avec le territoire et la société locale.

Tandis que l'on assiste à une uniformisation des modes de vie et des pratiques entre les ménages originaires de la première couronne, venus pour le cadre, et les ménages déjà présents dans l'espace périurbain, les ménages venus s'installer dans la commune pour l'emploi s'en démarquent.

Les modes de vie entraînent donc une division entre les individus eux-mêmes, et non une division du territoire communal, comme on pouvait s'y attendre, étant donné que les différents types de population y sont homogènement répartis. Ainsi, les ménages venus pour l'emploi ont moins de rapports avec le territoire communal et les autres habitants, si ce n'est par des relations de travail (E20 et E24). A l'inverse, les ménages originaires de la proche banlieue ont développé plus de relations avec les autres habitants et avec le territoire communal par la fréquentation des différents équipements et services. Ce rapport à la commune naît peut-être avec le temps, ce qui explique que la population dite « ancrée », depuis plus longtemps installée ait développé une plus forte intégration.

On peut également supposer, même si cela n'a pas pu être vérifié lors de cette étude, que les modes de vie entraînent également une division selon les catégories socio-professionnelles.

Dans le cas de cette recherche, nous avons étudié le cas particulier d'une commune périurbaine de la seconde couronne de l'agglomération parisienne, bien intégrée dans une dynamique territoriale. Certes le territoire tend de plus en plus à s'urbaniser et à se densifier malgré une volonté de préservation des espaces naturels, mais les pratiques des habitants sont restées similaires à celles des espaces périurbains.

Et n'est-ce pas le devenir de tout espace périurbain de se densifier et de s'intégrer progressivement dans une dynamique territoriale de plus en plus polycentrique du fait du desserrement résidentiel et de l'emploi ?

La périurbanisation peut donc être vue comme un processus d'étalement intra-urbain et de démultiplication des polarités.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux :

- BAUER (G.) et ROUX (J.M), *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Edition du Seuil, 1976, 192 p.
- BERGER (M.) et BRUN (J.), *Mobilités résidentielles, navettes et recomposition des systèmes résidentiels en région parisienne*, Edition Lavoisier, Collection Recherches du PUCA N°167, 2006, 160 p.
- BERGER (M.), *Les périurbains de Paris : de la ville dense à la métropole éclatée ?*, CNRS Editions, collection Espaces et Milieux, 2004, 314 p.
- BONTRON (J.C), *Typologie des espaces périurbains*, SEGESA, 1992, 80 p.
- BONVALET (C.) et FRIBOURG (A.M), *Stratégies résidentielles*, Congrès et Colloques, INED, 1990, 459 p.
- CHOAY (F.) et MERLIN (P.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses universitaires de France, 2009
- DAUPHIN (G.), *Palaiseau d'hier à aujourd'hui*, collection monographie des villes et villages de France, 317 p.
- DE CERTEAU (M.), *L'invention du quotidien, tome 1 art de faire*, Gallimard, Collection Folio/essais, 1990, 350 p.
- DENZELOT (J.), *La ville à trois vitesses*, Edition de la Villette, 2009, 111 p.
- DODIER (R.), *Vivre les espaces périurbains*, Presses Universitaires de Rennes : Revue géographique des Université de l'Ouest N°205, 2007, 135 p.
- DUREAU (F.) et LEVY (J.P), *L'Accès à la ville : les mobilités spatiales en questions*, collection Habitat et Sociétés, L'Harmattan, 2002, 411 p.
- JAILLET (M.C), *Les pavillonneurs, La production de la maison individuelle dans la région toulousaine*, Edition du CNRS, 1982, 314 p.
- KAUFMANN (V.), *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, collection Le savoir Suisse, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008, 115 p.
- LACASCADE (J.L), *Marxisme et modes de vie : Essai de critiques sociologiques*, CSU, 1991, 282 p.
- LEVY (J.) et LUSSAULT (M.), *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Edition Berlin, 2003
- ROUX (E.) et VANIER (M.), *La périurbanisation : problématiques et perspectives*, La documentation Française, DIACT, Collection Travaux N°8, 2008, 84 p.

