

Université François-Rabelais, Faculté de Droit, d'Économie et des Sciences Sociales.
Département de Géographie. Tours

Stéphanie LATOUCHE

Mémoire de Maîtrise de Géographie

Les mobilités quotidiennes des périurbains Montlouisiens dans l'espace de résidence et l'espace proche : vers des mobilités plus « durables » ?



Préparé sous la direction de Monsieur Laurent Cailly

Année universitaire 2009-2010

Membres du jury : Monsieur Laurent Cailly
Madame Bénédicte Florin

Soutenance : le 25 juin 2010

Les mobilités quotidiennes des périurbains Montlousiens dans l'espace de résidence et l'espace proche : vers des mobilités plus « durables » ?



Préparé sous la direction de Monsieur Laurent Cailly

Année universitaire 2009-2010

Membres du jury : Monsieur Laurent Cailly
Madame Bénédicte Florin

Soutenance : le 25 juin 2010

Avertissement

Ce mémoire est le fruit d'un long travail approuvé par le jury de soutenance et disponible à l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur au même titre que tout ouvrage publié.

Ceci implique une obligation de citation et de référencement dans la rédaction de tous vos documents.

D'autre part, toutes contrefaçons, plagats et reproductions illicites entraîneront une poursuite pénale.

Enfin, l'autorisation de diffusion a été accordée jusqu'à nouvel ordre.

Sommaire

Remerciements.....	5
INTRODUCTION GÉNÉRALE	7
PREMIÈRE PARTIE	31
Chapitre 1 - Des Montlouisiens conscients des enjeux du développement durable et de la hausse du prix du carburant.....	33
I. Une prédominance de l'environnement dans l'appropriation des concepts de développement durable et de mobilité durable.....	33
II. La crise énergétique et la hausse du prix du carburant non comprise	39
Chapitre 2 - Une mobilité automobile dominante	42
I. Le système de déplacement : entre pratiques, motif(s) de déplacement et moyen(s) de transport utilisé(s).....	42
II. L'automobile : bien plus qu'un simple outil de déplacement pour les Montlouisiens	64
Chapitre 3 - L'offre de transport collectif et doux : pratique mais non adaptée et suffisante pour une majorité à un usage quotidien.....	71
I. L'offre de transport collectif : entre usages, perceptions et freins	71
II. Les aménagements cyclables : appréciés pour les courts déplacements mais limités pour les plus conséquents	79
DEUXIÈME PARTIE.....	84
Chapitre 1 - Des décideurs multiples conscients des enjeux du développement durable	87

I. Des transports aux mains d'une pluralité d'acteurs agissant à diverses échelles selon leurs compétences	87
II. Du développement durable à la mobilité durable : quelles définitions énoncées par les acteurs publics ?.....	96
Chapitre 2 - Se déplacer autrement : des propositions d'actions ambitieuses	102
I. Promouvoir les modes doux (la marche à pied et le vélo)	102
II. Améliorer les offres de transport collectif, faciliter leur accès et leur complémentarité	111
III. Un rôle important de l'aménagement du territoire et des documents d'urbanisme dans ces politiques d'alternatives à la voiture	119
IV. Un co-voiturage qui semble peu mis en avant par la commune de Montlouis-sur-Loire	127
TROISIÈME PARTIE	132
Chapitre 1 - Une inadéquation entre les politiques d'alternatives à la voiture individuelle et les intentions des Montlousiens	134
I. Une réception sociale en partie positive des projets municipaux mais non synonyme d'engagements	134
II. Changer les comportements face à la mobilité : une difficulté pourtant reconnue par les acteurs rencontrés	147
III. Des changements et inflexions probables peu conséquentes face au contexte actuel .	149
Chapitre 2 - Tendre vers une mobilité plus "durable", quels autres leviers d'action ?.....	167
I. Etablir une cohérence des politiques de transport : instaurer une politique intercommunale de transport ?	167
II. Accroître et diversifier l'offre d'emploi et de loisirs à Montlouis-sur-Loire : une opportunité pour favoriser les déplacements locaux ?	172
III. Le lieu de travail : un élément pris en compte dans l'attribution des logements sociaux et dans l'aide à l'accession sociale à la propriété.....	179

CONCLUSION GÉNÉRALE	184
 Bibliographie.....	 195
 ANNEXES.....	 200
 Table des sigles	 277
 Table des illustrations	 279
 Table des matières.....	 281

Remerciements

Je tiens en premier lieu à remercier sincèrement mon tuteur de mémoire - Monsieur Laurent Cailly - pour son soutien et ses conseils formateurs et édifiants.

Un merci s'adresse également à Messieurs - Jean-Louis Yengue et Eric Blin - ainsi qu'à Madame Cécile Rialland pour leurs conseils dans le cadre de l'U.E. 6 intitulé « exploitation et mise en forme des résultats de terrain ».

Puis je souhaite remercier les enseignants chercheurs du programme Usages et Programmation de l'Habitat - Madame Semmoud (coordinatrice), Madame Amalric, Madame Florin, Monsieur Stadnicki, Monsieur Cailly, Monsieur Legros - qui m'ont permis d'intégrer ce groupe de recherche, en réalisant des entretiens semi-directifs, ainsi qu'à Monsieur Trouvé (directeur de l'environnement et de l'aménagement du territoire à la mairie de Montlouis-sur-Loire) qui m'a proposé ce thème de recherches en juin 2009.

Un grand merci à toutes les personnes qui m'ont accueillie et se sont montrés disponibles :

- Monsieur Filleul, Maire de Montlouis-sur-Loire, les élus municipaux et surtout Madame Debourg qui m'a conviée et ainsi permis d'assister à deux réunions de commission transport,
- Les présidents d'associations : Monsieur Bertrand de l'Association de défense de l'environnement et du cadre de vie des Montlouisiens (A.D.E.M.I.), Monsieur De Colbert Transport Scolaire Marmoutier-Montlouis (T.S.2M.), Monsieur Orsinger de l'Association de Développement des Transports en commun en Touraine (A.D.T.T.) et Monsieur Rollin du Collectif Cycliste 37 soit le C.C.37.
- Monsieur Schampion, chargé d'études transports à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours,
- Monsieur Louault, technicien territorial au service transport du Conseil Général,
- Monsieur Rezé, Responsable Régional Exploitation,
- Madame Lemaître, archiviste à la Mairie de Montlouis-sur-Loire,
- Madame Ternoir, responsable du service aménagement et urbanisme à la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau,
- Les habitants de Montlouis-sur-Loire, notamment des Terrasses de Bodet et autres localités, qui ont bien voulu me recevoir et me consacrer une partie de leur temps pour répondre à mes questions,
- Monsieur Avenet, Maire de Saint-Martin-le-Beau

- Thomas Nicault, étudiant en licence de géographie : mon partenaire lors des enquêtes U.P.H.A.

Outre les personnes qui m'ont reçue, je tiens également à montrer ma reconnaissance à celles qui ont contribué à la constitution de ce mémoire, en m'apportant des informations substantielles :

- Madame Koster, directrice de la solidarité à Montlouis-sur-Loire et responsable du service logement,
- Madame Le Bodic, chargée de mission Transport et Aménagement au Conseil Régional du Centre,
- Madame Rheny du service développement économique, chargée de mission prospection des entreprises à la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau,
- Madame Delas, adjointe au développement durable à la Mairie de Cormery

Enfin, pour leur soutien, leurs encouragements, du fond du cœur, je tiens tout simplement à dire merci à mes proches les plus chers.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Contexte et objet de la recherche

Ce travail de recherche sur les mobilités quotidiennes nécessite une succincte présentation ainsi qu'une clarification des éléments contextuels dans lequel notre sujet s'insère.

Le territoire métropolitain français, tout comme d'autres pays européens, est caractérisé par des villes qui ne cessent de "s'étaler" sous le phénomène de **périurbanisation**. Celui-ci, apparu en France dans les années 1960, fait l'objet de définitions plurielles variant selon les auteurs. Pour Laurent Cailly (2009), la périurbanisation est « *un processus d'exurbanisation résidentielle de ménages urbains (donc résidant en zone dense), généralement des jeunes couples avec enfants, vers les communes rurales situées dans un rayon plus ou moins proche d'une agglomération urbaine* ». François Madoré, quant à lui, propose une tout autre définition ; pour lui, il s'agirait d'une « *urbanisation diffuse des communes proches d'une agglomération urbaine, générée essentiellement par une déconcentration spatiale de l'habitat depuis les années 1970* » (Madoré et al., 2006 : 266).

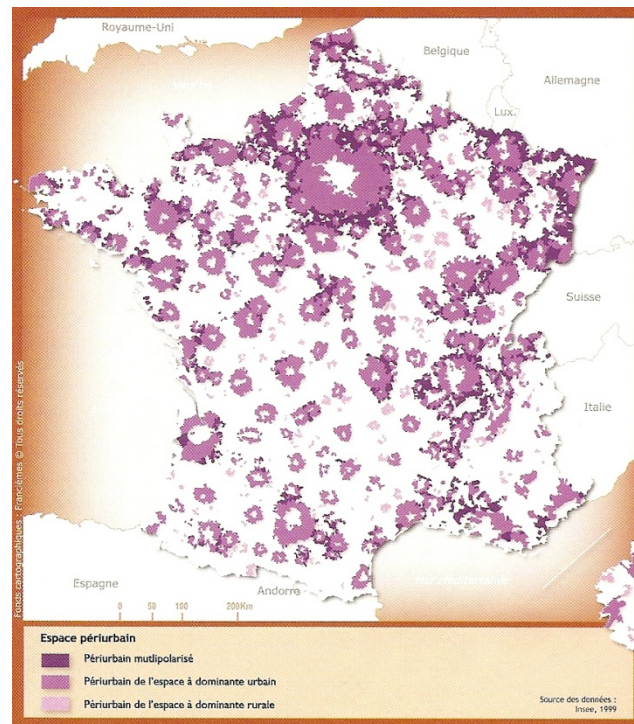
Par ailleurs, l'I.N.S.E.E., dans l'optique d'appréhender le processus défini précédemment, a élaboré, dans les années 1990, un Zonage en Aires Urbaines (Z.A.U.).

Ainsi, cet institut distingue : l'aire urbaine, le pôle urbain, la couronne périurbaine, les communes multipolarisées, l'espace à dominante urbaine ou à dominante rurale et les communes périurbaines. Les communes périurbaines y sont définies comme « *les communes des couronnes périurbaines et les communes multipolarisées* ».

Toutefois, en complément du précédent zonage, l'I.N.S.E.E. a réalisé un zonage en aires urbaines et en aires d'emploi de l'espace rural (Z.A.U.E.R.). Les travaux d'Emmanuel Roux et Martin Vanier (2008), étudiant ce zonage, mettent en évidence trois catégories de communes périurbaines définies ci-dessous : les communes périurbaines des aires urbaines, celles de l'espace rural et celles multipolarisées. Comme nous le montre la première figure (p. 9), ces diverses communes, et notamment celles des aires urbaines, sont présentes sur tout le territoire français n'épargnant aucune localité.

Il s'agit donc d'une réalité tangible et non négligeable étant donné qu'en France « *deux cinquièmes des communes et près d'un quart de la population métropolitaine sont considérées comme périurbaines* » (Cailly, 2009).

Figure 1 : Les espaces périurbains en France en 1999



Source : Ouvrage intitulé *La périurbanisation : problématiques et perspectives* d'Emmanuel Roux et de Martin Vanier (p. 12-13)

Tableau 1 : Les 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 5000 emplois au lieu de travail (dite pôle urbain), mais dont plus de 40 % des actifs sortent de la commune pour aller travailler dans une commune de l'aire urbaine construite de façon itérative autour de ce pôle urbain et en référence au seuil de migrations alternantes en question ;
- **Les communes périurbaines des aires d'emploi de l'espace rural** sont repérées de la même façon, mais autour d'unités urbaines, ou communes, de 1500 emplois au lieu de travail (dites pôles ruraux) distinctes des aires urbaines ;
- **Les communes périurbaines multipolarisées** sont celles dont 40 % des actifs partent travailler chaque jour dans deux pôles urbains ou plus ; elles sont donc des interfaces, ou des zones de partage, entre aires urbaines.

Source : Ouvrage intitulé *La périurbanisation : problématiques et perspectives* d'Emmanuel Roux et de Martin Vanier (p. 12-13)

Outre l'aspect théorique des termes de périurbanisation et communes périurbaines, notons que cette expansion de la ville dans ses périphéries - engendrant un développement des espaces périphériques, nommés espaces périurbains ou encore « tiers-espace » (Vanier, 2002 : 76), « espace hybride » (Cailly, 2009), « espaces

métis » (Berger, Jaillet, 2007 : 8) - est le fruit de nouvelles aspirations des urbains. Effectivement, les raisons ou motivations de venir habiter dans ces périphéries sont variées. Nous avons principalement la volonté d'accéder à la propriété - notamment à la maison individuelle avec jardin -, ainsi que le "désir de nature". Comme le souligne Nora Semmoud : « *L'habitat pavillonnaire continue à apparaître chez les individus comme la quintessence résidentielle et l'aboutissement de leurs stratégies d'ascension et de distinction sociale. Quant à la nature, elle est de plus en plus considérée comme un vecteur fort de qualité de vie* » (Semmoud, 2003 : 57).

Outre ceci, Sandra Moatti (2006), dans son article *La ville durable, un vrai chantier*, nous précise que « *l'étalement des villes enferme les habitants dans la dépendance automobile* ».

En effet, ces espaces entre la ville et la campagne sont spécifiés par une importance des déplacements quotidiens (migrations alternantes¹, déplacements d'achat, de loisirs et également de sociabilité) se réalisant majoritairement en voiture. Cette affirmation met en exergue deux des composantes - une ville mobile et automobile - de ce que Laurent Cailly (2008) nomme le « *pack périurbain* ».

Cette dépendance des périurbains à la voiture particulière n'est pas sans conséquences : nuisances olfactives, auditives, congestion des axes majeurs de circulation menant au centre-ville et impacts environnementaux (pollution...). Nicolas Dubois (2004 : 6) va même plus loin en précisant que « *l'automobile parasite l'espace des villes et des campagnes* », mettant ainsi en avant une invasion gênante de la voiture dans différents types d'espace, dont aucun ne semble épargné par sa propagation.

L'automobile, véritable outil de déplacement pour certains, est donc aujourd'hui perçue négativement, stigmatisée par d'autres, pour les effets néfastes évoqués précédemment.

En définitive, les espaces périurbains ont des caractéristiques qui leur sont propres : nous avons notamment une « *domination écrasante des métriques automobiles, ainsi qu'une hégémonie de la maison individuelle et de l'accession à la propriété* » (Cailly, 2003 : 706). Autrement dit, les périurbains disposent d'un mode de vie structuré autour d'un modèle à deux composantes que sont la voiture particulière et la maison individuelle.

Or, aujourd'hui, cette forme d'urbanisation et le mode d'habiter fondé sur le couple voiture particulière et maison individuelle qui l'"accompagne", pose problème au niveau environnemental, économique et social, les deux derniers étant liés à la hausse du prix du carburant.

¹ Les migrations alternantes sont définies par François Ascher dans l'ouvrage intitulé *Métapolis ou l'avenir des villes* comme « *des déplacements quotidiens domicile-travail d'une commune à une autre* » (p. 26). Elles sont également nommées migrations pendulaires.

- Premièrement, elle semble avoir des effets néfastes sur l'environnement et va, de plus en plus, être préoccupante, dans les années à venir, si elle continue à se développer et à prendre des proportions trop conséquentes.

Effectivement, le 21^{ème} siècle est marqué par des problèmes environnementaux de plus en plus prégnants : le réchauffement climatique constitue désormais un problème primordial, aux sources variées, et il semble que la pollution automobile en soit une des causes principales, contribuant ainsi à l'accroissement des gaz à effet de serre. Soulignons que « *les transports représentent en France 66 % de la consommation de produits pétroliers à usage énergétique et sont responsables de 35 % des émissions de dioxydes de carbone (CO₂)* »². Comment, alors, faire face à ces enjeux cruciaux se singularisant par un "dérèglement" climatique, ainsi que par une raréfaction des énergies fossiles, principalement le pétrole ? Leurs résolutions doivent faire intervenir toutes les échelles, tant mondiale que locale. Pour répondre à ces questions notables, un début de réponse émanant de l'échelle mondiale a été envisagé : le **développement durable**, devenant alors « *la référence obligée des politiques publiques et privées, le nouveau mot d'ordre de la coopération internationale* » (Brunel, 2007 : 128). Ce concept de développement durable, apparu dans les années 1970, ne sera officiellement défini qu'en 1987, dans le rapport Brundtland par « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* » (Allemand, 2007 : 7). Par la suite, et c'est ce que François Mancebo (2008) nomme le tournant de Rio, le développement durable sera institutionnalisé par la conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement qui s'est tenue en juin 1992 à Rio de Janeiro. Ce concept n'est apparu en France qu'avec la loi relative à la protection de l'environnement, dite loi Barnier de 1995. Ce terme devient aujourd'hui le nouvel objectif des politiques publiques puisque l'article 6 de la Charte de l'environnement³ précise : « *Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable et, à cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social* ».

Finalement, en raison d'un usage prédominant de la voiture individuelle, la périurbanisation génère des pollutions ainsi qu'une utilisation accrue d'énergie et, de surcroît, se développe à l'encontre des exigences du développement durable.

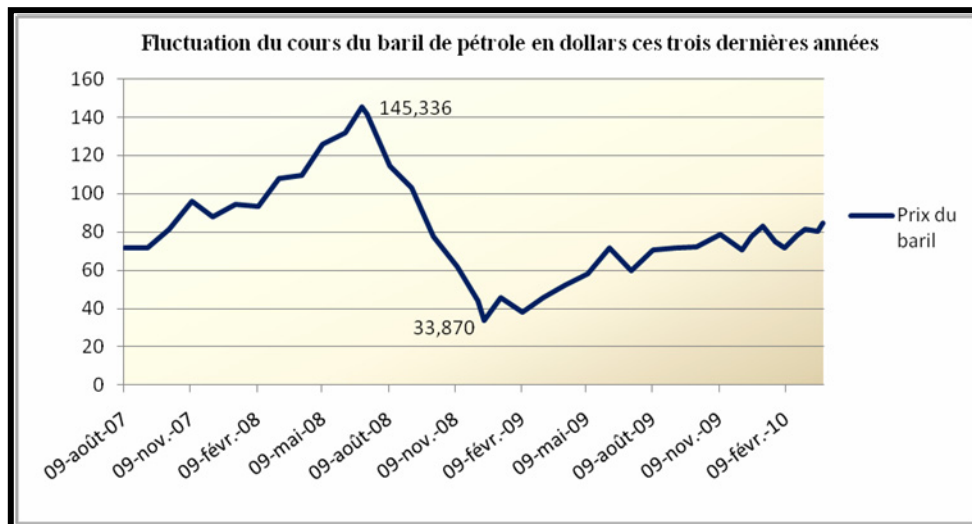
- Deuxièmement, outre ce contexte environnemental, nous faisons également face aujourd'hui à une conjoncture économique de plus en plus pesante sur nos modes de vie et notamment sur ceux des périurbains : crise économique mais également renchérissement du prix du carburant. Après un tarif maximum le 3 juillet 2008, le prix du baril de pétrole a subi une régression conséquente jusqu'à une reprise en

² Site internet de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'énergie : <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=13626>

³ La Charte de l'environnement a été introduite, dans la constitution française, le 1^{er} mars 2005.

début d'année 2009. Le prix du baril de pétrole a subi une augmentation d'environ 79,8 % entre le 10 janvier 2009 et le 10 janvier 2010⁴.

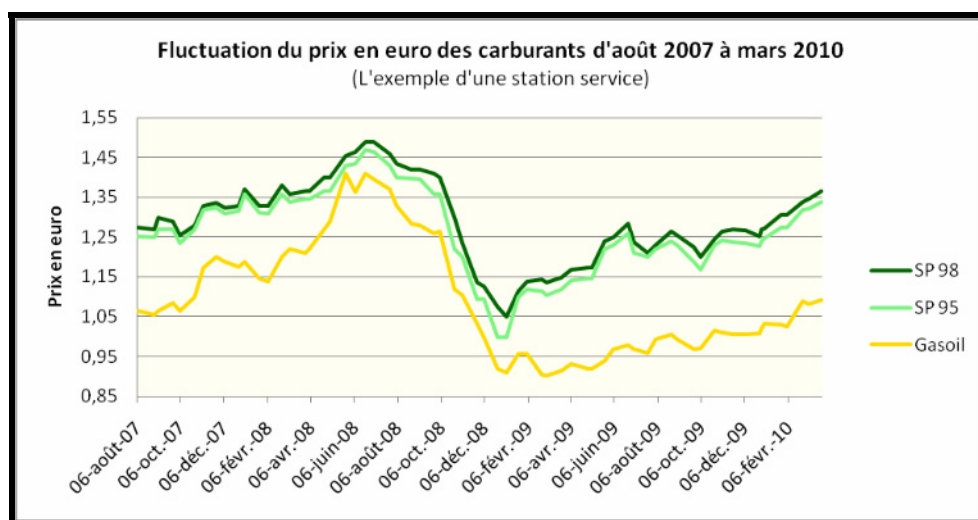
Figure 2 : Fluctuation du cours du baril de pétrole en dollars d'août 2007 à mars 2010



Source : données du site <http://prixdubaril.com/> consignées à l'annexe 1.

Réalisation : S. Latouche, avril 2010

Figure 3 : Fluctuation du prix des carburants en euros d'août 2007 à mars 2010



Source : une station service périurbaine souhaitant garder son anonymat.

Réalisation : S. Latouche, avril 2010

Nous constatons une concordance entre la courbe du prix du baril de pétrole et celles du tarif à la pompe. Les prix des carburants (gasoil, sans plomb 98 et 95) sont

⁴ Taux de variation effectué avec les données suivantes : 45,68 \$ le 10 janvier 2009 et 82,15 \$ le 10 janvier 2010.

en progression depuis janvier 2009 : le prix du sans plomb 98 a augmenté d'environ 22,42 % entre le 22 janvier 2009 et le 24 mars 2010, contre 21,95 % pour le sans plomb 95 et 14,34 % concernant le gasoil.

Par conséquent, ce contexte tangible d'accroissement du prix à la pompe et du réchauffement climatique devrait s'avérer influençant pour les habitants de l'espace français et notamment pour les périurbains.

Ce contexte incite à s'interroger sur la capacité des périurbains à s'orienter vers une mobilité plus durable. Précisons de ce fait ce qu'est une **mobilité durable**.

Des tentatives de remèdes "au tout automobile" se développent à diverses échelles, provoquant dès lors une émergence du concept de mobilité durable se traduisant par une volonté de proposer des alternatives, des modes de transport plus respectueux de l'environnement. En effet, la durabilité des mobilités intéresse aujourd'hui divers auteurs. Parmi eux, nous pouvons citer : Cyria Emelianoff (2009), Bruno Marzloff et Daniel Kaplan (2009), Judith Ferrando y Puig (2008). Concernant notre sujet de recherche, nous privilégierons la définition et le point de vue de Cyria Emelianoff : « *La mobilité durable est une problématique récente visant la neutralisation des impacts environnementaux des politiques de transports, à court et long termes (climat)* » (2009 : 171).

Ces éléments de définition nous semblent pertinents pour diverses raisons :

D'une part, nous apprécions et partageons la distanciation de l'auteur face au concept de mobilité durable. Effectivement, elle se veut critique et dubitative face à ce dernier.

D'autre part, afin de mieux aborder la mobilité durable, à l'instar de l'auteur, nous jugeons important de prendre en compte la dimension temporelle - à court et à long terme - car la "durabilité" nécessite une projection dans l'avenir.

Face à ce contexte et à l'impératif de mobilité durable, nos comportements, en matière de mobilité, et principalement ceux des périurbains, devraient se modifier. Mais le seront-ils vraiment ? L'exigence d'un développement durable et la conjoncture économique fébrile ont-elles une influence efficiente sur la mobilité des périurbains français et ont-elles une réelle incidence sur leurs comportements ?

Pour tenter d'apporter des éléments de réponse à ces questions, nous avons choisi de travailler sur la mobilité locale des habitants d'une commune périurbaine.

En premier lieu, avant de présenter notre lieu d'étude, précisons la signification de la mobilité et, plus précisément, de la **mobilité locale ou quotidienne**.

La mobilité est définie par Florence Huguenin-Richard dans l'ouvrage *Les mobilités* comme « *l'ensemble des pratiques et des comportements en matière de déplacement* » (p. 110). Dans le cadre de notre étude, nous suivrons une des quatre formes de la mobilité spatiale : la mobilité quotidienne ou locale. La mobilité

locale y est spécifiée, comme « *l'ensemble des déplacements quotidiens dont les origines et les destinations se situent à l'intérieur d'un cercle de 80 km à vol d'oiseau autour du domicile* » (p. 111). Cette définition y est également mentionnée dans l'ouvrage intitulé *Evolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques et éclairer les controverses* de Jean-Pierre Orfeuil.

Tableau 2 : Les quatre formes de la mobilité spatiale

	Mouvement interne à un bassin de vie	Mouvement externe à un bassin de vie
Mouvement cyclique	Mobilité quotidienne ou locale	Voyage
Mouvement linéaire	Mobilité résidentielle	Migration

Source : Florence Huguenin-Richard, 2010

Par ailleurs, la mobilité quotidienne se structure autour de quatre motivations : le travail, les loisirs, la vie citoyenne et la vie domestique. Ces différents éléments sont regroupés dans ce que Florence Huguenin-Richard nomme les sphères d'activité du quotidien (tableau 3). Notons que les motivations peuvent se succéder au court d'une même journée et varient selon certains critères : l'âge, le sexe et la profession des individus.

Tableau 3 : Les différentes sphères d'activités du quotidien

	Activités rémunérées	Activités non rémunérées
Temps contraint	Sphère du travail	Sphère domestique
Temps libre	Sphère de l'engagement	Sphère du temps libre

Source : Florence Huguenin-Richard, 2010

Après avoir défini la mobilité locale, présentons notre lieu d'étude.

Présentation du terrain de recherche, de la problématique et des hypothèses

Nous avons choisi comme lieu d'étude la commune de Montlouis-sur-Loire située en Région Centre, dans le département d'Indre-et-Loire, entre Tours (11 km) et Amboise (13 km). Cette commune, établie sur l'éperon rocheux de l'interfluve Loire / Cher est encadrée par différentes communes : la Ville-aux-Dames à l'Ouest, Larçay, Véretz, Azay-sur-Cher au Sud, Lussault et Saint-Martin-le-Beau à l'Est. Outre sa situation, notons que notre lieu d'étude fait partie du Schéma de Cohérence Territoriale (S.C.O.T.) et de la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau (C.C.E.T.).

Au préalable de la présentation plus ample de notre terrain de recherche, nous tenons à spécifier la principale raison du choix de ce lieu.

Il ne témoigne pas d'un choix aléatoire étant donné qu'il s'agit d'un espace que nous connaissons, fréquentons et qui de surcroît nous "tient à cœur". En tant qu'habitant de la commune depuis notre naissance, nous nous sommes toujours intéressés à celle-ci, à la vie locale, aux projets de la municipalité, etc. L'année de master est pour nous une opportunité de nous "pencher" plus amplement à cet espace. L'intérêt de travailler sur un espace que nous connaissons peut se définir par le sentiment de se sentir plus aisément impliqués dans ce sujet de recherche, nous déplaçant nous-mêmes tous les jours entre notre lieu de résidence et notre lieu d'étude, soit entre Montlouis-sur-Loire et l'université François-Rabelais localisée aux Deux Lions à Tours.

Finalement, cette connaissance et familiarité avec notre terrain de recherche peuvent être un avantage mais est aussi un inconvénient puisque cette proximité de ce lieu nécessite une certaine distanciation vis-à-vis de celui-ci.

De plus, cette commune nous semblait pertinente à étudier en raison de ses caractéristiques que nous allons expliciter et, notamment, pour l'importance de ses actifs travaillant hors de leur commune de résidence.

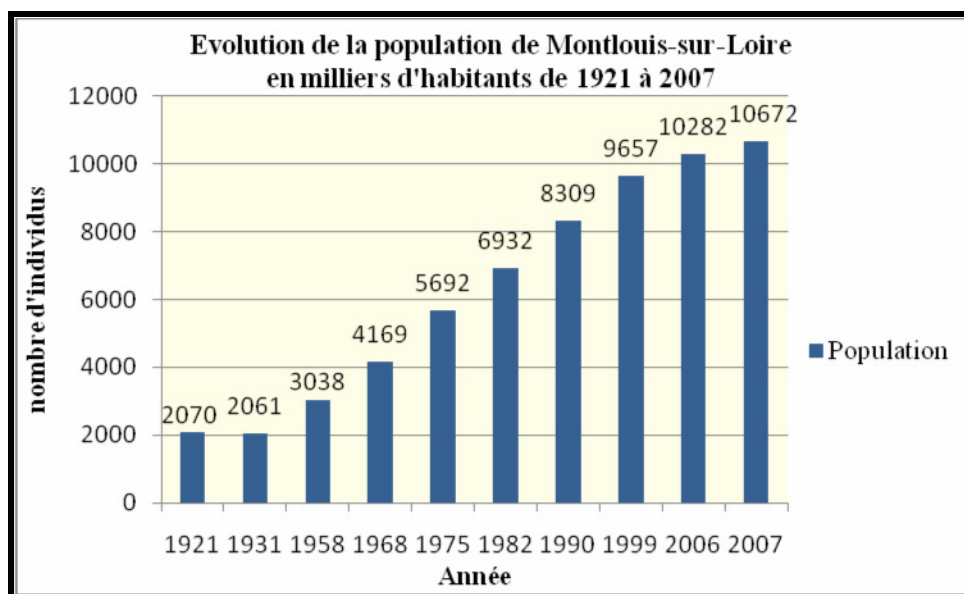
En ce qui concerne les données démographiques, il nous paraît essentiel d'évoquer, au moyen de la figure 4 (p. 16), que cette commune a été rapidement affectée par le processus de périurbanisation puisque les nouveaux résidents sont arrivés à partir des années 1950.

Cette commune devenant, selon les propos de Monsieur Jean-Jacques Filleul, Maire de la commune et président de la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau⁵, « *une ville à la campagne* » (in Foubert, 2000 : 3). Le Plan d'Occupation des Sols de

⁵ La C.C.E.T., créée en 1999, est composée de cinq communes dont Montlouis-sur-Loire, La Ville-aux-Dames, Larçay, Véretz et Azay-sur-Cher.

1999 stipule : « *Qu'au début des années 1960 Montlouis-sur-Loire devient la commune la plus peuplée de la seconde couronne de l'Agglomération Tourangelle* » soulignant l'importante croissance de sa population. Notons également qu'entre 1958 et 2007, sa population a été multipliée approximativement par 3,51.

Figure 4 : Evolution de la population de notre lieu d'étude de 1921 à 2007



Source : Données I.N.S.E.E. et archives de Montlouis-sur-Loire.
Réalisation : S. Latouche, avril 2010

Par ailleurs, le tableau ci-dessous précise qu'il s'agit d'une population assez jeune mais qui a tendance à vieillir étant donné que la progression de la part des 45-59 ans, 60-74 ans, 75 ans et plus est bien plus conséquente que celle des classes inférieures.

Tableau 4 : Répartition de la population montlouisiennne par classes d'âge en 2006

Répartition par classes d'âge en 2006						Evolution 1999-2006 en %					
0-14	15-29	30-44	45-59	60-74	75 ans et plus	0-14	15-29	30-44	45-59	60-74	75 ans et plus
2110	1665	2299	2128	1323	759	0,14	4,45	1,82	13,55	15,55	12,44

Source : Données I.N.S.E.E. (2006). Réalisation : S. Latouche, mai 2010

Outre l'évolution et la structure de la population, intéressons-nous à présent à la population active et aux emplois présents à Montlouis-sur-Loire.

Comme nous le constatons sur le tableau 5, la population active a augmenté de 14 % entre 1999 et 2006. De plus, il souligne une féminisation de la population active étant donné que la progression des femmes actives disposant d'un emploi est bien plus élevée que celle des hommes. Ceci étant un élément substantiel, dans le cadre de notre étude, puisque cette évolution engendre des migrations alternantes en plus grande quantité.

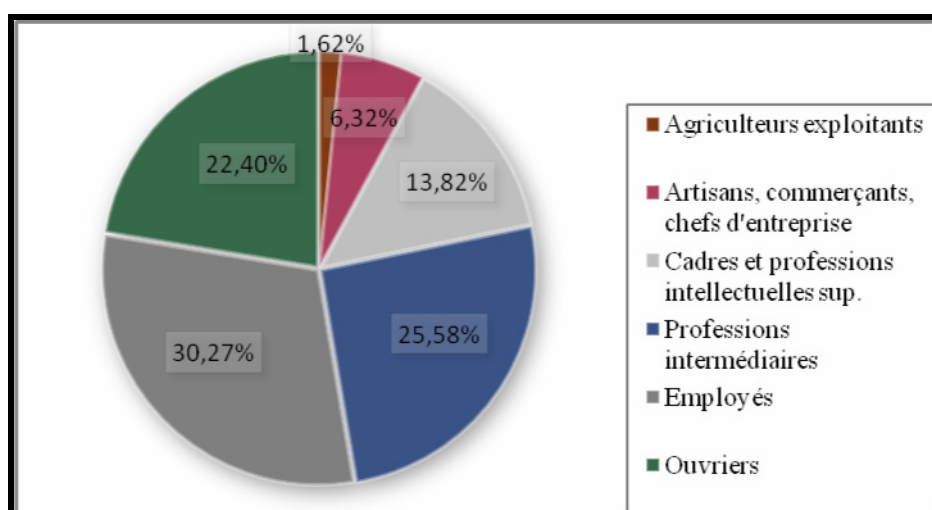
Stipulons également que cet accroissement de la population active est supérieur à la croissance de la population qui est de 6,47 % sur cette même période. Par ailleurs, ajoutons que le dernier recensement de 2006 nous apprend que la population montlouisienne (de 15 à 64 ans) est composée de 73,1 % d'actifs dont 67,5 % possédant un emploi et de 26,9 % d'inactifs.

Tableau 5 : Evolution de la population active disposant d'un emploi entre 1999 et 2006

	1999	2006	Taux de variation 1999/2006 (%)
Femme	1801	2154	+ 19,6
Homme	2128	2325	+ 9,26
Ensemble	3929	4479	+ 14

Source : I.N.S.E.E., recensement de 2006. Réalisation, S. Latouche, mars 2010

Figure 5 : Répartition de la population active montlouisienne (ayant un emploi) par catégories socioprofessionnelles en 2006



Source : Données I.N.S.E.E. (2006). Réalisation : S. Latouche, mai 2010

Le diagramme circulaire ci-dessus met en exergue l'importance des employés et des professions intermédiaires à Montlouis-sur-Loire. Effectivement, ces deux catégories concernent 55,85 % de la population active disposant d'un emploi en 2006.

Finalement, malgré 3126 emplois présents à Montlouis-sur-Loire (soit 1,18 fois plus qu'en 1999), du fait d'une diversité d'entreprises et d'établissements (tableau 6), nous remarquons à partir du tableau 7 que 75,6 % des actifs travaillent hors de la commune de résidence et que seulement 24,4 % des Montlouisiens ont un emploi dans leur lieu de résidence.

Tableau 6 : Nombre d'entreprises⁶ et d'établissements par secteur d'activité au 1^{er} janvier 2008

	Entreprise	Etablissement
Industrie	38	44
Construction	58	60
Commerce	90	101
Services	192	225
Ensemble	378	430

Source : Données I.N.S.E.E (activités marchandes hors agriculture).

Réalisation : S. Latouche, mai 2010

En ce qui concerne les exploitations agricoles ne figurant pas dans le tableau ci-dessus, elles sont au nombre de 65 en 2000 contrairement à 1988 où on en dénombrait 97. Notons l'importance de la viticulture dans cette commune, l'A.O.C. Montlouis-sur-Loire s'étendant sur 350 hectares. Néanmoins, selon Monsieur le Maire, ce domaine n'est pas générateur d'emplois : « *La viticulture, ce n'est pas un vecteur économique pour Montlouis, c'est un vecteur de reconnaissance, d'attrait, c'est du prestige !* »⁷.

⁶ L'entreprise est définie par l'I.N.S.E.E. comme la plus petite combinaison d'unités légales de droit français qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes.

Alors que l'établissement est selon l'I.N.S.E.E. une unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise. Un établissement produit des biens ou des services : ce peut être une usine, une boulangerie, un magasin de vêtements, un des hôtels d'une chaîne hôtelière, la " boutique " d'un réparateur de matériel informatique.

⁷ Entretien réalisé avec Monsieur le Maire le 16 janvier 2010.

Tableau 7 : Où vont travailler les habitants de la commune de Montlouis-sur-Loire ?

	Dans la commune de résidence	Dans une autre commune du même département	Hors du département de résidence
Nombre d'actifs travaillant...	1093	3105	281
Pourcentage d'actifs travaillant...	24,4 %	69,3 %	6,3 %

Source : I.N.S.E.E, recensement de la population de 2006. Réalisation : S. Latouche, décembre 2009

Précisons également que la commune de Montlouis-sur-Loire a la particularité d'avoir trois gares sur son territoire : Montlouis-Centre, Véretz-Montlouis et Azay-sur-Cher. Ces trois gares, cartographiées à l'annexe 11, sont présentes dans diverses localisations de la commune : la gare de Montlouis-Centre se localise au Nord, sur la ligne Tours / Orléans, les deux autres se situent, quant à elles, au Sud de Montlouis-sur-Loire sur la ligne Tours / Vierzon. En ce qui concerne les offres de transport en commun, notre lieu d'étude est également desservi par un service de bus : le Touraine Fil Vert (ligne C), permettant de se rendre dans l'espace proche. De plus, notons que notre lieu d'étude est accessible par diverses voies routières dont deux principales : la départementale 140 au Sud et la 751 au Nord.

Dans l'espace montlouisien, nous avons un transport scolaire gratuit, un transport à la demande dit "car jaune" pour les personnes à mobilité réduite et/ou les personnes âgées, ainsi que des aménagements cyclables. Tout ceci sera explicité et plus amplement détaillé à l'annexe 2.

Malgré la présence de ces diverses offres de transport, l'étude des données I.N.S.E.E. et de l'Enquête Ménage Déplacement réalisée auprès de soixante-dix ménages Montlouisiens que nous avons brièvement étudiée (annexe 3), met en évidence une utilisation massive de l'automobile à Montlouis-sur-Loire. Nous apprenons que 69 % des déplacements des Montlouisiens sont effectués en voiture. Les 30 % restants sont répartis en divers modes, la marche prédomine devant les transports collectifs, le vélo et les deux roues motorisées.

Après avoir modestement présenté notre objet et notre lieu d'étude, précisons à présent que les mobilités quotidiennes des habitants de notre lieu d'étude seront étudiées dans l'espace montlouisien et dans l'espace proche. Ce dernier étant l'espace du quotidien, soit plus expressément l'espace de la mobilité quotidienne d'une majorité des individus. Cette zone regroupe principalement l'Aire Urbaine de Tours et d'Amboise.

Outre la présentation et les précisions ci-dessus, signalons que, dans cette commune, les élus sont sensibles aux questions relatives au développement durable. A une échelle globale, nous pouvons mentionner la mise en place d'un agenda 21⁸ et, à une échelle plus fine, dans le domaine des transports, des idées sont envisagées pour s'orienter vers des mobilités "plus durables", tel que les bus de rabattement vers les gares, le pédibus, le développement du covoiturage ou encore l'extension des pistes cyclables. Les politiques publiques envisagées souhaitent donc tendre vers une mobilité "durable" en favorisant l'accès aux gares, en développant le réseau de circulations douces, en diversifiant les modes de déplacement et, ainsi, en encourageant l'intermodalité⁹. Néanmoins, pour la plupart des projets envisagés, la commune ne peut décider seule, celle-ci n'étant qu'Autorité Organisatrice de transport de second rang (A.O.2), elle doit composer avec d'autres acteurs aux compétences variées ; notamment, la Région Centre (Conseil Régional), le département d'Indre-et-Loire (Conseil Général), la S.N.C.F.¹⁰, le R.F.F.¹¹, le Fil Vert¹²... Des associations, telles que l'A.D.T.T.¹³, le Collectif Cycliste 37 et l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, ont également un rôle notoire à jouer.

Ces acteurs ont tous pour objectif de promouvoir des "mobilités plus durables" en développant notamment les transports en commun. Mais peut-on alors invoquer une véritable "collaboration" entre les acteurs, notamment entre les intervenants du ferroviaire - Région Centre, S.N.C.F., R.F.F. -, le Conseil Général d'Indre-et-Loire et la municipalité de Montlouis-sur-Loire ? Les premiers protagonistes interviennent pour la circulation des Trains Express Régionaux, le second pour la desserte par bus et le dernier, sans pouvoir de décision concernant les transports collectifs (bus et train), fait remonter toutes informations utiles - besoins, critiques, soucis...- aux deux premières entités citées et dépend in-extenso de ces dernières.

Ne peut-on pas soulever des divergences, tant dans les discours que dans les objectifs ? Ces divers acteurs convergent-ils vers une définition unique de ce concept de "mobilité durable" ou doit-on parler d'un terme polysémique se caractérisant par des intérêts disparates et propres à chaque intervenant ?

Cette volonté - des élus communaux et des autres intervenants - de s'orienter vers des moyens de transports plus respectueux de l'environnement, et ainsi de limiter l'usage de la voiture, persuadera-t-elle les habitants de Montlouis-sur-Loire de

⁸ Un Agenda 21 est selon le site de l'A.D.E.M.E. un projet global et concret, dont l'objectif est de mettre en œuvre progressivement et de manière pérenne le développement durable à l'échelle d'un territoire. Celui de Montlouis-sur-Loire a été approuvé le 29 juin 2009 par le conseil municipal.

⁹ L'intermodalité, selon le document de la convention entre la Région Centre et la SNCF, est l'utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

¹⁰ Société Nationale des Chemins de Fer

¹¹ Réseau Ferré de France

¹² Réseau des transports interurbains d'Indre-et-Loire

¹³ Association pour le Développement des Transports en commun en Touraine

modifier "leurs habitudes" en matière de mobilité ? En définitive, les Montlousiens souhaiteront-ils s'orienter vers ces idées ? Aspireront-ils à limiter leurs usages de l'automobile, amplement discrédités ces dernières années ou accepteront-ils réellement de diversifier leurs moyens de transports et de repenser leurs usages ?

De manière globale, demandons-nous, au travers de ce lieu d'étude, si les évolutions idéologiques et les difficultés économiques actuelles, définies par une exigence d'un développement durable ainsi que par un accroissement du prix du carburant, influent et modifient les caractères de la mobilité quotidienne des Montlousiens ?

En d'autres termes, nous cherchons à savoir si les hausses de prix du carburant et la volonté des acteurs publics de promouvoir des mobilités plus "durables" influencent et font évoluer les systèmes de mobilité des individus.

De plus, les Montlousiens paraissent-ils réactifs ou vulnérables à ces contextes ? Autrement dit, comment réagissent-ils face à ces derniers, y sont-ils sensibles et agissent-ils en conséquence ou bien subissent-ils ces éléments de contexte ?

Toutes ces questions visent un même objectif : comprendre les éventuelles modifications et les possibilités d'évolution des systèmes de mobilités des habitants de Montlouis-sur-Loire.

Afin de répondre à ces questions, nous étudierons, **dans une première partie**, les pratiques spatiales des Montlousiens interrogés, ainsi que leurs perceptions du contexte de développement durable, de hausse du prix du carburant et leurs perceptions de certaines offres de transport existantes.

Dans une seconde partie, nous identifierons le jeu des acteurs publics, puis nous analyserons les perceptions et les significations que les divers protagonistes ont des concepts de développement durable et de mobilité durable, ainsi que leurs voies pour atteindre cette nouvelle mobilité. En d'autres mots, nous devrons présenter et étudier les réflexions en matière de politiques publiques envisagées à l'échelle de la commune, ainsi que les projets pensés à l'échelle régionale, départementale et du Schéma de Cohérence Territoriale ayant un impact sur la commune de Montlouis-sur-Loire. En effet, « *le Conseil Régional négocie avec les établissements publics dont la S.N.C.F., et le Conseil Général et en partenariat avec la municipalité pour la mise en place des navettes vers les gares* »¹⁴ et, à l'échelle du S.C.O.T., on peut évoquer, même si celui-ci n'est qu'en phase d'élaboration, le désir de renforcer l'étoile ferroviaire.

¹⁴ Entretien du jeudi 29 octobre 2009 avec Madame Céline Debourg.

La dernière partie se voudra plus réflexive et sera un croisement des deux parties précédentes. Nous aborderons les perceptions des habitants interviewés sur des projets envisagés par la municipalité et, également, les évolutions des pratiques des habitants en matière de mobilité. Cette partie nous permettra de savoir si la hausse du prix du carburant influence ou non les pratiques des individus. Dans un dernier chapitre, nous étudierons quelques pistes de solutions, autres que l'amélioration et la mise en place d'offre de transport pouvant influencer sur les mobilités.

Afin d'analyser et de comprendre les évolutions des pratiques de mobilité des Montlouisiens, nous disposons de **diverses hypothèses** qui sous-tendent notre réflexion.

Les deux premières concernent les modifications des mobilités quotidiennes des Montlouisiens sous l'influence de la hausse du prix du carburant et de l'exigence de développement durable.

Par conséquent, ces deux suppositions - qui seront confirmées ou infirmées – sont les plus importantes de notre corpus d'hypothèses étant donné que celles-ci sont au cœur de notre sujet et de notre question centrale.

1) Lors d'une forte inflation du prix du carburant, des changements (au demeurant lacunaires) en matière de moyens de transport utilisés, s'opèrent à l'échelle de l'espace de résidence mais resteraient inchangés pour les déplacements dans l'espace proche. Ce qui voudrait dire que, lors d'une hausse conséquente du prix à la pompe, les usagers substitueraient leur voiture au profit du vélo ou de la marche à pied afin d'effectuer certains petits déplacements dans la commune de Montlouis-sur-Loire. En revanche, outre ces alternatives, nous supposons que les déplacements effectués dans l'espace proche (migration alternante par exemple) se réaliseraient toujours majoritairement en voiture.

La plupart des individus "s'accommoderaient" avec ces contextes pour les déplacements de longues distances et préféreraient "faire des efforts" sur les plus courts trajets que sur les longs. Les seuls comportements qui pourraient être amenés à se modifier concernant les déplacements domicile-travail sont ceux des personnes dont les horaires de travail peuvent se concilier avec les horaires des transports en commun. De surcroît, nous supposons que les comportements inchangés prédominent sur les comportements modifiés.

2) En ce qui concerne les comportements modifiés ou susceptibles de l'être, nous supposons que certains périurbains, dans leurs discours, souhaitent modifier leurs systèmes de mobilité ; mais que ce ne sont que des "paroles". En d'autres termes, un

décalage entre discours et pratiques serait présent. C'est pourquoi, il convient de garder une certaine distance vis-à-vis des propos émis par les personnes interrogées.

Outre les deux précédentes, nous possédons **deux hypothèses complémentaires de moindre importance** :

La première de ce groupe est relative à l'organisation des pratiques de mobilité contrairement à la seconde qui concerne les acteurs et leurs orientations.

3) Les déplacements des périurbains font l'objet d'une programmation raisonnée, afin d'éviter trajets inutiles, pertes de temps, surcoût tarifaire des transports en commun ou carburant, etc.

4) Les décideurs s'orientent vers le terme de développement durable mais ont des objectifs divers. Nous présumons que les objectifs de la S.N.C.F. seraient plus axés vers l'économie alors que ceux des acteurs associatifs et communaux chercheraient davantage la préservation de l'environnement.

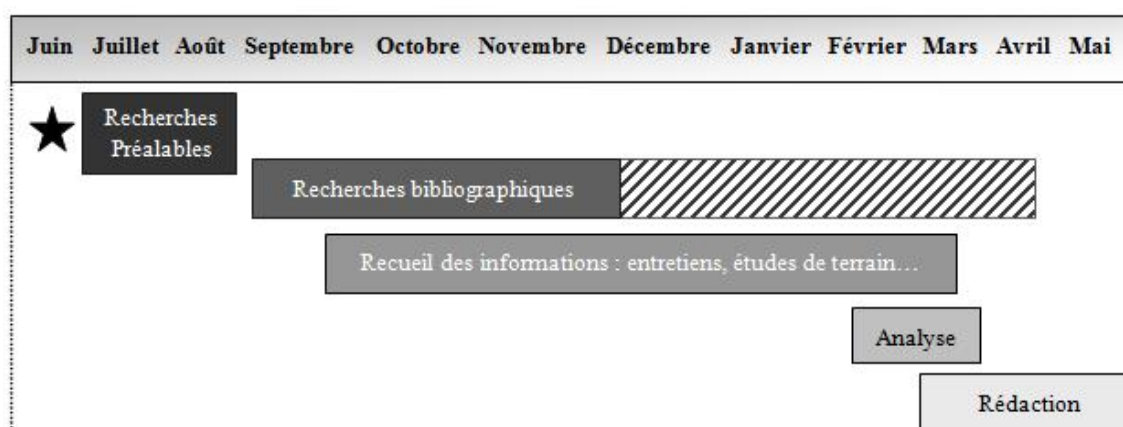
Notre objectif, au cours de cette recherche, est de tester, à partir de notre travail d'enquêtes et de terrain que nous allons expliciter à postériori, nos hypothèses et ainsi de confirmer ou non leur validité.

Méthodologie mise en œuvre pour la réalisation du mémoire

Il est nécessaire de présenter la méthode que nous avons poursuivie ainsi que les outils utilisés afin de recueillir des données essentielles à la réalisation de notre mémoire. Pour répondre à ces questions et tester nos hypothèses, nous avons eu recours à divers éléments : l'observation d'une part, les entretiens d'autre part, mais aussi à des carnets de pratiques et à des schémas de parcours commentés. Néanmoins, avant d'explicitier et justifier ces outils utilisés, nous tenons à résumer brièvement les différentes étapes du déroulement de notre recherche.

Démarche réalisée : les principales phases

Figure 6 : Les principales étapes de notre recherche



Notre recherche s'articule en diverses phases représentées sur le schéma ci-dessus. Précisons, premièrement, que l'étude théorique et celle de terrain ne sont pas sans liens mais en interdépendance, la recherche consistant, selon nous, à effectuer des "allers et retours" entre l'étude théorique et l'étude de terrain.

Notons deuxièmement que l'élaboration de la question préalable, puis la construction de la problématique ainsi que des hypothèses (non mentionnés sur le schéma) ont été conçues de la fin du mois de septembre à fin novembre 2009.

Outre ceci, nous tenons à expliciter brièvement certains de ces symboles représentant une étape de notre recherche.

Le premier symbole ★ représente notre intégration en juin 2009 au programme Usages et programmation de l'Habitat soit U.P.H.A. Cette étude universitaire a débuté en mai 2009, est financée par la Région Centre et est menée sur deux terrains d'étude : Orléans et Montlouis-sur-Loire. Précisons que ce programme a été engagé suite à un appel d'offre fait par la région Centre, appelé « l'habitat de demain ». Ce

programme a pour objet « *d'étudier les pratiques d'appropriation et les usages de l'espace par les habitants afin de mettre en évidence les formes d'adaptation et d'ajustement de l'habitat aux modes de vie et aux nouveaux besoins* ». Celui-ci permettra ainsi d' "éclairer" et également d'aider les politiques publiques.

Afin d'obtenir les informations nécessaires à la réalisation de cette recherche, des enquêtes qualitatives (entretiens semi-directifs) ont été réalisées auprès des habitants de la Zone d'Aménagement Concertée des Terrasses de Bodet pour la commune de Montlouis-sur-Loire à la résidence « le parvis du théâtre » et « la Manufacture » pour Orléans. Ce sont deux formes d'habitat distinctes : individuelle, principalement présente aux Terrasses de Bodet, et collective, à Orléans. 84 ménages ont ainsi été interrogés sur ces deux sites par six binômes d'étudiants (en licence et master) durant deux campagnes de quatre semaines (novembre / décembre 2009 et janvier / février 2010)

Précisons que le guide d'entretien réalisé par les enseignants chercheurs de ce programme était composé de divers thèmes dont un sur les mobilités quotidiennes (cf. Annexe 4).

Les autres axes de ce guide étaient :

- Itinéraire et choix résidentiels
- Conditions d'appropriation de l'espace domestique
- Relations de voisinage et rapport aux espaces de proximité (quartier ou commune)
- Une question ouverte : Comment imaginez-vous votre habitat et vos modes de déplacement dans 20 ans ?

De plus, au cours du mois de juin, Monsieur Trouvé, Directeur de l'environnement et de l'aménagement du territoire à la mairie de Montlouis-sur-Loire, recherchait un(e) étudiant(e) intéressé(e) pour réaliser un mémoire sur le thème des mobilités dans une commune périurbaine : Montlouis-sur-Loire.

Par conséquent, ces deux éléments marquaient le point de départ de notre recherche.

Durant les deux mois de vacances estivales - juillet et août 2009 -, nous avons débuté certaines recherches préalables sur le lieu d'étude ainsi que sur le thème envisagé.

En ce qui concerne les recherches bibliographiques, les conséquentes recherches ont été réalisées durant la période s'étendant du mois de septembre à fin novembre. Néanmoins, ces dernières se sont prolongées durant les mois suivants. Effectivement, le travail de recherches bibliographiques et de lecture ne constitue en aucun cas une étape arrêtée puisque nous pensons qu'au fur et à mesure de l'avancement de notre

recherche, de l'obtention d'informations issues des études de terrain, notre regard se modifie et nous ne percevons plus consultations de la même façon.

Le recueil des informations rendu possible grâce à l'utilisation de certains outils que nous citerons postérieurement, a nécessité, pour les entretiens, une analyse et une interprétation des résultats de l'enquête ainsi qu'une cartographie de certaines données constitutives de l'avant dernière étape avant la rédaction de notre mémoire.

La méthode de recueil des données : succincte présentation des différents outils utilisés et des objectifs recherchés

Les outils - observation, entretien, etc - que nous allons expliciter ne résultent pas d'un choix aléatoire mais ont été sélectionnés en rapport avec notre questionnement. Nous jugeons donc important de préciser l'objectif recherché pour l'utilisation de chaque outil.

1) L'observation

L'observation des offres et infrastructures de transport ainsi que des pratiques de mobilité des Montlousiens

Pour identifier la fréquentation des transports collectifs - Fil Vert, T.E.R., "car jaune" -, le profil des usagers de ces transports, leurs potentialités et défaillances, nous avons eu recours à un travail d'observation.

Ainsi, nous avons emprunté le Touraine Fil Vert afin d'observer le nombre de personnes présentes dans ce car, et notamment leurs profils et caractéristiques.

Une étude a été réalisée dès septembre aux trois gares de Montlouis-sur-Loire, où nous avons, à divers horaires de la journée, observé l'accessibilité à ces nœuds de communication mais également effectué des comptages et des relevés. En effet, nous avons recensé le nombre de véhicules stationnés (vélos, voitures) et le nombre d'usagers du train et identifié leurs spécificités. Toutefois, cette observation a été au-delà des relevés de terrain puisque nous avons interrogés sept individus prenant le train le jour de notre d'enquête. Nous nous sommes également intéressés au "transport à la demande" présent sur le territoire montlousien. Le mardi 20 octobre 2009, nous avons réalisé le trajet à bord de ce bus.

Outre les transports en commun, nous avons observé les aménagements cyclables présents sur Montlouis-sur-Loire afin de déceler leur quantité, praticité, qualités (ou avantages) et défaillances.

L'observation aux réunions

Nous avons assisté à deux réunions transport - les 30 septembre 2009 et 16 février 2010 - mises en place par la municipalité, et à une réunion publique organisée par l'association Montlouis *Changeons d'ère*, le 19 novembre 2009. La première réunion transport nous a permis de rencontrer divers acteurs (voir annexe 5) ; avec certains, nous avons pu prendre rendez-vous par la suite. Lors de ces réunions, nous avons eu recours à l'observation afin de discerner les diverses relations entre les acteurs mais aussi dans le but d'obtenir des informations se rapportant aux projets pensés ou étudiés.

2) Les entretiens semi-directifs

Nous recherchions principalement des données qualitatives. C'est pourquoi nous avons privilégié l'entretien, et notamment l'entretien semi-directif car nous désirions que les personnes interrogées soient plus participatives et plus libres dans l'énonciation de leurs réponses. Le résultat final a été plus intéressant et plus fructueux, tant pour les interviewés que pour la personne enquêtrice. L'entretien semi-directif est plus enrichissant que l'entretien directif en raison des questions plus "souples" et de la possibilité, pour l'enquêteur, d'utiliser diverses relances dans le but d'obtenir des réponses plus précises et plus développées. De plus, il nous a donné l'occasion d'instaurer un véritable échange (une situation d'interaction) avec la personne interviewée, nous permettant ainsi d'orienter son discours vers nos objectifs en facilitant l'émergence d'idées.

Les personnes que nous avons rencontrées sont mentionnées aux annexes 6 et 7. Nous avons donc réalisé, au cours de notre M.1, en comptant les dix-huit effectués aux terrasses de Bodet, une quarantaine d'entretiens avec des protagonistes variés (acteurs publics, associatifs, habitants). Notons que nous avons préféré réaliser peu d'entrevues afin de les étudier en profondeur, c'est-à-dire de les retranscrire intégralement, de les analyser et, subséquemment, de traiter les données résultantes et, pour certains, de les cartographier ou schématiser. Pour analyser les entretiens avec les habitants, nous avons, réalisé une analyse thématique.

Les entretiens semi-directifs avec les acteurs publics et avec les associations

Au préalable, nous avons dû interroger des acteurs publics pour diverses raisons qu'il convient de préciser. Autrement dit, interviewer ces protagonistes répondait à un certain nombre d'objectifs, le principal étant d'acquérir un nombre suffisant d'informations nécessaires à la réalisation du mémoire.

En les rencontrant et en les interviewant, nous souhaitons :

- prendre connaissance et comprendre les politiques publiques et les projets envisagés,
- obtenir des informations relatives aux projets,
- identifier pourquoi les élus souhaitaient mettre en place des politiques,
- comprendre leurs perceptions et définitions des concepts de développement durable et mobilité durable lorsque que certains acceptaient de nous les définir.

En ce qui concerne les acteurs associatifs, nous avons premièrement souhaité les interroger afin de découvrir et de comprendre leurs idées défendues et deuxièmement, afin d'acquérir certaines connaissances, telle que nous avons pu en obtenir avec Monsieur Gérard Rollin sur le vélo et avec Monsieur Orsinger sur le ferroviaire.

Soulignons que les guides d'entretien pour ces acteurs ont été réalisés en fonction de l'intervenant rencontré et des objectifs de notre recherche.

Les entretiens avec les Montlousiens

Les entretiens avec les habitants de Montlouis-sur-Loire ont eu une réelle importance afin d'obtenir des réponses à notre question centrale. Notre objectif principal était d'identifier les systèmes de mobilité actuels des Montlousiens et de savoir si la hausse du prix du carburant et l'exigence de développement durable influaient sur leurs mobilités et, si oui, de quelles manières. De plus, il s'agissait de comprendre si, en vue de l'évolution des contextes, les périurbains envisageaient, dans un temps plus ou moins lointain, de modifier leur façon de se déplacer.

- Les entretiens semi-directifs effectués avec l'U.P.H.A.

Les entretiens qualitatifs réalisés se sont déroulés sur deux périodes : la première du 21 novembre 2009 au 13 décembre 2009, et la seconde du 11 janvier au 22 février 2010.

Durant les deux périodes d'enquête, avec l'aide d'un étudiant de troisième année de licence de géographie, nous avons réalisé un total de dix-huit entretiens aux terrasses de Bodet à Montlouis-sur-Loire. Néanmoins, pour notre mémoire, nous en avons conservé dix, en constituant un échantillon assez diversifié (Cf. Annexe 8). Précisons que notre difficulté durant ces périodes, a été de trouver, en pratiquant la méthode "du porte à porte", des habitants acceptant de nous recevoir.

- *Nos douze entretiens réalisés personnellement*

L'enquête a nécessité l'exécution d'un travail préparatoire et d'une conception de l'enquête qui a été effectuée durant le premier semestre de l'année universitaire 2009-2010. Le guide d'entretien figure à l'annexe 9.

Durant cette période, nous avons recensé toutes les zones d'habitat de notre lieu d'étude (Cf. annexe 11). Ceci dans le but d'interroger douze personnes (Cf. annexes 12 et 13) dans diverses localités de Montlouis-sur-Loire comme nous pouvons le constater sur la carte en annexe 14. Il s'agissait notamment de comprendre si résider à proximité d'offres de transport en commun influait sur le moyen de transport utilisé. De plus, nous nous sommes interrogés : résider à proximité des services et commerces influence-t-il le moyen de transport employé ?

3) *Schéma de parcours commenté et carnet de pratiques*

- Le schéma de parcours commenté : objectifs, consignes, conditions d'exécution et conclusions

Nous cherchions à obtenir une vision globale et plus explicite des divers déplacements structurants une semaine ainsi que des moyens de transport utilisés. C'est pourquoi, aux douze habitants interrogés, nous avons demandé s'ils acceptaient de réaliser un schéma succinct des principaux déplacements de la semaine, tous motifs confondus, en indiquant la fréquence et le moyen de transport utilisé. Cet exercice a donc été réalisé au cours de l'entretien après l'énumération des divers déplacements effectués en une semaine normale. Après avoir éteint le dictaphone, nous leur avons demandé s'ils acceptaient de nous réaliser un schéma, dans les termes suivants : « Afin de résumer tout vos déplacements effectués en une semaine normale, accepteriez-vous de nous représenter, sous forme d'un schéma sommaire, vos principaux déplacements, du lieu de départ vers le lieu de destination, en indiquant le motif du déplacement, le mode de transport utilisé ainsi que la fréquence du déplacement ? ». Cette demande était bien entendu accompagnée de consignes pour la réalisation ; nous leur demandions, tout en laissant faire la personne, et faire part de son imagination dans la conception de nous représenter leurs motifs de déplacements en diverses couleurs, afin de mieux visualiser les déplacements et les motifs associés. Dans le cas où la personne ne se souvenait plus des différents motifs, nous lui rappelions les principaux : travail, loisirs, achats, sociabilité...

En définitive, cet exercice, apportant une coupure dans l'entretien, fut apprécié par les personnes interrogées car il fut exécuté avec attention et aucune n'a refusé de le concevoir.

Par conséquent, les habitants se sont appliqués dans la réalisation de ce schéma et mieux incorporés dans l'entretien étant donné qu'ils se sont sentis plus aisément impliqués en participant à cet exercice. De plus, ce croquis a permis à certains de

mieux se rendre compte des divers déplacements réalisés dans une semaine normale :
« *Je ne pensais pas que je bougeais autant* » (Entretien n°17 : femme, 73 ans, à la retraite).

- Le carnet de pratiques : objectifs, consignes, conditions d'exécution et conclusions

A la fin de nos entretiens, nous avons proposé aux habitants de nous consigner, sur la semaine suivant l'entretien, si possible, tous leurs déplacements effectués en une semaine, avec le lieu de destination, le moyen de transport, la distance parcourue, et le temps de transport. L'intérêt de cet exercice était de comprendre les pratiques spatiales des habitants et, ainsi, de déceler les éventuels enchaînements de motifs.

Pour mener à bien ce carnet, nous avons fourni aux habitants une feuille blanche afin de leur laisser la liberté de consigner leurs déplacements comme bon leur semblait (sous forme de tableau ou d'énumération), plus une enveloppe timbrée à notre adresse pour qu'ils puissent nous la renvoyer une fois la semaine passée et le carnet réalisé.

Finalement, cet exercice a paru plus contraignant pour quelques personnes car cela nécessitait d'énumérer leurs déplacements, les kilomètres parcourus, etc. Certaines se sont bien prêtées au jeu en nous précisant quelques détails ; d'autres sont davantage restés dans les généralités et ont parfois omis, volontairement ou non, de mentionner la distance, les kilomètres parcourus voire même le lieu de destination.

PREMIÈRE PARTIE

L'AUTOMOBILE :

UN USAGE TOUJOURS PRÉDOMINANT

Cette partie, se décomposant en trois chapitres (que nous allons présenter), est principalement le fruit des entretiens réalisés avec vingt-deux Montlousiens et aussi de notre travail d'observation.

Cependant, notons que le premier chapitre prendra seulement en compte les résultats des douze entretiens réalisés personnellement, étant donné que le guide d'entretien de l'U.P.H.A. n'abordait pas les éléments de ce chapitre ou les évoquait, mais de manière pas aussi précise que nous l'avons fait dans notre guide. Certaines informations, obtenues au cours des entretiens réalisés aux terrasses de Bodet, pourront toutefois compléter et / ou appuyer les résultats des autres entretiens.

Ajoutons également que le dernier chapitre utilisera, quant à lui, divers outils : les entretiens réalisés avec les habitants, notre travail d'observation ainsi que certaines données obtenues grâce à des entretiens effectués avec un acteur public et un associatif.

La recrudescence des problèmes environnementaux et la hausse du prix de l'énergie nous incitent, dans un premier chapitre, à étudier les perceptions de ce contexte par les Montlousiens interrogés, ainsi que leurs appropriations du concept de développement durable et leurs éléments de définition de la mobilité durable. Il s'agissait de comprendre si ces concepts sont sibyllins, ou compris de tous, mais aussi de s'intéresser à la question suivante : quelle(s) position(s) ont-ils à l'égard du développement durable et des questions environnementales ?

De plus, il s'agissait d'interroger les Montlousiens sur ces deux termes afin de savoir si leurs idées (de définition), principalement celles relatives à la mobilité durable, sont réellement mises en application.

Le deuxième chapitre, quant à lui, s'intéressera aux pratiques spatiales actuelles des Montlousiens, afin de savoir si ce contexte actuel impacte leurs mobilités, et change leurs pratiques. Autrement dit, l'automobile est-elle toujours autant usitée par les Montlousiens ? Malgré le chiffre peu conséquent d'entretiens réalisés, leur étude nous fournira, notamment, des éléments plus précis sur l'usage de la voiture et le rapport des usagers à cet outil de déplacement.

Ces deux premiers chapitres seront complétés par le premier chapitre de la troisième partie qui, avec une vision plus prospective, étudiera les changements et inflexions probables de mobilité face au contexte actuel et, notamment, face à celui de hausse du prix des carburants.

Dans un troisième et dernier chapitre, nous prospecterons et analyserons les freins à l'usage des transports en commun et du vélo. Ceci constituant un élément préalable à l'étude des projets des acteurs publics qui fera l'objet d'une deuxième partie.

Chapitre 1 - Des Montlousiens conscients des enjeux du développement durable et de la hausse du prix du carburant

I. Une prédominance de l'environnement dans l'appropriation des concepts de développement durable et de mobilité durable

A. Une prise de conscience généralisée des problèmes environnementaux

Les habitants sont conscients des problèmes environnementaux existants aujourd'hui ; il s'agit d'un sujet qui est, pour la plupart des individus, évoqué quotidiennement, que ce soit en famille, avec des amis ou des voisins : « *Evidemment, on peut difficilement ne pas en parler nous-mêmes ! C'est vrai que la planète est en danger* » (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire).

De plus, ces problèmes, notamment celui du dérèglement climatique, soulèvent bien souvent des inquiétudes de la part des habitants qui affirment en percevoir des signes tangibles et y rattachent bien souvent des catastrophes.

Au sein de la sphère familiale, ce sont bien souvent les plus jeunes, au courant de ces problèmes (parcours scolaire, médias...) et des enjeux qui en résultent, qui sensibilisent et avertissent leurs parents, principalement en cas d'actions préjudiciables à l'environnement.

Le fait de ne pas fermer le robinet lors d'un brossage de dents ou bien de ne pas éteindre la lumière, nous a été mentionné, dans deux entretiens, comme un exemple de reproche adressé par les enfants aux parents.

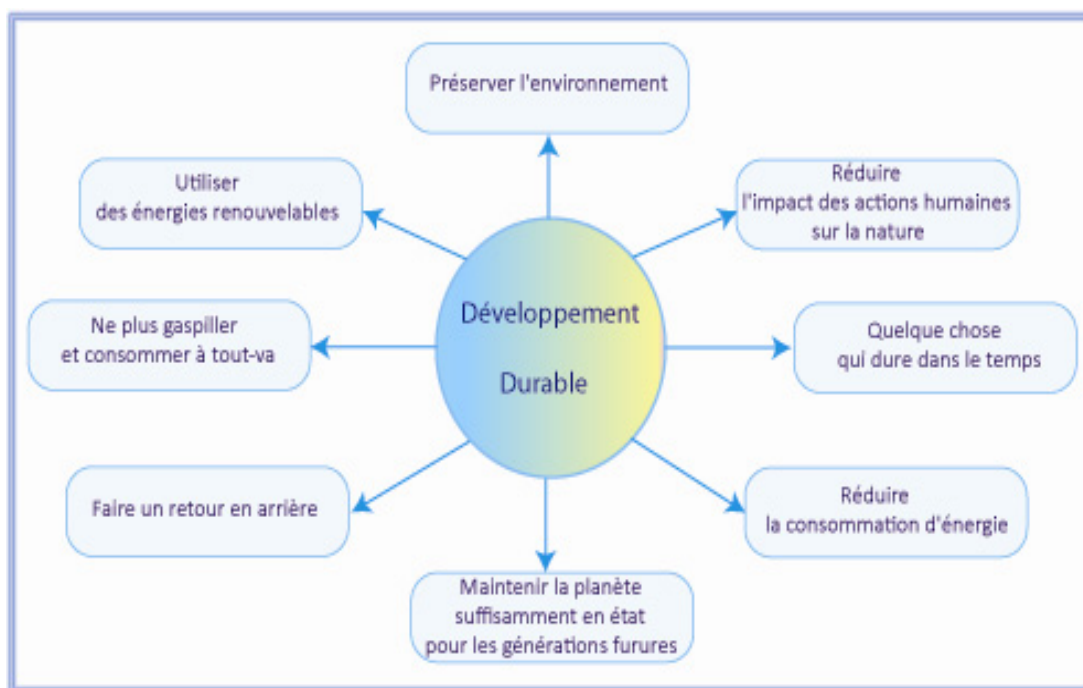
La protection de l'environnement devient alors un sujet fréquent dans les conversations entre les membres de la famille.

Cette prise de conscience résulte sans doute de l'omniprésence des questions environnementales dans la vie de tous les jours : reportages et documentaires (en autres : « *C'est ma terre* » sur T.F.1 et « *Emissions de solutions* » sur France 2), publicités, presse, internet, journée mondiale de l'environnement tous les 5 juin depuis 1972, semaine du développement durable (du 1^{er} au 8 avril en 2010 avec pour thème : « *changeons nos comportements* »), etc. En d'autres termes, le discours médiatique sur l'environnement, et notamment sur la crise environnementale, peut avoir une incidence sur la perception et la pensée des individus.

Toutefois, une présence trop conséquente des questions environnementales dans les médias ne peut-elle pas, au fil du temps, engendrer un désintéressement des individus face à ces questions et, par routine et / ou exaspération, porter les personnes à ne plus y prêter attention ?

B. Des représentations diversifiées du développement durable

Figure 7 : L'appropriation du concept de développement durable par les douze habitants interviewés



Source : Conception et réalisation personnelle, mars 2010

1. Les éléments de définitions énoncées par les Montlousiens

Sur douze personnes rencontrées, seules deux n'ont pas répondu à cette question. Les autres habitants, comme nous le discernons dans le schéma ci-dessus, nous ont donné des éléments de réponses diverses. Toutefois, parmi les trois piliers du développement durable, nous remarquons une omniprésence de l'environnement au détriment du social et de l'économie. Outre ce constat, les idées énoncées par les individus font également allusion à une dimension temporelle du développement durable. Ils ont évoqué, entre autres, la durabilité et la prise en compte des générations futures. Néanmoins, ces habitants ne nous ont pas précisé ce qu'ils entendaient par « *quelque chose qui dure dans le temps* » et « *générations futures* ». Mais existe-t-il réellement une définition du terme « *générations futures* » précisant de quelles générations il s'agit : celles de 2015, 2020 ou autres ? Vincent Clément (2004) semble nous apporter une réponse en mentionnant que « *L'on ne sait pas très bien qu'elles sont les échelles de temps concernées* »¹⁵.

¹⁵ Citation en ligne à l'adresse suivant : <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/devdur/DevdurScient.htm#1>.

Ajoutons que deux personnes rencontrées nous ont donné une définition "complète" de ce qu'ils entendaient par le développement durable :

« *Le développement durable c'est l'utilisation des énergies renouvelables pour la bienséance du bonheur humain* ». (Entretien n°16 : homme, 44 ans, agent de maîtrise territorial en espace vert).

« *C'est le respect de l'environnement : c'est se développer tout en respectant et utilisant à bon escient les ressources naturelles. Il faut prendre dans la nature juste ce que nous avons besoin* ». (Entretien n°12 : femme, 19 ans, étudiante).

En définitive, ces deux définitions mettent en exergue l'importance accordée à l'environnement et à sa protection, renforçant l'idée d'une prise de conscience des problèmes environnementaux actuels et de la nécessité de modifier les "manières d'agir". Pour la seconde personne, l'homme ne doit prélever dans la nature que le juste nécessaire ! Or, cette idée est-elle, en réalité, "concrétisable" ? Ne désirons-nous pas tous avoir plus que nécessaire, autrement dit, ne souffrons-nous pas de pléonexie ?

Cependant, nous tenons à rester distants de ces paroles afin de ne pas leur donner plus, ou moins, d'importance qu'elles n'en ont. Effectivement, ces représentations du développement durable et cette prise de conscience - plus ou moins forte selon les personnes - reflètent-elle une position favorable vis-à-vis du développement durable ? Parmi les individus conscients, certains ne restent-ils pas "sur la réserve" vis-à-vis de ce concept et des questions environnementales ?

2. Positions des individus vis-à-vis du développement durable et des questions environnementales

Certains restent distants et préfèrent nous dire que le développement durable est difficilement réalisable dans la société actuelle, en raison d'un dit "système" qui ne peut être modifié :

« *Ah le développement durable, je ne sais pas ce qu'il en est... Il faudrait revenir en arrière un peu mais ce n'est pas possible. Vous ne trouverez jamais personne qui va couper la branche où il est assis. De toute façon, on ne peut pas revenir en arrière, on est trop loin, il y a trop d'intérêts... Pour moi, ce n'est pas réalisable, on est entré dans un système où on ne peut pas rétrograder* » (Entretien n°14 : homme, 57 ans, à la retraite).

« *On est dans un système auquel on ne peut pas tout arrêter, on n'y arrivera pas* » (Entretien n°15 : femme, 45 ans, aide à domicile).

De plus, la plupart des interrogés pensent que « *ce n'est pas le petit particulier qui sauvera le monde* » et que les actions réalisées par les individus, au niveau local, ne

ressouderont pas les problèmes mondiaux. Les habitants dénoncent, dans ce cas, le transport aérien et l'activité industrielle de générer des pollutions bien plus conséquentes que celles engendrées par leurs activités du quotidien. N'est-ce pas ainsi une manière pour les individus de se déresponsabiliser ou de désindividualiser la question de la responsabilité environnementale ?

Outre ceci, une personne (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire) fait allusion aux trois piliers du développement durable et nous mentionne que : « *Si on veut développer l'économie, c'est difficile de protéger l'environnement et d'assurer un progrès social* ». Ceci mettant en évidence une difficulté à concilier l'environnemental, l'économique et le social et rejoignant de ce fait les propos de l'auteur Sylvain Allemand (2007) pour qui ces trois piliers semblent inconciliables. En ce qui concerne l'économique et l'environnemental : l'économie considérée par le philosophe Michel Serres (2009) comme « *l'infrastructure essentielle des sociétés* »¹⁶ ne peut-elle pas s'avérer être une entrave à la protection de l'environnement ?

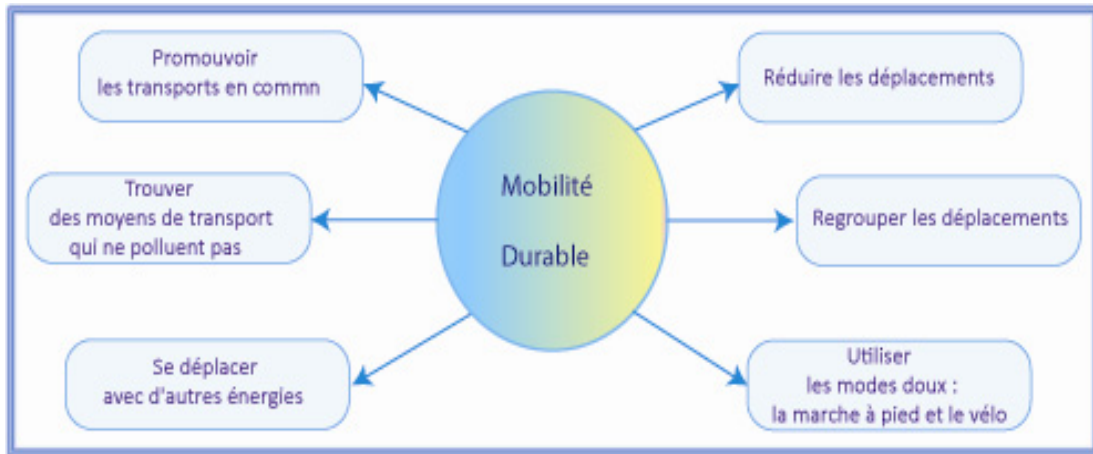
Par conséquent, un décalage apparaît entre les définitions du développement durable proposées par les habitants et leurs positions vis-à-vis de ce concept.

Malgré les distances et critiques, la prise de conscience environnementale a-t-elle des effets sur leurs pratiques et gestes quotidiens (présents ou à venir) ? Adoptent-ils (ou adopteront-ils) un mode de vie plus compatible et plus respectueux de l'environnement ? Mais que serait un mode de vie véritablement propice à l'environnement ? Quelles pratiques seraient favorables ou nuisibles à l'environnement ?

¹⁶ Citation présente à l'adresse suivante : http://www.maxisciences.com/%E9cologie/on-a-oublie-d-inviter-la-terre-a-la-conference-sur-le-climat-par-michel-serres_mrm2213.html.

C. Des idées intéressantes sur la mobilité durable

Figure 8 : La mobilité durable imaginée par nos douze habitants interrogés



Source : Conception et réalisation personnelle, mars 2010

Avant de s'intéresser aux éléments de définitions des habitants, notons que la mobilité durable, « *métonymie sectorielle du développement durable* » (Ferrando y Puig, 2008) s'articule autour des mêmes piliers que le développement durable, soit plus expressément : l'environnement, le social et l'économie.

Bruno Marzloff et Daniel Kaplan stipulent ostensiblement ces trois dimensions dans leur définition :

« La mobilité "durable" désigne une mobilité peu polluante, peu consommatrice d'énergie et d'espace, mais qui remplit dans le même temps les fonctions essentielles de la mobilité : le lien social, l'accès aux ressources de la ville, le développement des échanges économiques... » (2009 : 24).

La notion de mobilité durable, apparue récemment dans les champs - scientifique, académique, professionnel, de l'aménagement - n'est pas connue par les habitants. Néanmoins, l'association des deux termes - mobilité et durable - leur a permis d'imaginer ce qu'elle pourrait être. Les Montlousiens ont donc pensé à ce qu'est ou serait une mobilité durable et nous ont ainsi mentionné divers éléments figurant dans le schéma ci-dessus.

Tout comme l'analyse précédente, nous constatons une importance notable de l'environnement pour les périurbains interrogés. Une mobilité durable serait pour eux une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

En effet, selon eux, des solutions alternatives sont à trouver et à appliquer afin de réduire l'impact des déplacements sur l'environnement. Certains évoquent la solution des transports collectifs - bus, train, tramway -, d'autres les modes doux, c'est-à-dire la marche à pied et le vélo, et pour d'autres encore, il conviendrait de se déplacer

avec d'autres énergies, voire de modifier les manières de se déplacer en réduisant et / ou en regroupant plus massivement les déplacements.

Or, nous avons vu en introduction que les résultats de l'Enquête Ménage Déplacement ont montré que la plupart des habitants utilisent la voiture pour effectuer bon nombre de leurs déplacements. La mobilité durable serait donc une envie d'agir, de bien faire... mais restant aujourd'hui non concrétisée pour la majorité.

Deux de nos interrogés - dubitatifs - préfèrent formellement nous dire que la mobilité durable est aujourd'hui difficilement réalisable et qu'ils ne savent pas « *si ça se fera un jour* ».

Qu'en est-il des autres habitants ? Leurs idées ne sont-elles que "des paroles" ou sont-elles actuellement mises en œuvre, et le seront-elles dans un temps futur ? A-t-on une coordination entre leurs pensées et leurs pratiques ou bien un certain décalage entre ces deux éléments ?

Parlerons-nous de mobilité durable pour les Montlousiens dans vingt ans ? Nous tenterons dans notre troisième partie d'apporter des réponses de nature prospective.

Finalement, l'omniprésence de la question environnementale relate que l'environnement devient une valeur partagée et acquise par la société. L'environnement serait devenu un référentiel, « *une référence commune partagée* »¹⁷ pour les individus. Nous discernerons dans une deuxième partie si l'environnement est l'élément prédominant dans les définitions émises par les acteurs publics. De plus, nous verrons si la protection de l'environnement devient un objectif pour l'action publique dans le domaine des transports.

Outre l'étude des deux termes, cherchons à présent à connaître quelle perception les interrogés ont de la crise énergétique et de la hausse du prix du carburant.

¹⁷ Définition émise par Monsieur Patrice Melé (professeur à l'université François Rabelais de Tours) dans le cours *Dimension territoriale du patrimoine et de l'environnement*.

II. La crise énergétique et la hausse du prix du carburant non comprise

A. Une sensibilité à la raréfaction de l'énergie

Les entretiens réalisés montrent que les habitants sont conscients de la raréfaction de l'énergie et pensent que le pétrole est un produit périssable et qu'il connaîtra, à plus ou moins brève échéance, une "fin" :

« De toute façon ça va arriver un jour, il n'y a rien de secret là-dessus. Pour faire un litre de pétrole, ça demande dix millions d'années à la nature. C'est une énergie fossile et il y a une fin, il n'y a pas de mystère à ça » (Entretien n°13 : homme, 69 ans, à la retraite).

« C'est sûr que c'est un fait. On en parle tellement qu'on en est conscients » (Entretien n°19 : homme, 51 ans, agent des finances publiques). Cette affirmation constitue un exemple vis-à-vis des propos mentionnés précédemment, soit plus expressément l'influence avérée du discours médiatiques sur la perception des individus en regard de ce sujet.

Néanmoins, une incompréhension est présente chez certaines personnes : *« Ça m'inquiète mais c'était prévisible, c'est pour cela que je ne comprends pas : pourquoi les voitures consomment-elles encore trop »* (Entretien n°20 : femme, 76 ans, à la retraite).

Par ailleurs, d'autres individus pensent que, tant qu'il existera un lobby pétrolier, des énergies plus respectueuses de l'environnement ne seront pas développées. Ce point de vue se retrouve également dans deux des entretiens réalisés aux terrasses de Bodet ; nous citons en exemple : *« Tant que les lobbyings pourront trouver et vendre leur pétrole, on restera sur cette énergie fossile bien polluante »* (Entretien n°3 : homme, 40 ans, responsable d'activités logistiques)

De plus, certains attestent que si les pouvoirs publics le souhaitent vraiment - question de volonté - des solutions pourraient être envisagées. Autrement dit, le pétrole, énergie fossile, pourrait être remplacé par une énergie non polluante.

Malgré deux habitants pour qui le pétrole, en raison d'une omniprésence dans les produits de la vie quotidienne : plastique, bitume..., s'avèrerait difficilement remplaçable, les dix autres interrogés sont confiants et positifs à l'égard d'autres énergies ; certains nous ont même cité des exemples, telles que l'énergie électrique et solaire.

Mais, pour les habitants, quelles sont les véritables raisons de ce manque d'investissement de la part des pouvoirs publics ? La principale réponse, qui nous a été évoquée, est l'enjeu économique que représente le pétrole ; un des habitants nous mentionne : *« À mon avis aujourd'hui l'argument financier est plus important que la*

raréfaction de l’énergie » (Entretien n°18 : homme, 42 ans, gestionnaire de réseau de transport de gaz naturel).

Rappelons qu’en France, les produits pétroliers sont taxés : nous avons la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers, dite T.I.P.P. qui « *est assise sur les volumes et non sur le prix de vente du produit. C’est donc un montant fixe, en €/litre, perçu sur chaque unité mise à la consommation* »¹⁸ et la Taxe sur la Valeur Ajoutée sur les produits pétroliers, ou T.V.A. Mais de quelle ampleur sont les taxes sur les prix des carburants ? Elles représentaient, en 2008, entre 50 % et 70 % du prix des carburants, en sachant que le gazole est moins taxé que les Sans Plomb 95 et 98.

En résumé, les habitants soupçonnent l’État de ne pas suffisamment chercher à développer d’autres énergies que le pétrole puisque ce dernier et les taxes qui l’accompagne constituent une importante ressource (cf. annexe 15) ; un de nos habitants stipule : « *Les taxes : c’est ce qui tient les États !* » (Entretien n°13 : homme, 69 ans, à la retraite).

B. Un prix du carburant qui, d’après les habitants, va continuer d’augmenter

Le prix du carburant n’est, en aucun cas, statique et les habitants sont bien conscients de sa fluctuation : « *Des fois, il redescend, des fois il monte* » (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire).

Par ailleurs, pour le plus grand nombre des Montlousiens interrogés (janvier / février), il va augmenter dans les mois et les années à venir. Les périurbains souhaiteraient une diminution, voire une stagnation, du tarif de cette énergie mais ils sont convaincus d’un futur accroissement du prix. Cette affirmation peut notamment s’illustrer par les propos suivants : « *S’il diminue, ce sera une belle surprise* » (Entretien n°15 : femme, 45 ans, aide à domicile) ou bien « *Étant donné que le pétrole commence à se faire rare, ce n’est pas pour qu’il (le prix des carburants) redescende* » (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire).

Ajoutons que la fluctuation des prix du carburant - perçue comme non correcte par les usagers - demeure un élément difficilement compréhensif pour les interrogés. Effectivement, le prix peut être modifié le lendemain du passage à la pompe ou bien même le jour de l’achat de carburant : « *Moi, j’ai vu hier à ma grande stupeur qu’il a pris cinq centimes d’un seul coup. Quand il y a une prédiction de hausse, il augmente avant !* » (Entretien n°16 : homme, 44 ans, agent de maîtrise territorial en espaces verts).

¹⁸ Informations obtenues à l’adresse suivante :
http://www.developpement-durable.gouv.fr/energie/petrole/textes/se_fiscalite.htm

Par conséquent, la majorité des individus rencontrés se sentent, pour le moment et en raison d'un développement non suffisant d'autres énergies, dépendants du pétrole et, en quelque sorte, contraints de subir les fluctuations des prix et notamment des hausses. En d'autres termes, les habitants ne sont pas indifférents ni insouciants face à ces variations de prix, étant donné qu'ils en sont conscients. Toutefois, ayant peu de moyens d'agir sur ces hausses, ils ne peuvent actuellement "faire autrement" et sont quelque peu obligés de s'y résigner.

Nous étudierons dans la troisième partie l'attitude des périurbains en cas d'une hausse conséquente, voire accablante, du prix de cette énergie, au travers de l'exemple de quelques habitants s'étant prononcés sur ce scénario.

Après avoir décelé la prise de conscience des habitants au contexte actuel, intéressons-nous, à présent, à leurs mobilités et à leurs caractéristiques : moyen(s) de transport utilisé(s), organisation des déplacements, motif(s) de déplacement, etc.

Chapitre 2 - Une mobilité automobile dominante

Dans ce chapitre, dans un premier temps, nous nous proposons d'étudier le système de déplacement des personnes interrogées, afin notamment de comprendre la manière dont les interviewés organisent leurs déplacements, et éventuellement les regroupent, les lieux investis, le(s) moyen(s) de transport utilisé(s), les activités réalisées pendant leurs déplacements et la manière dont ils les vivent selon des éléments différents : motifs (travail, achats...), moyens de transport, échelle spatiale.

Dans un second temps, nous nous intéresserons au rapport des répondants à l'automobile.

En fin de compte, décèle-t-on des points communs dans les systèmes de déplacement des répondants ou chaque cas est-il particulier ?

Malgré le contexte actuel, les personnes interrogées aux Terrasses de Bodet, et dans d'autres localités de Montlouis-sur-Loire, utilisent-elles toutes massivement la voiture ou ont-elles recours abondamment aux transports en commun ou aux modes doux (marche à pied et vélo) ? Ces individus se déplacent-ils au même endroit tant pour le travail que les achats ou les loisirs ?

Ainsi, ce chapitre cherchera à apporter des éléments de réponses aux diverses questions posées.

I. Le système de déplacement : entre pratiques, motif(s) de déplacement et moyen(s) de transport utilisé(s)

Ce paragraphe est le fruit de l'analyse des outils utilisés au cours des douze entretiens réalisés avec les habitants de Montlouis-sur-Loire et d'une étude des informations essentielles issues des entretiens effectués aux Terrasses de Bodet. Pour ceci, nous avons analysé les entretiens, les schémas de déplacement (p. 47-51) ainsi que les carnets de pratiques consignant tous leurs déplacements réalisés en une semaine.

Rappelons que les schémas de déplacement et les carnets de pratiques présentés en introduction, ont été réalisés, personnellement et manuellement, par douze habitants interrogés, au cours de l'entretien pour les schémas, et la semaine subséquente à celle de l'enquête pour les carnets.

A. Un mode de transport prédominant pour des motifs diversifiés

1. *Un système de déplacement structuré autour de l'automobile*

a. Les motifs de déplacement : une grande diversité

Comme nous le constatons dans les schémas réalisés par les habitants (voir ci-dessous), les motifs de déplacement à l'échelle d'une semaine sont divers. En effet, ce ne sont pas seulement des déplacements pour se rendre au travail ou à l'école ; mais également pour divers motifs se classant en quatre principales catégories : travail, loisirs, achats et sociabilités.

- Des lieux d'études (secondaires ou supérieures) ou de travail principalement concentrés hors de la commune de Montlouis-sur-Loire

Les schémas des personnes interrogées nous renseignent sur les lieux de destination (travail ou études). Ces résultats, que nous allons développer, seront réutilisés dans le paragraphe *C* de ce chapitre intitulé *Un important rapport à l'espace proche*, afin de savoir s'ils constituent ou non une illustration aux résultats des études effectuées par l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours.

Premièrement, ces schémas mettent en exergue une importance notable des individus travaillant ou étudiant dans l'agglomération Tourangelle. De plus, nous remarquons des lieux communs de destination. Effectivement, quatre des huit répondants se déplaçant pour se rendre au travail ou sur leur lieu d'études n'ont pas pour destination Montlouis-sur-Loire mais Tours et Saint-Pierre-des-Corps (à huit kilomètres de Montlouis-sur-Loire). En complément de ces quatre individus, notons qu'une personne (entretien n°21) se rend tous les jours à la gare T.G.V. de Saint-Pierre-des-Corps, afin de prendre le train et aller travailler sur Paris.

Quelques exemples concrets illustrent ces propos, deux étudiants interrogés ont pour destinations : Tours Centre pour l'entretien n°12 et Tours pour l'entretien n°22 (établissement scolaire privé Marmoutier). En ce qui concerne ces deux individus, pour quelle principale raison étudient-ils hors de leur lieu de résidence ? Nous supposons qu'ils sont, en quelque sorte, contraints d'aller étudier en dehors de Montlouis-sur-Loire car cette commune n'est pas dotée d'établissement secondaire mais uniquement d'un collège nommé collège Raoul Rebout. Précisons, de ce fait, que les lycées les plus proches de la commune se situent à Tours ou encore à Amboise (Lycée Leonard de Vinci).

Deuxièmement, ces résultats illustrent les données I.N.S.E.E. présentées en introduction mentionnant la faible quantité de Montlouisiens (24,4 %) travaillant sur la commune de résidence. En effet, sur six actifs, seule une personne (Entretien n°15 : femme, 45 ans, aide à domicile) travaille dans la commune où elle habite.

- Des loisirs locaux pour les enfants et dispersés dans l'espace proche pour les adultes

Dans un premier temps, étudions les loisirs des enfants des quatre parents interrogés. Ces enfants pratiquent une activité extrascolaire à Montlouis-sur-Loire. Nous avons l'exemple, dans les schémas, d'activités sportives et musicales réalisées une à deux fois par semaine, essentiellement le mardi soir, le mercredi et le samedi : le judo (entretien n°15), le basket (entretiens n°19 et 21), le tennis et l'équitation (entretien n°16) et la musique (entretien n°19).

Finalement, nombreuses sont les activités réalisées dans la commune de résidence en raison sans doute de la présence d'une offre diversifiée d'activités extrascolaires, principalement pour les plus jeunes. Notons que cette caractéristique de la commune est appréciée par les habitants puisqu'elle permet aux enfants de s'épanouir dans une activité sans engendrer des déplacements trop conséquents aux parents et ainsi leur facilite la "gestion de la famille" : *« C'est vrai que c'est pratique d'avoir une activité où nous n'avons pas besoin de faire un déplacement très important et c'est vrai que l'on est bien lotie sur Montlouis »* (Entretien n°10 : femme, 43 ans, enseignante).

Effectivement, tous les jeunes enfants des interrogés ne se rendent pas aux activités de loisirs seuls mais accompagnés des parents. Ainsi, si les enfants effectuaient des activités dans des communes différentes, parfois à des jours et horaires semblables, cela serait-il concrètement réalisable et surtout "gérable" pour les parents ? En fin de compte, l'activité est-elle choisie par les parents et / ou les enfants pour ces caractéristiques ou bien pour sa localisation non éloignée du domicile ?

Notons que le lieu de résidence a été choisi, entre autres, pour certaines personnes, après prospection des offres d'activités, pour les enfants, présentes sur Montlouis-sur-Loire. L'appréciation de cette offre est davantage exprimée dans les entretiens des nouveaux arrivants à Montlouis-sur-Loire ; nous avons l'exemple d'une habitante aux Terrasses de Bodet :

« Nous, avant de s'installer, on ne voulait pas être trop loin de Tours pour les enfants, pour qu'ils n'aient pas à subir de grands horaires pour aller à l'école et que l'on ne soit pas sans arrêt à prendre notre voiture pour les emmener à l'école et pour qu'ils fassent des activités à proximité et pour pouvoir y aller seuls quand ils seront capables de se gérer » (Entretien n°8 : femme, 31 ans, infirmière).

Ainsi, pour cette personne, le fait d'avoir des activités à proximité (ou dans la commune) permettrait de ne pas utiliser sans cesse la voiture pour accompagner les enfants, ce qui est jugé favorablement étant donné qu'un recours incessant à l'automobile semble contraignant et asservissant pour l'interrogée.

Dans un second temps, intéressons-nous aux activités quotidiennes de loisirs pratiquées par les adultes. Nous remarquons, dans ces schémas, une prédominance d'activités réalisées hors de la commune de résidence. Effectivement, la personne de l'entretien n°11 effectue du *step* le lundi soir à Véretz et de la *danse country* à Joué-

Lès-Tours le mardi soir ; une autre habitante (Entretien n°17) "aime aller" au bal dans diverses localités, dont Savonnières et Luynes mentionnées dans le schéma.

En définitive, les adultes n'hésitent pas à aller au-delà de leur lieu de résidence pour accomplir une activité. Ce constat permet de formuler l'hypothèse suivante : ces individus ne réalisent pas certaines activités à Montlouis-sur-Loire quand elles ne sont pas présentes sur ce lieu ou ne leur conviennent pas. Mais peut-être s'agit-il également d'un besoin ou bien d'un désir de "s'évader" et / ou de s'extraire du lieu de résidence ?

- Des achats alimentaires réalisés à proximité de la localisation de l'habitat

Nous nous intéresserons, dans ce paragraphe, aux achats alimentaires et non à des achats particuliers, vestimentaires par exemple, effectués occasionnellement et non quotidiennement.

Malgré certains habitants, minoritaires, pour qui les achats alimentaires sont effectués dans divers commerces, la plupart les réalisent, à leurs dires, essentiellement dans l'espace de résidence (à Super U ou au Centre Commercial des Coteaux) et / ou au Leclerc (Zone d'Aménagement Concerté des Fougerolles) de la Ville-aux- Dames, localisé à environ cinq kilomètres de Montlouis-sur-Loire et localisés sur la figure ci-dessous.

Figure 9 : Localisation du Super U, du Leclerc et du Centre Commercial Les Coteaux



Par ailleurs, notons que les habitants privilégient les commerces les plus proches de leur lieu de résidence : « *Les courses alimentaires, c'est Super U, car ce n'est pas loin* » (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire). Toutefois, lorsqu'un produit n'est pas présent dans le commerce habituel, Super U par exemple, les habitants se déplacent

ailleurs - chez Leclerc : « *La marque de shampoing que mon mari utilise n'est vendue que chez Leclerc* » (Entretien n°20 : femme, 76 ans, à la retraite).

Les douze Montlouisiens interrogés effectuent donc leurs achats alimentaires dans ces deux localités pour des questions d'habitude, de proximité et de satisfaction ; un des habitants interrogés affirme :

« On a changé de fusil d'épaule depuis quatre ou cinq ans, depuis que le Super U a déménagé. Tout ce qui est courses, on ne s'embête plus maintenant, on reste à Montlouis-sur-Loire, à part pour des achats spéciaux. Avant on allait à Auchan ou à Carrefour, maintenant on n'y va plus » (Entretien n°18 : homme, 42 ans, gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel).

Cet homme met en exergue une offre commerciale importante sur Montlouis-sur-Loire ne nécessitant plus des déplacements, pour des achats alimentaires, dans des grandes surfaces extérieures à la commune.

- Les sociabilités : une diversité de profil d'habitants

Comme nous le discernons dans les schémas, les déplacements relatifs aux sociabilités (visites de la famille, des amis) sont moins fréquents dans la semaine, voire même inexistantes, et sont plus dispersés dans l'espace. Néanmoins, nous distinguons divers profils d'habitants :

- **Ceux qui se déplacent peu mais reçoivent à leur domicile** : cas de deux habitants.

En ce qui concerne ce premier groupe, nous avons l'exemple des personnes des entretiens n°14 et n°18. Le second nous affirme distinctement : « *On reçoit plus que l'on se déplace* ». Mais quelles sont les raisons émises par cet habitant ? Cet homme justifie son affirmation en nous précisant qu'il est le seul en mesure de recevoir les membres de la famille à son domicile, en raison de la présence d'une pièce capable d'accueillir 25 personnes. De plus, outre cet argument, il mentionne également que : « *C'est plus facile pour eux de venir ici, un de mes frangins et mes parents habitent à Tours Centre donc ce n'est pas très pratique* ». Le terme *pratique* laisse supposer qu'il est difficile en ville (dans ce cas, dans le centre de Tours) de se garer et / ou de disposer d'un logement qui puisse accueillir une certaine quantité de personnes.

- **Ceux qui possèdent la plupart des membres de leur famille et leurs amis dans la commune de résidence** : deux habitants (Entretien n°12 et n°17).

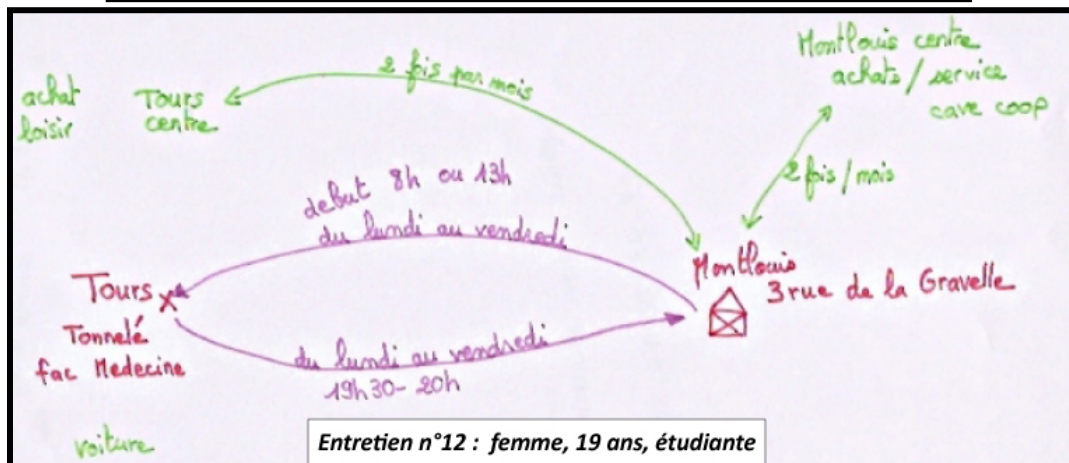
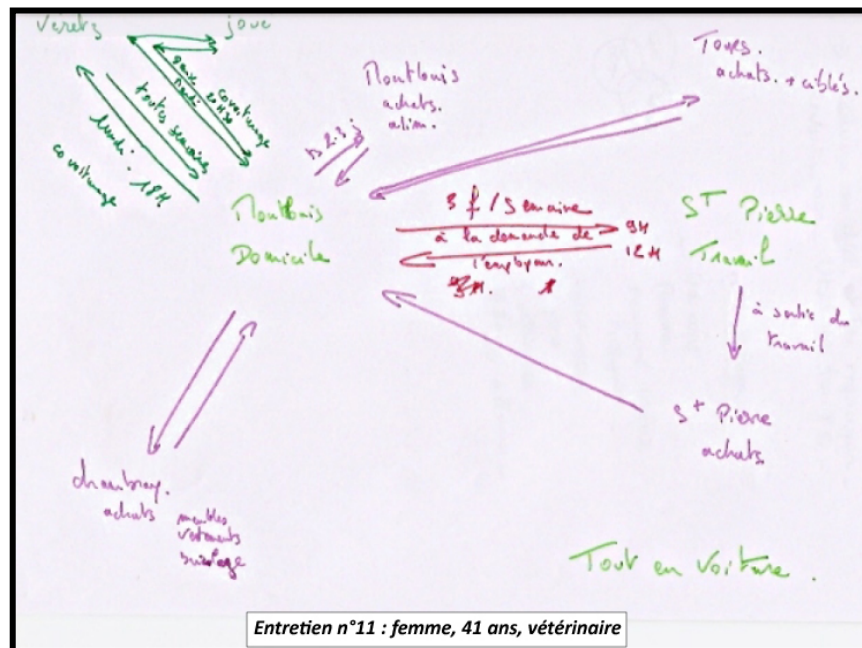
Ces deux personnes sont toutes deux natives de Montlouis-sur-Loire, ce qui pourrait justifier la présence des principaux membres de la famille et des amis sur ce lieu. Par ailleurs, le fait d'avoir sa famille et ses amis dans le lieu de résidence permet aux répondants de les voir plus fréquemment : une à plusieurs fois par semaine.