Etudes, rapports de recherche et mémoires :

Atlas de Paris et de la région parisienne, Association Universitaire de recherches Géographiques et Cartographiques, sous la direction de BEAUJEU-GARNIER (J.) et BASTIE (J.), Edition BERGER-LEVRAULT, 1967, 961 p.

Atlas des Franciliens, tome 4 : Activité et emploi, INSEE-IAURIF, 2003, 121 p.

Atlas des Franciliens, tome 3 : Population et modes de vie, INSEE-IAURIF, 2002, 113 p.

Atlas des Franciliens, tome 2 : Logements, INSEE-IAURIF, 2000, 113 p.

Atlas des Franciliens, tome 1 : Population et logements, INSEE-IAURIF, 2000, 81 p.

Atlas rural et agricole de l'Ile de France, IAURIF, 2005, 180 p.

Equipe « Atelier Castro Denissot Casi », *Projet Le Grand Paris: Consultation internationale de recherche et développement sur Le grand pari de l'agglomération parisienne*, Livre chantier 1 (176 p.) et 2 (184 p.), www.legrandparis.culture.gouv.fr

Equipe « LIN », *Projet Le Grand Paris: Consultation internationale de recherche et développement sur Le grand pari de l'agglomération parisienne*, Livre chantier 1 (137 p.) et 2 (334 p.), www.legrandparis.culture.gouv.fr

La gestion des espaces périurbains, SEGESA, www.senat.fr

Les périphéries urbaines, Géographie sociale n°2, Actes du colloque d'Angers des 6 et 7 décembre 1984, 1985, 270 p.

Plan de développement des transports en commun et des modes de transports alternatifs, Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, présentation Commission-Conseil, Novembre 2009, 19 p.

ROUGE (L.), *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain. Les « captifs » du périurbain ?*, thèse de géographie et aménagement du territoire, Université de Toulouse II – Le Mirail, 2005, 381 p.

Université François Rabelais, *Périurbain : les communes périurbaines et le développement local : quels enjeux ?*, Journées d'Etudes, Tours : Maison des Sciences de la Ville, 1997, 135 p.

Articles :

BEAUCIRE (F.) et SAINT-GERAND (T.), « Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale ? La réponse du périurbain en Ile-de-France » in *Géocarrefour, revue de géographie de Lyon*, Vol 76 n°4, 2001, pp. 339-347

BACCAINI (B.), « Les navettes des périurbains d'Ile-de-France », *Population*, Vol 52 n°2, 1997, pp. 327-364, www.persee.fr

JAILLET (M.C), « L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes », *Esprit* n°303, mars-avril 2004, pp. 40-62, www.esprit.presse.fr

Sites internet :

Site de l'INSEE : www.insee.fr

Site de l'IAURIF : www.iaurif.org

Tableau récapitulatif de l'échantillon des ménages rencontrés

Population dite « ancrée » :

Id	Composition du ménage et âge de chacun des membres	Activité	Lieux d'emplois, moyen de locomotion et temps	Logement et statut d'occupation	Ancien neté	Origine (Commune, type de logement et statut d'occupation)
E1	Ménage d'une personne H : 50 ans	Chômage (Commercial)	Déplacements variés: Utilisait le RER pour se rendre sur Paris et sinon la voiture	Appartement Locataire	50 ans	Palaiseau Appartement Locataire
E2	Couple sans enfants H : 63 ans H : 45 ans	Retraité (Professeur) Musicien à un conservatoire	Villebon : voiture - 10 min La Courneuve : RER - 1h	Maison individuelle Propriétaire	22 ans	Villebon-sur-Yvette Appartement Locataire
E3	Couple sans enfants H : 56 ans F : 59 ans	Agent des douanes Biologiste	Orly : RER et Orlyval - 30 min Gif-sur-Yvette : RER - 40 min	Maison individuelle Propriétaire	28 ans	Gif-sur-Yvette Maison individuelle Locataire
E4	Couple sans enfants H : 59 ans F : 58 ans	Retraité (Agent SNCF) Infirmière	Antony : RER - 45 min Clamart : voiture - 30 min	Maison individuelle Propriétaire	30 ans	Ballainvilliers Maison individuelle Propriétaire
E5	Ménage d'une personne F : 81 ans	Retraitée (Fonctionnaire)	Paris : RER - 45 min	Maison individuelle Propriétaire	81 ans	Palaiseau
E6	Couple avec enfants H : 49 ans F : 43 ans 19 et 15 ans	Commercial Vendeuse	Marne-la-Vallée : voiture - 1h Igny : voiture - 10 min Fac à Paris : RER - 45 min Lycée de Palaiseau : vélo, à pieds - 10, 30 min	Maison individuelle Propriétaire	15 ans	Palaiseau Appartement Locataire
E7	Ménage d'une personne F : 53 ans	Conseillère clientèle	Massy : à pieds - 15 min	Appartement Locataire	26 ans	Carcassonne Appartement Locataire
E8	Couple sans enfants H : 57 ans F : 58 ans	Pré-retraité (employé de banque) Fonctionnaire	Paris : RER - 1h15 Orsay : voiture - 15 min à pieds - 1h15	Maison individuelle Propriétaire	32 ans	Massy Appartement Locataire
E9	Famille monoparentale F : 49 ans 19, 15 et 12 ans	Cadre administratif	Orsay : voiture - 15 min Lycée et Collège de Palaiseau : voiture et à pieds	Appartement Propriétaire	2 ans	Igny Maison individuelle Propriétaire
E10	Couple avec enfants H : 60 ans F : 47 ans 15, 13 et 11 ans	Professeur Directrice des affaires juridique	Athis-Mons : voiture - 45 min Paris : RER - 45-75 min	Maison individuelle Propriétaire	8 ans	Massy Maison individuelle Propriétaire

Id	Composition du ménage et âge de chacun des membres	Activité	Lieux d'emplois, moyen de locomotion et temps	Logement et statut d'occupation	Ancienneté	Origine (Commune, type de logement et statut d'occupation)
E11	Couple avec enfant H : 52 ans F : 55 ans 16 ans	Imprimeur Comptable	Paris : RER - 40 min vélo - 1h30 Verrières-le-Buisson : voiture - 15 min Lycée de Palaiseau : Voiture ou à pieds - 5-30 min	Maison individuelle Propriétaire	55 ans	Palaiseau
E12	Ménage d'une personne F : 63 ans	Retraitée (Commerciale)	Déplacements variés toujours en voiture	Maison individuelle Propriétaire	25 ans	Paris Appartement Locataire
E13	Couple avec enfants F : 60 ans H : 55 ans 22 et 20 ans	Employée de banque Chauffeur de bus Etudiants	Paris : RER - 30 min Antony : voiture - 10-15 min Antony : RER - 25 min Savigny : RER - 45 min	Maison individuelle Propriétaire	12 ans	La Hay-les-roses Maison individuelle Locataire
E14	Couple sans enfant H : 63 ans F : 61 ans	Retraité (Professeur) Retraitée (Secrétaire)	Saint-Quentin-en-Yvelines : voiture - 1h Palaiseau : pieds - 10 min	Maison individuelle Propriétaire	18 ans	Baden-Baden (Allemagne) Maison individuelle Propriétaire
E15	Couple sans enfant H : 62 ans F : 61 ans	Retraité (Chercheur) Retraitée (Fonctionnaire)	Saclay : voiture - 15-20 min Les Ulis : voiture - 15-20 min	Maison individuelle Propriétaire	30 ans	Paris Appartement Locataire
E16	Couple sans enfant H : 80 ans F : 77 ans	Retraité (Pilote de l'air) Retraitée (Comptable)	Orly : voiture - 40 min Massy : voiture - 10 min RER - 15 min	Maison individuelle Propriétaire	29 ans	Antony Appartement Propriétaire
E17	Ménage d'une personne F : 65 ans	Retraitée (Fonctionnaire)	Paris : voiture - 40-60 min RER - 40 min	Appartement Propriétaire	24 ans	Montreuil Appartement Propriétaire
E18	Couple sans enfants H : 84 ans F : 73 ans	Retraité (Ingénieur) Retraitée (Chercheur)	Paris : voiture - 45 min RER - 1h Saclay : voiture - 15 min	Appartement Propriétaire	46 ans	Paris Appartement Locataire
E19	Couple sans enfants H : 76 ans F : 73 ans	Retraité (Fonctionnaire) Retraitée (Fonctionnaire)	Paris : RER - 45 min Palaiseau : à pieds - 10 min	Maison individuelle Propriétaire	45 ans	Paris Appartement Locataire