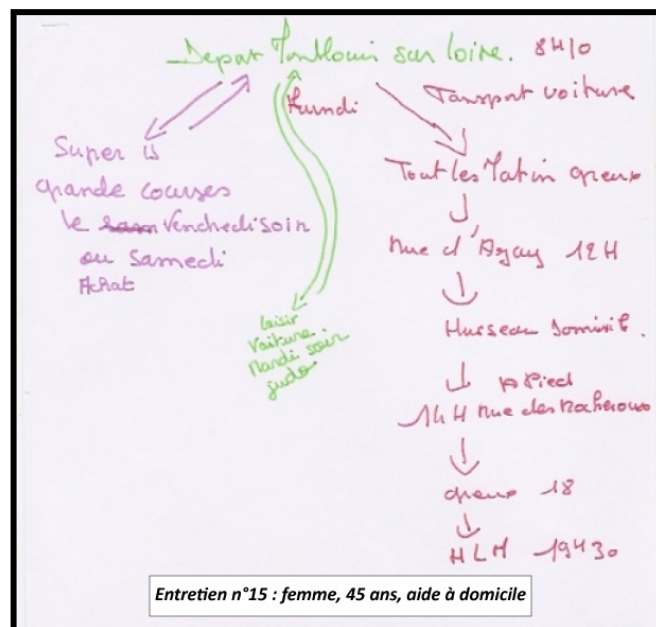
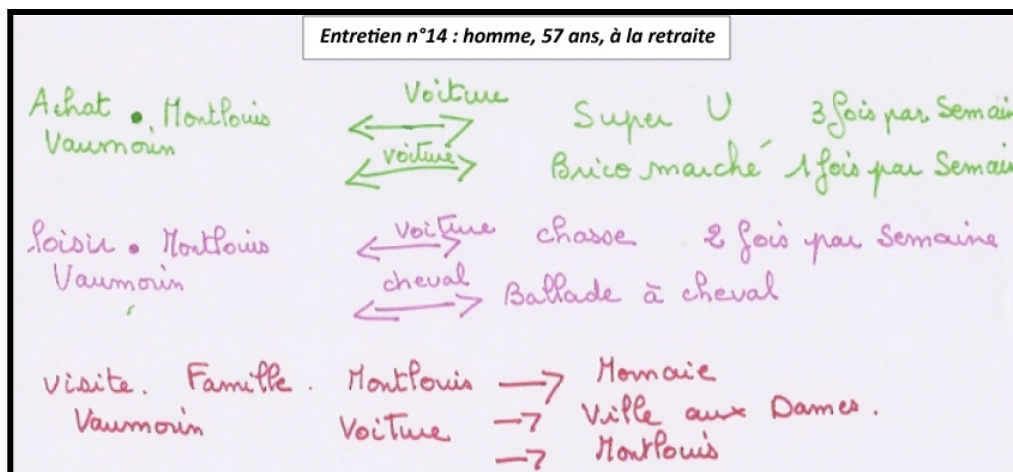
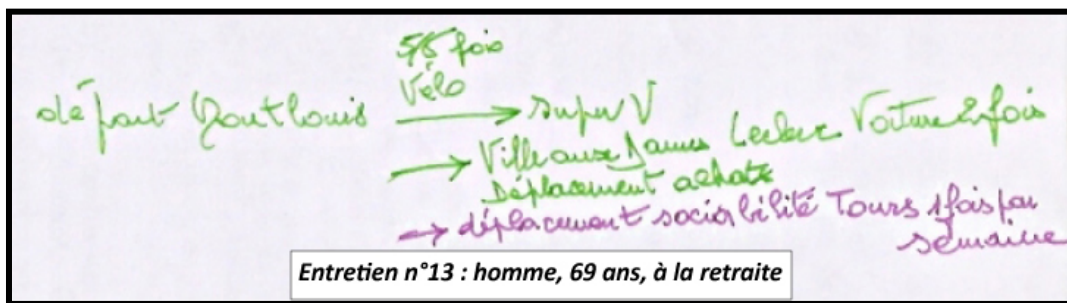
- Ceux dont la famille et les amis sont principalement éloignés et dispersés hors de Montlouis-sur-Loire : cas de huit habitants.

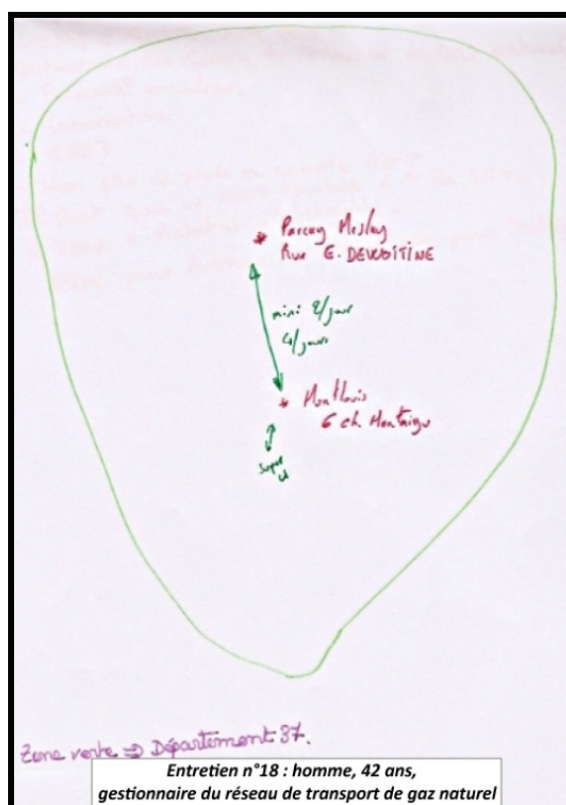
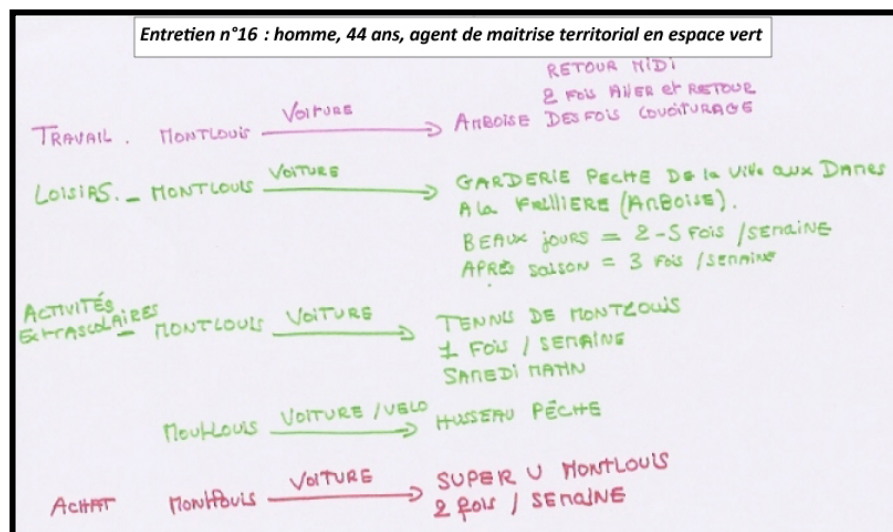
Les schémas et entretiens mettent en avant ce caractère "éclaté" ; effectivement la famille et les amis des personnes interrogées sont localisés dans diverses villes françaises ; nous avons, entres autres, l'exemple de l'habitant de l'entretien n°21 : « *Nous, on quitte un peu la Région, on va sur Saumur, Orléans parce que nos familles et nos amis sont dans ces coins là* ». Cette personne ne nous a pas précisé mais nous supposons que lui ou sa campagne sont originaires de ces villes.

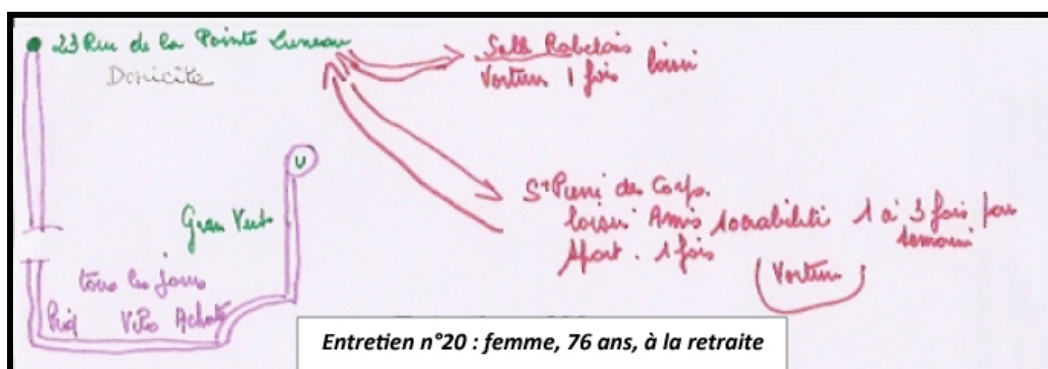
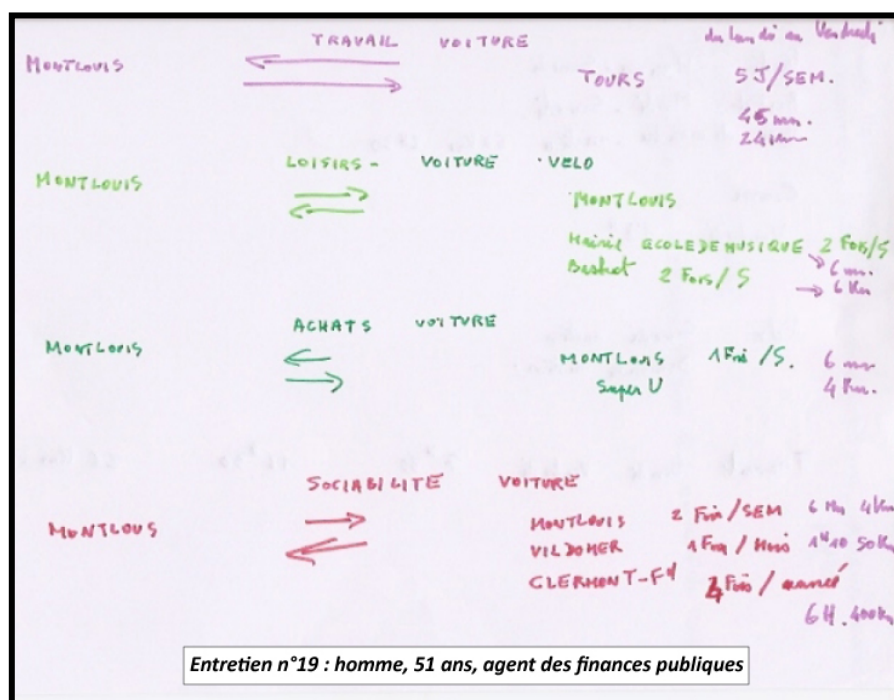
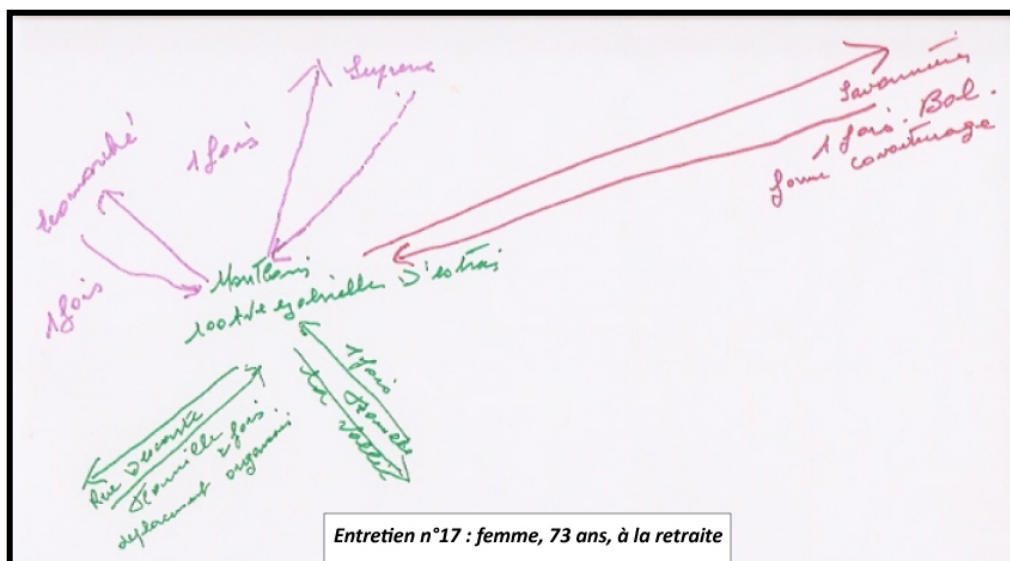
En définitive, cette diversité des motifs de déplacement constitue un élément difficilement maîtrisable pour les politiques de transport. Toutefois, selon cette analyse, le motif travail ou études semblerait plus contrôlable en raison de destination commune pour certains habitants de Montlouis-sur-Loire.

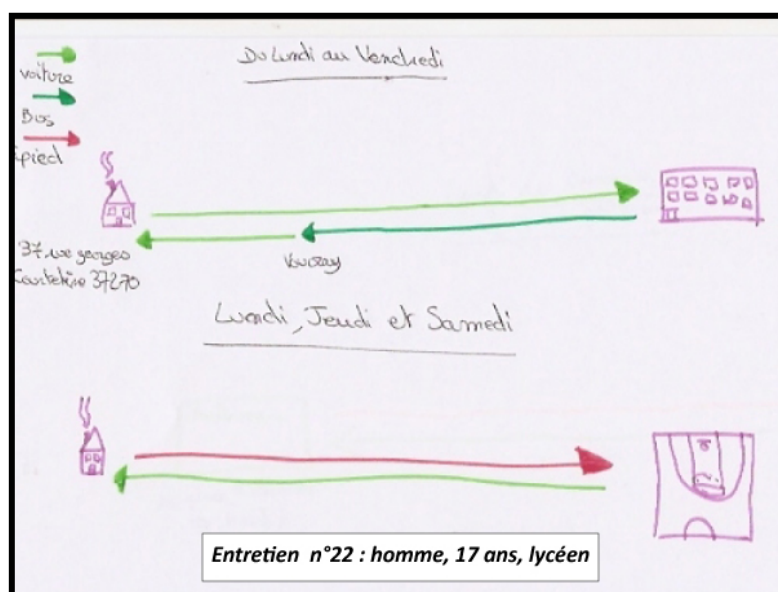
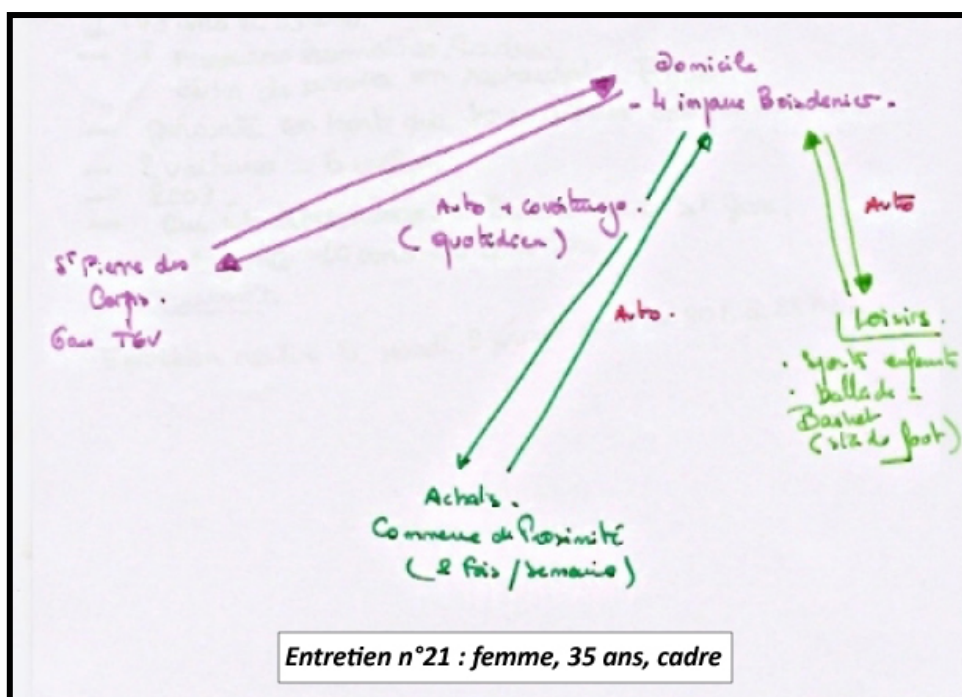
Figure 10 : Schémas réalisés par les interviewés











Après avoir étudié les motifs de déplacement d'une semaine normale, intéressons-nous à présent aux déplacements réalisés au cours d'une journée. Nous avons pris l'exemple de ceux d'un mardi et réalisé deux succinctes cartes (cf. figures 11, p. 52-53). Nous avons choisi d'étudier le mardi au détriment d'un autre jour de la semaine parce qu'il s'avérait le plus complet dans les carnets de pratique. L'intérêt de ce choix était d'analyser un jour dit "normal" de la semaine, dans le but de savoir si, au

cours de leur journée, tous les habitants avaient divers motifs pour se mouvoir, ou bien un seul.

Le jour du mardi n'était pas, pour six habitants, structuré de plusieurs motifs mais d'un seul déplacement au motif travail ou école, ou bien d'un seul déplacement au motif achats.

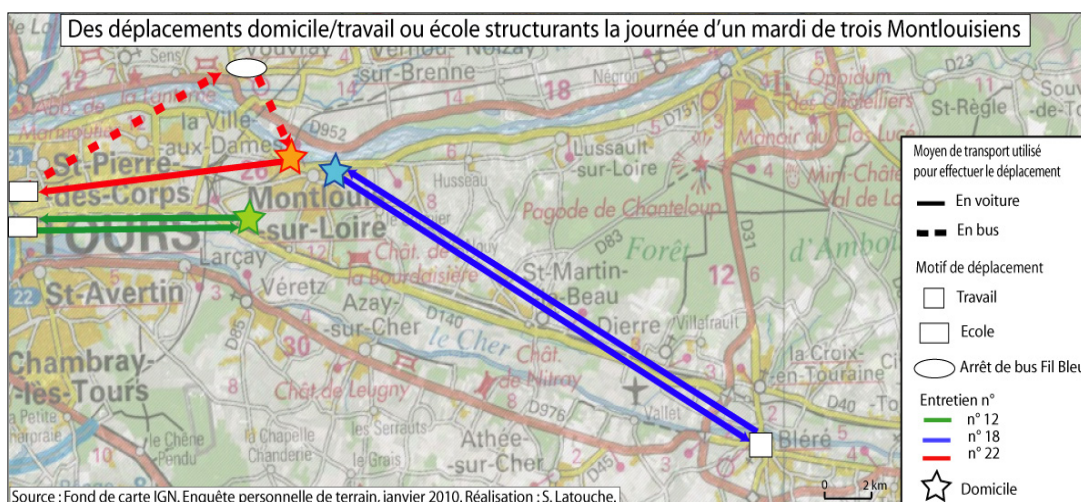
Quelles seraient les raisons de cet unique motif de déplacement en une journée ? Premièrement, pour circuler, il faut avoir une intention ; ces personnes n'avaient peut-être pas d'autre besoin que celui d'aller faire des courses (appoint ou grosses courses) ou de travailler.

Deuxièmement, les déplacements d'études ou de travail peuvent être uniques, en raison d'une amplitude horaire ne laissant pas la possibilité de réaliser d'autres activités, ou bien une journée contraignante n'incitera pas la personne à se déplacer mais davantage à regagner son domicile.

Ajoutons que l'Enquête Ménage Déplacement, réalisée en 2009, a montré que le nombre moyen de déplacements par personne et par jour, à Montlouis-sur-Loire, était de 3,5.

Figure 11 : Des déplacements mono-motif d'une journée de six Montlouisiens





b. Une hégémonie de l'usage de la voiture

Précisons tout d'abord, le nombre de voiture(s) détenue(s) par les douze habitants interrogés. En ce qui les concerne, un seul ne possède pas de voiture car il est encore trop jeune pour avoir le permis de conduire. Les autres, quant à eux, détiennent au moins une voiture, voire deux (cas de cinq habitants) ou même trois (cas de quatre habitants). Les dix habitants interviewés aux Terrasses de Bodet sont pour neuf d'entre eux bi-motorisés étant donné qu'ils possèdent deux voitures en général une pour chacun des membres du couple ; le dixième habitant dispose de trois véhicules. Ajoutons que, selon l'Enquête Ménage Déplacement, le taux de motorisation des ménages montlousiens, c'est-à-dire le nombre moyen de véhicule(s) possédé(s) par le ménage, est de 1,43 contre 1,18 pour le S.C.O.T.

Ainsi, cette motorisation conséquente est-elle révélatrice d'un usage massif et majeur de cet outil de déplacement.

La voiture est fréquemment utilisée pour répondre aux besoins des déplacements quotidiens. Notre analyse (des entretiens, des schémas et des carnets de pratiques) met en évidence une utilisation de l'automobile pour approximativement 8 à 9/10^{ème} des déplacements. Ce qui conforte les études plus pertinentes mentionnées en introduction, même si notre chiffre est plus conséquent. En effet, l'Enquête Ménage Déplacement a montré que 69 % des déplacements des Montlousiens sont effectués en voiture, ce chiffre restant supérieur à celui du Schéma de Cohérence Territoriale qui est de 50 %.

Nous remarquons une utilisation massive, voire exhaustive, de la voiture afin d'effectuer les déplacements "diurnes" dans l'espace proche que ce soit pour le motif travail, achats, loisirs ou même sociabilité. Ce constat est également, voire même plus amplement, valable pour les déplacements nocturnes. En effet, une habitante interviewée nous affirme que : « *Le monde de la nuit est totalement dépendant de la voiture !* » (Entretien n°12 : femme, 19 ans, étudiante).

Néanmoins, les déplacements dans l'espace de résidence font davantage l'objet d'un usage de modes plus respectueux de l'environnement. Notons que les circulations douces - marche à pied et vélo - répondent à des trajets de courte distance proche de la localisation de l'habitat. Effectivement, les entretiens attestent que les résidents proches des commerces sont davantage inclinés à utiliser le vélo ou la marche à pied que ceux qui en sont éloignés.

Tel est le cas de l'enquêtée n°15 (femme, 45 ans, aide à domicile) qui réside à Husseau, à environ quatre kilomètres des premiers commerces et utilisant sa voiture. Outre ceci, interrogeons-nous : le vélo comme la marche à pied ne sont-ils pas plus utilisés, et de manière différente, par certaines personnes que d'autres ? Nous chercherons à le savoir dans le paragraphe suivant...

Par ailleurs, peu de co-voiturage est mis en place entre des habitants de la commune pratiquant une même activité de loisirs et se dirigeant sur le même lieu de travail ou d'études. Toutefois, ce constat n'est pas propre qu'à notre terrain de recherche étant donné que l'auteur Vincent Hervouet (2007 : 39) a montré, pour la métropole nantaise, que « *Le covoiturage récolte l'adhésion de peu de conducteurs, sauf en cas d'extrêmes nécessités* ».

Or, une entente organisée entre voisins ou montlouisiens ne permettraient-elle pas de limiter de façon raisonnée le nombre de véhicules et de constituer ainsi un geste favorable pour la protection de l'environnement ?

c. Des déplacements bien vécus

Dans un premier temps, nous étudierons, dans ce paragraphe, la manière dont les habitants interrogés vivent leurs déplacements quotidiens. Les vivent-ils bien ou sont-ils contraignants ? Les vivent-ils mieux à pied, en vélo, en transport en commun ou en voiture ?

Dans un second temps, nous aborderons également les activités réalisées au cours du déplacement.

Les entretiens effectués personnellement et avec le programme U.P.H.A. nous indiquent que les déplacements des interviewés sont relativement bien vécus et ne génèrent, pour la plupart, aucun stress.

En effet, pour certains, ayant habités en Banlieue Parisienne, leurs mobilités sont actuellement très agréables par rapport aux précédentes : « *Bien après 33 ans de vie Parisienne, je vous avouerais que c'est le bonheur ici ! Un bouchon, je n'en ai jamais vu* » (Entretien n°2 : homme, 38 ans, enseignant). En d'autres termes, au vu de son affirmation, les grandes villes - telles Paris, Lyon, Bordeaux...- pâtissent davantage des encombrements de circulation.

Pour d'autres, notamment ceux des Terrasses de Bodet, le fait d'être proche des commerces et des services est un critère influençant la qualité des déplacements : « *Les déplacements se passent bien, tout est à proximité, en voiture, mais tout peut se*

faire à pied, que ce soit l'école, les petites courses ou quoi que ce soit : tout est à proximité. » (Entretien n°8 : femme, 31 ans, infirmière).

Cependant, pour un habitant (Entretien n°19), les déplacements sont contraignants : « *Si on se déplace, ce n'est pas par plaisir mais par force* ». Seuls ses déplacements du week-end en vélo sont vécus de manière positive et par plaisir. Mais qu'est-ce qui explique cette portée discriminante ? Le répondant, affirmant qu'il possède un caractère casanier, nous précise implicitement que ces déplacements domicile-travail sont une obligation : « *On n'a pas le choix* », contrairement à ses déplacements en vélo qui répondent à une satisfaction personnelle et à un désir d'avoir une certaine activité physique.

Ainsi, dans certains cas, la manière de vivre ses déplacements dépend de l'échelle temporelle et du moyen de transport utilisé.

En ce qui concerne les activités réalisées au cours du déplacement, malgré certains automobilistes « appréciant le silence » (Hervouet, 2007 : 39), les autres écoutent la radio ou de la musique pour diverses raisons, notamment le divertissement (se changer les idées) et faire passer le temps de transport plus rapidement en constituant une certaine "présence". Nous citons par exemple :

« En voiture j'écoute la radio ou des CDs, justement comme c'est une contrainte, cela permet de fixer son attention sur autre chose, tout en regardant la route aussi » (Entretien n°19 : homme, 51 ans, agent des finances publiques).

L'écoute de l'autoradio ou de la musique aurait, pour cette personne, vocation de distraction et semble lui permettre de rendre ses déplacements moins contraignants et, ainsi, plus "supportables".

« J'écoute la radio plutôt musicale, c'est RTL2 ou des CDs. Quand on conduit, on ne va pas faire autre chose en même temps ! 10 mn ou un quart d'heure c'est vite passé. Ce n'est pas comme s'il y avait une heure de transport ! Les gens qui prennent le train, il faut bien s'occuper c'est sûr, c'est plus long. En voiture, ça passe relativement vite ». (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire).

Cette seconde citation, qui nous interpelle, nécessite quelques clarifications. Effectivement, pour quelles raisons le temps de transport passé en conduisant s'écoulerait-il plus rapidement que celui en transport en commun ? Ainsi, nous formulons l'hypothèse que les automobilistes trouvent le temps de transport moins long car la conduite nécessite, à chaque instant, l'attention intégrale des conducteurs contrairement aux trains où les individus sont passifs et attendent leur lieu de destination, avec plus ou moins d'impatience.

Précisons que les stations de l'autoradio écoutées sont différentes pour le trajet du matin et du soir, notamment pour se rendre au travail. Effectivement, le matin ce sont

plutôt des programmes leur communiquant les dernières informations et le soir, quand la journée est finie, de la musique. En résumé, le soir, les personnes préfèrent se divertir : ainsi l'écoute de la musique est privilégiée.

2. Des modes doux davantage utilisés par les inactifs, notamment les retraités

Nos entretiens font ressortir que les personnes à la retraite utilisent davantage le vélo et la marche à pied afin d'effectuer des déplacements de proximité comme les déplacements d'achats peu conséquents et de loisirs. Nous avons, dans les schémas de déplacement, l'exemple de personnes à la retraite (Entretiens n°20 et 13) utilisant le vélo plusieurs fois par semaine, voire même tous les jours, pour effectuer des achats au Super U de Montlouis-sur-Loire.

D'après les discours des habitants, les raisons de cet usage important de ces modes de transport semblent être la disponibilité en temps et l'intention de garder une certaine forme en faisant de l'activité physique : « *Le vélo, c'est la santé !* » (Entretien n° 13 : homme, 69 ans, à la retraite), mais aussi un moyen d'être en contact avec les autres dans un monde généralement considéré comme individualiste ne laissant pas suffisamment de place aux relations humaines.

Outre les personnes à la retraite, l'usage du vélo ou de la marche est, pour les autres répondants, avec ou sans enfant, principalement estimé comme un temps de promenade et de détente, réalisé essentiellement le week-end, lors de conditions climatiques propices à ces activités. Autrement dit, il s'agit d'un moment convivial partagé en famille.

Indépendamment de ces déplacements au motif de détente, les modes doux ont été jugés comme moins rapides comparés à la voiture : « *L'avantage de la voiture c'est que l'on peut se déplacer rapidement, en un quart d'heure vous faites ce que vous avez à faire alors qu'en vélo, et encore plus à pied, c'est le temps qu'il nous faut pour y aller* » (Entretien n°20 : femme, 35 ans, cadre).

B. Un enchaînement de motifs de déplacement

L'énonciation des déplacements faite par les personnes interviewées constitue un élément important et révélateur de certaines caractéristiques, notamment du regroupement des motifs de déplacement : « *On se déplace très peu. Quand on se déplace, on fait la tournée [...] on essaie d'optimiser les déplacements* » (Entretien n°3 : homme, 40 ans, responsable d'activités logistiques) ou bien « *Oui, on groupe, on évite de faire quinze allers et retours* » (Entretien n°4 : homme, enseignant).

1. Le gain de temps et l'économie de carburant : les principales raisons au regroupement

La majorité des habitants groupe ses déplacements pour plusieurs raisons : le gain de temps (maîtrise du temps), l'économie de carburant et la réduction de ses impacts sur l'environnement : « *C'est bête d'aller brûler de l'essence pour rien, donc on commence à raisonner un petit peu écologie aujourd'hui* » (Entretien n°18 : homme, 42 ans, gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel).

Toutefois, le gain de temps et l'aspect financier prédominent sur la protection de l'environnement dans les entretiens lorsque ce dernier aspect est évoqué : « *Le gain de temps et puis l'économie et puis l'environnement* » (Entretien n°15 : femme, 45 ans, aide à domicile).

2. Une diversité d'enchaînement de motifs de déplacement

L'organisation des déplacements sous forme d'enchaînement a également été observée de manière plus précise par Laurent Cailly (2008). L'auteur parle de « parcours quotidiens en boucle, en circuit », ainsi que de « gestion rationnelle et circulaire de la mobilité », s'opposant, selon lui, aux parcours en étoile des habitants du centre (de Tours) nécessitant un retour au domicile. D'autres auteurs, comme Vincent Kaufmann, mentionnent le terme de « chaînage des déplacements » : « *Il s'agirait de l'enchaînement, dans le temps, d'activités extérieures, sans repasser par son domicile* » (Kaufmann, 2008 : 17).

L'ouvrage de Daniel Pinson et de Sandra Thomann, intitulé *La maison en ses territoires : de la villa à la ville diffuse*, nous livre, quant à lui, le terme de « pérégrination »¹⁹, également repris par Vincent Hervouet (2005).

Quelles sont les combinaisons de motifs de déplacement évoquées à plusieurs reprises ?

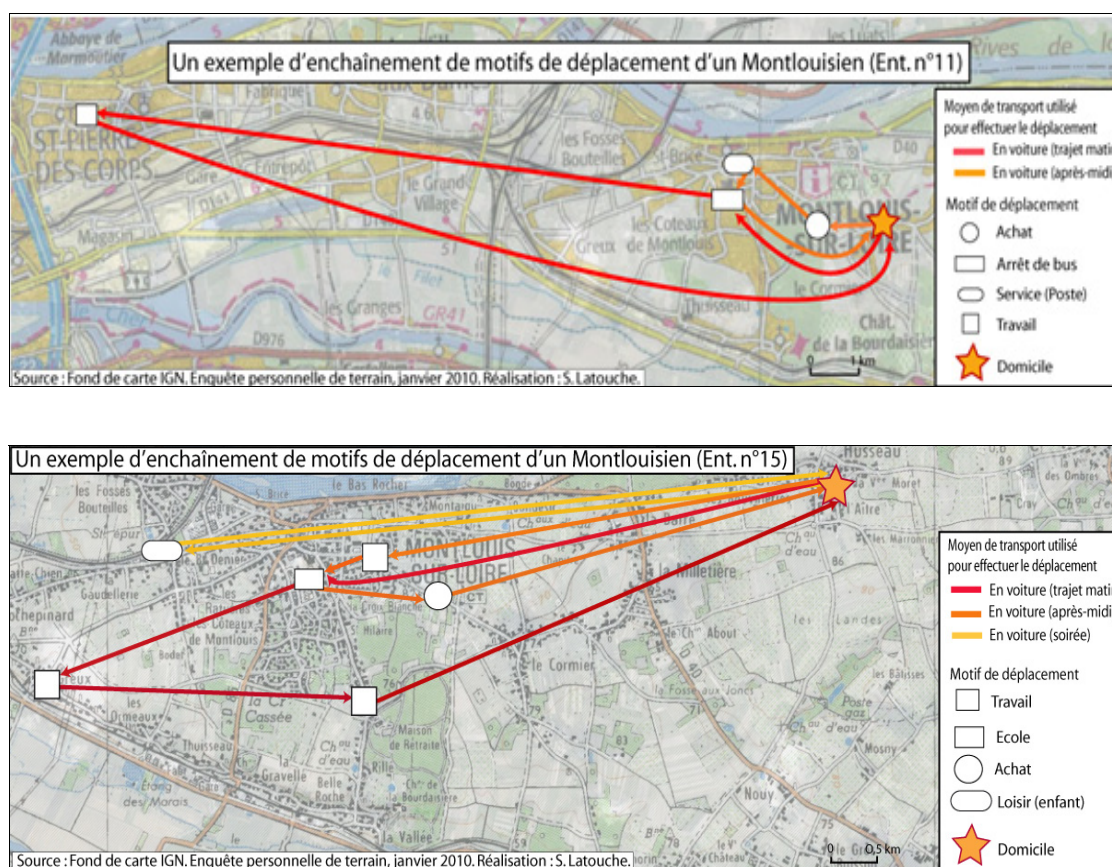
Nous distinguons deux principaux types d'enchaînement de motifs redondants et itératifs : l'accompagnement des enfants à l'école ("gestion de la famille") et le déplacement pour se rendre au travail et celui travail / achats, notamment alimentaires. En d'autres mots, « *Les migrations "domicile-travail" constituent une colonne vertébrale autour de laquelle se greffe une grande partie des pérégrinations des actifs.* » (Hervouet, 2007 : 41).

D'autres combinaisons de motifs de déplacement peuvent être réalisées, par exemple aller à La Poste, une pharmacie, un établissement bancaire, etc., après sa journée de travail.

¹⁹ Ces deux auteurs mentionnent à la page 23 : « *la pérégrination est, pour l'habitant un mode de gestion de la multiplicité des déplacements, lié à l'éclatement du territoire et des modes de vie, fondé sur la combinaison optimale des parcours et des arrêts entre des destinations dont l'un des termes sera inévitablement la maison* ».

En ce qui concerne le premier type, nous avons l'exemple des entretiens n°11 et n°15 (cf. figures 12). La première personne interrogée emmène sa fille en voiture à un arrêt de bus Fil Vert puis se rend au travail : il s'agit d'un enchaînement de motifs de déplacements effectué le matin. La seconde, quant à elle, dépose sa fille à l'école en allant travailler à Montlouis-sur-Loire. Ajoutons que ce regroupement de motifs peut s'effectuer le soir lorsque les horaires professionnels sont conciliables avec ceux de la sortie scolaire.

Figure 12 : Des exemples d'enchaînement de motifs de déplacement des Montlouisiens



Soulignons que conduire les enfants à l'école nécessite bien souvent une entente entre les deux parents du ménage, suivant leurs horaires de travail. Comme le signale le périurbain n°8 (femme, 31 ans, infirmière) : « Ça se fait dans la suite, je reviens du travail, je vais chercher les enfants ; mon mari c'est pareil, il emmène les enfants et il va des fois chercher le pain en même temps ».

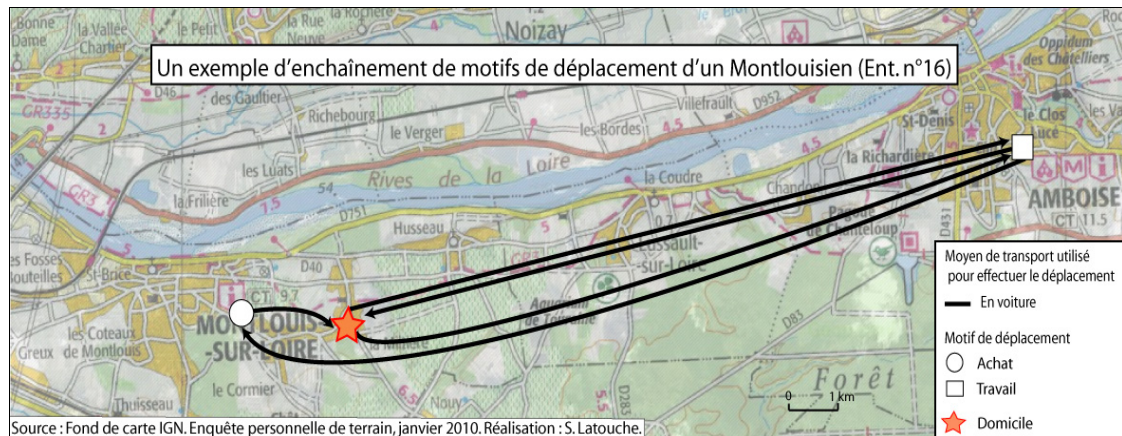
Mais quelles seraient les raisons d'emmener son enfant avant d'aller travailler ? Une personne interrogée nous donne un argument précis : emmener et déposer son enfant au lycée avant d'aller travailler, afin d'éviter de lui générer de la fatigue liée au transport. Outre ceci, précisons que l'aspect sécuritaire ne nous a pas été

formellement évoqué durant les entretiens. Or, le fait d'accompagner leur(s) enfant(s) et d'aller le(s) chercher n'est-il pas rassurant pour les parents ?

De plus, des parents aux horaires flexibles adaptent leurs horaires professionnels sur les horaires d'ouverture ou de fermeture de l'établissement scolaire de leur(s) enfant(s).

Finalement, les parents sont nombreux à emmener leurs enfants et à aller les chercher à l'école ; notamment l'école élémentaire Jules Ferry qui n'est pas desservie par le service de transports scolaires. Le vendredi, le nombre de voitures à proximité de l'école est plus conséquent que les autres jours, peut-être en raison d'une plus ample disponibilité des parents ce soir là.

Intéressons-nous à présent au second type de regroupement de motifs : travail et achats. Il est principalement accompli le soir, en sortant du travail. Précisons que c'est principalement en fin de journée que sont effectuées les courses d'appoint. Les courses plus substantielles, la plupart du temps, sont réalisées le vendredi après la débauche, afin de moins subir les fortes affluences du week-end dans les grandes surfaces. L'entretien n°16 nous donne l'exemple de ce type de combinaisons de déplacement. Cette personne quitte son emploi localisé à Amboise (à environ quinze minutes de Montlouis-sur-Loire) et, avant de regagner son domicile, fait une "halte" à Super U.



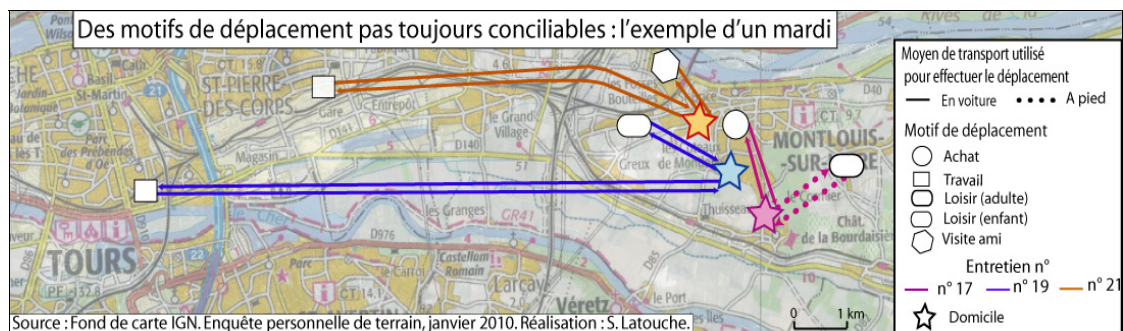
Néanmoins, cette intention de regrouper les motifs de déplacement peut être limitée. Effectivement, dans certains cas, il est difficile, voire impossible de "rationaliser" les déplacements. Ceci en raison d'activités aux temporalités et localisations géographiques non conciliables. De plus, des déplacements imprévus peuvent parfois perturber la gestion de la journée et nécessiter certains ajustements, rendant de ce fait un enchaînement de motifs de déplacement non réalisable.

Nous avons, avec la carte ci-dessous, divers exemples. Un parent (Entretien n°19 : homme, 51 ans, agent des finances publiques) qui doit emmener son enfant à une activité extrascolaire à 19 h 30 et qui débauche à 17 h 30, va être dans l’obligation de revenir à son domicile puis de repartir plus tard.

L’entretien n°17 (femme : 73 ans, à la retraite) présent sur la figure 13 nous invite à nous questionner : n’y a-t-il pas une raison cruciale, pour les personnes inactives ou esseulées, dans le fait de ne pas regrouper ses déplacements ? Nous exprimons l’hypothèse que certains individus ne centraliseraient pas leurs déplacements afin d’avoir un objectif réfléchi pour se mouvoir. En d’autres termes, nous supposons qu’un déplacement constitue, bien souvent, pour ces personnes, en plus parfois d’un besoin de parler à quelqu’un, une détente ainsi qu’une péréambulation.

En définitive, la carte 13 nous montre que la voiture apparaît la plus efficace à cette aptitude de rationalisation des déplacements en raison de sa souplesse et de sa capacité à répondre à certains imprévus.

Figure 13 : Les limites au regroupement de motifs de déplacement



C. Un important rapport des Montlousiens à l’espace proche

Les vingt-deux entretiens mettent en évidence l’importance des déplacements dans l’espace proche - l’espace des mobilités quotidiennes.

Certaines destinations sont privilégiées dans cet espace : nous avons des liens conséquents avec Saint-Pierre-des-Corps, en raison notamment de la présence de sa gare T.G.V., permettant, par exemple, de se rendre rapidement à Paris, Lille... La ville de Tours, et plus précisément Tours Centre, est également une destination importante des Montlousiens, notamment pour le motif travail ou études (ceci étant l’un des résultats de l’analyse des schémas des interrogés explicités dans un paragraphe précédent). Précisons que Tours Centre regroupe près de 30 % des emplois du territoire du Schéma de Cohérence Territoriale²⁰.

²⁰ Information obtenue suite à une étude réalisée par l’Agence d’Urbanisme de l’Agglomération Tourangelle : <http://www.atu37.org/telechargement/actualite/pdf/CMob1.pdf>.

Outre ces deux espaces, nous avons la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau (C.C.E.T.) avec l'exemple dans nos entretiens de Vêretz et de la Ville-aux-Dames.

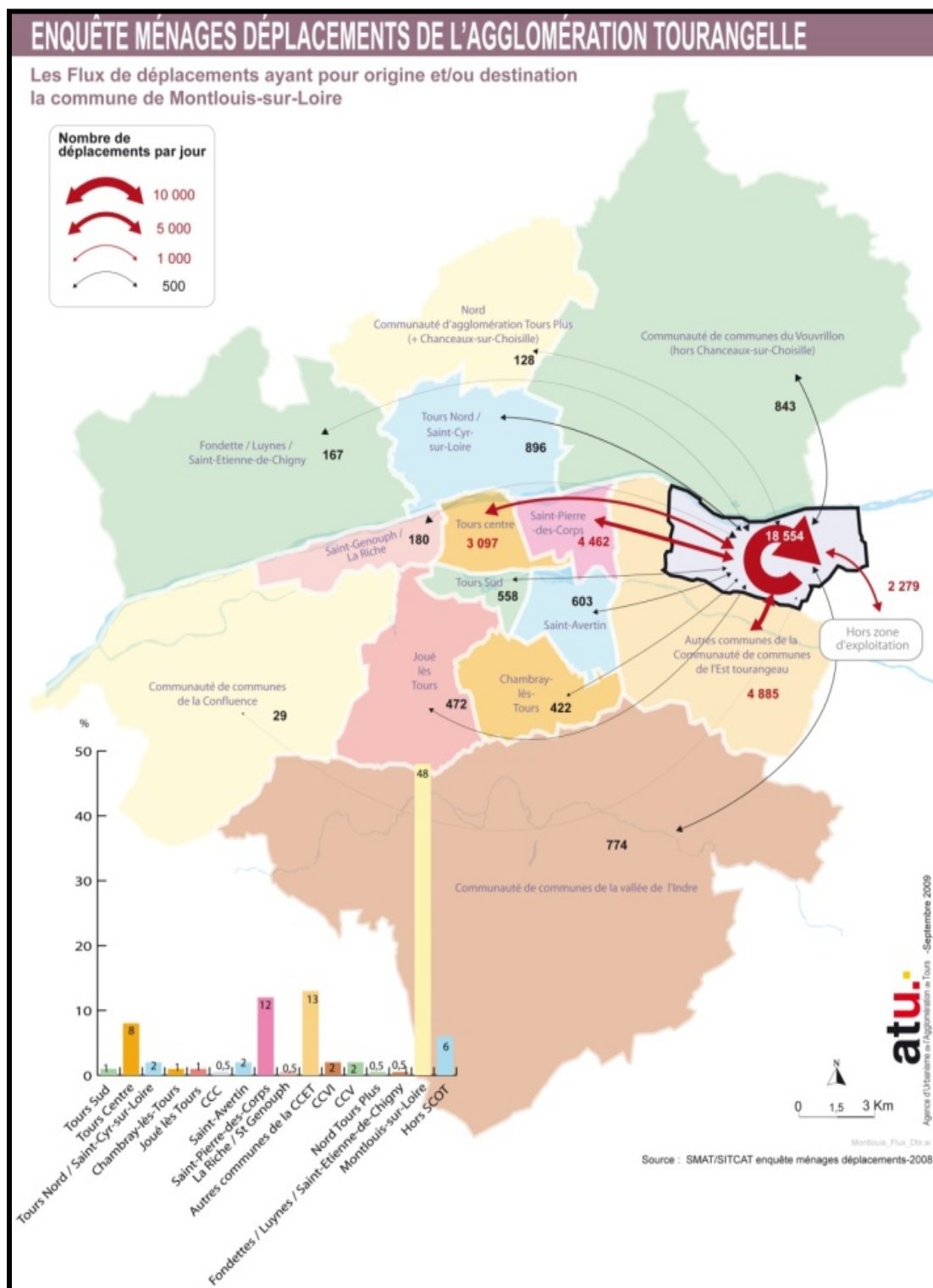
Toutefois, d'autres lieux plus périphériques sont fréquentés par les Montlouisiens. Citons par exemple Sorigny (entretien n°7), Châtellerault (entretien n°3), etc., en lieux de travail.

Notons que ces résultats d'entretiens constituent une illustration de ceux obtenus par l'Agence d'Urbanisme. La figure 14 nous montre bien les principales destinations de flux dans l'espace proche : la C.C.E.T., Saint-Pierre-des-Corps et Tours-Centre prédominent.

De plus, cette étude précise que 76 % des déplacements pour se rendre dans Tours Centre sont effectués en voiture contre 24 % en transport en commun. Ceux pour Saint-Pierre-des-Corps sont réalisés à 94 % en voiture et 6 % en deux roues. Pour la C.C.E.T., 93 % sont accomplis en voiture et 7 % en deux roues. A partir de ce constat, nous émettons l'hypothèse suivante : les Montlouisiens utilisent sans doute moins la voiture pour se rendre à Tours Centre qu'à Saint-Pierre-Des Corps ou Vêretz (C.C.E.T.) en raison de la présence d'une offre de transports en commun permettant d'arriver à Tours Centre relativement facilement, en ne perdant pas de temps à trouver une place de stationnement disponible.

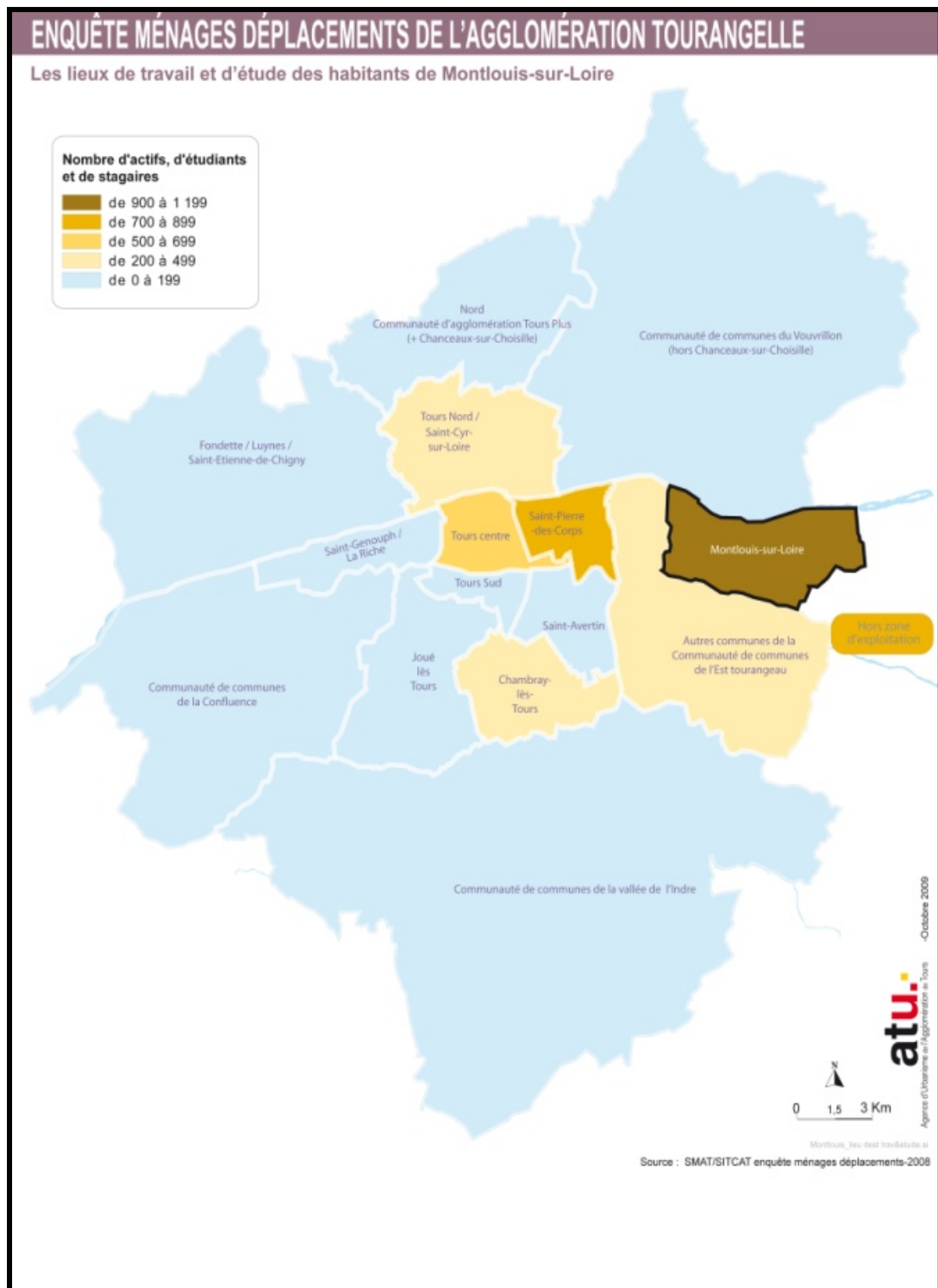
La figure 15 relate une nette importance de Saint-Pierre-des-Corps, de Tours-Centre mais aussi de la C.C.E.T. et d'espaces plus périphériques comme Chambray-Lès-Tours comme lieux de travail et d'études des Montlouisiens. Finalement, les espaces d'emplois et de cursus scolaire des habitants de notre lieu d'étude ne sont pas localisés en un seul lieu mais dispersés en divers espaces dont, sur cette carte, nous n'avons qu'une partie de ce que nous avons nommé l'espace proche.

Figure 14 : Les flux de déplacements ayant pour origine et / ou destination Montlouis-sur-Loire



Source : Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

Figure 15 : Les lieux de travail et d'étude des Montlouisiens



Source : Carte remise par Monsieur Olivier Schampion

II. L’automobile : bien plus qu’un simple outil de déplacement pour les Montlousiens

Afin de mieux comprendre pourquoi l’usage de la voiture prédomine sur les autres moyens de transport, nous tenons à étudier le rapport des Montlousiens à leur automobile. Pour ceci, nous tiendrons compte des informations obtenues au cours des vingt-deux entretiens réalisés, dix aux Terrasses de Bodet et douze avec d’autres habitants de la commune.

L’automobile est-elle considérée, par ces périurbains, comme un simple objet de transport ou est-elle bien plus qu’un élémentaire outil fonctionnel ? Autrement dit, pour les Montlousiens, la voiture n’a-t-elle que des valeurs utilitaires ou fonctionnelles ?

Nous allons, dans un premier paragraphe, étudier quel est le lien qui unit le périurbain à sa voiture et quelles valeurs il confère à l’automobile.

A. Une automobile représentative d’autonomie

1. Les valeurs de l’automobile

L’automobile est, avant tout, un outil utilitaire, nécessaire pour se déplacer, pour effectuer les déplacements domicile-travail, accompagner les enfants, réaliser des achats conséquents ou encore pour rendre visite à de la famille ou des amis.

Elle aurait donc tout d’abord une valeur fonctionnelle et serait reconnue pour certains, à Montlouis-sur-Loire, comme un outil indispensable et nécessaire pour vivre dans cette commune : « À Montlouis, ce qui est vraiment important c’est d’avoir une voiture, si vous n’avez pas de voiture à Montlouis, limite, il faut mieux déménager et aller à Tours » (Entretien n°7 : femme, 47 ans, agent de la poste). En définitive, cette citation n’insinue-t-elle pas qu’à Tours, il est possible et / ou plus facile de circuler sans voiture, contrairement à Montlouis-sur-Loire où la détention d’une automobile semble être un critère notable non négligeable ?

Outre cette perception, la voiture excède ce rapport utilitaire et serait synonyme d’autonomie, de praticité, de liberté, etc. Ces qualités reconnues ne sont pas des éléments nouveaux et propres à notre lieu d’étude, étant donné que certains écrits, comme celui de Vincent Hervouet (2007), relatent des résultats similaires à l’issue de l’analyse d’entretiens.

En ce qui concerne les occurrences des avantages que procure la voiture (cf. tableau 8) le fait d’être autonome en l’utilisant et de ne pas avoir de contraintes est un élément répétitif dans l’analyse des discours. Effectivement, elle permet aux Montlousiens d’avoir une certaine flexibilité, notamment dans l’heure de départ au travail, ainsi que dans celle du retour, permettant ainsi aux individus, comme nous

l’avons vu précédemment, d’avoir la possibilité de réaliser d’autres déplacements à l’issue de leur journée de travail.

Tableau 8 : Récapitulatif des avantages procurés par la voiture et mentionnés par les interviewés

Avantages	Occurrence
Autonomie	6
Liberté	4
Praticité	4
Indépendance	3
Rapidité	3
Outil utilitaire : Pouvoir se déplacer	3
Logeabilité	2
Confort	1

Source : Analyse des entretiens. Réalisation : S. Latouche, février 2010

2. Une autonomie qui s’acquiert lors de l’obtention du permis de conduire et de la possession d’un véhicule

L’observation et un de nos entretiens (n°12) soulignent que le fait de posséder une automobile se traduit, pour les jeunes habitants, par le passage d’une dépendance aux transports en commun et / ou au véhicule familial, à une possibilité personnelle et indépendante de se déplacer. Ainsi, ce passage renforce l’image positive de la voiture et symbolise un point de départ dans une certaine "dépendance automobile" (Dupuy, 1999). Citons à cet égard l’intitulé d’un travail effectué par Marceline Bodier (1996) : « *La voiture, une habitude qui se prend jeune* ».

Avant même l’obtention du permis de conduire, les enfants ont déjà une accoutumance à la voiture transmise par leurs parents étant donné que bon nombre des personnes interrogées accompagnent en voiture leurs enfants aux activités de loisirs ou bien même à l’école. Ainsi, ce mécanisme nous apparaît comme un "engrenage" de génération en génération, évoluant au fil des années en raison d’une motorisation de plus en plus importante des individus. Jean Pierre Orfeuil va même plus loin en nous précisant : « *La plupart des enfants ont aujourd’hui une expérience automobile sensible dès le berceau, un habitus conscient de l’automobilité dès les déplacements vers la crèche et l’école primaire* » (Orfeuil, 2001 : 196).

Pour les jeunes, avoir le permis constitue un enjeu substantiel marquant le passage de l’adolescence à l’âge adulte. Cette affirmation se retrouvant démontré dans d’autres études, notamment dans la thèse de Stéphanie Vincent (2008).

De plus, le permis de conduire, important pour se mouvoir, constituerait, selon Vincent Kaufmann, un des facteurs de ce qu'il nomme la motilité²¹.

Les deux jeunes périurbains rencontrés confirment ces idées évoquées au préalable. Effectivement, le premier interviewé, ne possédant pas le permis de conduire, a hâte de l'avoir afin d'avoir son propre moyen de transport et, ainsi, d'être autonome dans ses déplacements. Le second, quant à lui, utilisait les transports en commun - le train - jusqu'à ce qu'il ait son véhicule personnel et, désormais, il ne souhaite plus avoir recours aux modes de transports collectifs. Ainsi, l'obtention du permis de conduire et la détention d'une voiture constitue, pour cette personne, un indéniable changement - radical, apprécié et non déplaisant - du moyen de transport, étant donné qu'elle ne veut plus utiliser les transports en commun depuis qu'elle a une voiture.

Même dans le contexte de contrainte environnementale et de renchérissement du coût de l'énergie, ces deux individus montrent que les jeunes aspirent à la voiture et aux avantages qu'elle leur procure. Outre cet aspect, la voiture n'est-elle pas également pour certains jeunes, une manière de s'affirmer des autres individus et ainsi de se construire une identité ? Ce processus d'affirmation de soi n'est-il pas parfois agrémenté d'une écoute retentissante de la musique au volant dans l'optique de se faire remarquer ?

Par ailleurs, l'obtention du permis de conduire est-il pour tous les habitants de notre lieu d'étude une phase importante dans la dépendance automobile ou peut-il s'avérer être un moment de rupture ? Effectivement, selon Stéphanie Vincent (2008), le permis de conduire peut engendrer dans certains cas – permis vécu négativement notamment – un renoncement à l'usage individuel de la voiture.

Cette analyse met en exergue que l'automobile est, pour le conducteur, plus qu'un outil de mobilité pouvant même constituer un moyen de s'émanciper et de s'isoler de la sphère familiale et professionnelle.

Certains habitants parlent même d'"habitude à la voiture". Les habitudes étant définies par Nicolas Dubois comme « *Des actes acquis qui deviennent, par répétition, des réponses automatiques déclenchées par des situations particulières* » (2004 : 67).

Son utilisation serait donc permanente et stable : « *Tout le temps en voiture, je vis avec ma voiture* » (Entretien n°15 : femme, 45 ans, aide à domicile). Ce qui, en cas de panne, engendrerait des inquiétudes, et agirait même sur l'émotion des individus : « *Quand tu n'as plus de voiture, tu es malheureux !* » (Entretien n°14). Dans ce cas, la voiture est considérée comme bien plus qu'un simple objet utilitaire ; elle serait un élément

²¹ La motilité est définie dans l'ouvrage intitulé *Les paradoxes de la mobilité*. Pour l'auteur, c'est « *l'ensemble des facteurs qui permettent d'être mobile dans l'espace, c'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité, les connaissances acquises comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc.* » p. 30- 31.

substantiel dans la vie du répondant, pouvant influencer psychologiquement et physiquement cette personne. Comment alors sortir de cette routinisation automobile et de ce rapport "affectif" à la voiture ?

3. La détention d'une voiture : un facteur qui influence les critères du choix résidentiel

En fin de compte, le fait de posséder une automobile n'incite-t-il pas les habitants à ne pas se préoccuper des offres de transport existantes ? Celles de Montlouis-sur-Loire font-elles partie des critères influençant leur choix pour emménager dans cette commune plutôt que dans une autre ?

Les nouveaux habitants ont cherché un lieu de résidence par rapport à leur lieu de travail contrairement à ceux, natifs de Montlouis-sur-Loire qui, eux, ont désiré trouver un emploi par rapport à leur emplacement de vie.

L'analyse des entretiens des Montlouisiens, non natifs de la commune, met en évidence que, pour la majorité d'entre eux, les offres de transport ne constituaient pas un critère car l'intention prédominante est une volonté de ne pas habiter dans une localité trop éloignée, en voiture, du lieu de travail.

Ces personnes, n'habitant pas sur Montlouis-sur-Loire depuis leur enfance, ont cherché leur lieu de résidence en fonction de la localisation de leur emploi, ou, pour les personnes travaillant notamment à Paris, de la proximité de la gare de Saint-Pierre-des-Corps. Ils ont en outre prospecté en fonction d'une proximité des établissements scolaires, de façon à ne pas imposer aux enfants des temps de transport trop longs.

Dans ce dernier cas, les parents ont trouvé nécessaire d'habiter près des services scolaires, accessibles et desservis par les transports en commun depuis leur lieu de résidence, de façon à ce que les enfants puissent s'y rendre facilement, en transports organisés, à pied ou en vélo : « *C'était un critère très important dans notre choix, on ne voulait pas être trop loin et ne pas imposer à nos enfants des transports scolaires longs et pénibles* » (Entretien n°8 : femme, 31 ans, infirmière).

Interrogeons-nous dès lors sur la nécessité d'habiter à une distance "raisonnable" de son lieu de travail. Cette volonté se structure autour de divers objectifs : éviter des temps de transport trop conséquents, des dépenses trop pesantes, des pertes de temps notables pour se rendre au travail. Un des habitants précise qu'habiter non loin de son travail est un élément influençant sa qualité de vie quotidienne : « *C'est extrêmement fatigant de faire des navettes, donc là, j'apprécie, je suis à huit minutes de mon travail et c'est vraiment un critère de qualité de vie important* » (Entretien n°10 : femme, 43 ans, enseignante).

Dans le cas de la proximité du lieu de travail comme déterminant dans le choix résidentiel, les personnes semblent avoir tenté de trouver un lieu de résidence à égale distance de la localisation de l'emploi de chaque membre du couple.

Pourquoi une faible prise en compte des offres Fil Vert et T.E.R. sur Montlouis-sur-Loire ? Certainement parce que les couples disposent de deux voitures dans le ménage, une pour l’homme et l’autre pour la femme. Totalement indépendants des offres de transports en commun, ils n’ont peut-être pas pris en compte ces éléments.

En définitive, un lien fort existe entre l’habitant et son outil indispensable à ces déplacements. Dans certains cas, la voiture peut être considérée comme le prolongement du chez-soi, tel est le cas des occurrences relatives aux qualités de confort et d’habitat. Selon Nicolas Dubois (2004 : 78) la voiture est « *un cocon, un salon sur roues où l’on se sent bien* », ceci mettant en évidence le sentiment pour le conducteur et le(s) passager(s) du véhicule de se sentir chez eux tout en se déplaçant.

B. Des avantages qui prédominent sur les inconvénients

1. Des inconvénients peu diversifiés

Outre les avantages, nous tenons à présent à nous intéresser aux inconvénients de la voiture et de son utilisation. Le tableau 9 nous montre d’emblée les éléments négatifs émis par les habitants. Une première lecture nous permet de constater que ces derniers sont moins nombreux en quantité et moins diversifiés.

Tableau 9 : Récapitulatif des inconvénients de la voiture évoqués par les interviewés

Inconvénients	Occurrence	Coût	Occurrence
Coût	11	Carburant	10
Pollution	6	Entretien	7
Dangerosité	1	Assurance	2
Difficultés pour se garer en ville	1		

Source : Analyse des entretiens. Réalisation : S. Latouche, février 2010.

2. Des inconvénients révélateurs d’une prise de conscience d’un accroissement du coût de possession d’une voiture

Le coût de la voiture, se déclinant en sous-catégories, est l’élément prépondérant dans les discours des habitants devant la pollution. Le second point négatif met en exergue une prise de conscience des Montlousiens envers une influence néfaste de l’usage de la voiture sur l’environnement.

En ce qui concerne l'aspect économique, les habitants sont conscients que la voiture représente un coût dans le budget du ménage et qu'il a augmenté par rapport aux années précédentes, principalement en raison d'un accroissement du prix du carburant : « *C'est le carburant qui a augmenté parce que l'assurance n'augmente pas, depuis cinq ans elle n'a pas augmenté* » (Entretien n°20 : femme, 76 ans, à la retraite).

Toutefois, la plupart des personnes enquêtées n'ont pu nous mentionner des données quantitatives représentant ce coût global (carburant, entretien, assurance), que ce soit mensuel ou bien même annuel, de l'utilisation de leur véhicule : « *Non je n'ai jamais regardé à combien est-ce qu'elles nous revenaient* » (Entretien n°14 : homme, 57 ans, à la retraite). En d'autres termes, le coût réel de la voiture sur une année par exemple est non connu par les habitants interviewés. Les seuls chiffres obtenus, dans quelques entretiens, sont relatifs au prix du plein - de carburant - réalisé au mois ou bien plus fréquemment.

Ainsi, pour quelles raisons les individus interrogés ne calculent-ils pas, même approximativement, le prix de revient de leur(s) voiture(s) ? Nous supposons qu'il peut y avoir divers facteurs : le manque de temps, des revenus permettant de supporter ces coûts ou un usage de la voiture jugé tellement primordial et indispensable au point que certains estimerait inutiles d'en calculer le coût. L'enquêtée n°11 (femme, 41 ans, vétérinaire) permet de corroborer les propos évoqués précédemment : « *Nous, personnellement, on ne fait pas nos comptes ; s'il y a une réparation à faire, nous, on la fait, ça ne pose pas de problèmes particuliers* ». Au vu de son affirmation, les coûts de l'usage de la voiture ne semblent pas, pour cette personne, engendrer des difficultés économiques.

De plus, ce coût ne paraît pas être un élément engendrant une dépréciation de l'automobile : « *La voiture, c'est une rente mais on ne peut pas s'en passer* » (Entretien n°14 : homme, 57 ans, à la retraite). L'automobile serait donc, pour cet habitant, un élément capital pour effectuer ses déplacements quotidiens étant donné qu'il se résigne à "subir" ce coût de plus en plus élevé.

Outre le carburant, tous les coûts inhérents à un véhicule n'ont pas été abordés durant les entretiens : les assurances, l'entretien, le contrôle technique automobile (obligatoire en France depuis le 1^{er} janvier 1992), le prix du stationnement, la dépréciation du véhicule, les éventuelles contraventions...

Le tableau 10, ci-dessous, montre que la dépréciation de la voiture a un coût non négligeable, sur une année, et est bien plus élevé que le prix du carburant.

**Tableau 10 : Coût annuel (moyenne sur quatre années d'usage)
de trois types de véhicules qui parcourent chaque année 15 000 kilomètres**

	Petite voiture essence (prix 10 550 €)	Voiture moyenne Diesel (prix 23 250 €)	Monospace Diesel (prix 35 600 €)
Entretien	960 €	1050 €	1095 €
Carburant	1283 €	1248 €	1753 €
Dépréciation du véhicule	1593 €	3243 €	5145 €
Crédits *	386 €	829 €	1302 €
Carte grise	41 €	57 €	82 €
Assurance	822 €	951 €	1130 €
Péages	256 €	256 €	260 €
Contrôle technique	17 €	18 €	18 €
Total	5358 €	7652 €	10781 €
soit par mois	+ou- 450 €	+ou- 640 €	+ou- 900 €

* pour 80 % du coût d'achat.

Source : A.D.E.M.E.

Soulignons qu'aucun habitant n'a soulevé que l'utilisation de la voiture était une source de stress, de fatigue. Pourtant, certains auteurs, comme Laurent Cailly (2008), ont démontré que la voiture pouvait générer une certaine aliénation dont la fatigue.

Après avoir étudié le rapport des Montlousiens à leur automobile, interrogeons-nous à présent sur leurs perceptions des offres de transport collectif, et aussi de l'offre vélo à Montlouis-sur-Loire. Pourquoi cette prédominance de l'utilisation de la voiture ? Les systèmes de mobilité des périurbains sont-ils conciliables avec les offres de transport en commun et l'offre vélo ? Quels seraient les différents freins à l'usage des transports collectifs et du vélo ? C'est ce que nous allons discerner dans un dernier chapitre.

Chapitre 3 - L’offre de transport collectif et doux : pratique mais non adaptée et suffisante pour une majorité à un usage quotidien

Après ce second chapitre mettant en évidence un usage prédominant de la voiture sur les autres moyens de transport, il est intéressant, dans ce troisième et dernier chapitre, d’étudier les perceptions des personnes interrogées vis-à-vis des offres de transport présentes à Montlouis-sur-Loire mais aussi de comprendre quels sont les différents freins à l’usage des moyens de transports collectifs et dits doux, à l’avantage de l’usage de l’automobile.

Notons que la majorité des personnes ayant émis une justification de l’utilisation de la voiture pour aller travailler, dit ne pas avoir le choix d’utiliser un autre moyen de transport. Ceci notamment en raison d’un lieu de travail non desservi en transports en commun ainsi qu’à des horaires professionnels non compatibles avec ceux des autres moyens de transport.

Analysons de manière plus précise les caractéristiques et usages de ces offres de transport.

I. L’offre de transport collectif : entre usages, perceptions et freins

A. Une offre Fil Vert intensément utilisée par les scolaires

1. Des données quantitatives illustratives d’une prépondérance d’usagers scolaires

Les scolaires²² sont les usagers prédominant de ce Touraine Fil Vert puisqu’en période scolaire, 8000 voyages sont comptabilisés alors qu’hors période scolaire, c’est 3 000 voyages. Par ailleurs, 65 % des usagers de ce service sont des scolaires possédant un abonnement mensuel à dix euros par mois. Pour ce tarif, ces derniers ont la possibilité de se déplacer dans tout le département, même en période de vacances scolaires.

Plus de la moitié des usagers de la ligne C (Tours / Amboise / Montrichard) - précisément 56,3 % - sont des scolaires, ce qui demeure en dessous du chiffre propre au réseau. Les autres personnes sont diverses : des étudiants (2,8 %), des salariés (2,3 %), des demandeurs d’emploi (1,5 %) mais aussi des personnes n’utilisant pas ce transport quotidiennement. La part des titres papiers (tickets) est importante : 25,2 %. Ces personnes, utilisant sans doute le Fil Vert peu fréquemment, ne souscrivent pas d’abonnement. Néanmoins, pour le Conseil Général, ce sont peut-être des usagers temporaires à fidéliser.

²² Scolaires : collégiens ou lycéens.

Par ailleurs, notre observation dans le bus Fil Vert conforte les données quantitatives obtenues. Les individus présents se situaient, pour la plupart, dans une tranche d'âge de 15 à 18 ans.

En définitive, le réseau Touraine Fil Vert est un transport privilégié pour les scolaires. Mais pourquoi les personnes plus âgées ne l'utilisent-elles pas quotidiennement ou plus souvent ? Quelles sont les principales critiques retenues au cours de nos 22 entretiens ?

2. Perception de cette offre par les habitants

Les périurbains interrogés n'utilisent pas quotidiennement le Fil Vert. Néanmoins, certains avec des enfants scolarisés à Amboise ou Tours utilisant ce transport, ou d'autres connaissant des personnes empruntant le Fil Vert, ont pu se prononcer sur les points positifs et négatifs de cette offre.

En ce qui concerne les points positifs, comme nous le montre le tableau 11, d'un point de vue économique, ce service est apprécié par les familles ayant des enfants scolarisés ou empruntant ce transport par ticket occasionnel à 1,50 euros. De plus, il est reconnu comme étant suffisant pour les scolaires, notamment les lycéens prenant les cours à 8 heures et terminant à 16, 17 ou 18 heures.

Les critiques récurrentes, quant à elles, concernent les horaires et leurs cadencements ; pour la plupart des Montlouisiens actifs, ce transport ne coïnciderait pas suffisamment avec leurs horaires de travail et leurs impératifs professionnels et familiaux²³ : *« Moi je regrette la fréquence, qu'il n'y en ait pas plus fréquemment, [...] c'est un mode de transport qui est agréable, qui est assez rapide mais, comme je vous dis, pour un trajet quotidien, ce n'est pas suffisant »* (Entretien n°10 : femme, 43 ans, enseignante).

Concernant les autres motifs de déplacement, citons, par exemple, les achats "anomaux"²⁴ à Tours, les rendez-vous chez les spécialistes, etc., les usagers, pour le plus grand nombre, utilisent leur voiture. Or, selon un habitant, certains horaires pourraient peut-être correspondre et l'usage du bus serait une question de volonté : *« Il y a quand même une fourchette d'horaires qui est accessible à tout le monde, après c'est une question de volonté, on veut ou on ne veut pas prendre le bus »* (Entretien n°6 : homme, 58 ans, à la retraite).

En définitive, les scolaires ont recours à ce service mais les Montlouisiens possédant une voiture ne cherchent peut-être pas, ou peu, à se renseigner des propositions du Fil Vert ; les individus ont leur voiture et semblent rester, comme

²³ Ces éléments seront développés dans le paragraphe des freins à l'usage des transports en commun.

²⁴ Les achats anomaux sont des achats occasionnels ou exceptionnels.

nous l’avons implicitement évoqué dans la partie précédente, dans une sphère du tout-automobile :

« Pour le moment, à Tours, on arrive encore à circuler relativement facilement et à se garer sans encombre. On prendra le bus ou le train, le jour où l’usage de la voiture sera bien plus contraignant, là on utilisera le transport en commun » (Entretien n°19 : homme, 51 ans, agent des finances publiques).

Nous retrouvons ici la peur de ne plus pouvoir se garer en centre ville, voire même en ville. Mais restons distants vis-à-vis de ces propos. Les habitants utiliseront-ils les transports en commun pour se rendre à Tours, en l’occurrence, ou préféreront-ils utiliser leur voiture de Montlouis-sur-Loire aux parkings-relais et ensuite rejoindre le centre-ville en navette ?

Tableau 11 : Les qualités et déficiences de l’offre Fil Vert mentionnées par les Montlousiens

Points positifs	Déficiences
<ul style="list-style-type: none"> - Le tarif à 1,50 euros - Abonnement scolaire intéressant à 10 euros par mois - Les horaires coïncident pour les enfants ou adolescents scolarisés au lycée Leonard de Vinci à Amboise <p>Il s’agit également d’un transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pratique - Agréable - Assez rapide - Ponctuel 	<ul style="list-style-type: none"> - Fréquence des bus insuffisante pour un usage quotidien - Absence d’un arrêt à la Bourdaisière (Maison de retraite intercommunale localisée à Montlouis-sur-Loire) - Absence de bus le dimanche - Pas assez de possibilités d’horaires pendant les heures creuses. - Absence d’un bus vers 20 heures pour les étudiants terminant les cours assez tard ou pratiquant une activité sur Tours après leur journée scolaire

Source : Analyse des entretiens réalisés avec 22 habitants. Réalisation : S. Latouche, mars 2010

B. L’offre T.E.R : un service utile pour les Montlousiens travaillant dans Tours Centre

1. Résultats de l’étude de terrain réalisée aux trois gares

Au mois de septembre 2009, nous avons effectué une étude aux trois gares de Montlouis-sur-Loire. Ainsi, nous avons obtenu quelques détails pertinents. Nous avons remarqué une proportion importante de scolaires en tant qu’usagers des T.E.R ainsi qu’une majorité de personnes venant à la gare en voiture et repartant de même. De plus, le jour de notre déplacement à la gare de Montlouis-Centre, le 20 octobre 2009, il s’agissait d’un jour de perturbations de la S.N.C.F. où les usagers étaient peu

nombreux. Notre observation permet donc de supposer que la crainte des grèves, entre autres désagréments, est un élément discréditant pour ces transports et ainsi, incitatif à l'usage prépondérant de la voiture individuelle.

Outre ces remarques d'ordre général, nous avons interrogé quelques personnes (sept) lors de notre étude aux trois gares : les succinctes questions sont présentes à l'annexe 16. Le nombre d'individus n'est pas conséquent pour apporter des informations pertinentes mais on peut quand même déceler quelques éléments de compréhension des comportements des usagers du rail.

L'analyse des résultats met en évidence que les usagers du train rencontrés, sont étudiants au lycée Descartes ou Grandmont, utilisant le Fil Bleu pour se rendre à leur établissement scolaire après être descendus en gare de Tours ; mais ce sont également des actifs avec un emploi à Tours-Centre, à proximité de la gare puisqu'ils rejoignent leur lieu de travail à pied. Nous pouvons également supposer que certains usagers du T.E.R. peuvent être quelques personnes travaillant à la S.N.C.F. bénéficiant d'avantages, notamment tarifaires.

Deux de nos entretiens confortent les propos recueillis aux gares :

- « *C'est sûr, quelqu'un qui travaille en centre ville de Tours a plus intérêt à prendre le train parce qu'on ne peut pas se garer* » (Entretien n°7 : femme, 47 ans, agent de la poste).
- « *Le peu que l'on a vu, c'est que ça peut être très utile pour les personnes qui travaillent sur Tours Centre ; maintenant, nous, on n'en a pas l'utilité* » (Entretien n°9 : femme, 31 ans, intérimaire).

Le fait de ne pas avoir la possibilité de se garer, ou quelle soit malaisée, paraît, dans ces propos, être un élément influençant de manière négative l'usage de la voiture. Cependant, ces deux habitants ne parlent-ils pas pour leur cas personnel : « *Nous, on n'en a pas l'utilité* » ? Mais si ces deux personnes travaillaient à Tours-Centre, utiliseraient-elles le train ?

Concernant le moyen de transport utilisé pour se rendre en gare, le nombre de voitures prédomine sur le nombre de vélos. Une femme de 35 ans nous informe que, pour elle, « *L'automobile constitue un moyen de repli si le train ne passe pas ou est en retard* ». Pourquoi cette crainte d'arriver en retard ou de se retrouver sans moyen de locomotion ? Nous pensons que, dans certaines administrations où les horaires ne sont guère flexibles, le fait d'arriver en retard ne peut être qu'exceptionnellement toléré ; ce qui pourrait justifier les propos évoqués par l'usager. Le fait d'avoir son véhicule personnel à la gare constitue, pour le conducteur, une garantie sécurisante.

2. Une diversité de déficiences

En ce qui concerne les points qu’il serait bon d’améliorer dans l’offre T.E.R., les personnes mentionnent essentiellement les retards, comme peut nous le montrer le tableau 12. Ce manque de ponctualité semble être, pour les habitants, très dissuadant pour utiliser journalièrement ce transport. Effectivement, ces déficiences engendrent un retard au travail qui, quand il se reproduit, est bien souvent discréditant pour la personne.

L’analyse des entretiens a également souligné un manque de cadencement tout au long de la journée (principalement en début d’après-midi), une offre limitée pour se rendre sur Blois ou Orléans, ainsi qu’une difficulté notoire pour loger son vélo dans le train. Un Montlouisien a également soulevé le problème des cartes d’abonnement car, à l’achat de la carte, il faut spécifier la ligne que l’on utilisera. En fin de compte, la carte est exclusivement utilisable sur une seule ligne, et non sur deux, ce qui peut être contraignant.

De plus, soulignons que le fait d’être à proximité des gares ou des arrêts Fil Vert, dans le cas des habitants interrogés, ne les incite pas plus à prendre le train au détriment de la voiture.

Tableau 12 : Les qualités et déficiences de l’offre T.E.R. énoncées par les Montlouisiens

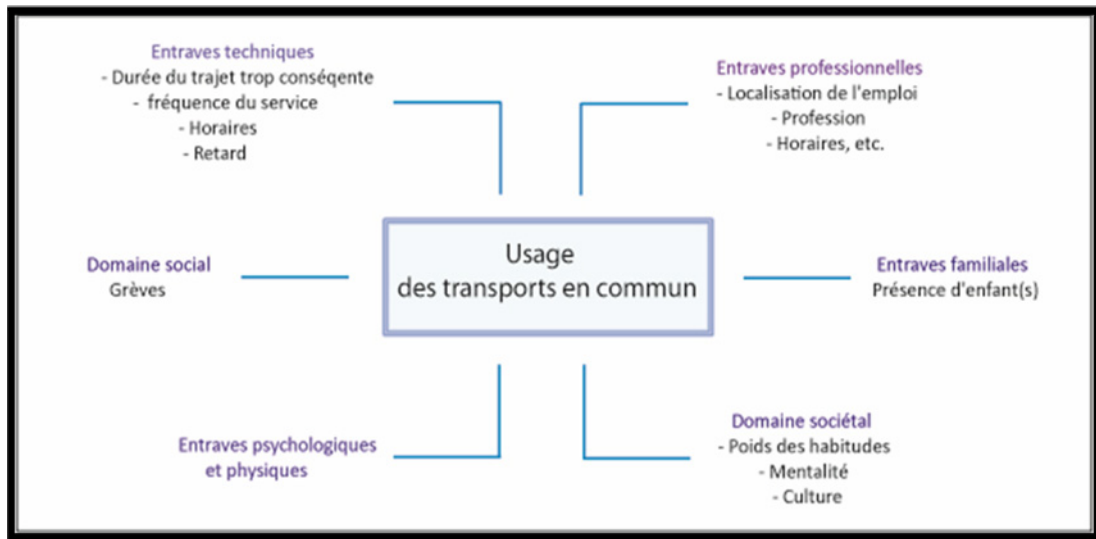
Points positifs	Déficiences
<ul style="list-style-type: none"> - Offres suffisantes le matin et le soir aux périodes de pointe - Pratique pour les personnes travaillant à Tours Centre - Abonnement étudiant intéressant 	<ul style="list-style-type: none"> - Grèves - Manque de ponctualité, retards - Mauvaise répartition des horaires tout au long de la journée (manque de cadencement) - Offre limitée pour se rendre sur Blois ou Orléans - Difficultés pour loger son vélo dans le train - Des cartes d’abonnements problématiques - Des prix trop élevés

Source : Analyse des entretiens réalisés avec 22 habitants. Réalisation : S. Latouche, mars 2010

C. Clarification des freins à l’usage des transports en commun

Pour plus de lisibilité, nous avons schématisé les divers éléments pouvant constituer des entraves à l’usage des transports en commun. Ce schéma relate une multiplicité de facteurs aux origines diverses, que nous allons subséquentement expliciter, même si nous en avons dit quelques mots au préalable.

Figure 16 : Les entraves à l'usage des transports en commun



Source : Observation et enquête personnelle de terrain. Conception et réalisation S. Latouche, mars 2010

1. Des entraves techniques et professionnelles

L'analyse des entretiens met en avant la difficulté de conciliation entre les horaires des transports en commun et les horaires professionnels. Dans les professions concernées, nous pouvons citer, entre autres, les cadres, les enseignants mais aussi d'autres professions comme les travailleurs à domicile, les infirmiers, etc.

Ce souci de correspondance entre les horaires nous a été évoqué à plusieurs reprises, nous en avons l'illustration avec trois habitants :

- « *Le problème, si je travaille une journée complète ça peut le faire mais si c'est une journée incomplète je suis dans l'impossibilité de prendre le train puisqu'il y a très peu de connexions possibles, ou d'arrêts sur Montlouis l'après-midi* » (Entretien n°4 : homme, 38 ans, enseignant).
- « *Je travaille en horaires décalés donc il n'y a plus de transport* » (Entretien n°7 : femme, 47 ans, agent de la poste).
- « *Moi, pour aller sur Trousseau (hôpital), je n'ai pas d'autre façon de faire que la voiture parce qu'il n'y a pas de moyens de transport en commun aux horaires où, nous, on embauche et notamment sur Montlouis* » (Entretien n°8 : femme, 31 ans, infirmière).

Précisons également que certaines zones d'emploi ne sont pas desservies par des transports en commun ou éloignées d'offres de transport, nécessitant l'usage de la voiture :

« *Le problème c'est que l'on est dans une société où les gens sont obligés de travailler. Le travail n'est pas forcément devant leurs portes donc ils sont obligés d'utiliser la voiture* » (Entretien n°3 : homme, 40 ans, responsable d'activités logistiques). Cette personne souligne implicitement la dissociation entre le lieu de résidence et le lieu de travail, contraignant à l'usage de l'automobile.

2. Des entraves familiales

Le fait d'avoir des enfants, comme nous l'avons remarqué précédemment, oblige bien souvent les parents à organiser leurs mouvements en fonction des besoins de déplacement des enfants. De plus, notons qu'utiliser les transports en commun avec un porte-bébé ou une poussette pour enfant en bas âge a été reconnu comme compliqué et non pratique par certains habitants. Un de nos entretiens met en évidence cette difficulté :

« *Mais quand vous avez des courses à faire et que vous êtes chargés : imaginez une jeune maman avec une poussette, un gamin et puis un pack de lait ou d'eau... Eh bien, ce n'est guère facile. Moi j'ai vu ma fille, quand elle était à Tours, quand elle était jeune maman, la poussette dans le bus, il faut la plier pour prendre la galerie, il faut tirer le machin... Alors il suffit qu'il fasse froid et que vous ayez un manteau, vous êtes emberlificoté là-dedans et bien, on ne s'en sort pas ! Ce n'est pas pratique du tout !* » (Entretien n°5 : femme, 57 ans, à la retraite).

3. Domaine sociétal et social

Les entretiens ont dévoilé que le poids des habitudes à la voiture, mais aussi le besoin d'organiser ses déplacements, peuvent constituer un frein notable à l'usage des transports en commun. Effectivement, avec la voiture, les usagers ont une certaine souplesse et une indubitable flexibilité dans leurs déplacements. Prenons un exemple. Un individu qui, en sortant du travail, veut faire une halte à un commerce, devra, s'il utilise le bus, attendre une autre correspondance, ce qui génèrera une attente supplémentaire, qui peut être considérée comme une perte de temps. Ce qui, dans notre société actuelle, est très contraignant puisque "nous courrons tous après le temps" ! : « *Nous avons tous la montre à la main donc la voiture c'est pratique, il ne faut pas se faire d'illusion* ». (Entretien n°18 : homme, 42 ans, gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel). Selon cet homme, la voiture répondrait au mieux à "cette course contre le temps", en comparaison des autres moyens de déplacement, remettant ici en exergue son "côté" pratique.

Par ailleurs, l'intention de grouper les motifs de déplacement a été, selon certains auteurs, analysée comme une gêne à l'utilisation des transports collectifs :

« *La complexification des chaînes de déplacement (...) n'est pas favorable aux transports collectifs dont la performance est moins uniforme dans le temps et dans l'espace que la voiture* » (Bonnell et al., cité par Pierre, in Clochard, Rocci, Vincent S., 2008 : 124).

En ce qui concerne le domaine social, les grèves fomentées ou programmées par les employés de la S.N.C.F., sont, comme nous l'avons implicitement évoqué, perçues négativement, que ce soit par les usagers du train ou par les non usagers. Est-ce que ces inconvénients ne constitueraient pas "un effet repoussoir" de taille et non incitatif à l'usage du train ?

4. Entraves physiques et psychologiques

Certains individus peuvent ne pas prendre le train ni le bus, en raison d'une crainte de ne pas comprendre les horaires et d'arriver, ou descendre, aux bons arrêts ; tel est le cas d'une habitante : « *Les gens comme moi qui ont une voiture depuis 25 ans, avec le bus ils sont perdus* » (Entretien n°7 : femme, 47 ans, agent de la poste). Nous retrouvons ici, de manière implicite, l'habitude à la voiture et le fait d'être déstabilisé par une rupture de cette routine pour utiliser un autre moyen de transport (train, bus). En d'autres mots, les dépliants mentionnant les lignes et les horaires des transports en commun - bus, train - peuvent s'avérer, pour certaines personnes, difficilement compréhensibles et relevant d'une grande complexité. Michael Flamm (2006) va même plus loin en affirmant que « *Lire une carte, connaître les horaires et les lignes de bus n'est pas donné à tout le monde* ».

De plus, quelqu'un avec un handicap peut se trouver incommodé vis-à-vis des autres individus car il peut avoir besoin de plus de temps, voire d'aide, pour utiliser ces transports. Précisons également que, dans l'usage du Fil Vert, les personnes en fauteuil roulant doivent prévenir le service de leur montée dans le bus, ce qui pourrait, dans certains cas, être perçu comme une contrainte.

Mais il peut également s'agir d'un désir d'être seul dans son véhicule au lieu d'être en présence de tierces personnes. Au cours de nos divers déplacements, nous avons observé que, dans la plupart des cas, chaque conducteur est rarement accompagné par un passager : un seul individu par voiture. Chaque automobiliste ne cherche-t-il pas à protéger son indépendance, sa liberté et son autonomie..., critères qu'il semble vouloir garder à tout prix et qui pourraient constituer une entrave majeure au co-voiturage comme à l'utilisation des transports en commun ?

Par ailleurs, nous avons remarqué, à travers les propos des individus, qu'à la peur de "lâcher" son véhicule personnel s'ajoute le fait que la voiture peut également

symboliser l'ascension sociale. Dans le monde actuel, l'avoir et le paraître ne priment-ils pas au détriment de l'être et du respect environnemental ? Le fait de posséder une voiture - avec un moteur puissant, haut de gamme ou de certaines typologies : berlines luxueuses, coupés sportifs, 4x4...- ne se traduit-il pas par une volonté de la part du propriétaire d'impressionner tant ses amis, ses voisins ou sa famille que les autres usagers de la route ? Certains automobilistes seront-ils prêts à perdre cette image et ce symbole de réussite en utilisant les transports en commun ? Autrement dit, aspireront-ils à mettre de côté ce capital parfois chèrement acquis ?

II. Les aménagements cyclables : appréciés pour les courts déplacements mais limités pour les plus conséquents

Dans ce paragraphe, nous n'aborderons pas la question de l'usage du vélo puisque nous l'avons évoquée brièvement dans une section précédente. Nous privilégierons l'étude des freins à l'usage du vélo.

A. Perception des offres cyclables à Montlouis-sur-Loire

1. Des aménagements cyclables plutôt convenables

Le vélo, comme nous l'avons mentionné antérieurement, est peu utilisé ; son usage demeure même inférieur à celui de la marche. L'Enquête Ménage Déplacement a révélé que 2 % des déplacements des Montlouisiens sont effectués en vélo contre 17 % pour la marche à pied (cf. annexe 3).

Les habitants qui se sont prononcés sur les aménagements cyclables (bandes et pistes cyclables) sont principalement des personnes faisant du vélo de façon occasionnelle ou plus fréquente (une fois par semaine, en guise de loisirs par exemple). Les aménagements cyclables, outre *la Loire à vélo* que nous évoquerons a posteriori, sont, selon les interviewés, globalement satisfaisants. Toutefois, selon eux, une extension des pistes existantes serait préférable. La mise en place d'une piste qui irait du Centre Commercial des Brossereaux pour se diriger vers le Centre Ville - le noyau ancien de la commune - est jugée comme nécessaire.

Mais nous restons vigilants sur ces attentes : la rue Victor Laloux menant au centre bourg est-elle suffisamment large pour ces aménagements ? Autrement dit, le profil des rues est-il propice à la mise en place d'un aménagement cyclable ? Car la commune de Montlouis-sur-Loire a la particularité d'être étendue, avec des voiries étroites, notamment celles du centre bourg et celles menant à celui-ci.

2. Des portions de "la Loire à vélo" appréciées pour les promenades

Les habitants apprécient de pouvoir bénéficier, sur leur territoire, de deux tronçons aux caractères bien distincts, celui vers Tours orienté vers l'admiration et la découverte des bords de la Loire et celui vers Amboise, davantage destiné à faire découvrir le patrimoine viticole de Montlouis-sur-Loire. Dans les entretiens, cette inclination pour *la Loire à vélo* transparaît dans les termes suivants : « *C'est super* », « *C'est très sympa* », « *C'était très bien* », « *Je trouve ça bien* », « *C'est un bon système* », etc.

Malgré ces points positifs, *la Loire à vélo* suscite quelques critiques. L'itinéraire pour aller vers Amboise serait, selon un usager (Entretien n°19), moins sécurisé que celui pour aller vers Tours, car celui-ci est, en grande partie, une voie séparée des voitures (hormis le passage au niveau de la piscine qui paraît assez dangereux). Effectivement, selon cette personne, une signalisation sollicite l'arrêt des véhicules afin de laisser le passage aux cyclistes alors que, selon lui, la plupart des automobilistes sont en infraction en ne respectant pas ce panneau.

De plus, certains ne trouvent pas opportun de faire passer les cyclistes par le centre-ville (Eglise, Mairie...) en raison notamment d'une pente abrupte (rue Courtemanche), principalement difficile à grimper pour les enfants en bas âges. Or, le principe des acteurs publics n'est-il pas de les faire circuler dans les bourgs afin de les inciter à profiter des commerces, des artisans, de se restaurer ou de se loger ?

D'autres sont plus critiques sur cet aménagement, dont un (Entretien n°14) qui se demande le coût de la mise en place de cette structure et un autre (Entretien n°16) qui s'inquiète sur les influences du goudron sur la flore aux alentours de cette voie. En effet, au fur et à mesure des précipitations, l'eau ne peut s'infiltrer en raison de l'imperméabilité de l'enrobé et ruisselle dans les vignes ou vers les bords de Loire engendrant, au fil des années, des effets sans doute néfastes sur la flore.

B. Des freins à l'usage du vélo à dominance psychologique

Selon les personnes enquêtées, l'itinéraire de *la Loire à vélo* pour se rendre notamment sur Tours ou sur Amboise, est fructueux pour les déplacements de loisirs mais apparaît, dans ces entretiens, plus contraignant pour les migrations alternantes. Prenons un exemple concret afin d'illustrer ces propos. Un Montlouisien qui travaille sur Tours et qui va utiliser ce cheminement cyclable pour se rendre sur son lieu de travail n'aimerait-il pas avoir la possibilité de prendre de douche ? Toutes les sociétés ne le permettent probablement pas.

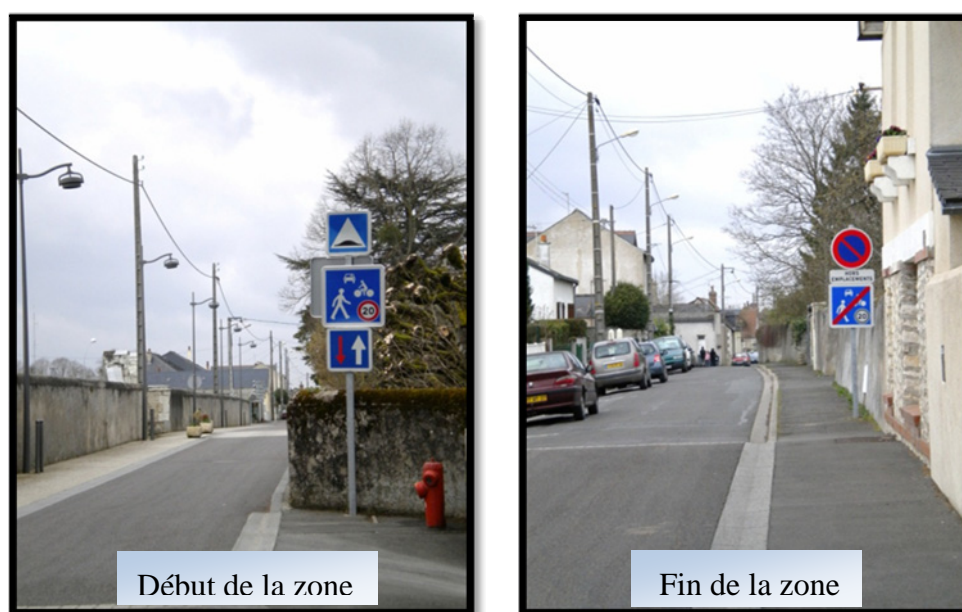
De plus, l'usage du vélo, que ce soit dans l'espace de résidence ou l'espace proche, reste nettement influencé par les conditions climatiques et les saisons.

Outre les contraintes climatiques pouvant constituer une entrave à l'usage du vélo, ce moyen de transport est également, si nous pouvons le dire ainsi, "une affaire de goût", on aime ou on n'aime pas faire du vélo ! : « *Les pistes cyclables c'est une bonne chose pour les vélos mais il faut aimer faire du vélo* » (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire) ou bien « *J'essaie de lui (mon mari) dire de prendre le vélo mais c'est difficile* » (Entretien n°8 : femme, 31 ans, infirmière).

Toutefois, les conditions d'usage de la bicyclette ne se limitent pas à ces éléments. Face à ce constat, nous supposons qu'il faut être apte à en faire, soit plus expressément être valide et avoir une connaissance actualisée des panneaux de signalisations. En effet, "fleurissent" à Montlouis-sur-Loire de nouvelles zones dans lesquelles les droits des cyclistes sont renforcés.

Nous avons par exemple la mise en place d'une *zone de rencontre* :

Photographie 1 : Une zone de rencontre rue Foch à Montlouis-sur-Loire



Source : Clichés personnels (S. Latouche), mars 2010

Ce principe est récent puisqu'il a été introduit dans le code de la route par un décret du 30 juillet 2008. Au sein de ces zones, la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h ; une place importante est faite aux piétons ainsi qu'aux cyclistes puisque les chaussées sont à double sens pour ces derniers. Ceci est spécifié dans l'article R.110-2 du code de la route :

« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse

des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.»

Mais ces panneaux sont-ils connus de tous ? Les conducteurs les plus récents peuvent bénéficier d'une actualisation et d'une meilleure compréhension de ces nouveaux panneaux de signalisation du Code de la route, et ainsi d'une aptitude plus grande à les respecter ; mais qu'en est-il des plus anciens et surtout des cyclistes ?

Il convient d'ajouter que le fait de circuler sur des voies partagées avec les automobilistes peut "faire peur" à certaines personnes ; nous avons l'exemple de l'entretien n°17 (femme, 75 ans, à la retraite) : « *Je préfère marcher à pied avec mon vélo sur le trottoir quand il n'y a pas de piste cyclable que de circuler sur la route avec les voitures* ».

Le principe émergent de vélo-école est-il une réponse à cette peur de faire du vélo et d'être "en contact" avec les voitures ? Il s'agit notamment de permettre aux personnes de reprendre confiance en elles afin d'utiliser le vélo, principalement en milieu urbain mais pouvant aussi s'appliquer en espace périurbain.

Précisons que ce principe de vélo-école, diffusé par l'association Collectif Cycliste 37 en Indre-et-Loire, et notamment à Tours, a fait l'objet d'une publicité dans notre lieu d'étude. Cependant, aucun Montlouisien n'a souscrit à cette proposition, renforçant l'idée d'une certaine satisfaction des déplacements par l'automobile et / ou d'une appréhension du "lâcher-prise" vis-à-vis de son véhicule personnel.

Malgré une prise de conscience généralisée des problèmes environnementaux et d'un accroissement du prix du carburant, la voiture est encore massivement utilisée par les Montlouisiens. Un décalage est donc présent entre les éléments de définition de la mobilité durable énoncés par les interrogés et leurs pratiques de mobilité actuelle.

L'automobile, instrument privilégié des périurbains, confine l'individu dans une sphère de l'habitude constituant un frein majeur à l'usage des moyens de transport autre que la voiture. En effet, l'usage de la voiture devient systématique, engendrant la peur de la nouveauté et de l'inconnu (être déstabilisé par une rupture de sa routine), n'incitant pas les automobilistes à effectuer un choix raisonné dans l'utilisation d'un moyen de transport.

Cette étude des pratiques des Montlouisiens en matière de mobilité nous invite à nous interroger. Qu'est-il envisagé par les acteurs publics dans le but de lutter contre cette dépendance automobile ? Autrement dit : quelles sont les directives privilégiées pour maîtriser la consommation d'énergie, pour réduire (voire annihiler) ses effets néfastes sur l'environnement ? S'agit-il d'orienter les pratiques des usagers vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement ?

DEUXIÈME PARTIE

**PROPOSER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE :
UN IMPÉRATIF POUR LES ACTEURS PUBLICS**

Après une démocratisation de la voiture après la fin de la Seconde Guerre Mondiale, celle-ci devient actuellement source majeure de pollution. Cependant, comme nous l'avons discerné dans la première partie, l'automobile reste le moyen de transport le plus usité par les Montlousiens.

Selon les entretiens, l'enjeu, pour les pouvoirs publics, dans le contexte actuel de développement durable, est de limiter l'usage de la voiture en proposant des alternatives à celle-ci. Autrement dit, il s'agirait, selon les intervenants rencontrés, d'agir indirectement sur l'automobile afin de restreindre ses externalités négatives sur l'environnement.

Néanmoins, selon certains auteurs, comme Dominique Desjeux : « *Toucher à la voiture, c'est donc potentiellement remettre en cause l'autonomie des uns, parfois chèrement acquise, et l'égalité des chances d'accès à la mobilité des autres* » (2008 : 19).

Cette pensée se retrouve également dans les propos d'un des intervenants rencontrés : « *On ne remplace pas la voiture comme ça ; la voiture, pour les gens, c'est un peu une pièce de l'habitation sur quatre roues* »²⁵.

De plus, selon François Ascher, la voiture semble être difficilement "concurrentiable" par les transports collectifs, en vue de sa capacité à changer de "métrique" :

« *L'automobile est, avec les télécommunications (radio, télévision, téléphone, Internet), l'outil majeur de la société hypertexte, qui permet de passer individuellement et de façon non routinière, d'un champ d'activités à un autre, de s'extraire du territoire de la contiguïté pédestre, de changer de métrique. Ce type de prestations ne peut plus être assuré par les transports collectifs classiques que dans des situations urbaines limitées, pour certaines mobilités, et souvent aussi pour des populations sans alternatives constitués par des "captifs des transports en commun".* » (Ascher, cité par Hervouet, 2005 : 254).

Ainsi, comment passer de l'Automobilité à l'Altermobilité ? L'Altermobilité étant définie, par Dominique Desjeux comme « *L'usage diversifié des moyens de la mobilité qu'ils soient individuels, comme le vélo ou la voiture, ou collectifs, avec le covoiturage* » (2008 : 21). Il faut souligner que dans notre étude, les moyens collectifs de la mobilité ne seront pas limités au co-voiturage car nous tenons à y intégrer les transports en commun comme le bus et le train.

Ainsi, pour que l'on puisse parler d'Altermobilité, les pouvoirs publics ne détiennent-ils pas la lourde tâche de proposer des modes de transports - qu'ils soient collectifs ou bien individuels - attractifs pour les habitants ? Effectivement, nous supposons que la modification des systèmes de mobilité ne dépend pas seulement des habitants et de leurs intentions mais également des offres de transport.

²⁵ Citation de Monsieur Jean-Claude Orsinger, intervenant rencontré le 3 novembre 2009.

Nous présenterons, dans un premier chapitre, les divers acteurs publics possédant un rôle dans les offres et infrastructures de transport sur le territoire montlouisien. Ultérieurement, nous expliciterons leurs perceptions et définitions des concepts de développement durable et de mobilité durable.

Dans un second chapitre, nous étudierons les projets envisagés à diverses échelles dans l'optique d'inciter les Montlouisiens soit à envisager le report modal, soit à limiter leur usage de la voiture en ayant recours à d'autres moyens de transport.

Spécifions que cette partie résulte d'un certain nombre d'entretiens réalisés avec les acteurs publics (annexe 6) intervenant sur notre lieu d'étude. De plus, nous avons assisté à deux réunions "transport" : la première le 30 septembre 2009, la seconde le 16 février 2010.

Chapitre 1 - Des décideurs multiples conscients des enjeux du développement durable

Dans un premier temps, nous nous intéresserons, dans ce chapitre, à présenter les acteurs intervenant sur les offres et infrastructures de transport présentes à Montlouis-sur-Loire et desservant cette commune. Nous chercherons à comprendre leurs compétences détenues et leurs interrelations ? Tous ces acteurs collaborent-ils ensemble ? Sont-ils en accord sur tous points ou des incompréhensions sont-elles présentes ?

Dans un second temps, nous nous attacherons à analyser les définitions - du développement durable et de la mobilité durable - données par les acteurs publics rencontrés. Le pilier environnemental prédomine-t-il dans ces définitions sur les deux autres piliers comme nous l'avons montré dans la première partie ?

Précisons que nous leur avons demandé, au cours des entretiens, s'ils pouvaient nous définir ces deux termes ou bien nous donner des éléments de définition. Plusieurs acteurs ont participé à cet exercice, nous permettant ainsi de pouvoir les analyser et les comparer entre-elles afin de déceler les points communs et les divergences dans ces propos. A travers ces définitions, et notamment celle de mobilité durable, quelles sont les voies envisagées pour parler de mobilité durable ?

I. Des transports aux mains d'une pluralité d'acteurs agissant à diverses échelles selon leurs compétences

Les offres et infrastructures de transport présentes sur le territoire montlouisien, que nous avons étudié à l'annexe 2, ne sont pas toutes détenues par la commune de Montlouis-sur-Loire.