Population dite « de passage » :

Id	Composition du ménage et âge de chacun des membres	Activité	Lieux d'emplois, moyen de locomotion et temps	Logement et statut d'occupation	Ancienneté	Origine (Commune, type de logement et statut d'occupation)
E20	Ménage d'une personne H : 30 ans	Ingénieur automobile	Guyancourt : voiture - 25 min vélo - 35 min	Maison individuelle Locataire	5 ans	Lyon Appartement Locataire
E21	Couple avec enfant H : 30 ans F : 29 ans 2 ans	Ingénieur Chercheur	Clayes-sous-Bois : voiture - 45 min Jouy-en-Josas : voiture - 15 min	Appartement Propriétaire	3 ans	Massy Appartement Locataire
E22	Couple sans enfants H : 31 ans F : 28 ans	Artisans Agent comptable	Massy : voiture - 15 min Paris : RER - 35 min	Appartement Propriétaire	2 ans	Paris Appartement Locataire
E23	Couple sans enfants H : 32 ans F : 30 ans	Cadre administratif Commerciale	Saint-Quentin-en-Yvelines : voiture - 50 min Antony : voiture - 15-20 min	Maison individuelle Locataire	3 ans	Lille Appartement Locataire
E24	Couple sans enfants H : 30 ans F : 31 ans	Ingénieur Chargée d'achat	Vélizy : voiture - 25-30 min Guyancourt : voiture - 25-30 min	Appartement Propriétaire	2 ans	Maurepas Appartement Locataire
E25	Couple avec enfant H : 31 ans F : 30 ans 2 ans	Ingénieur Ingénieur EDF	Evry : voiture - 40 min Paris : RER - 1h	Maison Propriétaire	6 ans	Toulouse Appartement Locataire
E26	Couple avec enfant H : 34 ans F : 30 ans 1 an	Chômage (Ingénieur) Ingénieur en informatique	Massy : voiture - 15 min	Appartement Propriétaire	6 ans	Versailles Appartement Locataire
E27	Ménage d'une personne F : 26 ans	Ingénieur en environnement	Montrouge : voiture - 40 min	Appartement Locataire	3 ans	Massy Appartement Locataire
E28	Ménage d'une personne F : 24 ans	Responsable production	Palaiseau : à pieds - 10-15 min	Appartement Locataire	1 an	Corbeil-Essonnes Appartement Locataire
E29	Couple avec enfant H : 38 ans F : 34 ans 2 ans	Ingénieur Médecin généraliste	Montrouge : voiture - 30 min Palaiseau : voiture - 5 min à pieds : 10 min	Maison Propriétaire	5 ans	Chevreuse Maison Locataire
E30	Couple avec enfants H : 35 ans F : 33 ans 3 et 1 ans	Cadre Comptable	Menecy : voiture - 30 min Paris : RER - 40 min	Maison Propriétaire	5 ans	Strasbourg Appartement Locataire

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Table des cartes :

Carte 1 : Intégration territoriale de la commune de Palaiseau.....	32
Carte 2 : Répartition des logements collectifs et individuels sur le territoire communal	37
Carte 3: Les différents espaces de la commune de Palaiseau.....	39

Table des graphiques :

Graphique 1 : Type de logement	36
Graphique 2 : Résidences principales selon le statut d'occupation.....	36
Graphique 3 : Occupation du territoire communal.....	38
Graphique 4 : Evolution démographique de la commune de Palaiseau	40
Graphique 5 : Résidences principales selon la période d'achèvement	40
Graphique 6 : Répartition de la population par tranche d'âge en 2006.....	42
Graphique 7 : Composition des ménages	42
Graphique 8 : Taux de motorisation des ménages.....	43
Graphique 9 : Lieux de travail.....	43
Graphique 10 : Répartition de la population selon la catégorie socio-professionnelle ...	44
Graphique 11 : Statut d'occupation.....	47
Graphique 12 : Logement des ménages.....	47
Graphique 13 : Catégories socioprofessionnelles des chefs de ménages	48
Graphique 14 : Répartition des ménages par tranche d'âge	48
Graphique 15 : Composition des ménages	48
Graphique 16 : Origine des ménages.....	48