Effectivement, l'offre de Transport Régional Ferroviaire de passagers - le Transport Express Régional (T.E.R.) - appartient, comme son nom l'indique, à l'échelle régionale et le service de bus interurbain - Fil Vert - à l'échelle départementale.

Toutefois, ce n'est pas aussi compréhensible qu'on pourrait le penser puisque d'autres acteurs interviennent comme la Société Nationale des Chemins de Fer (S.N.C.F.) et le Réseau Ferré de France (R.F.F.).

A. La complexité du système d'acteurs

Afin de comprendre le champ d'intervention et les responsabilités des collectivités territoriales intervenantes - la Région Centre, le département d'Indre-et-Loire et la commune de Montlouis-sur-Loire en tant qu'autorité organisatrice de second rang

(A.O.2) - nous avons jugé nécessaire de réaliser une sommaire rétrospection législative présente à l'annexe 17.

Cette annexe présente les principales lois qui ont conféré des compétences aux collectivités : la loi de décentralisation du 2 mars 1982, la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 dite L.O.T.I., la loi Pasqua du 4 février 1995, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, etc.

1. Les collectivités territoriales : des compétences partagées

a. Les autorités publiques organisatrices : la Région Centre et le Département d'Indre-et-Loire

- La Région Centre

Elle est Autorité Organisatrice de transport de premier rang (A.O.). Mais ne peut-on pas donner de plus amples précisions ?

La Région est Autorité Organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional depuis le 1^{er} janvier 2002. En effet, comme nous l'avons précisé dans l'annexe, l'Etat a transféré, le 1^{er} janvier 1997 à titre expérimental de trois ans, la compétence du transport régional de voyageurs à six régions dont la Région Centre. Ce n'est qu'à partir du 1^{er} janvier 2002, que les Régions, dont la Région Centre, sont pleinement reconnues comme les autorités organisatrices des transports régionaux, et perçoivent une compensation de l'Etat leur permettant d'assumer cette nouvelle compétence²⁶.

De plus, précisons que la Région ne possédant pas de Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, a adopté, en décembre 2008, le schéma régional d'accessibilité du réseau T.E.R. Centre préconisant notamment un certain nombre d'aménagements dans les gares régionales mais aussi dans les trains dans le but de rendre accessible ce transport à tout individu, avec ou sans handicap. Effectivement, toutes les personnes peuvent être amenées à utiliser le train ; l'enjeu de cette démarche, précisé sur le site internet de la Région, est « *De permettre à tous les citoyens, quelles que soient leurs déficiences, d'accéder au service régional de transport* »²⁷.

Par ailleurs, la Région Centre a mis en place un Comité Régional de partenaires du Transport Public réunissant divers acteurs dont la S.N.C.F., le R.F.F., l'État, des représentants des salariés des entreprises de transport et de la S.N.C.F., de la Chambre de Commerce et d'Industrie (C.C.I.) et des associations d'usagers des transports collectifs. Il s'agit d'un comité qui se réunit une fois par an, la dernière réunion s'étant tenu récemment, le 4 février 2010. Cette initiative permet donc à tous

²⁶ Informations obtenues par le rapport d'étude présent à l'URL suivante : <http://lara.inist.fr/bitstream/2332/1074/2/regionfer.pdf>

²⁷ Phrase extraite du site internet de la Région Centre : <http://www.regioncentre.fr/jahia/Jahia/cache/offonce/AccueilRegionCentre/domaines-intervention/Transports/Schema-Directeur-Accessibilite.jsessionid=186088B906326726847CFF0BD083832D>

les acteurs de se rassembler afin de discuter pour trouver des compromis et d'éviter d'éventuels malentendus²⁸.

Spécifions également qu'une convention lie la S.C.N.F. et la Région Centre : la première s'étendant de 2002 à 2006 et celle en place actuellement de 2007 à 2013. Néanmoins, la Région Centre a été pionnière dans le développement du T.E.R. via la participation à plusieurs phases d'expérimentation. Diverses conventions avec la S.N.C.F. se sont concrétisées avant 2002 : une en 1986-1994, puis en 1994-1997 et en 1997-2002.

Mais quel est le rôle du R.F.F. et de la S.N.C.F. ?

Le R.F.F. - le Réseau Ferré Français - a été créé en 1997 suite à l'article 1 de la directive européenne 91 / 440 relative au développement de chemins de fer communautaire : « *Par la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires, la séparation comptable étant obligatoire, la séparation organique ou institutionnelle facultative* ». La gestion de l'infrastructure ferroviaire revient à l'Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (E.P.I.C.) nommé le R.F.F. qui en est le propriétaire ; quant à l'exploitation ferroviaire, elle revient à la S.N.C.F. (E.P.I.C. depuis 1983).

- Le Département d'Indre-et-Loire

Cet échelon territorial est également autorité organisatrice (A.O.). Le département d'Indre-et-Loire, au travers du Conseil Général, possède diverses compétences dans le domaine des transports : nous pouvons citer le transport scolaire, le développement et l'entretien des routes et la mise en place d'un réseau de transport collectif - le Touraine Fil Vert. En ce qui concerne les routes, en supplément des 3 300 km de routes départementales, ce département, depuis le 1^{er} janvier 2006, doit gérer 330 km de routes nationales : les R.N. 10, 76, 138, 143 et 152.

Par ailleurs, Monsieur Patrick Louault²⁹ nous informe que le Conseil Général d'Indre-et-Loire a confié la gestion et l'exploitation du réseau Touraine Fil Vert à Connex Ligéria, filiale du groupe Veolia Transport. Récemment, un nouveau marché entre ces protagonistes a été signé, en mars 2009, pour une durée de sept ans et demi.

Le département est donc Autorité Organisatrice des Transports (A.O.T.) publics routiers de voyageurs sur son territoire, en dehors du Périmètre de Transport Urbain (P.T.U.). Le P.T.U., aire de compétence d'une autorité organisatrice de transports

²⁸ Informations que nous avons obtenues auprès de Madame Catherine Le Bodic, chargée de mission Transport et Aménagement, Direction des Infrastructures et des Transports, Conseil Régional du Centre.

²⁹ Monsieur Patrick Louault est technicien territorial au service transport au sein du Conseil Général ; nous l'avons rencontré le mardi 22 décembre 2009.

collectifs urbains³⁰, a été constitué par la communauté d'agglomération de Tours et sept autres communes ; en 2010, il comprend 29 communes. Ce périmètre est desservi par Fil Bleu³¹ et est organisé par l'A.O. : le S.I.T.C.A.T. (Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle).

b. *L'autorité organisatrice de second rang (A.O.2) : la commune de Montlouis-sur-Loire*

Notre lieu d'étude est autorité de transport secondaire ou autorité de second rang car le Conseil Général d'Indre-et-Loire lui a confié une partie de l'organisation du transport scolaire sur Montlouis-sur-Loire. Mais, bien que le Conseil Général lui ait délégué des compétences, il conserve certains pouvoirs.

Autrement dit, la commune propose au Conseil Général des circuits³² qui, après, seront discutés, validés en l'état, modifiés ou refusés par l'autorité de premier rang.

Il s'agit donc, dans ce cas, d'un travail de concertation et de négociation avec le Conseil Général et le transporteur, étant donné que les bus ne peuvent circuler dans toutes les rues de la commune en raison de l'exiguïté de certaines.

Outre la réalisation des circuits, la municipalité de Montlouis-sur-Loire s'occupe également des inscriptions des enfants et assume la partie du coût de ce transport qui n'est pas financé par le Conseil Général. En effet, notons que ce transport scolaire, pris en charge par la commune et le Conseil Général, est gratuit pour les familles depuis 1953, ce qui ne l'est pas pour toutes les communes. La commune de Saint-Martin-Le-Beau³³, par exemple, également autorité organisatrice de second rang, ne finance pas ce moyen de transport, il est à la charge des familles de l'ordre de cent euros par an. Monsieur Didier Avenet³⁴, Maire de cette commune affirme : « *C'est un choix des communes de faire la gratuité ou pas* ».

Précisons que nous n'approfondissons pas dans ce paragraphe les caractéristiques des subventions accordées par le Conseil Général puisqu'elles le seront a posteriori.

Par ailleurs, la gratuité de ce transport nécessite, pour la municipalité, de vérifier que les enfants inscrits utilisent bien le bus ; effectivement : « *Sous prétexte que c'est gratuit, les familles inscrivent au cas où et des fois ils ne l'utilisent jamais* »³⁵.

De plus, elle intervient, sur son territoire, de part la gestion d'un transport à la demande pour les personnes âgées et / ou à mobilité réduite (présenté à l'annexe 2) mais aussi par l'élaboration de pistes cyclables et l'entretien des routes qui lui

³⁰ C.E.R.T.U. : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

³¹ Fil Bleu est le réseau de transport collectif de l'Agglomération Tourangelle.

³² Ces circuits ne doivent pas dépasser un certain nombre de kilomètres. Les circuits adoptés pour la rentrée scolaire 2009-2010 ont été mentionnés à l'annexe 2.

³³ Cette commune se situe à environ huit kilomètres de Montlouis-sur-Loire.

³⁴ Nous avons rencontré cet élu le 3 novembre 2009.

³⁵ Propos émis par Monsieur Vincent Morette, entretien réalisé le 5 février 2010.

appartiennent. Effectivement, certaines routes montlouisiennes sont détenues par la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau et relèvent par conséquent de sa compétence en matière de voirie d'intérêt Communautaire pour les aménager et les entretenir. Notre entretien³⁶ avec Monsieur Jean-Jacques Filleul nous apporte de plus amples précisions :

« À partir du moment où ces routes sont communautaires, elles appartiennent de fait à la Communauté de Communes, dans la forme et dans le fond elles restent propriété communale, mais c'est à la Communauté de Communes de gérer la qualité du réseau, l'usure et tout un tas de choses ».

Nous verrons, à travers quelques propositions d'actions, si ce partage de compétences s'avère être une contrainte et une difficulté dans la mise en œuvre d'actions ? En d'autres termes, ce partage théorique est-il, dans la pratique, un élément concevable ?

2. L'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours : des missions et des champs d'intervention géographiques diversifiés

a. Succincte présentation de l'Agence

L'Agence d'Urbanisme de Tours est une « association loi 1901 », créée en 1967 à l'issue de la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967. Selon Monsieur Olivier Schampion³⁷, *« L'Agence d'Urbanisme, c'est d'abord une association qui a un programme de travail partenarial ; on a des partenaires publics qui sont la Communauté d'Agglomération, deux communautés de communes, quelques communes isolées et l'État »*. Cette agence est donc en relation avec divers acteurs dont l'État. Effectivement, les Agences d'Urbanisme sont des *« Structures d'études urbaines "mixtes", associant l'État et les collectivités locales, et pouvant opérer à l'échelle de l'agglomération ou du département »* (Choay, Merlin, 2009 : 16).

Mais quelles sont ses missions ? Selon l'article L. 121-3 du Code de l'Urbanisme, nous apprenons que :

« Ces agences ont notamment pour mission de suivre les évolutions urbaines, de participer à la définition des politiques d'aménagement et de développement, à l'élaboration des documents d'urbanisme, notamment des schémas de cohérence territoriale, et de préparer les projets d'agglomération dans un souci d'harmonisation des politiques publiques ».

Mais quelle est plus précisément son rôle dans les politiques de transport ? Intervient-elle ? Si oui, de quelles manières ? C'est ce que nous étudierons dans un paragraphe suivant.

³⁶ Entretien réalisé le 16 janvier 2010.

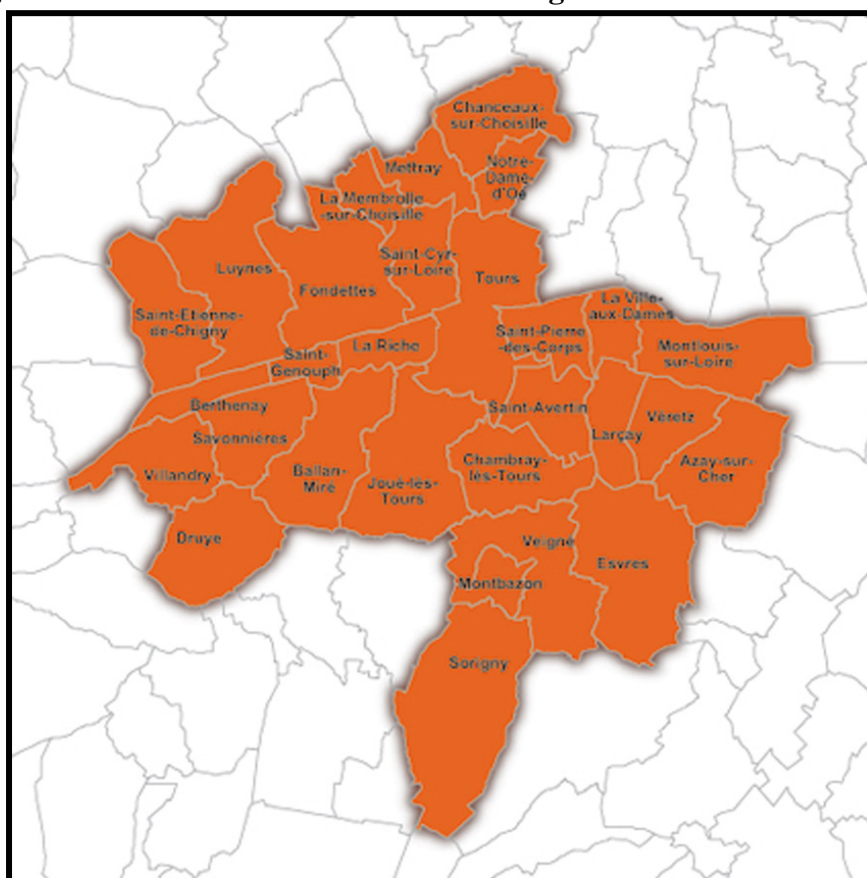
³⁷ Entretien réalisé le lundi 21 décembre 2009

b. Une Agence présente à diverses échelles géographiques : du quartier à l'Aire Urbaine

L'Agence d'Urbanisme intervient à diverses échelles territoriales dont les plus larges sont celles de l'Aire Urbaine de Tours et du Schéma de Cohérence Territoriale (S.C.O.T.) que nous expliciterons à postériori. À une échelle plus restreinte, elle intervient dans le territoire de *Tour(s) plus*, soit la Communauté de l'Agglomération de Tours, dans les Communautés de Communes dont celle de l'Est Tourangeau (C.C.E.T.) et dans de nombreuses communes (figure), notamment celle de Montlouis-sur-Loire et dans les quartiers. En ce qui concerne l'échelle communale, l'Agence d'Urbanisme peut élaborer entièrement leur document d'urbanisme soit leur Plan Local d'Urbanisme ou bien peut les assister, les aider en réalisant par exemple le diagnostic et en identifiant les enjeux comme ce fut le cas pour le P.L.U. de la ville de Tours. Cette agence peut également être en relation avec la Région Centre et le Département d'Indre-et-Loire, comme le fait remarquer la figure n°17. Effectivement, elle peut être amenée à les consulter dans le cas de certaines études, notamment dans l'élaboration du volet transport du Schéma de Cohérence Territoriale.

Notons que son intervention auprès de notre lieu d'étude sera expliquée par la suite.

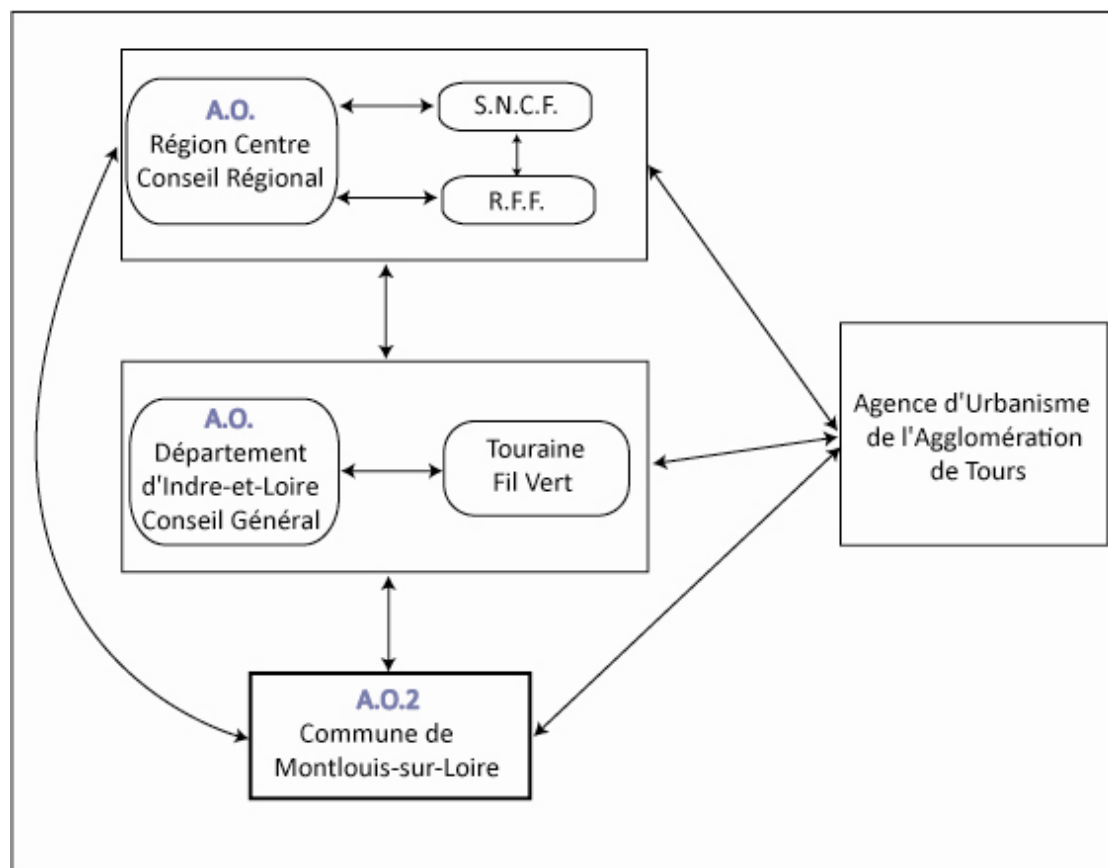
Figure 17 : Les communes adhérentes à l'Agence d'Urbanisme en 2010



Source : Site internet de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

B. Des acteurs en interrelations

Figure 18 : Des relations entre les autorités compétentes, l'autorité organisatrice de second rang et l'Agence d'Urbanisme



Source : Conception et réalisation personnelle, S. Latouche, juin 2010

1. Rôle de la commune : faire remonter les besoins aux autorités compétentes

La commune, n'étant pas décideur, doit étudier les besoins des populations, notamment en terme d'offre Fil Vert ou d'offre T.E.R., afin de les évoquer au Conseil Général ou au Conseil Régional (A.O.) suivant leurs compétences. Il s'agit, pour la municipalité, d'un travail d'étude de terrain afin de déceler les éventuels besoins de la population.

Lorsque que les demandes sont transmises aux autorités compétentes, il s'agit d'un travail de concertation et de négociation dans le but d'obtenir des solutions positives.

En revanche, nous avons remarqué que les acteurs ne sont pas tous en accord sur certains aspects. Cette affirmation s'applique principalement à la commune de Montlouis-sur-Loire, à la Région et à la S.N.C.F. Effectivement, nous avons eu l'impression, à l'issue de nos entretiens avec ces deux catégories d'acteurs, d'une

incompréhension. Premièrement, selon le langage de la S.N.C.F., les gares présentes sur le territoire montlouisien ne sont pas des "gares" mais "des points d'arrêts ferroviaires" puisqu'il n'y a ni agent de la S.N.C.F. ni même de billetterie. Ceci est peut-être un détail mais qui peut sembler être dévalorisant pour la commune. De plus, une autre incompréhension, toujours au sein du vocabulaire, concernerait le "cadencement". Selon les acteurs municipaux, il serait défini comme un train à heure fixe : par exemple toutes les heures. Or, selon les organisateurs du ferroviaire, ce serait des minutes fixes, un train à 8 h 10 et un à 11 h10, etc.

Outre l'aspect langagier, nous avons pu le constater nous-mêmes d'après nos recherches, les opérateurs du ferroviaire ne transmettent pas ou peu de chiffres sur les fréquentations des T.E.R., voire, dans certains cas, difficilement. Monsieur Jean-Pierre Rezé³⁸ affirme, par exemple, en réponse à notre demande de données quantitatives (relatives à la fréquentation) : « *On ne peut pas le dire. Ce que l'on peut juste évoquer c'est l'importance des scolaires comme usagers* ».

Ce constat a été également mentionné par d'autres acteurs rencontrés ; nous avons l'exemple de Monsieur Olivier Schampion : « *On a de moins en moins de données sur les transports collectifs, notamment ferroviaire, ce sont eux qui donnent le moins d'informations* » et de Madame Céline Debourg : « *Même nous la municipalité, nous avons beaucoup de mal à obtenir des chiffres, l'année dernière, je n'ai eu aucun chiffre* ».

Ce manque d'informations et de données quantitatives ne peut-il pas être gênant pour certains acteurs notamment pour la commune de Montlouis-sur-Loire ? Sans ces données, la municipalité peut-elle détecter pertinemment les éventuelles modifications de pratiques de mobilité des Montlouisiens ?

2. Une aide du Conseil Général aux transports scolaires montlouisiens

Une partie du transport scolaire (mentionné dans un précédent paragraphe) est financé par la commune et une autre par le Conseil Général. Mais interrogeons-nous sur les modalités de ce financement. Pour ceci nous devons nous rapporter à l'annexe 2. Les circuits subventionnés sont ceux excédant trois kilomètres, ce qui représente une quantité importante de trajets subventionnés, tant pour le ramassage des enfants de la maternelle et des élémentaires (214 enfants) que ceux du collège (105 enfants). Effectivement, 81,3 % des circuits pour la maternelle et les écoles primaires sont subventionnés et 93,33 % le sont pour le collège.

Regardons présentement le tableau (cf. annexe 18) relatif à la participation du département dans le financement du transport scolaire sur la période 2008 / 2009 : il nous montre que le département a financé 47, 81 % du montant de ce service, soit plus expressément 57 494, 23 euros sur un total de 120 263,23 euros. La commune

³⁸ Monsieur Jean-Pierre Rezé est Responsable Régionale Exploitation, nous l'avons rencontré le 12 novembre 2009.

de Montlouis-sur-Loire a donc eu à sa charge, pour cette période, 62 769 euros, soit 52,19 %.

3. L'Agence d'Urbanisme : une assistance à la commune de Montlouis-sur-Loire

L'Agence d'Urbanisme est en relation avec la commune de Montlouis-sur-Loire pour divers éléments : elle l'assiste notamment pour l'élaboration de son nouveau Plan Local d'Urbanisme. Effectivement, le premier Plan Local d'Urbanisme de la commune approuvé en 2006 fut annulé par le tribunal administratif d'Orléans le 17 août 2009 suite à l'absence d'un document de synthèse qui devait figurer dans le rapport du commissaire enquêteur.

Dans le domaine des transports, elle réalise certaines études dans l'optique d'aider la municipalité à engager des actions. Ainsi, l'Agence d'Urbanisme joue un rôle important en amont de l'action engagée par la collectivité, elle se veut un outil d'aide à la décision publique.

Précisons, de ce fait, son intervention dans le domaine qui nous intéresse c'est-à-dire celui des transports. L'agence effectue des études générales concernant son champ d'intervention ; elle a ainsi réalisé une Enquête Ménage Déplacement sur le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale et, suivant les demandes des communes, cette dernière peut établir une étude détaillée pour l'échelle communale. Ce qui fut le cas pour notre lieu d'étude. Effectivement, nous l'avons précisé implicitement dans l'introduction, suite à une demande de la commune, Monsieur Olivier Schampion a réalisé et présenté une étude des déplacements des Montlouisiens lors de la réunion transport du 30 septembre 2009, à laquelle nous avons assisté. L'observation lors de cette réunion nous a ainsi permis de comprendre le rôle d'assistance de l'Agence d'Urbanisme. De plus, ces études ne sont pas seulement présentées mais également assorties de certains conseils destinés à aider la municipalité. En effet, au cours de cette même réunion, Monsieur Olivier Schampion, en présentant l'Enquête Ménage Déplacement a fait part de son expérience et émis quelques recommandations aux membres de la municipalité ; nous avons divers exemples : « *Essayons d'urbaniser intelligemment et ensuite on se dit on va pouvoir desservir facilement* », « *Il faut savoir que c'est l'aménagement qui crée le déplacement* », « *Dans toutes les agglomérations qui ont fait des efforts, la part de la voiture a diminué* », « *Les navettes c'est une solution mais ne doit pas être l'unique solution* », etc. Toutes ces phrases incompréhensibles sans leur contexte constituent des exemples et seront peu ou prou expliquées dans le second chapitre.

Après avoir identifié les différents acteurs, intéressons-nous à présent à leurs définitions du développement durable et de la mobilité durable.

II. Du développement durable à la mobilité durable : quelles définitions énoncées par les acteurs publics ?

Au cours de nos entretiens, nous avons demandé à nos interlocuteurs une définition des concepts de développement durable et de la mobilité durable. Néanmoins, nous regrettons de ne pas avoir obtenu davantage de réponses, certains n'ayant pas désiré se prononcer.

A. Le développement durable : entre simplicité et distanciation

1. Deux définitions intéressantes

En ce qui concerne le concept de développement durable, nous n'avons recueilli que deux définitions consignées dans le tableau ci-dessous.

La première - de Monsieur Jean-Jacques Filleul - se veut prospective puisqu'elle est pensée pour les générations futures. Celle-ci nous renvoie à la définition officielle de 1987 que nous avons mentionnée en introduction. Cependant, elle apporte un élément intéressant : pour transmettre une planète de qualité à nos enfants, il faut une prise en compte et un engagement de tous, même les actions les plus modestes sont importantes. De plus, l'analyse de ces propos, et notamment l'utilisation des verbes "devoir" et "falloir", mettent en évidence l'impératif et l'urgence de s'investir.

La seconde définition - de Monsieur Olivier Schampion -, quant à elle, se veut plus critique envers le concept. Selon cet intervenant, il serait perçu comme un mot à la mode et utilisé de manière trop abondante. Ce point de vue est partagé par d'autres auteurs ; nous pouvons mentionner à cet égard Jacqueline Morand-Devillier (2009) et la revue, rédigée par Gérard Granier et Yvette Veyret, intitulée *Développement durable, quels enjeux géographiques ?* Effectivement, en introduction ces auteurs mentionnent : « *Popularisé par le Sommet de la Terre de Rio de Janeiro en 1992, le développement durable s'est affirmé comme un concept à la mode* ».

L'intervenant met également en exergue les déficiences émanant du sommet de Copenhague sur le climat qui s'est déroulé du 7 au 18 décembre 2009. C'est, par conséquent, l'entente entre les acteurs mondiaux, ainsi que leurs difficultés à s'engager pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, qui est ici remise en cause. En effet, aucun objectif pertinent de réduction d'émission de gaz à effet de serre n'a été prévu lors de cette conférence, un seul accord provisoire sans engagement chiffré fut concrétisé par seulement vingt-huit Etats.

2. Les deux définitions émises

**Tableau 13 : Définitions du développement durable
émises par certains acteurs rencontrés**

Echelle communale

Définition émise par Monsieur Jean-Jacques Filleul, Maire de la commune de Montlouis-sur-Loire, président de la C.C.E.T. et premier vice président du S.C.O.T.

« Moi ma définition, c'est la plus bête et la plus simple à la fois : c'est que l'on doit tout faire pour que nos enfants retrouvent, ou trouvent plutôt, une planète qui soit de bonne qualité et donc il faut que dans notre vie quotidienne, on avance là-dessus, c'est-à-dire que chaque petit pas compte »

Cette définition prend principalement en compte la dimension temporelle de la notion

Organisme d'étude et de conception de l'urbanisme local

Définition émise par Monsieur Olivier Schampion, chargé d'études transports à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

« Durable c'est un mot à la mode, développement plus durable par ci, par là ; puis quand on voit ce qui ressort de Copenhague, je ne suis pas sûr que tout le monde soit convaincu, moi je serai tenté de dire, il y a des problèmes »

L'acteur à l'origine de cette définition met en évidence sa distanciation par rapport au concept

Source : Enquête de terrain. Réalisation : S. Latouche, mars 2010

Après avoir étudié brièvement et cité ces deux définitions du développement durable, intéressons-nous à présent à celles proposées pour la mobilité durable.

B. La mobilité durable : une multiplicité d'idées

1. Développer des moyens de transport plus respectueux de l'environnement : une idée mentionnée à plusieurs reprises

En raison de la trop faible quantité de définitions obtenues, il s'avère difficile de réaliser une étude pertinente ; cependant certains points peuvent être soulignés.

Les entretiens attestent que la majorité des personnes interrogées sont conscientes des problèmes environnementaux actuels, et ressentent la nécessité de s'orienter vers des mobilités plus durables.

Monsieur Olivier Schampion met en avant cette conscience environnementale en mentionnant que l'étalement urbain³⁹ engendrant un usage prépondérant de la voiture serait en quelque sorte responsable des problèmes de pollution.

Ainsi, quelles sont les voies privilégiées dans les définitions de mobilité durable des personnes enquêtées ? Les trois piliers de la mobilité durable - économique, environnemental et social - sont-ils évoqués ou l'économique et le social sont-ils occultés ?

Ces divers acteurs s'orientent vers les transports en commun ou vers des moyens de transport plus respectueux de l'environnement : comme le vélo par exemple. Cette affirmation renvoie à celle évoquée par les auteurs de l'ouvrage *Pour une mobilité plus libre et plus durable* : « On le sait, une mobilité durable passe notamment par l'usage des transports collectifs et des modes doux (vélo, marche, etc.) » (p. 48). Ces deux auteurs que sont Daniel Kaplan et Bruno Marzloff (2009) tout comme Judith Ferrando y Puig (2008), expriment également la difficulté de remplacer ou de concurrencer la voiture particulière ; ce qui semble être occulté par nos divers acteurs interviewés.

Les quelques définitions du concept de mobilité durable évoquées postérieurement privilégient, pour la plupart, un pilier du développement durable ; Monsieur Olivier Schampion et Madame Céline Debourg ont notoirement développé l'environnemental. Le pilier économique est quant à lui favorisé par Monsieur Jean-Pierre Rezé.

Notons que les propos émis par Madame Céline Debourg converge vers les éléments de définition émis par Jean-Pierre Orfeuill (2002). Seulement, pour Madame Céline Debourg seuls les piliers - économique et environnemental - seraient inconciliables contrairement à l'auteur pour qui ce sont les trois qui seraient incompatibles :

« L'idée directrice, c'est qu'on doit rechercher un équilibre entre l'économique, le social et l'environnemental. Du point de vue de l'environnement, il vaudrait mieux... qu'on se déplace assez peu. Or, du point de vue social, les plus démunis doivent pouvoir se déplacer davantage qu'aujourd'hui. Enfin, du point de vue économique, les échanges doivent être favorisés. La mobilité durable est un compromis entre ces impératifs antagonistes » (Orfeuill, 2002 : 82).

Interrogeons-nous : en quoi les piliers - économique et environnemental - ne seraient pas compatibles pour Madame Céline Debourg ? Propose-t-elle des éléments d'explications similaires à ceux de l'auteur ? L'économie n'est pas pensée pour l'intervenant rencontré en termes d'échanges mais de coût. Effectivement, cette

³⁹ L'étalement urbain est défini, selon le lexique de la ville de Jean-Philippe Antoni, comme un processus d'urbanisation privilégiant une expansion des périphéries des villes moins dense que ne l'est le Centre auquel elles appartiennent. De manière plus simpliste, l'auteur de ce lexique le mentionne comme la construction de la ville dans ses périphéries.

personne nous illustre ces propos avec un exemple, non propre à la mobilité : « *Sur Montlouis, on veut mettre en place une chaufferie à bois dans une école, c'est clair que quand on met côte à côte les deux devis entre une chaufferie traditionnelle et une à bois, financièrement parlant, ce n'est pas la même chose* ».

Toutefois, Monsieur Patrick Louault ne possède pas cette vision puisque, selon lui, la mobilité durable « *C'est ce qui est économiquement viable, socialement équitable et écologiquement vivable...* ».

Finalement, au début de notre recherche, nous avons pensé que les définitions auraient été plus distinctes que celles ci-dessous en raison d'objectifs divers ; or nous nous rendons compte que tous ces acteurs convergent vers la nécessité de proposer des alternatives à la voiture. Par conséquent, ces intervenants n'encouragent pas l'utilisation de véhicules plus propres et préfèrent exhorter les usagers à utiliser d'autres modes de déplacement.

2. Une pluralité de définitions

Tableau 14 : Définitions de la mobilité durable émises par les acteurs publics

<p><u>Acteurs locaux</u></p> <p>a) Collectivités territoriales</p> <p>Echelle régionale</p> <p><u>Définition émise par Monsieur Jean-Pierre Rezé, Responsable Régional Exploitation, direction régionale infrastructure</u></p> <p><i>« Elle est basée sur des transports en commun qui ne coûtent pas très chers ; il faut un certain maillage du territoire pour répondre à l'attente des individus et il faut également des transports très complémentaires les uns aux autres, une grande complémentarité dans l'enchaînement des transports en commun. Pour y parvenir, il faut donc augmenter le nombre de transport en commun, et développer une meilleure coordination, un travail de complémentarité entre les transports en commun »</i></p> <p>De cette définition émane une approche économiste du concept, ainsi que la nécessité d'une coordination entre les transports en commun.</p> <p>Echelle départementale</p> <p><u>Définition émise par Monsieur Patrick Louault, technicien territorial au sein du service transport du Conseil Général</u></p> <p><i>« C'est ce qui est économiquement viable, socialement équitable et écologiquement vivable... »</i></p> <p>Nous avons dans cette définition les trois piliers. Par contre, il ne nous a pas été précisé si ces derniers sont réellement conciliables.</p>
--

Echelle communale

Définition émise par Madame Céline Debourg, Conseillère déléguée transports et déplacements à la Mairie de Montlouis-sur-Loire

« La mobilité durable peut se définir comme des moyens de transports qui utilisent des énergies durables, plus respectueuses de l'environnement. Le problème, on la vu dans l'Agenda 21, si on veut faire quelque chose d'environnemental, ça bloque au niveau économique, mais au niveau social ça va »

Le domaine environnemental est prédominant au sein de cette définition. Il convient de noter que la personne interviewée émet la difficulté de concilier les trois piliers : social, environnement et économique.

Définition émise par Monsieur Jean-Jacques Filleul, Maire de la commune de Montlouis-sur-Loire

« La mobilité durable, pour moi, c'est une mobilité qui tient compte des grandes idées du développement durable c'est-à-dire que l'on réduise le nombre de voitures, je ne suis pas pour l'interdiction, mais que l'on mette en place des systèmes de mode de transport qui viennent naturellement concurrencer la voiture »

Cette définition, quant à elle, est orientée vers le domaine environnemental : selon cette personne, il faudrait proposer des alternatives à la voiture dans le but de rivaliser avec cet outil de déplacement.

b) Organisme d'étude et de conception de l'urbanisme local

Définition émise par Monsieur Olivier Schampion, chargé d'études transports à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

« Pour moi, la mobilité durable est celle qui permet de se déplacer en nuisant le moins possible à l'environnement. Ça laisse le champ ouvert à l'ensemble des modes »

La dimension environnementale est encore prédominante au sein de cette définition. Il convient également de noter que cet acteur ne se limite pas aux transports en commun mais à l'ensemble des moyens de déplacement.

« L'urbanisation engendre un usage important de la voiture impactant notamment l'environnement et le cadre de vie. Même s'il oscille, on sait très bien que le prix de l'essence continue à augmenter ; mais sur le long terme, son augmentation conforte l'idée que ce modèle là n'est pas pérenne. Il faut donc développer tout ce qui est modes alternatifs, et on ne parle pas des nouvelles technologies pour les voitures parce que l'on sait très bien aujourd'hui que la voiture n'est pas la solution, même si les technologies peuvent évoluer ; ce sera peut-être une solution complémentaire demain. Il faut donc miser sur tout ce qui est modes alternatifs : transports collectifs (train, TGV, petite ligne de bus, transport à la demande très micro locale, taxi...) et tout ce qui est modes doux (piéton, vélo, annexes : trottinettes, rollers...) et également les transports concernant les personnes à mobilité réduite. La mobilité durable, c'est très vaste, ça prend un champ énorme »

L'urbanisation (dans ce cas il s'agit de l'étalement urbain) est, dans cette perception, pointée du doigt étant donné qu'elle nécessite un usage important de la voiture. Il faudrait donc promouvoir des modes alternatifs à la voiture, ce qui rejoint la définition précédente, en s'efforçant d'équilibrer usage de l'automobile, des transports en commun et des modes doux.. De plus, il nous est mentionné la signification des modes alternatifs : ce serait les transports collectifs mais également les modes doux.

Source : Enquêtes de terrain. Réalisation : S. Latouche, mars 2010

Le premier chapitre - présentant les acteurs intervenants sur notre lieu d'étude et leurs définitions du développement durable et de la mobilité durable - a décelé une nécessité d'engager des actions pour tendre vers une mobilité durable. Mais quelles sont donc les propositions d'actions envisagées ou bien engagées ?

Chapitre 2 - Se déplacer autrement : des propositions d’actions ambitieuses

Nous étudierons, dans ce chapitre, les projets envisagés dans le domaine des transports par les divers acteurs mentionnés précédemment. Ces diverses intentions sont-elles en coordination avec les définitions énoncées ou décèle-t-on un décalage entre ces deux éléments ? Autrement dit, les divers projets pensés s’orientent-ils vers un objectif de développement durable ?

Premièrement, nous nous intéresserons aux modes doux et à leur développement aussi bien à l’échelle régionale que locale.

Deuxièmement, nous approfondirons la révision du schéma départemental de transport du Conseil Général, l’intention de renforcer l’étoile ferroviaire à l’échelle du S.C.O.T. mais aussi le désir de la municipalité de faciliter l’accès aux transports en commun que ce soit le bus ou le train.

I. Promouvoir les modes doux (la marche à pied et le vélo)

Précisons avant d’expliciter les divers projets envisagés que la Communauté de Commune de l’Est Tourangeau (C.C.E.T.) n’intervient pas, étant donné qu’elle ne possède pas de compétence transport.

A. La Région : un engagement pour le vélo

1. La Loire à vélo : une initiative s’inscrivant dans un projet de grande ampleur

La région Centre et la région Pays de la Loire sont toutes deux à l’initiative de la création de "*la Loire à vélo*", c'est-à-dire de la mise en place d’itinéraires cyclables de 800 kilomètres s’inscrivant dans la future Eurovéloroute des fleuves ou EuroVelo 6⁴⁰. Par ailleurs, nos entretiens avec les habitants et notre observation ont montré que ces infrastructures sont rarement, voire non utilisées pour effectuer les déplacements domicile-travail car ce sont avant tout des itinéraires touristiques.

⁴⁰ Il s’agirait, selon le site internet de la région Centre, d’un itinéraire cyclable de 2 400 km qui permettra de relier la façade Atlantique (Nantes, Saint-Brévin-les-Pins) à la Mer Noire.

2. La mise en place d’un plan vélo : entre développement de l’usage du vélo et articulation avec le T.E.R.

En outre, la Région est engagée dans une politique d’aménagement des gares et de valorisation de l’usage du vélo en complément du train. Cette affirmation met en évidence l’importance accordée au vélo dans l’optique de développer des transports plus respectueux de l’environnement.

Après la réalisation d’une enquête par questionnaire dans les trains, la Région Centre a instauré un Plan vélo le 17 décembre 2009.

Il s’articule autour de trois objectifs dont le premier est de favoriser les modes doux en articulation avec le T.E.R. Centre. Effectivement, les habitants, ne disposant pas tous d’une gare ou d’un arrêt ferroviaire à proximité de leur lieu de résidence ou de travail, sont contraints d’utiliser un autre moyen de transport avant de prendre le train.

Le deuxième s’oriente vers une intention de réguler l’embarquement des vélos à bord des trains et le dernier cherche à favoriser l’articulation train-vélo sur l’itinéraire touristique de *"la Loire à vélo"*⁴¹. Soulignons également un axe important de l’Agenda 21 de la Région Centre (2008) : faciliter et accroître l’usage du vélo.

Par ailleurs, notre entretien avec Monsieur Gérard Rollin⁴² nous informe qu’une vélo-station pourrait être réalisée à proximité de la gare de Tours-Centre.

Les vélo-stations étant définies par Stéphanie Vincent (2008 : 299) comme « *Des pôles de service destinés à favoriser les déplacements intermodaux* », sont mises en place dans diverses villes françaises, l’auteur nous donne l’exemple d’Amiens, Grenoble et Chambéry, alors pourquoi ne se développeraient-elles pas à Tours ?

Le président de l’association nous apprend que cette vélo-station pourrait se localiser dans le bâtiment des "Tissus Vinci" dont une partie sera détruit en raison du passage du tramway provenant de la rue Charles Gille.

Ainsi, divers opérateurs pourraient être en mesure de gérer cette vélo-station : Veolia, Kéolis (opérateur privé de transport public de voyageurs), Vinci Park⁴³ et l’entreprise de vélos nommée Détour de Loire située rue Charles Gille à Tours.

Mais quelles sont les services qui seront proposés par cette future vélo-station ? Celle-ci n’offrira pas seulement un parking gardienné pour déposer son vélo mais aussi des vélos de location, un entretien du vélo, des douches et des consignes pour les bagages.

⁴¹ Informations obtenues par le document plan vélo présent à l’URL : <http://www.regioncentre.fr/jahia/webdav/site/portail/shared/transports/docs/plan-velo-region-centre.pdf>

⁴² Monsieur Gérard Rollin est président de l’association Collectif Cycliste 37 (C.C.37), nous l’avons rencontré le 21 décembre 2009.

⁴³ Conception et gestion d’ouvrages et de systèmes de tarification du stationnement.

Quelle est le rapport de cette vélo-station avec le train ? Celle-ci est notamment envisagée pour permettre aux usagers du train, après être arrivés en gare, de récupérer leur vélo à la vélo-station puis de se rendre à leur travail avec ce moyen de transport.

Monsieur Gérard Rollin nous donne un exemple :

« Donc dans la vélo-station, je suis parisien, je suis professeur à la fac, j’arrive par le T.G.V., je sors de la gare, en trois minutes je récupère mon vélo qui attend dans un casier et qui a été gardienné. Je monte sur mon vélo et je m’en vais au boulot, le soir je reviens, je repose mon vélo au casier et je reprend un T.G.V. pour Paris ».

Seulement, comme nous l’avons remarqué dans la première partie, l’usage du vélo n’est-il pas limité ? En cas d’intempéries, les individus utiliseront-ils leurs vélos gardiennés ou ne préféreront-ils pas, dans ce cas, utiliser le bus pour se rendre au travail ?

De plus, à l’occasion de la réalisation du tramway à Tours, le vélo pourrait devenir un élément de multimodalité⁴⁴ : c’est un objectif de l’association. Effectivement, les membres du C.C.37 proposent et demandent aux acteurs publics que les cartes de transport (Fil Bleu, Fil Vert) intègrent l’offre vélo. Précisons de ce fait une de leurs propositions : un trajet Fil Vert générerait notamment le droit à une location de vélo à un tarif réduit.

B. Une volonté de la commune de Montlouis-sur-Loire de mettre en place un pédibus et de nouveaux aménagements cyclables

1. Le projet pédibus : un système fructueux mais une mise en place compliquée à Montlouis-sur-Loire

a. Définition et généralisation du pédibus à diverses échelles territoriales

Avant de parler plus concrètement du pédibus, il est intéressant de savoir ce que signifie cette nouvelle forme de mobilité. Les auteurs Daniel Kaplan et Bruno Marzloff nous proposent leur définition :

« Le pédibus correspond à un autobus pédestre, c’est un mode de ramassage scolaire. Il consiste à convoier les enfants sur le trajet domicile-école ; les enfants d’un quartier se déplacent à pied, encadrés par des parents, qui, à tour de rôle, jouent les accompagnateurs. Les groupes d’enfants se forment à des endroits déterminés et ont un horaire précis. » (2009 : 55).

Cet autobus pédestre se développe à diverses échelles : à l’échelle mondiale (en Grande-Bretagne, Canada, en Allemagne, Suisse par exemple) et se répand à l’échelle nationale. En France, nous pouvons citer en exemples la Communauté

⁴⁴ La multimodalité est un « recours à plusieurs moyens de transport pour satisfaire les besoins de déplacement des citoyens » (G.A.R.T., 1999 : 245).

urbaine de Lyon, mais aussi Lille, Toulouse, Caen et, à une échelle plus restreinte, dans de petites communes comme Cormery en Indre-et-Loire.

Cormery, commune de 1667 habitants d’après le recensement de 2007, a mis récemment en place ce principe du pédibus. Cette initiative de la municipalité a été rapidement concrétisée puisque les réunions ont débuté en avril 2008 pour une mise en œuvre du pédibus à la rentrée 2008-2009. Il s’est caractérisé par une collaboration entre la municipalité et l’association des parents d’élèves (Groupe Pour les Enfants) durant tout le processus de concrétisation de l’initiative. Selon Madame Julie Delas⁴⁵ à la rentrée de septembre 2008, ce pédibus concernait 33 enfants et 19 accompagnateurs et, à la rentrée 2009-2010, il ne concerne plus que 19 enfants pour 11 parents accompagnateurs. Pourquoi cette régression des personnes concernées ? Les raisons qui nous ont été explicitées sont variées : tout d’abord les horaires de l’école ont été modifiés - la rentrée des élèves n’est plus à 8 h 30 mais à 9 h -, ainsi les parents n’ont plus la possibilité d’assurer le pédibus avant de se rendre au travail. De plus, les conditions climatiques rencontrées en fin d’année 2009 et en ce début d’année lors de l’hiver 2009-2010, ont probablement découragés tant les accompagnateurs que les parents des enfants.

Ce phénomène appelé pédibus et également "car à pattes" (ou carapattes) se généralise par conséquent dans de nombreux pays et villes françaises. Notons que l’exemple du pédibus de Cormery intéresse diverses communes dont Beaulieu-les-Loches, Vêretz, Fondettes et Balan-Miré.

b. L’exemple de Montlouis-sur-Loire

Quelles sont ses caractéristiques et comment se concrétise-t-il dans cette commune ?

Nous tenons tout d’abord à préciser que, selon le site de l’A.D.E.M.E., (Agence de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Energie), « *En France deux enfants sur trois vont à l’école en voiture alors que la plupart habite à moins d’un kilomètre...* ». D’où le développement de cette alternative à l’accompagnement des enfants en voiture.

Il est important, dans un premier temps de spécifier, les avantages de ce ramassage scolaire.

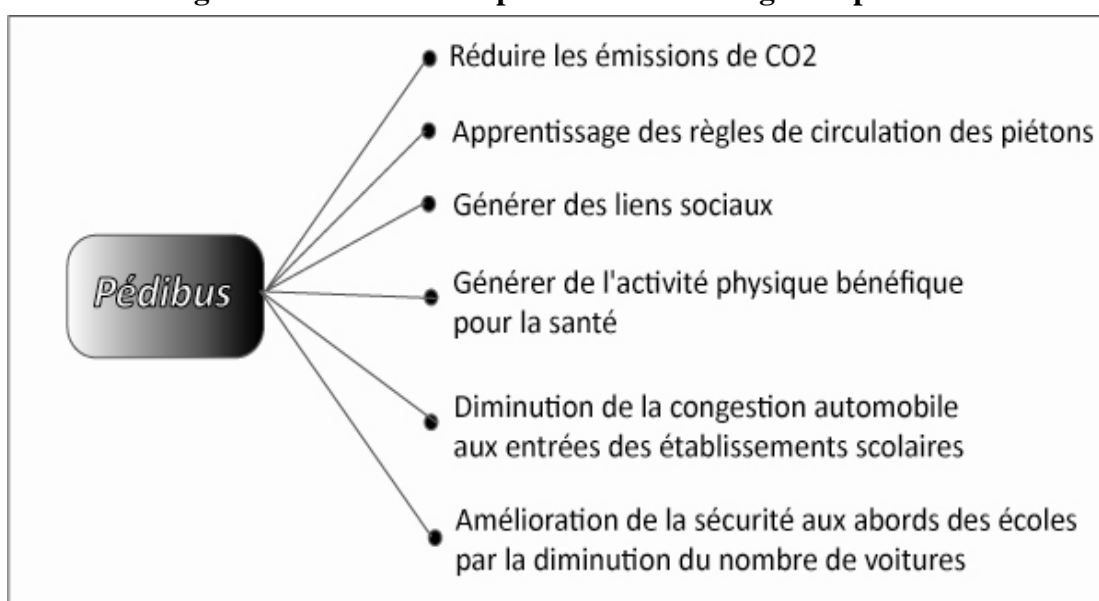
Le pédibus possède divers avantages, comme nous pouvons le remarquer d’après le schéma ci-dessous. Toutefois, selon nos entretiens, un avantage semblerait plus substantiel : éviter qu’un grand nombre de parents utilise leur voiture pour emmener seulement son enfant à l’école, générant ainsi un trafic important aux alentours des

⁴⁵ Madame Delas Julie est adjointe au développement durable à la Mairie de Cormery et, en 2008, était membre du bureau de l’association évoquée au préalable. Afin d’obtenir ces diverses informations, nous l’avons contactée par téléphone et par mail en novembre 2009.

établissements scolaires et engendrant, de ce fait, une insécurité aux abords des écoles et une pollution atmosphérique.

Notons également que Sandrine Depeau (2007 : 71) a étudié les bienfaits de la marche à pied pour l’enfant. Effectivement, une « mobilité pedestre » contrairement à une « mobilité motorisée » engendrerait notamment pour l’enfant : « une ouverture du champ de vision », « une sensibilité à une diversité d’éléments environnementaux », etc. Autrement dit, en marchant, l’enfant est en contact avec les éléments qui l’entoure, contrairement au déplacement en voiture où il demeure isolé de cet environnement et conditionné par le paysage routier.

Figure 19 : Schéma récapitulatif des avantages du pédibus



Source : Conception et réalisation personnelle : S. Latouche, février 2010

Cependant, ce mode de ramassage possède quelques inconvénients : en effet, il fonctionne même lorsque les conditions climatiques (pluie, vent, grêle, froidure...) ne sont pas propices à la marche à pied.

De plus, nous supposons qu’il nécessite une réelle volonté des parents d’élèves de s’investir et de s’entendre lorsque le pédibus est sous la responsabilité de ces personnes.

Ces inconvénients nous amènent à parler du projet de pédibus envisagé par la commune de Montlouis-sur-Loire, encore pour le moment dans l’incertitude et l’appréhension, comme peuvent nous le montrer les premiers propos de Monsieur Morette⁴⁶ : « *Alors c’était un projet le pédibus* ».

Clarifions cette situation : pourquoi cette distanciation par rapport au projet ?

⁴⁶ Monsieur Vincent Morette est adjoint en charge du scolaire et périscolaire à la Mairie de Montlouis-sur-Loire, nous l’avons rencontré le vendredi 5 février 2010.

La municipalité, après s’être renseignée et avoir entendu parler de ce mode de ramassage scolaire, était prête à s’investir dans cette action avec l’aide des parents d’élèves.

Or, ces personnes, enthousiastes au départ pour cette initiative, dubitatives aujourd’hui, ne se sont pas encore engagées dans le projet. Selon Monsieur Morette, tant que les parents d’élèves ne s’investissent pas fermement dans le projet, la municipalité ne pourra pas le mettre en place à moins de financer du personnel municipal ou des professionnels de la petite enfance pour effectuer le ramassage entraînant ainsi un coût élevé. Pour le moment, cet aspect financier empêche ce projet de se concrétiser, à moins que les parents d’élèves ne changent d’avis et désirent résolument s’y impliquer.

De plus, comme le souligne cet intervenant, la municipalité reste inquiète sur l’engagement des parents d’élèves :

« Ce qui nous a un peu refroidi aussi, c’est qu’il y a des villes qui s’y sont lancées ; avec les parents, ça a bien marché un an, deux ans et puis, petit à petit, les parents s’investissaient de moins en moins et puis au bout, c’est la mairie qui a dû payer des personnes pour pouvoir le faire, voilà ! Donc on ne souhaite pas rentrer dans ce système là ! C’est dommage car je pense qu’il y a une possibilité ! Nous, on est prêts à faire l’effort au niveau des aménagements ».

En définitive, la municipalité de Montlouis-sur-Loire prend déjà en charge le transport scolaire ; financer du personnel pour pouvoir mettre en place ce pédibus est perçue comme une charge supplémentaire pour la commune. Le pédibus ne devrait-il pas reposer sur l’engagement des parents d’élèves et sur leur ferme volonté d’assumer ce service de manière sereine et efficace ?

2. Projet d’aménagements cyclables : entre une extension des pistes existantes et une desserte des gares

Nous tenons tout d’abord à préciser que les projets relatifs aux pistes cyclables n’émanent pas du groupe de travail transport mais de la commission urbanisme. C’est un groupe de travail regroupant diverses personnes municipales et abordant des éléments relatifs à l’urbanisme et à l’aménagement du territoire.

Ces projets possèdent une ambition générale ; Monsieur Alexandre Da Silva, conseiller municipal, délégation à l’environnement, souhaite promouvoir des modes de transport plus doux.

Outre cette principale finalité, l’élaboration de nouveaux aménagements cyclables (cf. tableau 15 p. 108) s’oriente plus précisément vers deux directions : l’une concerne une desserte en pistes cyclables des gares, notamment celle de Montlouis-Véretz, et la seconde concernerait l’extension de pistes cyclables existantes et la création de nouveaux aménagements cyclables dans d’autres secteurs de Montlouis-

sur-Loire. En ce qui concerne les secondes, Monsieur Trouvé⁴⁷, envisage de mailler le territoire mais aussi établir des jonctions entre ces aménagements et notamment avec le cheminement de *Loire à vélo*. Pour d’autres acteurs, la création de nouveaux aménagements cyclables s’orienteraient vers deux objectifs : une volonté de desservir les quartiers et les pôles générateurs de flux.

Tableau 15 : Les aménagements cyclables en projet à Montlouis-sur-Loire

Aménagements cyclables en projet	Longueur
- Rue de Thuisseau	500 m
- Rue de Greux	1000 m
- Route de Conneuil	2000 m
- Rue du Clos du Houx	1100 m
- Rue Gabrielle d’Estrées	900 m
- Rue Courtemanche	300 m
Total	Environ 5 km 800

Source : Entretien avec Monsieur Da Silva, le 18 décembre 2009. Réalisation : S. Latouche, mars 2010

Parmi ces projets, il est prévu un aménagement de la rue de Thuisseau en prolongement de la piste cyclable rue Paul-Louis Courier (photographie ci-dessous).

⁴⁷ Monsieur Trouvé est directeur de l’Environnement et de l’Aménagement du Territoire à la mairie de Montlouis-sur-Loire, nous l’avons rencontré et interrogé le 22 septembre 2009.

Photographie 2 : Extension envisagée de la piste cyclable rue Paul-Louis Courier



Source : Clichés personnels (S. Latouche), réalisés le 14 mars 2010

En prolongeant cette piste, les Montlouisiens pourraient se rendre à la gare de Montlouis-Véretz en toute sécurité.

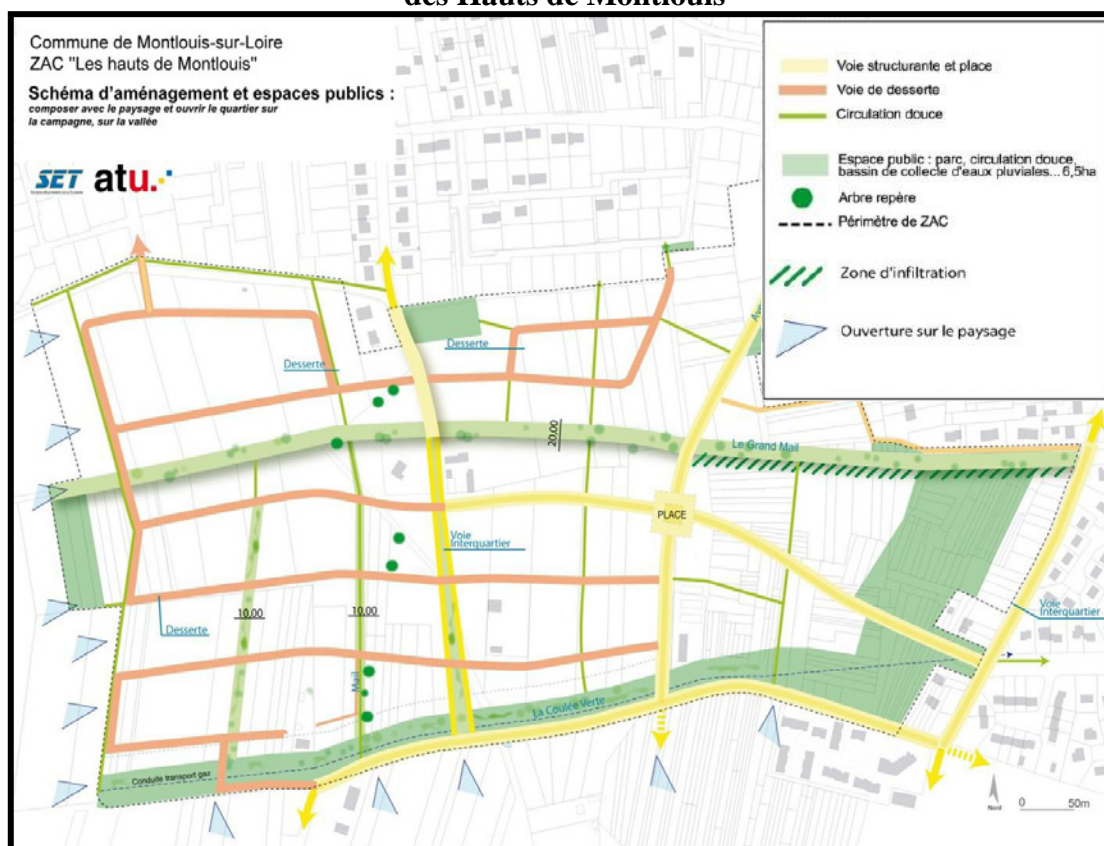
La création d'une piste cyclable route de Conneuil permettrait, quant à elle, de rejoindre l'arrêt Fil Bleu de la Z.A.C. des Fougerolles de la Ville-aux-Dames ainsi que le Leclerc de cette zone qui, comme nous l'avons montré en première partie, est souvent fréquenté par certains Montlouisiens résidant à proximité. Toutefois, précisons qu'actuellement, les acteurs municipaux n'ont pas prévu de local à vélos car, selon eux, les usagers montent leur vélo dans le bus ou le laisse dans le local à vélos du Leclerc.

Néanmoins, la réalisation de toutes ces infrastructures suscite bien souvent l'achat de terrains à plusieurs propriétaires, contraignant la commune, dans certains cas, à utiliser son droit d'expropriation.

Notons que des aménagements cyclables sont actuellement pensés dans et avec les projets d'urbanisation : « Dans tous les quartiers en projet comme « le cœur de ville », les « Hauts de Montlouis », il y aura des projets d'aménagement de circulations douces : piétons et vélos, c'est directement intégré au projet lui-même » (Propos de Monsieur Alexandre Da Silva). Prenons l'exemple du futur quartier des Hauts de Montlouis s'étendant sur 35 hectares, en extension des Terrasses de Bodet. Comme nous pouvons le constater sur le schéma ci-dessous, celui-ci sera maillé d'un certain nombre de circulations douces (piétons et vélos). Toutefois, ces infrastructures

inciterons-t-elles les Montlouisiens à utiliser davantage le vélo pour se déplacer dans l’espace de résidence ou dans le quartier ?

Figure 20 : Une intégration des circulations douces dans le projet des Hauts de Montlouis



Source : Agence d’Urbanisme de l’Agglomération de Tours

Par ailleurs, cette intention de développer les infrastructures cyclables n’est pas propre à Montlouis-sur-Loire puisqu’elle est présente dans d’autres communes ; nous avons l’exemple de notre entretien avec Monsieur Didier Avenet Maire de la commune de Saint-Martin-Le-Beau : « *Le développement local du vélo est une chose qu’il faut que l’on encourage en mettant en place des aménagements qui sont sécurisés* ». Nous avons, au cours de notre première partie, constaté un certain besoin en aménagements cyclables mentionnés par des habitants. Mais cette "prolifération" de ces infrastructures est-elle, pour **toutes** les personnes interrogées, un élément positif bien perçu ? Une de nos habitantes enquêtées affirme que les pistes cyclables : « *C’est un grand phénomène de mode, comme les autres villes le font, comme ça a été pas mal sollicité dans les médias et tout, il a fallu le faire* » (Entretien n°9 : femme, 31 ans, intérimaire).

Outre ce développement des modes doux, les transports en commun ne sont-ils pas eux aussi valorisés par les acteurs publics ?

II. Améliorer les offres de transport collectif, faciliter leur accès et leur complémentarité

A. L’exemple du département : une révision du schéma départemental des transports et une intégration de l’accessibilité

Spécifions avant tout ce que signifient ce schéma et sa composition : portera-t-il sur tous les transports départementaux ou uniquement sur le Touraine Fil Vert ?

Ce document d’orientation et de planification aura une approche globale et portera sur toutes les offres de transport proposées par le département, soit par exemple : le Touraine Fil Vert, les transports scolaires, les transports à la demande, les transports des élèves et étudiants handicapés, etc. La commune de Montlouis-sur-Loire est donc amplement concernée par cette révision de part la présence sur son territoire d’un réseau Touraine Fil Vert et d’un réseau de transport scolaire.

Le schéma départemental des transports datait de 1999 et fait actuellement l’objet d’une révision. Avant de nous intéresser plus amplement aux raisons de la révision et aux caractéristiques du nouveau schéma, nous tenons à spécifier ses phases d’élaboration ainsi que son avancement actuel. Le site internet du Conseil Général précise les quatre phases de l’étude : le diagnostic de l’offre actuelle de transports, l’analyse des besoins en déplacements, l’analyse de l’adéquation de l’offre par rapport aux besoins et enfin, la proposition de scénarios. Soulignons que ce travail est réalisé par un bureau d’étude privé travaillant pour le Conseil Général dans le cadre d’un marché public depuis le mois d’avril 2009. A quel stade en est-on aujourd’hui ? Selon Monsieur Patrick Louault, le diagnostic serait terminé et le schéma ne sera validé qu’en septembre, voire octobre 2010. En juin 2010, tout en est, selon cet intervenant, qu’au stade de l’étude et de la réflexion.

Nous allons à présent nous intéresser, dans un premier temps, aux raisons de sa révision.

1. *Quelles raisons pour cette révision ?*

a. *Un schéma de 1999 devenu obsolète*

Ce schéma est perçu obsolète pour diverses raisons : premièrement, comme nous l’avons évoqué antérieurement, le contexte s’est modifié en onze ans de temps car le développement durable est aujourd’hui devenu un objectif pour les politiques publiques. Il est donc, pour Monsieur Patrick Louault, important de prendre en compte cette évolution : « *Le contexte s’est modifié, on parle de plus en plus de développement durable et c’est tant mieux* ». Cette affirmation laisse supposer que le

développement durable est perçu positivement par cet homme et qu’il apprécie que ce concept soit de plus en plus présent dans la vie quotidienne ; ce qui, comme nous l’avons vu précédemment, n’est pas le cas de tous les intervenants rencontrés. Tel est l’exemple des éléments de définition émis par Monsieur Olivier Schampion.

Deuxièmement, outre ce constat, cet intervenant nous donne d’autres raisons : les modes de vie des populations, leurs habitudes, leurs attentes ont, elles aussi, évolués. Clarifions de ce fait les propos de ce protagoniste en prenant l’exemple des rythmes de vie et des horaires de pointe. Il y a une dizaine d’années, les rythmes de vie étaient assez réguliers et saccadés, les heures de pointe du matin, du midi et du soir étaient concises, les loisirs n’étaient pas aussi développés. Or, avec la généralisation des 35 heures (loi du 13 juin 1998), celle de la Réduction de Temps de Travail (R.T.T.), les comportements se sont modifiés. Les heures de pointe sont par exemple moins marquées mais plus étalées et flexibles.

De plus, les scolaires prédominent (comme nous l’avons évoqué dans la première partie) mais des utilisateurs de tous âges, actifs ou non, ont aussi recours à ce moyen de transport. L’intérêt du nouveau schéma sera donc, selon l’acteur rencontré, de mieux répondre aux besoins de ce panel d’usagers.

b. Une obligation législative

Le schéma d’accessibilité adossé à celui des transports est envisagé dans l’optique de répondre à la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l’égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Effectivement, un des objectifs de cette loi est le renforcement de l’accessibilité des personnes handicapées aux transports publics, selon l’article 45 alinéa 2 de cette loi, « *Les services de transports collectifs devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite, dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi* ». Afin de répondre à cette loi, le Conseil Général a commencé à renouveler le parc de véhicules (bus) ; effectivement, 85 cars sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, avec 25 d’entre eux qui sont, en plus, accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

2. Quelles modifications ?

a. Des objectifs pensés dans une optique de développement durable

Avant d’expliciter les modifications qui pourraient être envisagées, stipulons à présent les objectifs de ce nouveau schéma. Ces intentions s’orientent vers un développement durable qui nous a été mentionné par Monsieur Patrick Louault :

« Nous, on ne cherche pas à faire du chiffre, la logique ce n’est pas celle-là ; c’est une logique de développement durable, c’est d’offrir aux gens la possibilité d’utiliser les transports en commun. Et pour ce faire, il faut des services performants et attractifs ».

Les objectifs concernent principalement le Touraine Fil Vert. Une des intentions serait d’améliorer l’offre de service afin de répondre à la demande des individus et aux évolutions de leur mode de vie.

Selon cet entretien, l’amélioration peut s’entendre en termes de qualité de service mais aussi en termes de mise en complémentarité de l’offre Fil Vert avec l’offre S.N.C.F. et celle du Fil Bleu. Il s’agit dans ce cas de développer l’intermodalité, étant définie comme « *Un principe d’organisation et d’articulation de l’offre de transport, visant à coordonner plusieurs systèmes modaux par une gestion et un aménagement spécifiques des interfaces entre les différents réseaux* » (G.A.R.T., 1999 : 256).

C’est pourquoi un travail de concertation est présent, tout au long du processus de révision du schéma, entre le Conseil Général, la Région Centre, la S.N.C.F., les autorités organisatrices de second rang, etc. Ceci se trouvant illustré par le schéma ci-dessus (p. 93).

En outre, proposer aux individus une cohérence et une coordination des offres de transport en commun, semble, selon l’intervenant rencontré, complexe. Il met en quelque sorte en cause le partage des compétences entre les autorités et principalement le découpage territorial qui apparaît, selon lui, comme « *Un peu abscons et compliqué* ».

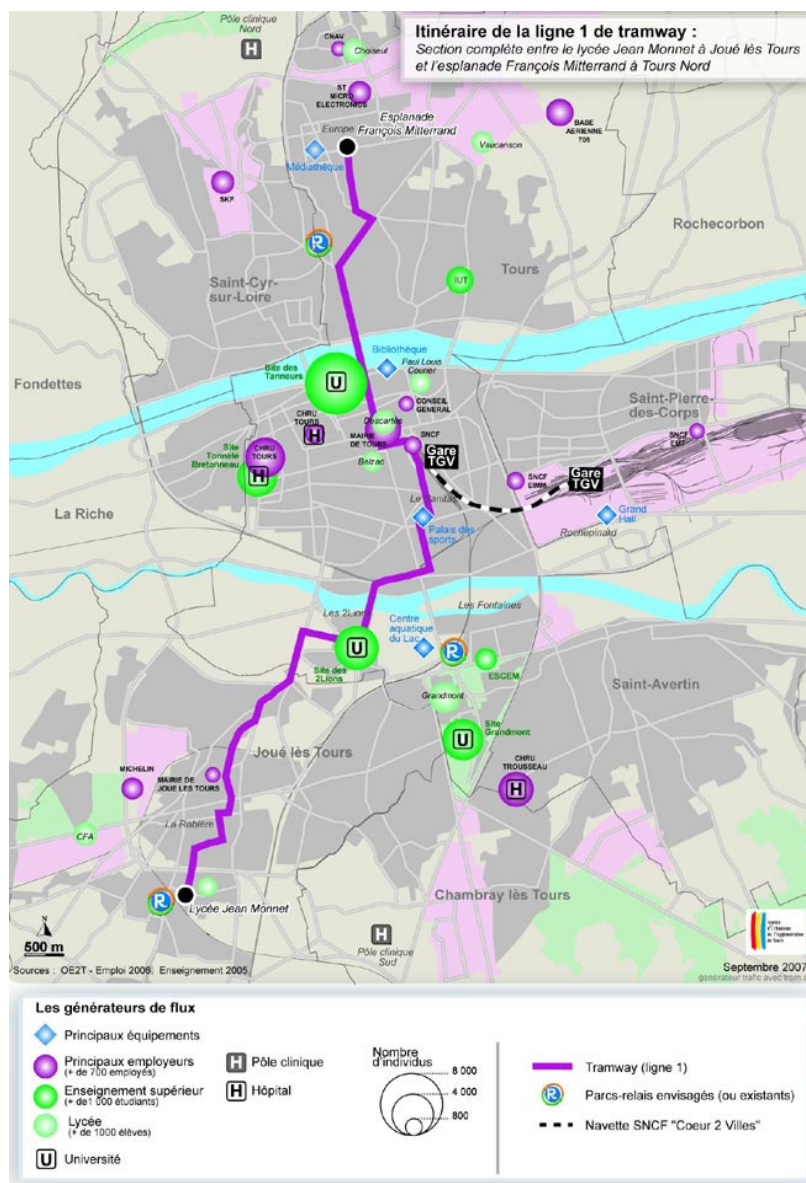
Effectivement, les diverses offres de transport dépendent d’autorités organisatrices différentes - la région, le département et l’agglomération avec le S.I.T.C.A.T.⁴⁸ -, ce qui nécessite une certaine entente entre ces dernières pour une mise en complémentarité des moyens de transport.

⁴⁸ Le S.I.T.C.A.T. : Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l’Agglomération Tourangelle. Selon le site internet de la Communauté d’Agglomération *Tour(s) plus*, c’est l’autorité organisatrice des transports sur le périmètre de l’agglomération. Il délègue la gestion des transports urbains au Fil Bleu et celle des personnes à mobilité réduite à Synerhip Touraine.

b. Les éventuels remaniements du Touraine Fil Vert

- Les effets du passage du tramway

Figure 21 : Itinéraire de la première ligne de tramway à Tours



Source : <http://mobilitours.typepad.fr/>, mars 2010

Notre entretien avec Monsieur Patrick Louault nous apprend que le passage de la première ligne de tramway (cf. carte ci-dessus) pourrait avoir des incidences sur les lignes du Touraine Fil Vert et principalement sur les lignes du Nord (cf. carte réseau présente à l'annexe 2, paragraphe Touraine Fil Vert). Comme c'est une ligne Nord / Sud, les premières lignes impactées du réseau seront celles les plus au Nord, notamment la ligne P provenant de Savigné-sur-Lathan et la ligne R issue de

Château-la-Vallière. C’est encore une incertitude mais ces lignes du Nord du réseau pourraient se rabattre sur la ligne de tramway. Autrement dit, ces lignes ne pénétreront plus dans le Centre de Tours, en tout cas aux heures de pointe. Par conséquent, les usagers utilisant ces lignes devront prendre la première ligne du tramway pour arriver dans le Centre Ville.

- Dissolution de la Confluence

La Communauté de Communes de la Confluence qui regroupait les communes de Ballan-Miré, Berthenay, Druye, Savonnières et Villandry a été dissoute le 16 mars 2009. Ainsi, ces communes, depuis le 1^{er} janvier 2010, sont théoriquement membres de la Communauté d’Agglomération de *Tour(s) plus*, regroupant dès lors dix neuf communes.

De cette façon, ces communes, autrefois desservies par le Touraine Fil Vert - par les lignes J et V -, depuis leur intégration dans *Tour(s) plus*, intègrent le Périmètre de Transport Urbain (P.D.U.) et ne relèvent plus de la compétence du Conseil Général mais du S.I.T.C.A.T.

En conséquence, la ligne J deviendra une ligne Fil Bleu et la ligne V, dans sa configuration actuelle, deviendra, à partir de Villandry, une ligne Fil Bleu également.

- Réviser le service de transport à la demande : Fil Vert de nuit Montlouis-Véretz-Larçay

Ce service de nuit, comme nous l’avons précisé dans l’annexe 2, fut mis en place en décembre 2003 et dessert trois communes : Montlouis-sur-Loire, Véretz et Larçay afin de se rendre à Tours – à la gare routière (Tours-Centre) ou bien au Technopole des Deux Lions -, les vendredis et les samedis soirs. Les usagers doivent regagner le bus à 23H45 au Technopole des Deux Lions et à minuit à la gare de Tours. Cette image publicitaire n’est-elle pas conçue de manière à mieux faire valoir le retour à minuit ?

Figure 22 : Le transport de nuit Montlouis-Véretz-Larçay



Source : Site internet du Conseil Général (<http://www.cg37.fr/index.php?media=332>)

Effectivement, le retour de ce service à minuit a fait l’objet de certains jugements. Monsieur Patrick Louault, par exemple, reconnaît que le Conseil Général, au moment de la création de ce service, a trop ciblé l’heure de retour : *« C’était les jeunes de 15 et 17 ans qui pouvaient éventuellement être intéressés par ce service là, après ils ont le permis et je doute qu’ils prennent le bus avec cette contrainte trop limitée »*. Ce protagoniste est dubitatif et met en exergue que la voiture permet à l’adolescent de ne pas avoir d’impératifs, ni de contraintes horaires et ainsi, de pouvoir regagner son domicile à l’heure désirée. De plus, rappelons que notre première partie a montré, à travers l’exemple d’une habitante (entretien n°12), qu’une fois le permis obtenu, la voiture était utilisé au détriment des transports en commun.

Une extension de l’horaire de départ du soir va-t-elle être prolongée ? Quelles réponses avons-nous obtenues lors de notre entretien avec cet intervenant ? Une modification pourrait être envisagée dans la révision de ce schéma, étant donné que *« Les résultats de ces lignes posent questions et interpellent »*⁴⁹. En effet, reprenons pour ceci une citation de Monsieur Patrick Louault émise dans l’annexe 2 : *« C’est très fluctuant, on peut avoir 2 ou 3 réservations dans le mois comme 10 s’il y a un groupe. Donc, on a un chiffre minimum qui peut-être 1 par mois et ça peut aller jusqu’à 15 par mois »*.

Cet horaire pourrait donc être repoussé d’une à deux heures mais pas jusqu’aux horaires de fermeture des discothèques. Ce prolongement de l’horaire de retour ne permettrait-il pas d’être plus amplement utilisé par ceux qui, par peur d’un taux d’alcoolémie supérieur à celle demandée, ne voudraient pas prendre le volant... ?

B. Faciliter l’accès aux offres de transport en commun : une intention communale

En septembre 2009, la municipalité envisageait de mettre en place des navettes de rabattement vers les gares et vers les arrêts Fil Vert. Ces navettes auraient été des petits bus mis en place par la commune de Montlouis-sur-Loire et le Conseil Général.

Cependant, lors de la seconde réunion du groupe de travail transport du 16 février dernier, réunion à laquelle nous avons été conviés, nous avons appris que ces navettes restaient une idée mais, pour le moment, n’étaient plus d’actualité. Pourquoi ce changement soudain de projet ? Malheureusement, nous n’avons pas su les raisons de cette modification. Est-ce pour des raisons financières ? Est-ce parce que le Conseil Général ne souhaite pas intervenir dans cette action ? Nous nous posons diverses questions auxquelles nous n’avons pas de réponse.

⁴⁹ Propos de Monsieur Patrick Louault émis le 22 décembre 2009.

Mais, au cours de cette même réunion, nous avons été informés du projet « de substitution ». La municipalité souhaite demander au Conseil Général la mise en place d’une troisième ligne de bus (Touraine Fil Vert), en complément des deux autres lignes (cf. annexe 19).

Explicitons ces deux idées en commençant par celle qui n’est plus envisagée pour le moment.

1. Les navettes de rabattement vers les gares et vers les arrêts Fil Vert

Comme nous l’avons succinctement évoqué au préalable, la première idée de la commune était d’envisager des navettes intra-municipales pour emmener les usagers à des arrêts Fil Vert ou aux gares de Véréty-Montlouis et de Montlouis-Centre. La logique de la municipalité était, selon Madame Céline Debourg⁵⁰ et Monsieur Le Maire :

« De promouvoir les transports en commun dans un objectif de développement durable, de réduire l’utilisation de la voiture et de permettre à des personnes, qui sont éloignées des gares, de leur éviter de prendre la voiture mais aussi d’inciter des personnes qui, pour l’instant prennent leur voiture pour se rendre à Tours, à utiliser les moyens de transport collectif » (Propos de Madame Céline Debourg).

« Ce que l’on voudrait pour l’avenir c’est un autre outil de transport c’est-à-dire des minibus qui permettraient de mieux circuler dans les inter-quartiers et d’aller dans les points de rassemblement que sont les gares et les principaux arrêts de Fil Vert. Quand on aboutira à ce type de système et bien je pense que l’on va donner de meilleures possibilités d’accessibilité aux transports en commun » (Propos de Monsieur Le Maire).

Ces deux acteurs souhaitent donc offrir la possibilité à tous les habitants d’utiliser les transports en commun, autrement dit de leur donner les moyens de les utiliser, tout en, selon Madame Céline Debourg s’orientant vers un développement durable.

Cette première intervenante mentionne les deux publics qui étaient visés : les utilisateurs du train qui, en raison d’un éloignement géographique des gares, devaient s’y rendre en voiture, et un second public qui, quant à lui, n’utilise pas ce moyen de transport.

Les navettes qui auraient été mises en place par le Conseil Général, auraient desservi la commune, selon des circuits prédéfinis par la municipalité. Mais nous tenons à nous interroger : ce principe n’est-il pas complexe à mettre en place ? Effectivement, ne faut-il pas envisager une tarification combinée ainsi qu’une correspondance coordonnée entre le bus et le T.E.R. afin d’éviter des ruptures de charge⁵¹ trop conséquentes ?

De plus, les habitants accepteront-ils de perdre une part de leur autonomie en n’utilisant plus leurs voitures ?

⁵⁰ Entretien réalisé le 29 octobre 2009.

⁵¹ Les ruptures de charge sont, pour un voyageur, le passage d’un mode de transport à un autre.

Nous verrons, dans la dernière partie, comment les Montlouisiens perçoivent ce projet ? En d'autres mots : fait-il l'objet d'une réception sociale favorable ? Si oui, les automobilistes sont-ils prêts à substituer leur outil de déplacements et ses avantages traditionnels – praticité, commodité, routine... – et psychologiques – autonomie, liberté, indépendance... – pour une combinaison de moyens de transport (bus + train), trop souvent synonyme pour eux (à tort ou à raison) de contraintes... suite aux retards, aux grèves et autres imprévus ; et, en général, ne leur permettant pas de concilier "travail et emplettes" ?

2. Une troisième ligne de bus pour desservir la gare de Montlouis-Centre et de Véretz-Montlouis

La création de cette ligne supplémentaire s'est concrétisée lors de la réunion du groupe de travail transport du premier trimestre 2010. Après une succincte réflexion sur la carte des courses effectuées par le Touraine Fil Vert (annexe 2), les membres présents lors de cette réunion ont décidé de maintenir la ligne verte mais de modifier la ligne de couleur bleue et d'établir un troisième circuit pour une ligne complémentaire. Nous avons donc compris que la commune désirait trois lignes de Fil Vert dont deux lignes avec des points d'arrêts en commun.

Mais quels sont les objectifs et les caractéristiques de ce renouvellement de circuit ? Les objectifs sont sans doute de mieux desservir la commune, en proposant des arrêts dans des localisations de Montlouis-sur-Loire où il y aurait un besoin et, à ce jour, non encore desservies. Nous avons, par exemple, les quartiers d'habitat récent, comme les terrasses de Bodet, où un arrêt devrait être demandé sur la troisième ligne de bus et aussi un arrêt à la maison de retraite de la Bourdaisière sur le territoire montlouisien (demandé au cours d'un entretien avec une habitante).

De plus, la municipalité de Montlouis-sur-Loire envisage que le circuit modifié et celui créé possèdent un point d'arrêt l'un à la gare de Montlouis-Centre et l'autre à la gare de Véretz-Montlouis. Bien évidemment, l'un desservira la première gare évoquée et l'autre la seconde.

Dès lors, pour que le service soit valorisé et utilisé par les habitants, ne faudrait-il pas une harmonisation des horaires avec l'offre T.E.R., mais également une réduction des défaillances de la S.N.C.F., les retards par exemple ? Si des Montlouisiens ont utilisé le bus Fil Vert afin de prendre ensuite le train et que ce dernier a du retard, ils n'auront pas leur voiture et ils ne pourront pas rejoindre leur lieu de travail, leur domicile ou se rendre à un rendez-vous... à l'heure prévue, avec des conséquences plus ou moins désastreuses pour eux.

Ces deux idées citées en amont émanent d'une proposition de la municipalité au Conseil Général pour la mise en place des bus, mais aussi d'un travail avec la Région Centre et la S.N.C.F. afin de proposer aux habitants une offre de qualité attractive.

III. Un rôle important de l’aménagement du territoire et des documents d’urbanisme dans ces politiques d’alternatives à la voiture

A. Le S.C.O.T. de l’agglomération Tourangelle : un renforcement de l’étoile ferroviaire

Précisons d’abord ce qu’est un S.C.O.T. et son état d’avancement dans l’élaboration ?

Le S.C.O.T. (Schéma de Cohérence Territoriale), document d’urbanisme créé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (loi S.R.U. du 13 décembre 2000) remplace les Schémas Directeurs mis en place par la Loi d’Orientation Foncière du 30 décembre 1967.

Ce document, à la différence du Plan Local d’Urbanisme, s’applique à un échelon supérieur. En effet, le P.L.U. concerne, en théorie, l’échelle communale alors que le S.C.O.T. regroupe plusieurs communautés de communes. Cet « *Outil d’impulsion des stratégies intercommunales* » (Savarit-Bourgeois, 2009 : 23) met l’accent sur une planification stratégique et impose une cohérence des politiques urbaines à l’échelle intercommunale. De plus, ces S.C.O.T., ancrés dans le contexte de développement durable, doivent définir des objectifs en matière d’habitat, d’équipements commerciaux, de sites d’activités, de transport et autres, pour favoriser un développement prenant en compte la préservation des espaces. Nous nous intéresserons, dans le cadre de ce mémoire, aux objectifs envisagés dans le domaine des transports.

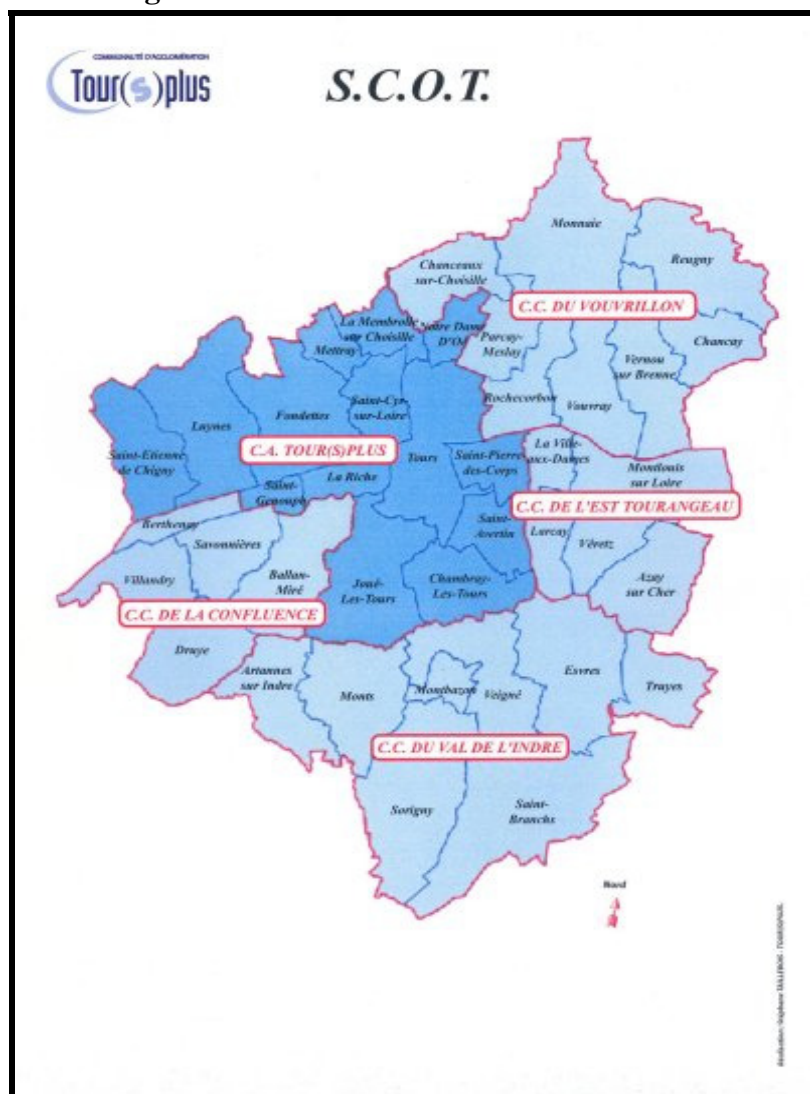
Mais avant, stipulons son état d’avancement : le S.C.O.T. de l’Agglomération Tourangelle est en cours d’élaboration ; mais à quelle phase en sommes-nous ? Monsieur Jean-Jacques Filleul, lors de notre entretien, nous a évoqué que c’est une étude très longue. Le S.C.O.T. est composé de divers documents dont le rapport de présentation, le projet d’aménagement et de développement durable (P.A.D.D.), le document d’orientations générales (D.O.G.) et les documents graphiques. Pour le moment, seul le diagnostic, partie intégrante du rapport de présentation, et une partie du P.A.D.D. sont réalisés, alors que le S.C.O.T. est engagé depuis 2006 et ne sera pas concrétisé avant 2012. Cette affirmation met ainsi en exergue la complexité d’élaborer un document d’urbanisme.

Par ailleurs, précisons que l’organisation des mobilités sera un point central du S.C.O.T. Sensibles à cette thématique, les élus du Syndicat Mixte de l’Agglomération Tourangelle qui gèrent l’élaboration du S.C.O.T. ont déjà réalisé, en partenariat avec le S.I.T.C.A.T., une Enquête Ménage Déplacement permettant de déceler les comportements des habitants de ce territoire en matière de mobilité. Outre cette étude, les organisateurs de ce schéma devraient, courant 2010, réaliser une étude de modélisation multimodale des déplacements afin de consolider leur projet de territoire.

1. Quel territoire et potentialité pour le S.C.O.T. ?

a. Présentation du territoire du S.C.O.T.

Figure 23: Le territoire du S.C.O.T. en 2008



Source : Site internet de la communauté d'agglomération *Tour(s) plus*

Comme nous pouvons le constater sur la carte ci-dessus, le territoire du S.C.O.T. regroupait en 2008 quatre communautés de communes et une communauté d'agglomération.

Néanmoins, la communauté de communes de la Confluence (explicitée antérieurement) n'existe plus : ses membres ont rejoint la communauté d'agglomération. Ainsi le S.C.O.T. ne regroupe plus que trois communautés de communes et *Tour(s) plus*. Selon le site internet du S.C.O.T.⁵², il possède une

⁵²Cf. : <http://scot-agglotours.fr>

superficie de 830 km², comprend quarante communes et regroupait 353 000 habitants en 2006.

b. Une étoile ferroviaire au nombre de branches fluctuantes

Précisons qu’en matière de transports, nos entretiens ont montré que ce carrefour ferroviaire est l’axe majeur du S.C.O.T. Cette étoile est composée, comme nous le constatons sur la figure 24 (p. 122), des gares T.E.R. présentes dans diverses localisations du territoire du S.C.O.T. et dont les voies ferrées, drainant ce même espace, en dessinent les branches.

Le nombre de ramifications de cette étoile varie suivant les intervenants. Huit selon Messieurs Filleul et Schampion. Pour Monsieur Michel Lezeau, elle aurait neuf branches⁵³ ; de l’avis de Monsieur Jean-François Troin - président de la F.N.A.U.T.⁵⁴ du Centre - elle serait pourvue de sept branches ferroviaires utilisables⁵⁵.

Pourquoi cette perception différente du nombre de branches ? Nous supposons que certains dédoublent peut être des branches ou bien recensent toutes les branches existantes et non celles qui sont réellement utilisables.

De plus, l’observation de la carte met en évidence une étoile disposant de branches réparties de manière assez équitable sur l’ensemble du territoire. Cependant, l’étude réalisée sur les différentes gares du S.C.O.T. par l’Agence d’Urbanisme a révélé que la majorité des communes se développait à l’opposé des gares disposées sur leur territoire communal. Autrement dit, le développement de l’urbanisation n’était pas en adéquation avec cette étoile ferroviaire. Ceci peut avoir diverses raisons se traduisant par l’énonciation de diverses hypothèses. En premier lieu, certains élus locaux urbaniseraient en fonction de leur commune et ne prendraient pas en compte l’échelon supérieur, c’est-à-dire le S.C.O.T. De plus, la gare, pour certains élus, peut être perçue comme un lieu plutôt répulsif car source de nuisances (notamment sonores). Et, pour finir, avec la dernière hypothèse, les « déficiences »⁵⁶ des services ferroviaires n’incitent peut être pas les conseils municipaux à s’orienter vers le développement de ce mode de transport.

Pourtant, l’étude de l’Agence d’Urbanisme met en évidence un potentiel ferroviaire pour ce territoire communautaire. Alors de quelle manière le valoriser ? Quelles sont les moyens envisagés pour renforcer l’attractivité des gares ?

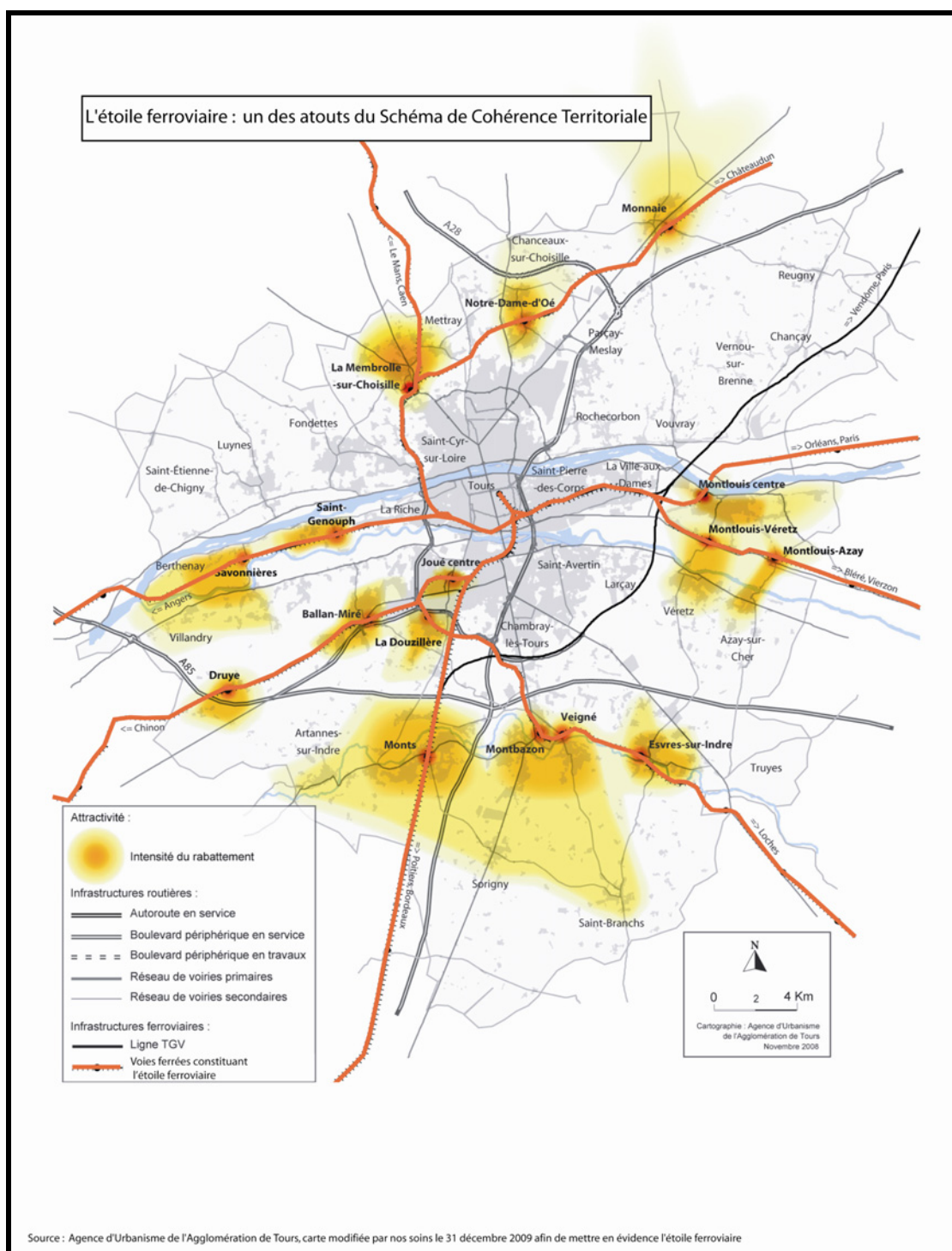
⁵³ Eléments extraits de l’article de la Nouvelle République du Centre-Ouest du samedi 25 avril 2005 : « Une super-agglomération à la recherche de cohérence »

⁵⁴ La F.N.A.U.T. : Fédération Nationale des Associations d’Usagers des Transports

⁵⁵ Eléments extraits de l’article de la Nouvelle République du Centre-Ouest du mardi 23 février 2010 : « Vive le tram, le train et non à l’aéroport ! »

⁵⁶ Les déficiences sont les retards et les grèves de la S.N.C.F. évoqués par les personnes enquêtées, dans une première partie.

Figure 24 : L'étoile ferroviaire, un des atouts du S.C.O.T.



2. Faire de l'étoile ferroviaire la pierre angulaire dans le développement du S.C.O.T.

a. Etablir une cohérence entre l'urbanisation et l'étoile ferroviaire

L'intention de ce schéma, dans le domaine des transports, est principalement d'inciter les habitants de ce territoire (notamment les périurbains) à utiliser davantage les transports en commun. Les acteurs rencontrés, dont Monsieur Olivier Schampion, sont conscients de cette nécessité et notamment du besoin d'agir sur les espaces périurbains : *« Une personne qui habite dans le périurbain, ce sont ces personnes là qui utilisent le plus la voiture, ce n'est pas une surprise, tout le monde le sait ! »*

Mais comment inciter les personnes à utiliser davantage les transports collectifs, principalement le train ? De quelle manière y parvenir ?

Un des objectifs du S.C.O.T. est de favoriser un urbanisme vers le rail, c'est-à-dire vers les gares ferroviaires. Autrement dit, d'organiser le développement urbain vers les gares et ainsi de promouvoir un lien entre l'urbanisme et la proximité ferroviaire. Effectivement, Monsieur Alexandre Da Silva met en avant l'objectif : *« On veut rapprocher l'urbanisation vers la gare pour que les gens puissent aller plus facilement vers les gares »*.

Par conséquent, nous supposons que ce travail requiert un partenariat entre le domaine de l'urbanisme et celui des transports nécessitant d'engager non seulement des politiques sectorielles mais également des politiques globales.

Mais quelles sont les caractéristiques de cette intention ? Ce schéma va étudier les villes pôles c'est-à-dire des villes qui auraient, sur leur territoire, une ou plusieurs gares. A partir de ce constat, l'urbanisme va être préconisé, en tenant compte de ces villes pôles.

Cependant, ne faut-il pas penser à la performance des offres T.E.R. et notamment à leur capacité à accueillir ces nouveaux usagers : les acteurs publics ont-ils à l'esprit cette affirmation ?

Les deux acteurs rencontrés qui nous principalement parlé de ce Schéma - Messieurs Olivier Schampion et Jean-Jacques Filleul - sont conscients de cette nécessité. Nous citons par exemple les propos de Monsieur le Maire, vice président de ce S.C.O.T. :

« Notre volonté c'est d'avoir une politique de rabattement vers les gares qui soit beaucoup plus efficace qu'actuellement [...] On est en négociation sur ce point là : on voudrait que l'étoile ferroviaire soit vraiment irriguée par des cadencements qui permettraient des flux de circulation, comme je le dis souvent, non mémorisés par les gens. Ce que l'on veut c'est que les gens viennent aux gares sans trop savoir les horaires et à chaque fois que l'on arrive dans une gare, que l'on soit à peu près certain d'avoir un train dans les heures d'affluence, tous les quarts d'heures, et dans les heures un peu plus relâchées ».

Cette affirmation est intéressante, dans le sens où elle met en évidence les relations entre les acteurs - Région Centre, S.N.C.F., R.F.F., élus locaux, etc. - et met en avant

la volonté d'avoir une meilleure répartition des trains afin d'inciter les individus à utiliser ce moyens de transport.

Toutefois, cette demande obtiendra-t-elle une réponse positive de la part de la Région Centre et de la S.N.C.F. ? La Région souhaitera-t-elle améliorer autant le T.E.R. ? La S.N.C.F. ne privilégiera-t-elle pas plus le développement du Train à Grand Vitesse ? Toutes ces questions, que nous nous posons, demeurent pour le moment sans réponses.

Quant aux retards, une suggestion a-t-elle été faite de la part des intervenants du S.C.O.T. aux opérateurs ferroviaires ? Nos entretiens n'ont pas décelé de demande de ponctualité mais ont remarqué un certain mécontentement ; Monsieur Jean-Jacques Filleul nous mentionne : « *Quand je vois des trains de la S.N.C.F. qui arrivent en retard et que la S.N.C.F. ne signale pas ces retards, ça me mets dans une colère folle* ».

b. Les limites à cette intention

Cette volonté semble nécessiter un travail de concertation et de négociation avec tous les acteurs. La partie urbanisme est du ressort des élus locaux mais le domaine des transports est du ressort d'une pluralité d'acteurs ; d'où la difficulté à engager cette action.

Citons en exemple les propos de Monsieur Le Maire de Montlouis-sur-Loire : « *Le combat est difficile parce qu'on ressent des frilosités très, très importantes de la part de la S.C.N.F. (comme toujours), de la part de R.F.F. malheureusement, et un peu de la Région Centre* ». Quelles seraient les raisons de ces frilosités ? Notre entretien nous apporte quelques éléments d'information relative à cette question posée : « *La Région Centre a peur sans doute, dans une période un peu compliquée sur le plan fiscal d'avoir des coûts d'investissement lourd dans de nouveaux systèmes ferroviaires* ».

En définitive, cette intention de renforcer l'étoile ferroviaire, et d'urbaniser à proximité de celle-ci, est principalement axée vers le développement du transport par train. Toutefois, ce constat ne veut pas dire que le transport par bus sera "mis de côté". En effet, selon Monsieur Jean-Jacques Filleul : « *Certaines villes moins importantes ne peuvent pas être irriguées par le ferroviaire* ».

B. Un P.L.U. en accord avec les intentions du S.C.O.T.

Les objectifs du P.A.D.D.⁵⁷ du P.L.U. qui fut annulé, étaient divers. Rapport à notre sujet, les intentions étaient notamment de favoriser l'accès aux gares, de développer et mailler le réseau de circulations douces. Actuellement, un des principes du projet

⁵⁷ P.A.D.D. : Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

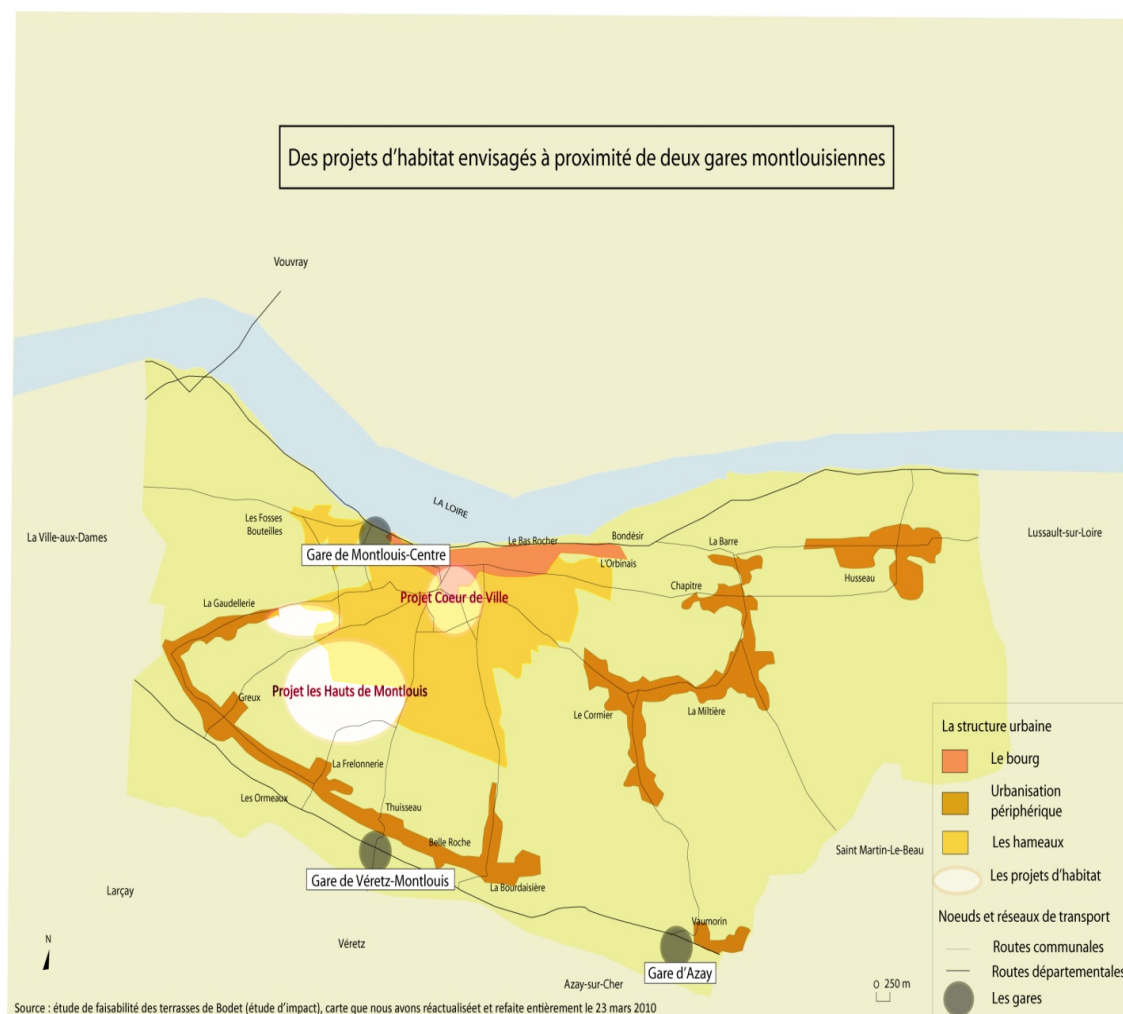
de ville (axe du P.A.D.D.) est de tendre vers une mobilité durable, en cherchant notamment à mieux articuler le développement urbain avec les déplacements ; cela rejoint l’idée du S.C.O.T. qui, lorsque cela est possible, souhaite ouvrir à l’urbanisation à proximité des gares.

La commune de Montlouis-sur-Loire, avec trois gares sur son territoire cartographiées sur la carte ci-dessous (n°25), est considérée par le S.C.O.T. comme une ville pôle : l’urbanisation sera ainsi développée autour de deux gares, la gare de Montlouis-Centre et la gare de Montlouis-Véretz, car celle d’Azay-sur-Cher se situe dans un secteur sans volonté particulière d’urbanisation. Il s’agit donc de répondre au même objectif que celui du S.C.O.T. c’est-à-dire de permettre aux Montlouisiens, en raison de leur proximité, de pouvoir se rendre plus facilement aux gares, que ce soit à pied ou en vélo, et ainsi d’utiliser davantage ce moyen de transport au détriment de la voiture.