Table des photos :

Photo 1 : une vallée urbanisée	36
Photo 2: Logements collectifs du centre ville	36
Photo 3 : Un paysage à l'opposé d'une commune urbaine.....	38

TABLE DES MATIERES

Avertissement.....	4
Formation par la recherche et projet de fin d'études	5
Remerciements.....	6
Sommaire	7
Introduction	8
 Partie 1 : Le processus de périurbanisation.....	 10
1. De la ville compacte à la ville éclatée : l'apparition d'une nouvelle entité d'espace ..	11
1.1 Les moteurs du processus de périurbanisation	11
a) Une politique économique favorable à l'habitat individuel.....	11
b) L'idéal de la maison individuelle et le refus de la ville	12
c) Une politique économique favorable à l'habitat individuel	13
1.2 Critique du phénomène	14
2. Approche méthodologique	15
2.1 Définition du sujet d'étude	15
a) La mobilité.....	15
b) Les modes d'habiter	17
c) Les pratiques sociales	17
2.2 Tentative d'identification de l'espace périurbain	18
a) Les approches par identification du processus.....	18
b) Une approche statistique	19
c) Une vision dépassée : un espace d'accueil des couches moyennes où prédomine l'habitat pavillonnaire	21
2.3 Formulation de la problématique.....	23
2.4 Retour sur la méthode et le contexte de l'étude.....	24
a) Délimitation du terrain d'étude	24
b) Méthodes d'investigation.....	25
 Partie 2 : La commune de Palaiseau : un espace périurbain-urbain ?.....	 29
1. Une commune intégrée à la dynamique territoriale.....	30
1.1 Le Plateau de Saclay : un pôle de développement.....	30
a) Un Centre d'Envergure Européenne	30
b) Un Pôle de compétitivité.....	31
1.2 Un territoire bien structuré	32
2. Caractéristiques de la commune de Palaiseau	35
2.1 Une commune au caractère urbain... ..	35
a) Un taux d'équipement élevé	35
b) Un territoire urbanisé	36
2.2 Mais présentant des caractéristiques périurbaines.....	37
a) Un territoire ayant conservé des espaces agricoles et naturels.....	38
b) Une importante croissance démographique et urbaine	40
c) Caractéristiques sociodémographiques semblables à celles des espaces périurbains.....	42
2.3 Synthèse.....	45

Partie 3 : Modes de vie dans l'espace périurbain : résultat des entretiens	46
1. Traitement et analyse des entretiens.....	47
1.1 Le corpus des ménages interrogés.....	47
1.2 Méthode de classification.....	49
2. Les pratiques selon les types de population	51
2.1 La population ancrée	51
a) Des familles à la recherche de l'accession à propriété et d'un meilleur cadre.....	51
i. L'accession à la propriété : un placement pour le long terme	51
ii. L'aspiration à un environnement agréable et propice à la vie de famille.....	52
iii. Des navettes domicile-travail importantes	53
b) Les ménages d'origine locale.....	54
i. Adaptation du logement au cycle de vie et à la taille du ménage.....	54
ii. Un fort investissement du logement participant à l'ancrage	55
iii. Une optimisation des mobilités	56
c) Pratiques et modes d'habiter homogène	56
i. Des stratégies résidentielles communes	57
ii. Développement d'alternatives à l'automobile.....	58
iii. La maison individuelle, l'idéal pour l'épanouissement familial	59
iv. Insertion locale	59
2.2 La population de passage.....	61
a) Un choix résidentiel accordant de l'importance à la localisation de l'emploi	61
b) Une mobilité limitée	62
c) Un repli sur le logement et faible attachement au territoire communal	63
2.3 Synthèse.....	64
Conclusion.....	65
Bibliographie.....	66
Annexes	68
Table des illustrations	71
Table des matières.....	72