Au sujet de la gare de Montlouis-Centre, des projets de construction sont envisagés par la municipalité à l’Est de la gare ; de même pour la gare de Montlouis-Véretz où un projet nommé les Hauts de Montlouis⁵⁸ devrait voir le jour, en extension du quartier des terrasses de Bodet.

⁵⁸ Le projet des « Hauts de Montlouis » sera un quartier de 35 hectares dont 6,5 d’espaces verts publics, 750 logements sur 10 à 15 ans, des commerces, des services...

Figure 25 : Urbaniser à proximité des gares



Néanmoins, nous remarquons que ces projets d'habitat font l'objet de certaines critiques. En effet, ces derniers, en générant un accroissement de la population, n'engendreront-ils pas une augmentation du nombre de voitures ainsi qu'une recrudescence de désagréments sur l'environnement : nuisances sonores, pollution, insécurité, parcage insuffisant, augmentation du trafic et ainsi des rejets de gaz à effet de serre...? La concertation du cahier de remarques sur la procédure de révision simplifiée n°2 du Plan d'Occupation des Sols, nous a permis de remarquer un commentaire d'un membre de l'association de défense de l'environnement et du cadre de vie des Montlouisiens (A.D.E.M.I.) restant dubitatif face à ces projet :

« Un ballet de véhicules ponctue les entrées et les sorties des écoles, du collège, alors avec 2000 personnes en plus ? Une belle pagaille. [...] En centre ville, c'est l'équivalent de 600 à 800 véhicules minimum s'agglutinant dans un centre ville aux rues médiévales ».

Cette affirmation met en exergue l’importance actuelle du nombre de voitures devant les écoles, justifiant de ce fait les propos de deux de nos interrogées :

« Quand on voit tous les parents qui emmènent les enfants à l’école, quand on voit le nombre de voitures, on ne peut pas se garer » (Entretien n°21 : femme, 35 ans, cadre).

« Le vendredi, c’est en plus le week-end, les parents sont un peu plus disponibles donc résultat des courses, on se gare sur les places de sages-femmes, il y en a partout des bagnoles, il y en a partout ! » (Entretien n°8 : femme, 31 ans, intérimaire).

La seconde citation fait le constat d’une difficulté de trouver un emplacement le vendredi soir, pour aller chercher son enfant à l’école Jules Ferry.

IV. Un co-voiturage qui semble peu mis en avant par la commune de Montlouis-sur-Loire

A. Le co-voiturage entre définitions, conditions et formes

1. Définitions du terme

Selon le C.E.R.T.U.⁵⁹ (2007 : 11), le co-voiturage consiste *« en l’utilisation commune d’un véhicule par un conducteur non professionnel et/ou plusieurs passager(s) dans le but d’effectuer tout ou une partie d’un trajet commun »*.

Thomas Heulin - fondateur du site internet *co-voiturage.com* - nous propose une autre définition : *« Le covoiturage est le fait de mettre en relation des conducteurs et des passagers »*.

2. L’entente : une condition nécessaire à la mise en place et au bon fonctionnement du co-voiturage

Un des protagonistes rencontrés nous a fait remarqué que le covoiturage ne doit pas se limiter à une simple relation mais à une véritable entente entre le conducteur et le (ou les) passager(s) et un respect mutuel entre ces personnes : *« Il faut une très bonne entente, osmose entre les personnes »*⁶⁰.

Outre le respect nécessaire à la mise en place d’une pratique de co-voiturage, une confiance doit également être présente entre les personnes.

⁵⁹ Le C.E.R.T.U. est le Centre d’Etudes sur les Réseaux, les Transports, l’Urbanisme et les Constructions.

⁶⁰ Propos de Monsieur Didier Avenet, Maire de la commune de Saint-Martin-Le-Beau, entretien réalisé le 3 novembre 2009.

3. Formes de co-voiturage

En ce qui concerne les formes du covoiturage, il peut être ordonné, parfois mis en place au moyen du support internet (site de covoiturage) ou, par exemple, par l’intermédiaire d’une collectivité. Si son instauration est faite par entente entre les personnes (famille, amis, collègues, voisins), nous parlerons davantage d’entente organisée se définissant sous le nom de covoiturage spontané dit informel. Cette forme de covoiturage faisant référence selon le C.E.R.T.U. à toutes les personnes qui covoiturent sans passer par une structure de mise en relation, est développée par certains habitants interrogés, comme nous l’avons mentionné au préalable.

Notons également qu’il existe divers trajets, pouvant faire l’objet d’un covoiturage, variant selon leur temporalité, nous avons les trajets :

- Réguliers (au moins une fois par semaine)
- Quotidiens ou journaliers
- Occasionnels

B. Une commune non dotée d’une propre rubrique internet co-voiturage

La commune de Montlouis-sur-Loire ne possède pas son propre support internet permettant aux habitants de s’inscrire car le site de la commune renvoie à celui de l’agglomération Tourangelle. Sur le site de la commune, nous trouvons les propos suivants :

« Le covoiturage se développe, en particulier pour le trajet Montlouis-Tours. Nous vous proposons ci-dessous un lien vers le site covoiturage.agglo-tours.fr qui permet la mise en relation de personnes intéressées par ce mode de transport. »

A contrario, certaines communes à proximité de Montlouis-sur-Loire possèdent, dans leur propre site internet, une rubrique pour le covoiturage. Tel est l’exemple de la commune de Saint-Martin-Le-Beau où, sur leur site, il est possible, soit de s’inscrire pour proposer un covoiturage, soit pour en rechercher un.

Interrogeons-nous sur cette déficience : pourquoi la commune, ou mieux, la Communauté de Communes, ne met-elle pas à disposition de ses habitants sa propre rubrique internet ou une inscription sur papier à cette incitative ? Un acteur de l’échelle communale nous a ainsi répondu : *« Pour le covoiturage, il y a un lien vers le site de l’agglomération. On ne pouvait pas gérer au niveau de la Mairie un site de covoiturage sachant qu’il y avait déjà celui de l’agglo qui existait. »*. Ceci ne pourrait-il pas être un frein au développement du covoiturage comme à sa promotion ?

Par ailleurs, notons qu’aucun dispositif papier existe et est mis à disposition des habitants afin de pouvoir proposer ou rechercher un co-voiturage.

Outre la manière dont le covoiturage est proposé aux habitants, nous verrons, dans la dernière partie, comment les Montlouisiens interrogés perçoivent cette solution alternative à la voiture individuelle.

Cette partie a mis en évidence une certaine adéquation entre les définitions proposées de la mobilité durable et les projets ou bien intentions des acteurs publics.

Cette deuxième partie a mis également en exergue une multiplicité d'acteurs aux compétences enchevêtrées, intervenant sur les offres et infrastructures de transport existantes sur notre lieu d'étude. Les propositions d'actions sont, par conséquent, plus difficiles à mettre en œuvre, car elles nécessitent une entente impérative et une volonté partagée entre tous les acteurs. Or, à travers l'exemple du S.C.O.T. et de son élaboration, il semble s'avérer que les intentions envisagées nécessitent un ferme engagement de tous les acteurs, ce qui pour le moment, ne paraît pas être le cas. Ainsi, nous ne pouvons pas encore parler de synergies locales.

La volonté de ces acteurs publics de proposer des alternatives à la voiture n'est pas propre qu'à notre terrain d'étude puisque Magali Pierre (2008 : 119) nous indique que « *Les pouvoirs publics et les collectivités locales entreprennent actuellement d'encourager la mobilité douce et le report modal de l'automobile vers les transports en commun* ». De plus, cet écrit précise :

« *La réussite d'une politique visant à encourager le report modal tient à la combinaison qu'elle réalise entre les trois niveaux d'action que sont l'offre, les déplacements et les caractéristiques des ménages : influencer sur les choix en terme de transport nécessite non pas seulement de proposer une offre de transport, mais également de s'intéresser aux raisons structurelles des choix modaux et notamment à l'offre foncière et scolaire, et enfin, de cibler sa politique en direction d'un public spécifique* » (Pierre, 2008 : 130).

Au vu de cette citation, les acteurs publics ne sont-ils pas principalement orientés vers l'un des trois niveaux d'action : l'offre de transport ?

Au début de notre recherche, nous avons présumé que les décideurs s'orientaient vers le terme de développement durable mais avaient des objectifs divers. Néanmoins, tous ces acteurs sont conscients des enjeux du développement durable et de la nécessité de promouvoir des transports plus respectueux de l'environnement. Cependant, pour certains acteurs, le domaine économique resterait un élément important. Ainsi, nous formulons l'hypothèse que les opérateurs du ferroviaire hésitent certainement à s'engager en raison de la nécessité d'améliorer l'offre T.E.R., sans savoir si les habitants utiliseront ou non ce mode de transport dans les années à venir.

Par ailleurs, ces propositions d'alternatives à la voiture s'avèrent en contradictions avec les représentations données de la voiture dans les médias, notamment dans la publicité des constructeurs automobiles. La voiture est même parfois représentée or route, autrement dit elle ne connaîtrait pas de frontière, ni de limites et son utilisation serait légitime dans n'importe quels espaces. De plus, toutes ces publicités relatent

les divers et multiples avantages de la voiture, notamment sa rapidité, sa "logeabilité", etc. Mais, ces publicités influencent-elles peu ou prou la vision de l'utilité de la voiture chez les Montlouisiens ?

Ces politiques parviendront-elles ou non à changer les habitudes des Montlouisiens ? La société actuelle est-elle ou non propice à l'instauration de ces nouvelles manières de se déplacer ? Ces intentions de mobilité plus "durables" sont-elles bien perçues par les habitants de la commune ? Nous étudierons dans la prochaine partie les perceptions des Montlouisiens sur les projets de leur ville.

TROISIÈME PARTIE

BILAN ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

Cette partie, à la différence des deux autres, se veut une mise en parallèle de la première et de la deuxième partie.

Nous verrons, dans un premier chapitre, si les politiques d'alternatives à la voiture et les intentions des Montlouisiens s'orientent dans un même sens. Autrement dit, les projets des acteurs publics - pédibus, navettes de rabattement vers les gares, etc. - sont-ils bien perçus par les Montlouisiens ? Font-ils l'objet d'une réception sociale positive et sont-ils synonymes d'engagements ?

De plus, même si nous ne pouvons pas prédire le futur, nous apporterons des éléments d'informations sur le(s) moyen(s) de transport utilisé(s) par les Montlouisiens interrogés dans 20 ans. Mais pourquoi vingt ans ? Nous nous sommes permis de reprendre, pour nos entretiens personnels, une partie de la question ouverte du programme U.P.H.A., soit plus explicitement la question suivante : « Comment imaginez-vous vos modes de déplacement dans vingt ans ? » Parlerons-nous d'un seul mode de transport utilisé ou bien de plusieurs ? L'automobile conservera-t-elle autant d'importance qu'aujourd'hui ?

Nous chercherons, par conséquent, dans cette session de chapitre, à savoir si les Montlouisiens souhaitent, dans un temps plus lointain, conserver la voiture, ou bien s'orienter vers un ou d'autres moyens de transport.

Le second chapitre, quant à lui plus réflexif, étudiera quelques pistes de solutions, autres que l'amélioration et la mise en place d'offres de transport, s'orientant vers des mobilités plus "durables". Ce terme est mis entre guillemets dans l'optique de mettre en évidence notre distanciation par rapport à ce vocable.

Chapitre 1 - Une inadéquation entre les politiques d'alternatives à la voiture individuelle et les intentions des Montlousiens

D'une part, nous avons vu dans une première partie que la voiture était toujours massivement utilisée par les Montlousiens malgré les impératifs du développement durable et une hausse du prix du carburant. D'autre part, nous avons étudié dans la deuxième partie les intentions des acteurs publics de limiter l'usage de la voiture en offrant prochainement aux habitants les moyens de se rendre à la gare en bus, etc. Au vu de ces deux résultats et d'un usage de la voiture de plus en plus décrié dans un contexte faisant une place de plus en plus importante à la protection de l'environnement, nous nous intéresserons principalement, dans ce chapitre prospectif, à étudier quelles sont les éventuelles inflexions dans le moyen de transport utilisé, par les Montlousiens, et dans leurs manières de se déplacer ?

I. Une réception sociale en partie positive des projets municipaux mais non synonyme d'engagements

Tout d'abord, nous tenons à préciser que ces projets n'ont pas été dévoilés aux habitants. Nous leur avons demandé ce qu'ils en pensaient sans leur mentionner que ces derniers pourraient être réalisés dans leur lieu de résidence. Néanmoins, afin de rendre ces éléments plus explicites et plus intelligibles, nous leur avons, pour le pédibus, évoqué l'exemple de Cormery, commune que nous avons citée au préalable.

Par ailleurs, notons que le fait de ne pas leur avoir précisé que ces projets sont envisagés à Montlouis-sur-Loire peut avoir généré un certain désintérêt, ainsi qu'un sentiment de ne pas être concerné.

A. Le pédibus : des points positifs prédominant sur les réticences

1. *Le pédibus : un terme sibyllin pour les répondants*

Même si cette idée de la municipalité n'est peut-être plus envisagée pour les raisons que nous avons évoquées dans la deuxième partie, nous avons quand même demandé aux habitants, à travers nos entretiens semi-directifs, ce qu'ils pensaient de ce mode de déplacement. Ces résultats d'analyse pourront être bénéfiques pour la commune de Montlouis-sur-Loire afin de savoir si ce principe est apprécié par les quelques habitants interrogés et pourront également mettre en exergue quelques éléments jugés importants par les personnes enquêtées, pour sa mise en place.

Ce terme était, pour le plus grand nombre des Montlousiens interrogés, sibyllin. En effet, ce terme de pédibus était inconnu par les personnes enquêtées, certains propos affirmant cette caractéristique : « ***Je ne sais pas du tout*** » (Entretien n°10 : femme, 43 ans, enseignante), « ***Le quoi ?*** » (Entretien n°1 : homme, 33 ans, infirmier et Entretien n°7 : femme, 47 ans, agent de la poste), « ***Je ne connais pas*** » (Entretien n°8 : femme, 31 ans, infirmière et Entretien n°12 : femme, 19 ans étudiante), etc. Ainsi, remarquons, au vu de ces propos, que ce terme est "étranger" de tous, que ce soit des personnes plus jeunes, des plus âgées ou de différentes professions.

Par ailleurs, durant nos entretiens, seul le terme de pédibus était employé, celui de "car à pattes", plus imagé et parlant pour les enfants, aurait-il été plus compréhensible par les Montlousiens ?

Toutefois, après de plus amples explications sur la signification du pédibus, les habitants ont attesté avoir déjà entendu parler de ce système, au moyen de la radio ou bien de la télévision. L'habitant de l'entretien n°14 (homme, 57 ans, à la retraite) en a par exemple entendu parler sur la station de radio *France Bleu Touraine*. Effectivement, ce système de ramassage scolaire, dont le nom n'est pas forcément retenu par les individus, est de plus en plus présent dans les médias. Rechercher "pédibus" sur internet avec *Google*, nous permet, par exemple, de constater une diffusion de plus en plus importante de celui-ci. Nombreux sont les sites internet des collectivités mettant en avant la mise en place du pédibus, mais aussi d'autres sites dédiés à faire connaître le pédibus, tel l'exemple du site de la *société OXALIS Écomobilité* (<http://www.pedibus.fr/oxalis.html>) et le site *Tous à pied bougeons autrement* (<http://www.tousapied.org/le-pedibus/>).

De plus, des initiatives réalisées dans diverses villes françaises font l'objet d'une diffusion à la télévision ; nous avons l'exemple d'un reportage sur le pédibus de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, dans les Yvelines, retransmis au journal de 13 heures de T.F.1, le 28 septembre 2009⁶¹. Un des habitants interrogés (Entretien n°3 : homme, 40 ans, responsable d'activités logistiques) nous affirme avoir vu et découvert le pédibus par un reportage sur la chaîne de télévision locale en Touraine nommée *TV Tours*.

Ainsi, cette connaissance approximative du système est-elle révélatrice d'une perception positive de ce principe ?

2. Des éléments positifs disparates

Ce principe est, pour la plupart des habitants, perçu positivement. Cette appréciation du pédibus transparait dans les entretiens par les termes suivants : « ***C'est très bien*** » (Entretien n°8 : femme, 31 ans, infirmière), « ***Je pense que ça peut être très bien*** » (Entretien n°10 : femme, 43 ans, enseignante), « ***Moi, je trouve ça super !*** »

⁶¹ Vidéo présente à l'URL suivante :
<http://videos.tf1.fr/jt-13h/le-pedibus-un-transport-scolaire-ecolo-4821506.html>.

(Entretien n°4 : homme, 38 ans, enseignant), « *C'est bien ça* » (Entretien n°20 : femme, 76 ans, à la retraite), « *Ça, c'est pas mal* » (Entretien n°17 : femme, 73 ans, à la retraite), etc.

Mais pour quelles raisons ce principe est-il apprécié des personnes enquêtées ? Quelles sont les arguments positifs en faveur de ce mode de ramassage scolaire ?

Au préalable, remarquons selon le tableau 16 (p. 140) que les points positifs obtenus lors des entretiens prédominent sur les réticences.

Subséquent, explicitons les éléments positifs ressortissant de l'analyse. Comme nous pouvons le constater d'après le tableau 16, les éléments de réponse sont variés.

Selon les habitants, le pédibus pourrait notamment aider les familles, en leur évitant d'emmener et d'aller chercher les enfants, principalement avant ou après être revenus du travail.

Ce dernier est donc considéré, par certains Montlousiens interviewés, comme un soutien aux parents :

- « *Je pense que, dans les quartiers où il y a pas mal d'enfants, c'est vrai que si il y a des parents qui ne peuvent pas emmener, savoir qu'il y a des personnes qui passent, ça rassure* » (Entretien n°2 : homme, 38 ans, enseignant).

- « *Je pense que ça pourrait dépanner sûrement certaines familles qui ont des soucis pour emmener les enfants, qui commencent plus tôt le matin et après, c'est toujours soucier pour emmener les enfants* » (Entretien n°10 : femme, 43 ans, enseignante).

Par conséquent, selon les interrogés, le pédibus permettrait aux parents d'avoir un peu plus de temps et de ne pas être dans l'inquiétude d'arriver en retard pour récupérer leur(s) enfant(s).

Les parents seraient également rassurés si des adultes encadraient leur(s) enfant(s) sur le chemin de l'école et l'enfant ne se retrouverait plus seul : « *C'est un sentiment de sécurité [...] c'est une bonne idée, parce que l'enfant n'est pas tout seul* » (Entretien n°7 : femme, 47 ans, agent de la poste). Effectivement, un enfant allant et revenant seul de l'école - que ce soit à pied ou en vélo - n'est-il pas confronté à plusieurs types de dangers sur le chemin ? Ces jeunes enfants ont-ils tous été sensibilisés par leurs parents aux différents risques de la route et de la circulation ? Dans la rue, qui n'est plus une sphère préservée et sécurisée comme la maison ou l'école, leur jeune âge ne les empêchent-ils pas de comprendre la complexité de la circulation, ses différentes règles à respecter, etc., et d'être aussi vigilants et réactifs qu'un adulte ?

Ainsi, nous supposons que ce principe peut être efficient pour des jeunes enfants dont le danger n'est pas encore bien compris et perçu, peut-être en raison d'un développement psychologique et psychomoteur non encore achevé.

Outre ceci, trois personnes soulignent les bienfaits du pédibus sur la santé. Effectivement, ce mode de déplacement permet, pour deux d'entre elles, de faire de l'activité physique : « *Les jeunes qui n'ont pas trop d'activités, ça les fait au moins*

marcher un petit peu ! » (Entretien n°10 : femme, 43 ans, enseignante) ou bien « *Ça les apprend un peu à marcher* » (Entretien n°15 : femme, 45 ans, aide à domicile).

Pour une autre habitante, « *Le pédibus éviterait que les gosses aillent acheter n'importe quoi à la sortie de l'école* » (Entretien n°17 : femme, 73 ans, à la retraite). Effectivement, certaines écoles, comme l'école maternelle Les Ralluères, l'école primaire Jules Ferry et le collège Raoul Rebout sont situés à proximité du Centre Commercial des Coteaux composé d'un Ecomarché et d'une boulangerie vendant des sucreries : boissons sucrées, bonbons, etc.

Ainsi, le pédibus serait-il un des moyens de remédier au problème de l'obésité touchant les plus jeunes enfants en les faisant marcher en groupe à la sortie de l'école et en ne leur permettant pas d'achats de sucreries ou autre, et donc de moins en consommer ?

Il convient de préciser que les avantages environnementaux n'ont pas été énoncés par les habitants ; or, comme nous l'avons vu dans la deuxième partie, le pédibus réduit les déplacements en voiture et en conséquence les émissions de dioxyde de carbone dans l'atmosphère. Trois des habitants ont mis en avant un des avantages des pédibus : celui d'éviter de prendre sa voiture pour accompagner son enfant à l'école. Toutefois, ces personnes ne l'ont pas évoqué comme un élément favorable à l'environnement et à sa protection mais comme une aide à la "gestion de la famille" et à une non-nécessité d'utiliser la voiture pour faire un court trajet : « *Cela évite de prendre la voiture pour faire 300 mètres* » (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire).

3. La confiance et le besoin d'aménagement de certaines rues : des éléments mentionnés à plusieurs reprises

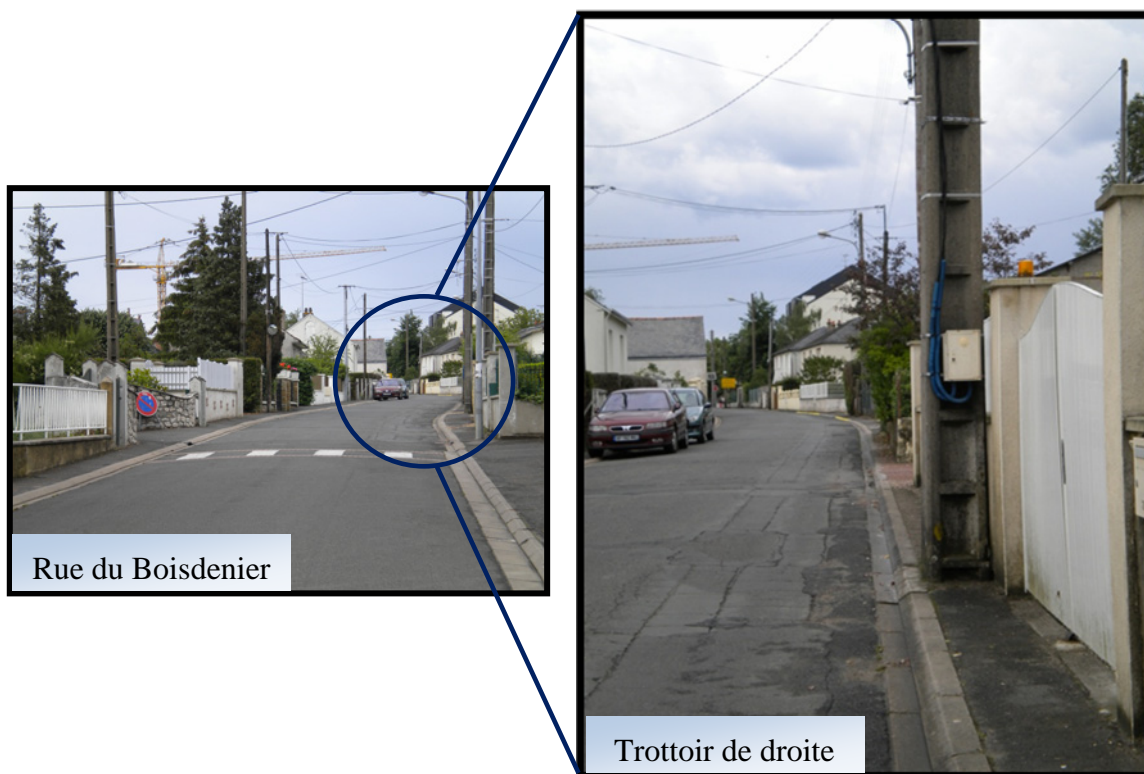
Les réserves font d'abord allusion à une déficience des aménagements à proximité des établissements scolaires et à une nécessité d'élargissement des trottoirs pour la sécurité des usagers de ces rues et pour la probable mise en place du pédibus. Tel est l'exemple de l'entretien n°8, la rue du Boisdénier (cf. photographie 3) à proximité du quartier des Terrasses de Bodet. Ce lieu d'habitat accueille principalement, selon les entretiens réalisés dans cet espace et notre observation, des personnes d'un âge intermédiaire avec des enfants. Ainsi, nous supposons que les Terrasses de Bodet, en raison d'une proximité des écoles - maternelle, primaire, collège - et d'une importance du nombre d'enfants dans ce quartier, pourraient être concernées par une mise en place d'un pédibus.

Nous citons le témoignage de cette habitante, utilisatrice de cette rue pour emmener ses enfants à l'école maternelle Robert Desnos : « *On utilise beaucoup la rue du Boisdénier à pied pour aller à l'école justement, la rue qui est perpendiculaire à la nôtre (passage Nadia Boulanger), elle n'est pas du tout aménagée, les petits ne peuvent pas, il y a des endroits, en poussette c'est inaccessible* » (Entretien n°8 : femme, 31 ans, infirmière).

En plus de ce besoin d'aménagements, la personne souligne un passage important de voitures dans cette rue, roulant vite selon l'interviewée, renforçant de ce fait le caractère dangereux et non sécuritaire de celle-ci : « *On ne peut pas lâcher un enfant, c'est impossible, on ne peut pas le lâcher, on est obligé enfin, déjà d'une, sans arrêt à la main, mais en plus, parce qu'il n'y a pas de trottoir, il n'y a pas de trottoir !* ».

Ce constat réapparaît également dans deux autres entretiens d'habitants résidant pour l'un dans cette rue et pour le second dans l'impasse du Boisdénier : « *Ils (les trottoirs) ne sont pas très larges à certaines endroits mais il faudrait surtout mettre des ralentisseurs comme sur les quais de la Loire* » (Entretien n°21 : femme, 35 ans, cadre). Cette personne conforte les propos de la première interrogée mais met davantage en avant une dangerosité relative à une vitesse excessive dans cette rue.

**Photographie 3 : La rue du Boisdénier
qui, selon les habitants interrogés, nécessite des aménagements**



Source : Clichés personnels (S. Latouche), réalisés le 10 juin 2010

Outre la rue du Boisdénier, la personne enquêtée lors de l'entretien n°16 (homme, 44 ans, agent de maîtrise territorial en espace vert) met en exergue l'importance de trottoirs sécurisés comme une nécessité à la mise en place d'un pédibus : « *Pour ça, il faut que les communes fassent des trottoirs appropriés aux alentours des écoles ; le principe est bien mais il faudrait avoir de l'aménagement* ».

Les réticences font également allusion à une question de confiance dans les personnes organisatrices et / ou encadrantes. Dans certains cas, le terme "bénévole" a suscité des craintes, tel est l'exemple de l'entretien n°4 (homme, 38 ans, enseignant) :

« Derrière le bénévolat il y a toujours des motivations surtout dans le milieu socio-éducatif que je connais un peu. Moi le bénévolat, je m'en suis toujours vachement méfié ; c'est pour ça que même si il y a des gens de très très bonne foi, souvent ce n'est pas de la très très bonne foi. Je ne parle pas d'histoire de pédophilie ni de truc comme ça, il y a parfois des gens qui ont des fonctionnements assez bizarres ».

Cette personne aurait davantage confiance en des personnes professionnelles qu'en des bénévoles, elle nous cite par exemple : *« La nounou que l'on prend c'est une agréée, elle fait très bien son travail, voilà ça a un prix et un coût, mais au moins on est sûrs. »* Cependant, l'engagement de personnes professionnelles entraînerait un versement de salaire et la municipalité de Montlouis-sur-Loire, en raison d'un transport en commun déjà gratuit pour les familles, ne souhaite pas augmenter ses dépenses en rémunérant du personnel pour encadrer le pédibus. Nous citons à cet égard les propos de Monsieur Vincent Morette⁶² venant corroborer l'affirmation ci-dessus : *« On est dans une société où les gens veulent toujours du service mais il faut toujours que ce soit du service gratuit et payé par d'autres ; là, on ne peut pas développer sans arrêt, les budgets sont serrés, si on paye du monde pour faire ça, ça veut dire que l'on fera d'autres choses en moins, on ne peut pas toujours être dans le plus. »*

De plus, pour certaines personnes enquêtées, les membres de ce pédibus devraient se présenter auprès des parents ou que la municipalité les présente, afin d'établir un dialogue nécessaire à une authentique mise en confiance : *« Il faut que ça soit fait avec publication [...] Et présenter les gens qui font ce pédibus, même s'ils sont bénévoles, mettre les photos, présenter l'équipe »* (Entretien n°2 : homme, 38 ans, enseignant). Ainsi, cette mise en confiance est-elle tenue de se limiter à une présentation des personnes encadrantes ou nécessite-t-elle de surcroît un dialogue entre ces intervenants et les parents des élèves usagers du pédibus ?

⁶² Monsieur Vincent Morette est septième adjoint, chargé des affaires scolaires et périscolaires, nous l'avons rencontré le vendredi 5 février 2010.

**Tableau 16 : Les points positifs et les réserves
émis par les Montlousiens interrogés sur le pédibus**

Points positifs	Réticences
<ul style="list-style-type: none"> - Création des liens sociaux - Réduction de l'individualisme - Diminution du nombre de voitures aux abords des écoles - Aspect sécurisant et rassurant pour les parents quand l'enfant ne rentre pas tout seul de l'école - Simplification et limitation des déplacements - Exercice physique pour les enfants 	<ul style="list-style-type: none"> - Obligation d'aménagements aux alentours des écoles pour plus de sécurité : trottoirs adéquats par exemple - Scepticisme : obligation d'augmenter la confiance dans les personnes organisatrices et/ou encadrantes, par exemple par la rencontre entre parents d'élèves et bénévoles pour établir une véritable relation de confiance

Source : Analyse des entretiens. Réalisation : S. Latouche, février 2010

4. Une mise en place difficile pour deux habitants interrogés

Deux habitants se sont interrogés sur la mise en place du système du pédibus et plus précisément sur le dévouement et la disponibilité de certaines personnes pour encadrer, accompagner et être responsables des enfants.

Un des deux met en avant le caractère individualiste de la société actuelle : « *Les gens sont très...c'est chacun pour soi...* » (Entretien n°7 : femme, 47 ans, agent de la poste). Au vu de cette affirmation, nous nous interrogeons, les individus sont-ils **tous** "chacun pour soi" comme l'énonce la personne interrogée ou bien, certains ne chercheraient-ils pas au contraire un moyen pour être un contact avec d'autres afin de rompre avec la solitude et/ou de se sentir utiles en rendant ce service ?

Le second enquêté se demande qui acceptera de prendre en charge les enfants et d'en être responsable, principalement s'il survient un incident : « *Moi, je ne me vois pas le faire, vous savez les gens sont tellement "spéciaux" aujourd'hui, tu vas prendre un même, il va arriver quelque chose, ça va être toute une histoire* » (Entretien n°18 : homme, 42 ans, gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel).

En résumé, ce pédibus requiert des avis plutôt positifs mais des entraves sont quand même soulevées. C'est ainsi que nous nous interrogeons : cette réception positive sera-t-elle concrétisée par un ferme engagement des parents dans ce processus ?

D'après les entretiens, c'est un principe avantageux pour les familles insuffisamment disponibles pour emmener leurs enfants et/ou aller les chercher. Néanmoins, un habitant avec une certaine disposition de temps ne préférera-t-il pas

plus accompagner lui-même son enfant à l'école, pouvant ainsi lui parler au cours du trajet ? Nous présumons que, pour les parents, le temps de transport pour accompagner l'enfant peut s'avérer un moment privilégié d'échanges avec l'enfant.

B. Les navettes de rabattement vers les gares : quelles perceptions de ce principe ?

Intéressons-nous à présent aux perceptions des Montlouisiens interrogés concernant le projet de navettes de rabattement vers les gares. Au moment des entretiens - novembre-février - nous étions seulement au courant que les navettes desserviraient les gares et non les principaux arrêts du Touraine Fil Vert ; par conséquent, nous n'avons pas pu questionner ni obtenir de réponses sur le rabattement vers les arrêts de bus.

1. Des points positifs assortis de réserves et d'inquiétudes

Notons que son évocation a engendré moins de remarques que le pédibus de la part des répondants. Pourquoi les individus se sont-ils moins exprimés sur ce système ? Est-ce parce qu'ils se sentent moins intéressés et concernés par ce système que par celui du pédibus. Ou bien est-ce parce qu'ils connaissent moins le fonctionnement de ces navettes en raison d'une minime ou inexistante diffusion de ce principe dans les médias ?

Lors des entretiens, ce principe a fait l'objet d'avis positifs assortis de réserves et d'inquiétudes.

Premièrement, en ce qui concerne les points de vue positifs émis par certains, nous citons par exemple : « *Ça peut être intéressant* » (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire), « *C'est pas mal* » (Entretien n°13 : homme, 73 ans, à la retraite), « *Dans l'ensemble c'est une bonne idée* » (Entretien n°15 : femme, 45 ans, aide à domicile), etc. De plus, certains d'entre eux ont compris l'objectif et l'intérêt de ces navettes, mentionnant qu'elles permettraient d'éviter d'utiliser la voiture pour aller à la gare et de la laisser sur le parking de celle-ci. Néanmoins, cet avantage se traduit-il par une réelle volonté d'engagement des personnes concernées lorsque ce système sera mis en place ? Nous tenterons d'y apporter des éléments de réponse dans un prochain paragraphe.

Deuxièmement, concernant les réserves et inquiétudes, pour les interrogés, il paraît au préalable, compliqué à mettre en œuvre. Effectivement, les Montlouisiens sont notamment perplexes vis-à-vis de la coordination entre les navettes et les T.E.R., ainsi que des possibilités des différents horaires de ces bus : « *Si les gens se retrouvent sur le quai pendant dix minutes, un quart d'heure, ils ne vont pas être patients longtemps* » (Entretien n°12 : femme, 19 ans, étudiante).

De plus, des navettes seront-elles encore présentes à certains horaires tardifs ? C'est un souci itératif dans nos entretiens. Arriver en train et ne pas avoir de navettes inquiète et interroge relativement certains Montlousiens. Tel est l'exemple de la personne de l'entretien n°15 : « *Mais est-ce que vis-à-vis des horaires des gens, est-ce que si le train arrive tard le soir, la navette sera toujours là pour les recevoir et pour les ramener ?* ».

Par ailleurs, deux habitantes font allusion aux retards et aux grèves de la S.N.C.F. : « *Il faudrait que la S.N.C.F. ne soit pas en retard* » (Entretien n°20 : femme, 76 ans, à la retraite) ; « *Après il faudrait qu'ils suppriment les grèves et ça, ce n'est pas demain la veille !* » (Entretien n°17 : femme, 73 ans, à la retraite). Effectivement, si le train arrive en retard en gare de Montlouis-sur-Loire et qu'il n'y a plus de navette, comment les usagers vont-ils regagner leur domicile ?

2. Un système ne suscitant pas de fermes volontés d'engagement des personnes interrogées

L'analyse des entretiens montre également que les interviewés pensent ce système intéressant mais qu'il ne les concerne pas pour l'instant, étant donné que, pour eux, la voiture semble détenir, comme nous l'avons étudié dans la première partie, des commodités appréciables, au point parfois, d'y paraître trop assujettis. La personne enquêtée lors de l'entretien n° 11, automobiliste depuis 23 ans, nous mentionne ostensiblement sa volonté de ne pas changer de moyen de transport : « *Personnellement, je ne l'utiliserais pas. C'est pour les gens qui ont déjà l'habitude de prendre le train, nous perso, non ! Je ne sais pas si cela pourra faire changer les habitudes* ». Un autre habitant (entretien n°13 : homme, 69 ans, à la retraite) affirme, quant à lui, que le rabattement pour les gares : « *C'est pour l'après-pétrole* ».

Nous retrouvons dans ces affirmations l'accoutumance à la voiture comme frein à l'usage des transports en commun mais aussi la difficulté de pouvoir sortir de cette routinisation. De plus, les propos du second interrogé laissent supposer que tant qu'il existera du pétrole, les automobilistes ne changeront pas leurs habitudes en matière de déplacement. Toutefois, restons distants de cette affirmation : si un jour le pétrole n'est plus disponible, les périurbains utiliseront-ils les transports en commun au détriment de leur automobile ou s'orienteront-ils vers des voitures aux énergies plus propres ? Dans une vingtaine d'années, quel mode de transport sera privilégié par les Montlousiens interrogés ? Nous donnerons des éléments de réponse à ces diverses questions dans un paragraphe prochain.

Par conséquent, ils sont dubitatifs sur ce principe et restent toujours conditionnés par le "tout-automobile". Toutefois, nous supposons que la distanciation des individus vis-à-vis de ce principe peut s'expliquer par l'importance de la voiture dans l'esprit des usagers, mais aussi par une non-connaissance du projet et de ses

caractéristiques. Quand le projet se concrétisera, les décideurs ne devront-ils pas informer et expliquer les caractéristiques de cet enchaînement d'offres de transport aux potentiels utilisateurs ? Effectivement, nous pensons que pour les habitants, le fait que ces navettes ne soient que des idées, demeure un élément non tangible, requérant ainsi moins de jugements.

Finalement, n'y a-t-il pas un décalage entre ce qu'ils pensent du projet et la réalité ? De plus, n'est-ce pas difficile, pour tout un chacun, de juger un principe avant de l'avoir testé ?

C. Le co-voiturage : une solution qui paraît encore contraignante pour un usage quotidien

1. Une restriction des libertés ainsi qu'une conception compliquée : des éléments prédominants

Le co-voiturage est un élément perçu positivement par les habitants interviewés ; nous en avons des exemples au travers de diverses réponses des personnes interrogées : « **Je trouve que c'est très bien** » (Entretien n°8 : femme, 31 ans, infirmière), « **Le covoiturage, c'est pratique** » (Entretien n°7 : femme, 47 ans, agent de la poste), « **C'est une bonne idée** » (Entretien n°21 : femme, 35 ans, cadre), etc. Mais en quoi le co-voiturage est-il un "bon" élément ? Quels sont les atouts mentionnés par les personnes interrogées ? Quel est l'avantage itératif dans les entretiens ?

Comme nous le constatons dans le tableau 17 (p. 145), les avantages sont divers, mais un s'est retrouvé à plusieurs reprises dans les entretiens : l'avantage financier, c'est-à-dire la réduction des frais de transport, notamment du carburant, qui est perçue par les habitants, d'après notre première partie, comme le coût le plus important de la voiture : « **Ça permet de faire des économies** » (Entretien n°7 : femme, 47 ans, agent de la poste), « **Le premier avantage est l'avantage financier, j'imagine les gens, ils font ça en général pour le financier** » (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire)... Cette dernière affirmation met en avant une prédominance du critère financier au détriment de l'environnement. Malgré une conscience accrue des individus ayant trait aux problèmes environnementaux, décelée dans une première partie, nous constatons, au vu de cette affirmation et des entretiens, que les individus ne modifient pas forcément leurs pratiques avec comme objectif la protection de l'environnement. De plus, lorsque l'avantage environnemental est évoqué par les Montlousiens, il ne l'est pas en premier lieu mais en dernière position ; nous citons à cet égard les propos de l'entretien n°18 (homme, 42 ans, gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel) : « **Les avantages, c'est déjà tu n'es pas tout seul et puis encore la réduction du coût et encore la réduction des émissions dans l'atmosphère** ».

Par ailleurs, nombreux sont ceux qui soulignent les difficultés de constituer un co-voiturage pour se rendre au travail. Tel est le cas de la personne interrogée lors de l'entretien n°19 (homme, 51 ans, agent des finances publiques) : « *Dans l'idée c'est bien mais dans pratique, ce n'est pas toujours évident. Ce qui est difficile c'est de trouver une personne pour se déplacer dans les mêmes heures et dans les mêmes lieux* ».

Outre cette conception compliquée, intéressons-nous à présent aux contraintes du co-voiturage, principalement celles relatives aux migrations alternantes. Effectivement, chaque habitant a des horaires variés et effectue bien souvent, comme nous l'avons vu dans une première partie, d'autres activités à la sortie du travail. Par conséquent, le fait de partager un véhicule réduirait le champ de liberté des individus : « *Quand on rentre du boulot le soir, on ne rentre pas forcément toute suite chez soi, on va faire une course, ce n'était pas prévu le matin, on a moins de liberté* » (Entretien n°21 : femme, 35 ans, cadre).

Outre cet élément, un habitant a mis en évidence un aspect important, celui de la crainte qu'un incident ou un accident survienne et que la personne acheminée se retourne vers le conducteur. N'est-il pas nécessaire, pour plus de garantie, que l'automobiliste précise, à son assureur, son engagement dans la démarche co-voiturage ? Notons que le site de co-voiturage de *Tour(s) plus* possède une rubrique intitulée *Réglementation* stipulant une charte d'utilisation du service ainsi que les précautions à prendre en terme d'assurance.

Finalement, le co-voiturage est très peu développé par nos personnes interviewées pour se rendre au travail, comme le souligne et le constate la personne enquêtée lors de l'entretien n°21 (femme, 35 ans, cadre) : « *Les gens sont encore trop frileux par rapport à ça. On se pointe tous à la gare (Saint-Pierre-des-Corps) et on est tous seul dans notre voiture* ».

Qu'en est-il des Montlousiens inscrits sur le site du covoiturage de la Communauté d'Agglomération *Tour(s) plus* ? En ont-ils trouvé un ? Nous expliciterons dans le paragraphe suivant notre étude du site et des deux réponses obtenues par des personnes recherchant un co-voiturage.

Outre le co-voiturage pour effectuer les déplacements domicile / travail, rappelons que la plupart des Montlousiens cherchent plus à développer ce principe pour se rendre aux activités de loisirs de la semaine ou pour emmener les enfants à ces activités plutôt que pour aller travailler. Dans ce cas, c'est principalement un arrangement entre des personnes de connaissances ; tel est le cas de la personne de l'entretien n°11 (femme, 41 ans vétérinaire), se rendant à ses activités de loisirs avec deux autres femmes dont une réside à Montlouis-sur-Loire et la seconde à Vétetz : « *On se connaissait avant et on a décidé de s'arranger ensemble* ».

En définitive, il ressort de cette analyse que la mise en place d'un co-voiturage est conditionnée par divers éléments. Il faut premièrement les mêmes lieux et les mêmes horaires entre les "co-voitureurs" et deuxièmement, comme le met en exergue l'habitante de l'entretien n°7 (femme, 47 ans, agent de la poste) : « *Il faut qu'il y ait un truc entre les gens sinon vous ne le faites pas* ». Ce qui pourrait expliquer une certaine préférence des individus pour une mise en place d'un covoiturage entre des personnes connues que non connues et découvertes sur un site de covoiturage sur internet. Un de nos habitants nous donne une explication : « *Moi je trouve ça bien mais pas comme ils le font, le covoiturage internet non ; moi, j'ai une de mes collègues qui s'est fait agresser, elle s'est fait voler sa voiture donc ce n'est pas assez sérieux* » (Entretien n°16 : homme, 44 ans, agent de maîtrise territorial en espace vert).

Tableau 17 : Perception des habitants interrogés sur le co-voiturage, les avantages et les inconvénients

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> - Avantage financier - Création de liens sociaux par les contacts établis - Réduction du nombre de véhicules - Diminution de la pollution - Praticité 	<ul style="list-style-type: none"> - Dépendance : être tributaire des autres personnes et des horaires - Absence d'assurance spécifique pour sécuriser les personnes - Pas encore assez développé - Restriction des libertés - Contraintes et stress supplémentaires

Source : Analyse des entretiens. Réalisation : S. Latouche, mars 2010

2. Une étude révélatrice d'une difficile mise en place pour les trajets domicile / travail ou domicile / lieu d'étude

Au mois de septembre 2009, nous nous sommes inscrits sur le site de *Tour(s) plus* à la rubrique co-voiturage dans l'optique de pouvoir poser des questions aux Montlousiens recherchant un chauffeur ou proposant un co-voiturage mais aussi dans le but de savoir si beaucoup de personnes étaient inscrites et si elles trouvaient rapidement un autre individu afin de partager le véhicule.

L'observation de ce site internet nous a ainsi permis de déceler le nombre de personnes souscrivant à ce principe.

En septembre 2009, nous avons dix propositions au départ de Montlouis-sur-Loire pour le trajet vers Tours, deux pour se rendre à Joué-Lès-Tours et Saint-Cyr-sur-Loire, une pour se diriger à Chambray-lès-Tours et une pour La Ville-aux-

Dames. En mars 2010, le nombre de ces propositions n'a pas changé. Ainsi, nous présumons que ce sont les mêmes offres qu'en septembre 2009.

Par ailleurs, sur plus de dix messages envoyés, seules deux réponses nous sont parvenues (présentes à l'annexe 20). Ces deux personnes, sensibles à l'environnement, proposent le covoiturage afin, notamment, de réduire leurs émissions de dioxyde de carbone.

Outre leurs sensibilités à l'environnement, les répondants nous ont mentionné d'autres avantages : la réduction du nombre de voitures (et de son coût d'utilisation), la convivialité, la création de liens sociaux, mais aussi offrir la possibilité à certaines personnes de se déplacer, etc. En ce qui concerne les liens sociaux, l'importance des liens construits entre ces adeptes a été également identifiée par Stéphanie Vincent (2008) dans un écrit intitulé : « *Le covoiturage : une pratique multiforme, sociale, mais durable ?* ». De plus, selon cet auteur, dans certains cas, lors d'une entente efficace, de simples liens peuvent se transformer en de véritables liens amicaux.

Les inconvénients rejoignent, quant à eux, ceux étudiés antérieurement. Précisons également que le co-voiturage apparaît, selon ces deux personnes, comme une réponse à l'insuffisance, à Montlouis-sur-Loire, de l'offre existante de transports en commun.

Néanmoins, malgré leurs déterminations, la première personne, inscrite en novembre 2007, et la seconde, depuis juillet 2009, n'ont pas encore trouvé de Montlousiens intéressés et à même de partager leur trajet. Ceci met en évidence les limites de ce principe ainsi que la difficulté de sa mise en œuvre.

Par ailleurs, le désir de pratiquer le covoiturage concernant le déplacement domicile / travail ou domicile / études, est-il pour ces répondants une amorce de changement des habitudes ? En d'autres termes, utilisent-ils la voiture pour les autres motifs de déplacement ?

La première personne nous affirme que ces autres motifs de déplacement sont effectués en automobile étant donné que « les moyens de substitution ne sont absolument pas développés » (Hervé Mondon, 46 ans, cadre logistique).

En définitive, il convient de rester distant vis-à-vis des paroles des usagers. Le titre de cette sous-partie semble révélateur d'une réalité non spécifique à notre terrain d'étude.

D'une manière générale, les habitants d'un territoire peuvent, au premier abord, penser que les projets envisagés sont un bon élément et mentionner aux personnes organisatrices une utilisation probable de ces services. Or, en pratique, les personnes, au départ favorables, ne se sont pas engagées. Ceci met en exergue un décalage entre "le dire et le faire".

Ce qui corrobore les propos de Monsieur Patrick Louault :

« Au départ, on est tous volontaires et puis après, moi je me rends compte, une fois que l'on a créé l'arrêt et la ligne, les chiffres que l'on nous annonçait dans nos belles études que les élus nous présentaient, sont divisés par deux, voire par trois, voire par beaucoup plus ».

II. Changer les comportements face à la mobilité : une difficulté pourtant reconnue par les acteurs rencontrés

A. Des acteurs principalement dubitatifs

Les intervenants sont conscients que modifier leurs comportements en matière de mobilité n'est pas "chose facile" aujourd'hui. Madame Céline Debourg et Monsieur Olivier Schampion nous ont fait part de quelques freins que nous avons étudiés dans la première partie. Nous avons, entre autres, le poids des habitudes ainsi que la localisation de l'emploi à l'extérieur de l'espace de résidence.

Toutefois, pour Madame Céline Debourg, les difficultés financières, notamment la hausse du prix du carburant, pourraient être un vecteur de changement des mœurs d'aujourd'hui. Elle rejoint de ce fait les propos de Cyria Emelianoff ; le prix du carburant pourrait s'avérer, selon cet auteur, un outil efficace, à terme, contre l'utilisation massive de la voiture ; cet outil de régulation demeurant cependant incontrôlable, notamment en raison de l'incertitude actuelle des marchés.

Néanmoins, ce point de vue ne fait pas l'unanimité ; Monsieur Didier Avenet⁶³, Maire de la commune de Saint-Martin-le-Beau reste plus critique : *« On avait dit, à une époque : à dix francs, les gens n'achèteront plus d'essence ; or il a aujourd'hui dépassé ce tarif et les personnes en achètent toujours ».*

Ce protagoniste demeure plus réservé quant à la pertinence de la hausse du prix du carburant comme vecteur de modification de pratiques. Ceci souligne une influence non conséquente de l'accroissement du tarif de cette énergie. Nos entretiens effectués, ainsi que leurs analyses, nous apporteront, dans un paragraphe suivant, des réponses explicitées aux éventuelles influences de ce renchérissement du coût de l'énergie sur les systèmes de mobilité des Montlousiens.

Par ailleurs, selon nos entretiens réalisés avec les acteurs publics, les politiques envisagées ne pourront sûrement pas entièrement satisfaire tous les individus mais seulement un plus grand nombre. Ceci met en évidence une difficulté à modifier tous les comportements de tous les individus : *« Il y en a qui prendront toujours leurs*

⁶³ Entretien réalisé le 3 novembre 2009.

voiture, comme d'habitude, ce n'est pas facile de faire que les gens ne prennent plus leurs voitures »⁶⁴.

De plus, nous supposons que cette affirmation ne concerne pas seulement les politiques dans le domaine des transports mais également celle, entre autres, relative à l'aménagement du territoire. En d'autres termes, des contestations, ainsi qu'une insatisfaction de certains habitants, ne subsisteront-elles pas toujours avant la concrétisation d'un projet ?

Ajoutons que pour Monsieur Olivier Schampion : *« Une mobilité sera durable, lorsqu'on sera capable d'assurer une chaîne de déplacement à chaque habitant et c'est un rêve »*. Par conséquent, une mobilité dite durable ne repose pas seulement sur le changement d'habitudes des individus ; mais semblerait également reposer sur une mise en place de politiques performantes. Or, selon cet acteur, les politiques ne seront jamais en mesure de changer les agissements de tous. C'est un "rêve" qui met bien en exergue le souhait des acteurs publics mais également leur "désemparement". C'est ainsi que nous nous interrogeons : la mobilité réellement "durable" ne serait-elle pas une utopie ?

B. La saturation de certaines lignes de T.E.R. : une entrave à la concrétisation des politiques de transport

Le changement d'habitudes, aussi difficile soit-il, ne peut s'opérer seul et les acteurs rencontrés en sont bien conscients. En effet, comme nous l'avons vu dans la deuxième partie, les acteurs rencontrés souhaitent certaines améliorations des offres de transport, notamment du T.E.R. et de son cadencement.

Outre cette intention, un autre élément suscite une attention particulière : la saturation de la ligne Tours / Orléans. Effectivement, les T.E.R., à certains horaires, semblent ne plus pouvoir, à la gare de Montlouis-Centre, accueillir des usagers supplémentaires, nous en avons l'exemple avec les propos de deux de nos acteurs interrogés :

« Actuellement les gens qui commencent à 8h s'ils ont juste un train le matin, quand il arrive de Blois le matin et qui s'arrête à Montlouis il est déjà plein, les gens ils sont debout » (propos de Monsieur Alexandre Da Silva) ;

« Sur la ligne Tours / Orléans, le train est blindé [...] on voit bien qu'il n'y a plus de possibilité d'accueillir des nouveaux voyageurs » (propos de Madame Céline Debourg).

Ainsi, nous supposons que cette saturation de la ligne peut constituer une entrave à la mise en place des politiques envisagées ainsi qu'un frein aux modifications des pratiques de mobilité. Effectivement, le fait d'attendre le train et de ne plus avoir de

⁶⁴ Propos de Monsieur Alexandre Da Silva, entretien réalisé le 18 décembre 2009.

place dans celui-ci n'est-il pas mal perçu par l'utilisateur ? Ne va-t-il pas, pour être sûr d'arriver à son travail, préférer utiliser sa voiture plutôt que d'attendre en gare sans savoir si une place sera disponible ou bien s'il sera obligé d'être debout durant tout le trajet ?

III. Des changements et inflexions probables peu conséquentes face au contexte actuel

A. La hausse du prix du carburant : un poids économique bien moins pesant qu'en 2008

1. Des comportements inchangés prédominant sur ceux modifiés

Intéressons-nous à présent au fait de savoir si la hausse du prix du carburant a (ou a eu) un impact sur les systèmes de mobilité des Montlousiens interrogés. En d'autres termes, cet accroissement du prix a-t-il (ou n'a-t-il pas) eu des effets notoires sur leurs déplacements et ses modes ? Il convient de se demander : à quel tarif, le prix du carburant deviendrait-il vraiment influençant pour les Montlousiens ?

Avant d'étudier plus amplement les potentiels effets de cette hausse, précisons que, lors des grèves chez Total dans la semaine du 21 février 2010, les Montlousiens - tout comme les Français d'une manière générale - se sont rués sur les pompes de carburant, appréhendant de ne plus avoir de carburant et de ne plus pouvoir se déplacer. Cet afflux de population paniquée aux stations-service a ainsi occasionné une pénurie de carburants. Par conséquent, cet exemple observé à la station service de notre lieu d'étude et à celle du Leclerc à la Ville-aux-Dames montre bien la nécessité pour les habitants de disposer de carburants, afin de pouvoir faire fonctionner leur voiture quand ils en ont réellement besoin et / ou quand ils le veulent. Notons également que, dans cette situation, les usagers ne se sont guère préoccupés du prix du carburant.

a. Le prix du carburant en 2008 : un frein à l'usage de la voiture pour certains habitants

D'après les discours des habitants, des changements, pour certains Montlousiens, se sont principalement concrétisés durant la forte période de hausse du prix du carburant en (juin/juillet) 2008 : « *Je trouvais que la crise du pétrole était bien car ça nous forçait à réagir [...] Moins (d'influences) bien sûr, depuis le temps que ça a baissé ; c'est évident, les gens fonctionnent aussi au porte-monnaie !* » (Entretien n°4 : homme, 38 ans, enseignant).

Cette affirmation renvoie, de ce fait, aux propos de Madame Céline Debourg, évoqués précédemment, pour qui la hausse du prix du carburant, engendrant des

coûts plus importants à l'usage de la voiture pourraient influencer sur les comportements et être un vecteur à la modification de pratiques.

En résumé, pour cet homme, ce coût élevé du carburant s'est traduit par une modification du moyen de transport utilisé ; effectivement, cette personne nous apprend que lors de cette hausse, il a commencé à aller travailler en vélo au moyen de l'itinéraire de *la Loire à vélo*, en train et en co-voiturage. En ce qui concerne le co-voiturage, cette personne interrogée affirme que c'est durant cette crise du pétrole que ce système s'est développé. Cet exemple est donc révélateur d'une modification importante des moyens de se déplacer, caractérisée par une diversité des moyens de transport utilisés au détriment d'un seul moyen de transport étant la voiture.

Notons que ce maximum du tarif du carburant nous a été évoqué formellement par un autre habitant comme un frein à l'usage de la voiture :

« C'est vrai que quand il était passé à 1,50 euros, nous, sur l'autoroute on roulait moins vite et puis si on n'avait pas à se déplacer en voiture, on évitait d'utiliser la voiture, c'était un frein à l'utilisation de la voiture ». (Entretien n°19 : homme, 51 ans, agent des finances publiques).

Outre le fait de réduire la vitesse sur l'autoroute afin d'économiser du carburant, cette personne utilisait parfois le vélo pour se déplacer, au détriment de la voiture, mais pour des distances limitées : *« Un rayon de 5 à 10 kilomètres ça se fait bien en vélo ; dès qu'il dépasse, après tu vas transpirer ! »* (Entretien n°19 : homme, 51 ans, agent des finances publiques).

De plus, nous avons appris, au cours d'entretiens et notamment auprès de la personne ci-dessus, que pendant cette période, les personnes se déplaçant à pied et en vélo dans Montlouis-sur-Loire et dans Tours étaient bien plus nombreuses : *« Nous, on a bien vu quand c'était à 1,50 euros, on a vu beaucoup plus de vélos »* (Entretien n°19 : homme, 51 ans, agent des finances publiques).

Finalement, au vu de ce constat, nous pouvons dire que cette hausse a incité certaines personnes à utiliser davantage le vélo ou la marche à pied pour se déplacer dans l'espace de résidence. Ainsi nous posons l'hypothèse que le vélo et la marche étaient principalement utilisés dans Montlouis-sur-Loire pour effectuer des courses dit d'appoint (acheter son pain par exemple), se rendre à la banque, etc.

En définitive, le prix du carburant en 2008 a engendré, pour les personnes évoquées précédemment, des changements du moyen de transport utilisé ; et, pour un autre habitant, cet accroissement du tarif à la pompe a généré une inquiétude et une crainte que ce prix ne cesse pas de s'accroître : *« Quand c'était au plus haut, là on commençait à s'inquiéter et à se dire où est-ce que ça nous emmène, parce que bon... »* (Entretien n°21 : femme, 35 ans, cadre).

Cette inquiétude aurait-elle été jusqu'à conduire à une modification du moyen de transport utilisé ou bien à une manière de se déplacer ? La personne interrogée travaillait durant cette période dans un lieu non desservi par les transports en commun, éloigné de Montlouis-sur-Loire, elle devait utiliser sa voiture, d'où cette anxiété d'être en quelque sorte contraint de subir cette hausse pour les déplacements domicile-travail.

b. Le prix du carburant en 2009-2010 : une diversité de profils d'habitants

Outre cette succincte rétrospection, intéressons-nous à la période actuelle. Malgré une conscience d'un prix encore trop élevé discerné dans la première partie, les comportements inchangés semblent prédominer sur les comportements changés. Ce qui vérifie une de nos hypothèses évoquée en amont de l'analyse de nos entretiens. Nous avons réalisé une typologie afin de réunir les habitants aux caractères communs, dans le but de dégager des tendances générales.

Nous avons pu regrouper les habitants interrogés selon trois groupes : premièrement les habitants qui n'ont pas modifié leurs comportements ni réduit l'usage de la voiture ; deuxièmement ceux qui s'adaptent à la hausse en pratiquant des stratégies dit de "contournement" et troisièmement, ceux pour qui les habitudes ont été modifiées.

Explicitons dès lors le premier groupe de cette typologie.

Les habitants qui n'ont pas modifié leurs comportements, ni réduit l'usage de la voiture

Nous avons dans cette catégorie quinze habitants répartis en différents groupes. Ces derniers ont recours à divers arguments qu'il convient d'expliquer.

Premièrement, certains habitants nous ont clairement mentionné que le prix du carburant au moment des enquêtes (novembre / mi-février) n'avait pas d'influence : nous en avons l'exemple avec les propos suivants : « *Pas du tout, il y a aucun frein* » (Entretien n°9 : femme, 31 ans, intérimaire), « *Non, pas pour l'instant* » (Entretien n°16 : homme, 44 ans, agent de maîtrise territorial en espace vert), « *Ça ne nous empêche pas de prendre notre voiture* » (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire), « *On est obligé de passer à la pompe que ça augmente ou que ça baisse* » (Entretien n°15 : femme, 45 ans, aide à domicile), etc.

Cette dernière affirmation met en avant une résignation de la personne enquêtée à cette hausse du prix du carburant. Mais quelles en sont les raisons ? Pourquoi ce prix du carburant n'engendre-t-il pas une modification des pratiques de mobilité des personnes enquêtées ?

Deuxièmement, intéressons-nous à présent aux arguments émis par les habitants interrogés.

Certains nous évoquaient qu'ils ne pouvaient faire autrement que d'utiliser la voiture, pour les trajets domicile-travail et / ou domicile-établissement scolaire. En effet, selon eux, le lieu de travail n'est pas nécessairement dans l'espace de résidence mais essentiellement hors de celui-ci et n'est pas tout le temps desservi en transports en commun et conciliables avec les horaires de travail. Nous reprenons pour ceci une citation émise auparavant : « *Le travail n'est pas forcément devant leurs portes donc ils sont bien obligés d'utiliser leurs voitures* » (Entretien n°3 : homme, 40 ans, responsable d'activités logistiques).

Pour d'autres, ce contexte n'a pas eu d'influence puisqu'ils font de petits trajets et se déplacent peu. Nous avons l'exemple de la personne de l'entretien n°5 (femme, 57 ans, à la retraite) qui affirme ne pas avoir modifié ses déplacements face au prix du carburant : « *Je n'ai pas réduit mes déplacements parce que je ne me suis jamais beaucoup déplacé. Mon plus gros déplacement c'est Saint-Pierre-des-Corps, alors vous voyez ça ne va pas bien loin.* »

De plus, cette personne ne nous précise pas explicitement si elle a changé de moyen de transport mais les propos suivants laissent supposer que non : « *Je n'ai même pas de vélo, c'est pour vous dire, donc c'est ou à pied ou en voiture. Et à pied si ça arrive deux fois dans l'année c'est à peu près tout !* »

Pour d'autres encore également, nous supposons que leurs revenus leur permettent de supporter ces dépenses supplémentaires de frais de transport ou bien que ces personnes préfèrent dépenser moins dans d'autres achats, vestimentaires par exemple, pour continuer à acheter du carburant.

Les personnes aux revenus confortables, attachées à leurs modes de vie, à leurs manières de se déplacer paraissent préférer payer le prix fort plutôt que de modifier leurs mobilités.

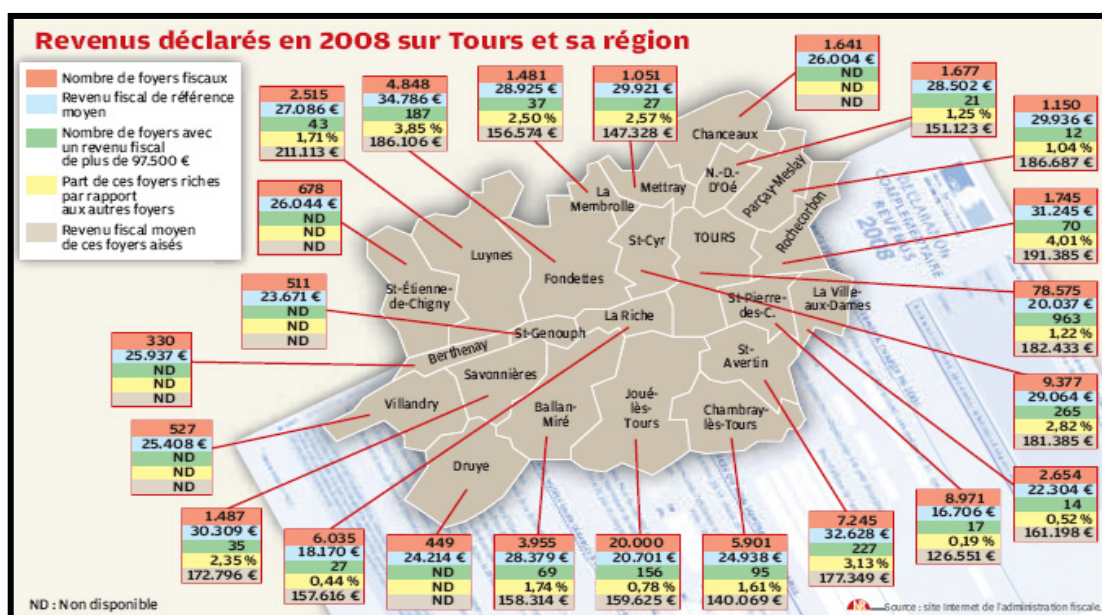
Nous avons retenu deux citations illustratives des propos émis précédemment :

« *Evidemment on y pense, quand on fait le plein, ça coûte cher. Faudrait vraiment que quelqu'un n'ait pas les moyens, vous n'allez pas dire : je ne prends pas ma voiture parce que... Si vous avez besoin de vous déplacer, vous vous déplacez.* » (Entretien n°7 : femme, 47 ans agent de la poste).

« *On fait le plein quand on a besoin* » (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire).

Malgré une conscience d'un prix du carburant représentant un coût important, les personnes ci-dessus ne réduisent pas leurs déplacements ni l'usage de la voiture pour autant. De plus, la seconde habitante ne semble pas faire attention au prix du carburant et à faire le plein quand le prix est au plus bas mais à n'importe quel moment, en fonction de ses besoins.

Figure 26 : Les revenus fiscaux en 2008 sur Tours et sa région



Source : article de la Nouvelle République du Centre Ouest du 30 mars 2010

Les habitants qui s'adaptent à cette hausse, en pratiquant des stratégies de "contournement"

A l'achat, réfléchir au choix de la voiture, faire attention à raisonner son utilisation, regrouper les déplacements, et réduire la vitesse sur autoroute, adopter une conduite souple, privilégier les grandes surfaces aux petites stations pour l'achat du carburant, avoir une seconde voiture au G.P.L.⁶⁵ pour compenser les frais supplémentaires de la seconde voiture sont les principaux éléments mentionnés par cinq Montlousiens afin de s'adapter à cette hausse.

⁶⁵ Gaz de Pétrole Liquéfié

Nous en avons deux exemples avec les personnes interrogées lors des entretiens n°2 et n°3 :

« On regarde toujours, on fait attention. On privilégie les grandes surfaces (Leclerc, Super U...), on fait attention. On n'ira pas chez Total ou chez Elan... » (Entretien n°2 : homme, 38 ans, enseignant).

« Le prix du gasoil, c'est évident, on préfère l'avoir le plus bas possible parce que ça nous fait faire des économies. Moi derrière si vous voulez, je fais quelque chose. Sur l'autoroute, je ne fais désormais que du 110 km/h, ça me permet d'économiser un peu de carburant, et le fait de rouler à 110 km/h permet de rejeter moins de CO², je pollue moins la planète » (Entretien n°3 : homme, 40 ans, responsable d'activités logistiques).

Cette dernière affirmation met en évidence une prise de conscience des impacts sur l'environnement abordée au sein de la première partie.

Par conséquent, chacun a donc une manière différente de rendre les coûts du carburant plus supportables tout en continuant d'utiliser la voiture. Mais ces stratégies dites de contournement ne sont-elles pas non plus pour les habitants un moyen de se sentir moins résignés à ces hausses et ainsi de leur permettre d'avoir l'impression de moins devoir les subir ?

Les habitants qui ont modifiés leurs comportements

Nous avons, dans cette catégorie, deux Montlouisiens qui se mirent à utiliser davantage les modes doux (vélo, marche) pour effectuer leurs achats aux commerces de proximité. Précisons que ces habitants résident à proximité des commerces, facilitant ainsi l'usage du vélo et de la marche pour se mouvoir. Nous avons l'exemple de l'entretien n°19 résidant dans les Coteaux et de la personne de l'entretien n°8 habitant aux Terrasses de Bodet et donc à proximité de Centre Commercial des Coteaux. La seconde habitante nous affirme : *« J'essaie de faire en favorisant les déplacements à pied, pour les courts trajets, j'essaie de faire barrage à la maison, à la voiture un petit peu car c'est la solution de facilité. Nous, on essaie au maximum d'aller à pied quand on peut »*.

Au vu de cette affirmation, seul le moyen de transport pour effectuer les déplacements dans l'espace de résidence semble modifié. En effet, la personne est infirmière à l'hôpital de Trousseau, localisé à Chambray-Lès-Tours et utilise toujours sa voiture en raison d'horaires jugés inconciliables avec ceux des transports en commun.

En résumé, pour les migrations alternantes, en fonction des professions et des localisations du lieu de travail, la plupart des habitants se disent ne pas avoir d'autre choix que d'utiliser la voiture, les personnes de ce premier groupe n'ont pas changé leur mode de déplacement ni la manière de se déplacer.

Les individus du deuxième groupe tentent, par divers moyens, de réduire le coût de cette hausse, sur leurs déplacements sans modifier le moyen de transport utilisé.

Les derniers cas, au demeurant minoritaires, modifient leurs moyens de transport. Pour deux Montlousiens, la modification du mode de déplacement intervient pour les déplacements dans l'espace de résidence mais non dans l'espace proche.

Il convient cependant de nuancer les propos évoqués au préalable, l'échantillon assez varié soit-il, n'est peut-être pas représentatif de la population montlousienne. Il convient donc de s'interroger. Un échantillon représentatif de la population aurait-il décelé les mêmes résultats ?

De plus, le fait d'utiliser les modes doux n'est-il pas influencé par la proximité des commerces par exemple ? Les entretiens réalisés nous montrent que la réponse semble affirmative. Tel est le cas des personnes enquêtées lors des entretiens n°8 et 19 évoquées précédemment.

En définitive, nous tenons à retenir de cette analyse que, d'après les entretiens, les comportements inchangés prédominent sur les comportements changés et que les comportements au demeurant minoritaires qui ont pu se développer, concernent principalement des courts trajets dans Montlouis-sur-Loire. De plus, certaines personnes se disent ne pas pouvoir modifier leurs manières de se déplacer en raison d'un regroupement maximum des déplacements et d'une impossibilité à les rationaliser encore plus. Tel est l'exemple de la personne interviewée lors de l'entretien n°18 (homme, 42 ans, gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel) : « *Je pense avoir rationalisé mes déplacements au maxi [...] Je pense vraiment être arrivé au niveau d'utilisation mini de ma voiture* ».

Par ailleurs, soulignons que l'omniprésence de comportements non modifiés rejoint les résultats de l'auteur Vincent Hervouet :

« La hausse du prix du carburant est considérée comme un fait dont il faut s'accommoder. Si beaucoup de conducteurs s'accordent la possibilité de réduire les frais de garagiste, en effectuant eux-mêmes les réparations de base ; la réduction des déplacements comme source d'économie est rarement envisagée du fait des obligations familiales et professionnelles ». (Hervouet, 2007 : 40).

Les obligations professionnelles et familiales peuvent être ici pensées comme un frein à la modification des comportements en matière de mobilité. Même si ce détail

n'a pas été mentionné par nos habitants, nous avons vu dans la première partie que cet élément concerne notre terrain d'étude.

2. Un scénario de hausse ou de disparition du pétrole incommode pour certains répondants et supportables pour d'autres

Nous nous sommes également intéressés, au cours des douze entretiens réalisés personnellement, à demander aux habitants : « Si le pétrole venait à disparaître ou atteignait un prix inabordable, comment gèreriez-vous cette situation ? Modifieriez-vous vos manières de vous déplacer et votre moyen de transport utilisé ? » Nous avons réalisé cet exercice afin de mettre les individus dans une situation inattendue et de connaître leur point de vue, attitudes, réactions face à ce scénario virtuel pouvant un jour survenir comme non survenir.

Seul quatre habitants se sont concrètement prononcés sur cette question, mettant en évidence le caractère déconcertant de cet exercice.

Sur les quatre habitants qui se sont exprimés sur cette question, nous avons :

- Une habitante qui ne modifiera pas ses manières de se déplacer, même si le prix est insupportable. Elle achètera plutôt une autre voiture aux énergies propres ; elle cite l'exemple de la voiture électrique : « *Dans notre situation actuelle, je ne suis pas sûre que l'on modifiera les déplacements, on est plus sur la voiture électrique mais pas pour anéantir les déplacements* » (Entretien n°11 : femme, 41 ans, vétérinaire).

Autrement dit, ce changement de véhicule ne constituerait pas, pour cette personne, un moyen de recours lui permettant de toujours utiliser la voiture et les avantages qui lui sont associés ?

- Un deuxième habitant qui ne modifiera pas non plus ses déplacements et désirera conserver sa voiture consommatrice carburant issu du pétrole. Il préférera payer le prix fort. Nous citons ses propos :

« Je me courberais l'échine, je payerai. Il faut toujours payer, on ne peut pas faire autrement. On est tous dépendants plus ou moins au pétrole, aux énergies fossiles. Je n'utilise pas moins la voiture quand c'est trop cher. » (Entretien n°13 : homme, 69 ans, à la retraite).

Cette affirmation souligne le caractère non influençant de la hausse du prix du carburant sur son moyen de transport utilisé ainsi que l'attitude résignée de la personne interrogée face à ce scénario de hausse incertaine. De plus, elle met également en exergue l'attachement de l'individu à sa voiture préférant se soumettre à cette situation de hausse que de s'orienter vers un autre moyen de déplacement ou bien de réduire ses déplacements par exemple.

- Une troisième dont la réponse nous a paru quelque peu décalée vis-à-vis de la question posée (prix exorbitant et éventuel épuisement du pétrole). Effectivement, cette personne nous affirme qu'en fonction de son âge et d'une crainte de ne plus pouvoir conduire, elle se trouve dans l'obligation d'avoir recours au transport à la demande - le car jaune - pour se déplacer dans Montlouis-sur-Loire : « *Et bien là nous, on aura un problème ; déjà avec l'âge, on devra faire appel aux services municipaux pour se déplacer* » (Entretien n°20 : femme, 76 ans, à la retraite).

Est-ce l'âge ou ce scénario de prix prohibitif qui engendrerait un recours à ce car jaune ? Est-ce qu'elle envisage et souhaite que le prix du carburant ne soit prohibitif que lorsqu'elle ne pourra plus conduire à cause de son âge ?

- Un quatrième habitant désespéré face à cette éventuelle situation en fonction de son emploi d'aide à domicile :

« *Ah ça, je ne sais pas ! Mais en attendant, je serai très mal parce que moi "en domicile", j'emmène aussi mes personnes de temps en temps faire les courses. Sur ma mobylette, je ne sais pas comment je vais faire !* ». (Entretien n°15 : femme, 45 ans, aide à domicile).

Cette personne n'a-t-elle pas pensé aux voitures électriques / biocarburant ou ces moyens ne lui conviennent-ils pas ? Sont-ils assez performants aujourd'hui afin de satisfaire les individus ?

Effectivement, peu d'habitants évoquent les progrès réalisés sur les véhicules et pensent qu'ils demeurent aujourd'hui insuffisants pour un usage quotidien et / ou à un prix encore trop excessif. Nous en avons l'exemple à travers divers entretiens évoquant la voiture électrique et ses déficiences actuelles pensées par les individus rencontrés : « *Il faut que ce soit un prix abordable* » (Entretien n°14 : homme, 57 ans, à la retraite) ; « *La charge ça tient 25 kilomètres, ce n'est pas beaucoup* » (Entretien n°17 : femme, 73 ans, à la retraite), « *La première que lance les Japonais : trois heures d'autonomie et un prix monstrueux, enfin bon, 14 heures de recharge* » (Entretien n°4 : homme, 38 ans, enseignant) ; « *Aujourd'hui, vous avez un véhicule qui s'appelle la Toyota Prius qui se dit génération peu polluante parce que c'est hybride entre l'électrique et l'essence mais ça coûte 30 000 €. Je veux bien être éco citoyen mais je n'ai pas les moyens de l'être* » (Entretien n°3 : homme, 40 ans, responsable d'activités logistiques) etc.

Cet homme de l'entretien 3 montre qu'il s'est intéressé puis renseigné sur les voitures électriques puisqu'il a cité son nom - toyota prius - puis a retenu son prix pour voir que ce n'était pas dans ses moyens. Sa citation prouve que certaines personnes voudraient bien avoir recours à ce type de véhicule mais le prix est encore trop prohibitif pour rapport à leurs revenus... alors que d'autres, comme « la personne n°15 » n'y a pas pensé.

Mais qu'en sera-t-il dans un temps futur ? Quel mode de déplacement sera privilégié par les Montlousiens dans une vingtaine d'années ? C'est ce que nous allons voir dans un des paragraphes suivants. Mais avant, intéressons-nous à l'étude des ventes des carburants d'une station service de notre lieu d'étude (dont nous ne pouvons mentionner son intitulé car son gérant souhaite rester anonyme). L'étude ci-dessous, même si elle demeure plus ou moins pertinente en raison d'un probable manque de fiabilité, peut mettre en évidence l'évolution des ventes de carburants.

B. Une étude des ventes des carburants illustrative d'une diminution non conséquente de l'usage de l'automobile

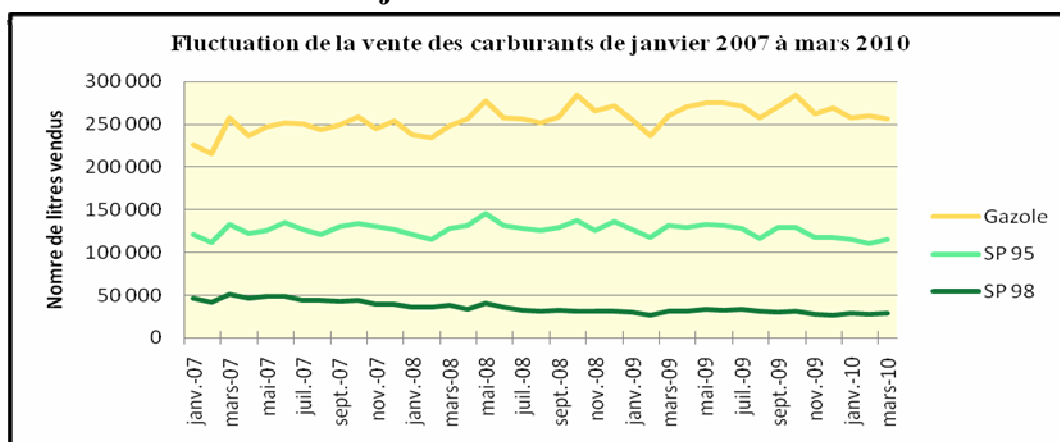
Les graphiques ci-dessous, illustratifs des ventes de carburants (Sans plomb 98 et 95, gasoil, E 85) d'une station service de notre lieu d'étude, recèle des informations intéressantes qu'il convient d'explicitier.

Toutefois, il est nécessaire de s'en tenir à distance, étant donné qu'il peut s'agir de personnes exogènes à Montlouis-sur-Loire, venues acheter du carburant à cette station. De plus, les voitures ne sont pas les seules à consommer du carburant, même si ces dernières demeurent majoritaires.

1. Une vente de carburant à dominance fluctuante

D'une tendance générale, entre janvier 2007 et mars 2010, la vente de gasoil a augmenté de 13,48 % contrairement à celle du Sans Plomb 95 qui est restée stable ; celle du Sans Plomb 98 a diminué de 37 % sur la même période. La réduction des ventes du Sans Plomb 98 peut s'expliquer par son coût, étant donné que son prix est le plus élevé des trois. Notons que les courbes de Gasoil et de Sans Plomb 95 sont similaires puisqu'elles connaissent des fluctuations plus ou moins accentuées, aux mêmes périodes.

Figure 27 : Fluctuation du nombre de litres de carburant vendus de janvier 2007 à mars 2010



Source : Données obtenues auprès d'une station souhaitant garder son anonymat.

Réalisation : S. Latouche, avril 2010

Pourquoi ce déséquilibre entre les ventes de gasoil et de Sans Plomb ? Les automobilistes auraient-ils substitué leur véhicule essence pour un diesel dont les consommations de carburants sont moindres ? En France, en 2007, selon le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (C.C.F.A.), les voitures diesel ont représenté 74 % des immatriculations totales contre 77,3 % en 2008 et 22 % pour les véhicules essence. Néanmoins, au cours du premier semestre 2009, « *Les voitures diesel ont représenté 71,8 % des immatriculations totales contre 27,3 % pour l'essence* »⁶⁶. Nous avons donc une diminution des ventes de 7,11 % pour les véhicules diesel dans le total des immatriculations entre 2008 et le premier semestre 2009, contre une augmentation de 24 % des véhicules essence.

2. Une diminution de l'achat de carburant en juin 2008 comparable à d'autres régressions

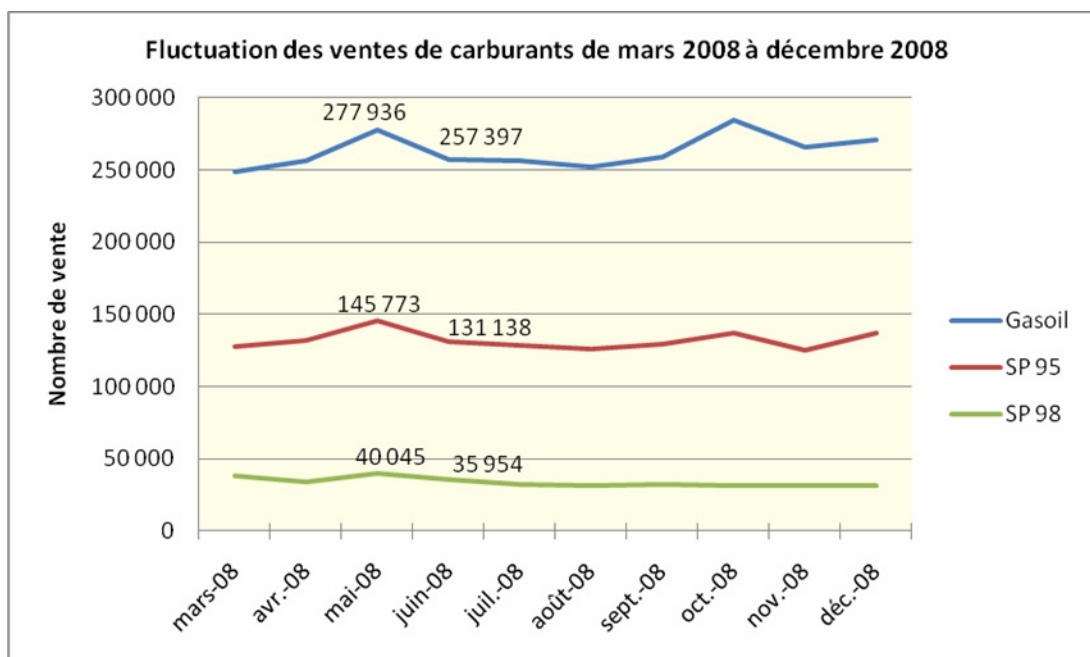
A une échelle plus fine, nous constatons, à partir du graphique ci-dessous (p. 160), une légère diminution de l'achat de carburant lorsque le prix du carburant a atteint son prix fort en juin et juillet 2008. Cette hausse tarifaire a donc eu un succinct impact négatif sur la vente de ces carburants. Cependant, nous remarquons un accroissement des ventes en mai 2008, avant la plus forte hausse du prix. Les individus auraient-ils envisagé la hausse et acheté du carburant en nombre conséquent au préalable de celle-ci ?

Le nombre de litres vendus en gasoil, entre mai 2008 et juin 2008 a diminué, si nous faisons un taux de variation, d'approximativement 8 %, celui du Sans Plomb 95 de 10,04 % et celui du Sans Plomb 98 de 10,22 %.

Soulignons que cette diminution de l'achat de carburant demeure comparable à d'autres fluctuations de la courbe de la vente de gasoil par exemple. Effectivement, entre octobre et novembre 2009, le nombre de litres de gasoil vendu a diminué d'environ 7,46 %.

⁶⁶ Les Echos. Les ventes de voitures neuves en hausse de 7,1 % en juin en France. *LesEchos.fr*. [En ligne]. Disponible sur : <http://archives.lesechos.fr/archives/2009/lesechos.fr/07/01/300359302.htm>.

Figure 28 : Fluctuation du nombre de litres de carburant vendus de mars 2008 à décembre 2008



Source : Données obtenues d'une station souhaitant garder son anonymat.

Réalisation S. Latouche, avril 2010.

3. Une corrélation entre le maximum du prix des carburants en 2008 et la vente d'E85 (Super éthanol)

Le super éthanol ou le Bio-Ethanol dit E 85, disponible en France depuis 2007, est composé de 15 % d'essence S.P. 95 et de 85 % d'éthanol et est produit à partir de végétaux.

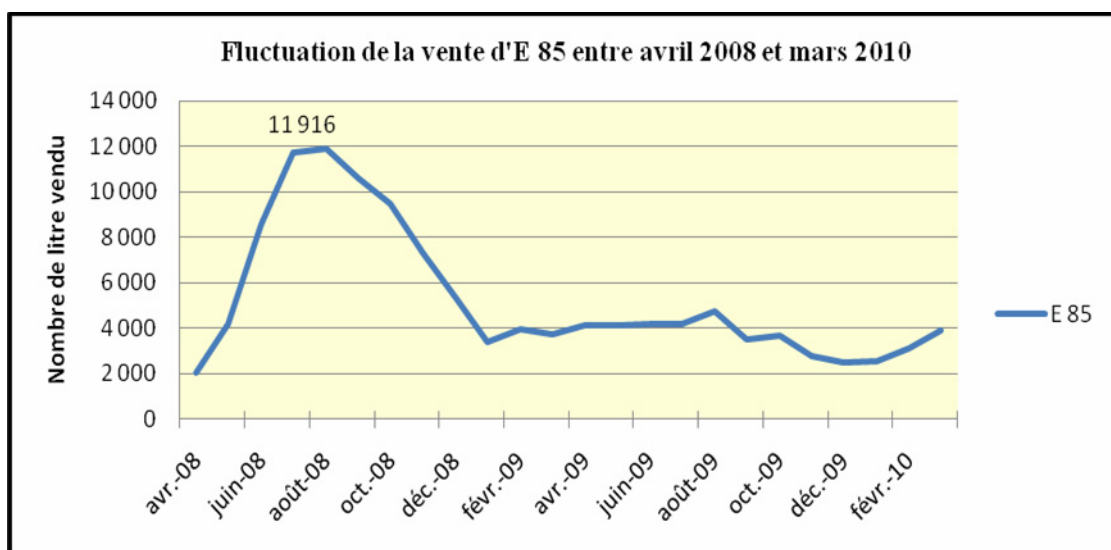
D'une tendance générale, la vente du super éthanol a augmenté de 88,38 % entre avril 2008 et mars 2010⁶⁷ selon le graphique page suivante.

Par ailleurs, la vente d'E 85 est intéressante car elle souligne un accroissement du nombre de litres vendus durant le prix le plus fort des carburants, en juin et juillet 2008. Effectivement, entre mai 2008 et août 2008, le nombre de litres vendus d'E 85 est passé de 4 198 à 11 916, la variation correspondant à un coefficient multiplicateur de 2,83. Nous présumons que cette importante hausse du prix du carburant a incité les individus à utiliser des carburants au prix moins excessif. Pour consommer de l'E 85, les voitures doivent être Flex-fuel ou bien il faut acheter un kit (boîtier électronique) afin de pouvoir rendre sa voiture compatible à ce carburant.

Néanmoins, pour la période récente, nous sommes revenus à un nombre de ventes équivalent à février et mars 2009.

⁶⁷ Taux de variation calculé à partir des données du graphique. En avril 2008, le nombre de litres vendus était de 2 074 contre 3 907 en mars 2010.

Figure 29 : Fluctuation du nombre de litres vendus d'E 85 entre avril 2008 et mars 2010



Source : données obtenues d'une station souhaitant garder son anonymat.
 Réalisation S. Latouche, avril 2010.

En fin de compte, même si ces résultats demeurent limités puisque ces derniers ne concernent pas seulement des Montlousiens, ils nous ont donné quelques éléments intéressants. Cette analyse des données quantitatives met en évidence un accroissement du nombre de litres d'E 85 et du gasoil vendus contrairement à une diminution de la consommation de Sans Plomb 98. En définitive, même s'il est difficile d'en juger, l'usage de la voiture ne semble pas avoir connu une régression significative sur la période étudiée.

C. Une volonté de conserver l'automobile dans une vingtaine d'années mais avec des énergies plus "propres"

Dans un temps futur, les habitants se déplaceront-ils en solo ou en groupe ? Nous allons dans ce paragraphe apporter quelques éléments d'informations issues de l'analyse de nos entretiens et plus précisément de la question libre suivante : « comment imaginez-vous vos modes de déplacement dans 20 ans ? ». L'intérêt de cette question était principalement de savoir si les individus envisageaient toujours d'utiliser la voiture ou non. Précisons que la durée de 20 ans a été souvent remplacée par le terme « dans un temps futur » afin de ne pas mettre mal à l'aise certaines personnes, notamment les plus âgées.

Nous distinguons à l'issue de l'analyse des entretiens deux grandes tendances, dont une concernant la majorité des individus :

La première tendance est de **continuer à utiliser la voiture** mais avec des énergies propres si les progrès répondent aux attentes des habitants et si les prix sont abordables : ce qui est le cas de dix-sept habitants. Et la seconde d'**utiliser les transports en commun** à condition que l'offre proposée soit de qualité : cinq habitants sont concernés.

1. Continuer à utiliser la voiture : l'intention de la plupart des personnes interrogées

Premièrement, en ce qui concerne le premier groupe, la voiture domine, elle est l'élément essentiel pour la plupart des périurbains, dans le cas présent, et, d'après leurs propos, continuera à l'être dans un temps futur. Divers habitants ont émis formellement leur volonté de conserver la voiture et de continuer à l'utiliser, nous en avons l'exemple avec ces citations :

« Je pense que comme on est à la campagne, on a toujours besoin de voiture, ça c'est clair » (Entretien n°2 : homme, 38 ans, enseignant).

« Les modes de déplacements, je ne changerai pas beaucoup, ça sera la voiture, je crois que, quand on est habitué à un moyen de transport, on le garde » (Entretien n°9 : femme, 31 ans, intérimaire).

« J'espère bien toujours pouvoir avoir la voiture car c'est quand même bien pratique » (Entretien n°10 : femme, 43 ans, enseignante).

Ces affirmations renforcent le fort attachement des individus à la voiture individuelle et mettent en exergue que les habitants souhaitent garder les avantages qu'ils ont avec l'utilisation de la voiture, à moins de ne plus être aptes à conduire et là, de s'orienter vers les transports en commun. De plus, nous retrouvons ici, avec la deuxième citation, l'habitude à la voiture comme frein à l'usage des transports en commun.

Cependant, cette intention de conserver la voiture ne nous informe pas sur les caractéristiques de ce moyen de transport ; les individus se voient-ils toujours utiliser une voiture au carburant (gasoil, Sans Plomb 98 ou 95) ou avec d'autres énergies ? Que nous apprend le tableau n°18 (p. 165) ?

En ce qui concerne l'automobile, le tableau 18 nous donne des éléments intéressants. Deux personnes interrogées souhaitent continuer à utiliser la voiture mais ne précisent pas formellement à quelles énergies roulera leur voiture future, l'habitante n°7 par exemple (47 ans, agent de la poste) ne "se sent pas prête" à d'autres énergies : *« Electrique, vous voyez, tout ces trucs-là je vais dire, je ne sais pas comment ont pensé les autres gens mais nous, on ne pense pas comme ça »*.

Outre ces deux personnes, la voiture électrique sera envisagée à condition d'une amélioration de l'autonomie, d'un prix (comme nous l'avons mentionné précédemment) abordable, d'une fabrication et d'un stockage de l'électricité de façon non polluante. Effectivement, la voiture électrique possède aujourd'hui une autonomie de 50 à 150 km selon les types de batteries, pour une durée de recharge d'environ six heures⁶⁸. C'est une voiture appropriée aux déplacements en ville mais non sur route et autoroute ; ce qui semble constituer, selon les personnes interrogées, une limite à son utilisation.

En outre, selon l'A.D.E.M.E., cette voiture possède un avantage : *« Pour parcourir 100 km, le coût de l'électricité est sept fois moindre que le coût en essence »*. Néanmoins, comment arriver à produire en quantité suffisante, et de manière non polluante, de l'énergie électrique pour subvenir à tous les besoins futurs dans le cas d'une généralisation de cette voiture ? Cela sera-t-il réalisable ?

Un des habitants envisage pourtant la voiture électrique et reste dubitatif vis-à-vis de ses impacts positifs sur l'environnement :

« Dans 20 ans, je pense que l'on viendra sur une voiture électrique, de toute façon ça viendra, ça ne sera par pour cela que ce sera moins polluant, attention car la voiture électrique on se fera une bonne conscience en disant que c'est moins polluant mais de toute façon il faudra des centrales pour les alimenter à moins que l'on en vienne sur le photovoltaïque mais ça n'en prend pas le chemin. » (Entretien n°14 : homme, 57 ans, à la retraite).

Par ailleurs, comme nous le constatons d'après le tableau ci-dessus, seule une personne envisage les biocarburants contrairement à plusieurs Montlouisiens qui espèrent que d'autres énergies seront trouvées à des prix abordables. Mais de quelles énergies pourraient-ils s'agir ? L'auteur Jacques Vernier (2009) s'est intéressé aux énergies renouvelables ; après une modeste lecture de l'ouvrage intitulé *les énergies renouvelables*, nous pouvons citer l'énergie solaire, le vent, l'énergie hydraulique comme pouvant être des solutions.

Finalement, la plupart des individus rencontrés pensent qu'il y aura des évolutions sur les véhicules. Tel est l'exemple de l'entretien n°11 (femme, 41 ans, vétérinaire) : *« Je pense que les véhicules auront évolués, ça c'est sûr ! Je pense que tout ce qui est carburant écologique, ça se sera développé. Dans 20 ans, ça aura fait un grand bon »*.

⁶⁸ Informations obtenues sur le site internet de l'A.D.E.M.E. (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise en Energie).

Cette pensée montre que ces habitants partagent de ce fait le point de vue de l'auteur Jean-Pierre Orfeuill (2002). Se prononçant sur les véhicules moins polluants et moins énergivores, cet auteur conclue de façon dubitative mais également optimiste :

« Il n'existe pas une solution idéale aujourd'hui. Les progrès des moteurs classiques peuvent être encore très importants. Mais dans cinquante ans, il est probable qu'on sortira du foisonnement actuel et qu'une technologie s'imposera. Elle deviendra alors l'emblème de " la mobilité durable" »

(Orfeuill, 2002 : 80).

Toutefois, malgré cette majorité, deux habitants dont notamment la personne n°3 (homme, 40 ans, responsable d'activités logistiques) ne croit pas en de prochains changements : *« On disait à l'an 2000, il y aurait les soucoupes volantes et on a toujours rien vu ! »*

2. Utiliser les transports en commun : peu d'habitants enquêtés en ont l'intention

Cinq habitants envisagent les transports en commun, notamment les personnes les plus âgées, en raison d'une peur de ne plus pouvoir conduire. Mais pour ces personnes, ce changement de moyen de transport est-il un choix désiré ou contraint ? Nous avons l'exemple de la personne de l'entretien n°21 : *« Eh bien les transports en commun, bah oui, si on ne peut plus conduire, nous c'est net ; il n'y a pas de secret et puis le petit car jaune pour aller jouer à la belote, mais malheureusement ! »*

Le terme "malheureusement" mentionné par la personne montre bien le caractère non voulu de cette intention future. Ainsi, nous supposons que les personnes plus âgées se résignent à utiliser les transports collectifs quand elles n'ont plus la possibilité de faire autrement.

Outre les personnes plus âgées, pour un actif, il faudrait que l'offre de transport soit aussi pratique que la voiture et de qualité urbaine : *« Avec de vrais possibilités de dire ce qu'il faut et que l'on puisse se dire comme avec la voiture, tiens j'ai besoin d'aller là, ce service est rendu, un peu comme le métro parisien : les parisiens n'ont pas de voiture ! »* (Entretien n°4 : homme, 38 ans, enseignant).

Cette personne envisage même le changement de logement, autrement dit, elle préfère revenir sur Tours afin de posséder une offre de transport répondant à ces attentes.

En définitive, les Montlousiens sont conscients que le pétrole est une énergie épuisable et qu'il faudra envisager d'autres solutions. Toutefois, tous les habitants auront-ils accès à ces nouvelles énergies ? Seront-elles des énergies sans effets

potentiels sur l'environnement ? Cette hégémonie de la voiture aux énergies propres réduira-t-elle tous les problèmes relatifs à cet outil de déplacement ? Les congestions aux centres des villes, par exemple, seront-elles résolues ?

Tableau 18 : Quel mode de déplacement dans 20 ans ?

Dans 20 ans quel mode de déplacement ?	Quelles énergies pour la voiture de demain ?
<p>- La voiture : Entretiens n°2, n°3, n°5, n°6, n°7, n°8, n°9, n°10, n°11, n°12, n°13, n°14, n°15, n°16, n°18, n°19, n°21</p> <p>- La voiture avec d'autres énergies que le pétrole : Entretiens : n°2, n°3, n°5, n°6, n°8, n°10, n°11, n°12, n°13, n°14, n°15, n°16, n°18, n°19, n°21</p>	<p>- La voiture électrique : Entretiens : n°6, n°10, n°12, n°13, n°14, n°15</p>
	<p>- Biocarburants : Entretien n°11</p>
<p>- Les transports en commun : Entretiens : n°1, n°4, n°13, n°19, n°20</p>	<p>- Autres énergies renouvelables : Entretiens : n°2, n°5, n°16, n°18, n°19, n°21</p>

Source : Analyse des entretiens. Réalisation, S. Latouche, février 2010

En définitive, ces politiques, en théorie concrètes, ne semblent-elles pas, dans la pratique, difficiles à mettre en place puisqu'elles semblent concurrencées par l'automobile qui est aujourd'hui bien plus qu'un simple outil de déplacement pour les utilisateurs ? Comme le signale Cyria Emelianoff (2009 : 173) : « *Sa valeur symbolique excède manifestement sa valeur fonctionnelle* ». Malgré un poids économique de plus en plus important de la voiture, les Montlousiens, pour le plus grand nombre, n'ont pas modifié leurs comportements.

Nous observons donc un décalage entre les politiques d'alternative à la voiture et les intentions des Montlousiens. Ces habitants ne souhaitent pas, dans un temps futur, ne plus utiliser la voiture.

L'automobile demeure aujourd'hui le moyen de transport le plus avantageux pour se déplacer. L'amélioration future des offres de transport parviendra-t-elle à inverser la tendance ?

Outre, l'ajustement des offres de transports, nous nous interrogeons. Comment rééquilibrer l'usage des modes de transport ? Nous avons étudié dans une deuxième partie les stratégies déployées par les acteurs publics pour lutter contre la dépendance automobile mais n'y aurait-il pas d'autres leviers d'action non pensés ou non spécifiés ?

Chapitre 2 - Tendre vers une mobilité plus "durable", quels autres leviers d'action ?

Ce chapitre se veut un prolongement de notre sujet. Nous avons vu que les politiques d'alternatives à la voiture orientées vers un développement durable sont en inadéquation avec les intentions des Montlouisiens interrogés. L'influence de la hausse tarifaire du carburant sur les systèmes de déplacement est, elle aussi, restreinte. C'est ainsi que nous étudierons, dans ce chapitre, des leviers d'action autres que l'amélioration des offres de transport que nous avons vue dans la deuxième partie. Il s'agira de simples pistes de solution mais elles aussi demeurent limitées.

I. Etablir une cohérence des politiques de transport : instaurer une politique intercommunale de transport ?

A. Une non compétence "transport" malgré une conscience d'une importance des flux entre les communes de la C.C.E.T.

La première partie a mis en évidence un rapport important des Montlouisiens avec l'espace proche et notamment avec la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau dont nous rappelons la composition : communes de Montlouis-sur-Loire, Larçay, Véretz, Azay-sur-Cher, toutes trois au Sud de Montlouis-sur-Loire et La Ville-aux-Dames à l'Ouest de Montlouis-sur-Loire.

C'est ainsi que nous nous sommes interrogés : pourquoi ce regroupement de communes n'a-t-il pas la compétence "transport" ? L'instauration d'une politique de transports à l'échelle intercommunale a-t-elle été pensée ?

Premièrement, précisons que les décideurs sont conscients des liens entre les communes de la C.C.E.T. et des besoins de déplacement entre les divers équipements des communes membres, par exemple Madame Céline Debourg affirme : *« La majorité des déplacements se fait encore essentiellement entre la C.C.E.T. »* et Madame Elodie Ternoir⁶⁹ spécifie quant à elle : *« On sait qu'il y a des besoins de déplacement d'une commune à une autre, notamment entre les grands équipements de ces communes. On sait que les gares, elles jouent un rôle important, aussi notamment les gares qui sont sur l'axe Tours-Vierzon, il y a des gens d'Azay et de Véretz qui viennent prendre le train »*.

⁶⁹ Responsable du service aménagement et urbanisme à la C.C.E.T. Entretien réalisé le mardi 30 mars 2010.

Notons que Madame Céline Debourg a eu conscience de ces relations entre communes à l'issue d'une étude effectuée par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours dont une des cartes (figure 15), relevant de ce travail, est présente dans la première partie (paragraphe C le rapport à l'espace proche). L'Agence s'est principalement axée sur les lieux de travail et d'études des Montlouisiens afin d'informer la commune de Montlouis-sur-Loire et de répondre à une de leurs questions : « *Les gens ne travaillent pas à Montlouis mais la question est : où vont-ils ?* ».⁷⁰ Autrement dit, cette carte, révélatrice des résultats obtenus, a permis de donner aux acteurs municipaux une meilleure visibilité des lieux de travail et d'études des Montlouisiens. De plus, précisons que nous avons appris, au cours de la réunion transport du 30 septembre 2009, que cette étude ira bien plus loin que la seule détection des lieux mais pourra être complétée, comme le spécifie Monsieur Olivier Schampion au cours de la réunion : « *Je peux même vous sortir deux types d'analyse, sur le flux motif travail et le deuxième sur le lieu d'emploi de la personne* » ; cette personne mentionne également qu'un découpage en zones fines de certains secteurs concentrant le plus d'emplois, dont notamment le secteur de Tours Centre, pourrait être envisagé afin de posséder une vision plus précise. Ainsi, en effectuant ce découpage en secteur, la municipalité pourra obtenir le pourcentage de Montlouisiens travaillant dans chaque zone, et notamment le pourcentage de personnes se déplaçant quotidiennement pour ce motif dans une autre commune de la C.C.E.T.

Par ailleurs, les acteurs, dont Madame Céline Debourg, sont également conscients que ces déplacements ne peuvent actuellement s'effectuer qu'au moyen de l'automobile : « *Quelqu'un qui habite Montlouis et qui travaille à Larçay, n'a pas de moyen autre que sa voiture pour s'y rendre* », « *On voit que l'on n'a pas de moyens de locomotion au niveau de la C.C.E.T.* ».

Malgré ces constats et cette conscience de certaines personnes « *Qu'il y a des choses à faire* »⁷¹ nous remarquons que cette entité n'a pas la compétence "transport". Nous assistons donc aujourd'hui à une réflexion communale, et non intercommunale.

De plus, Madame Elodie Ternoir nous a appris qu'établir une politique intercommunale des transports n'est pas une priorité actuelle de la C.C.E.T. : « *La communauté de Communes ne peut pas être active partout et tout faire en même temps ; ce sera peut être une priorité dans quelques années mais pour l'instant ce n'est pas le cas* ».

Le fait de ne pas vouloir se doter de la compétence "transport" ne nous a pas été clairement évoqué au cours de l'entretien. Pour quelles raisons cette Communauté de

⁷⁰ Propos de Madame Céline Debourg, entretien effectué le 28 octobre 2009.

⁷¹ Propos de Madame Elodie Ternoir.

Communes ne souhaite-t-elle pas détenir cette compétence et engager des actions à l'échelle intercommunale ? Sont-elles des raisons avant tout politiques, économiques, autres ? Nos questions demeurent donc en suspens et sans réponses.

Toutefois, nous avons, selon notre entretien avec Madame Elodie Ternoir, obtenu un élément important : une réflexion dans le domaine des transports est engagée dans le projet de territoire⁷² en cours d'élaboration. C'est, par conséquent, une réflexion engagée à l'échelle du territoire intercommunal et de sa position dans l'agglomération. Ce document n'aborde pas seulement des objectifs dans le domaine des transports mais également dans d'autres domaines que sont : l'activité économique, la politique agricole, le potentiel touristique, la politique du logement et l'offre en équipements.

Notons que cette vision d'ensemble c'est-à-dire intercommunale, non présente pour l'instant dans le domaine des transports est concrétisée au travers des actions dans le développement économique : « *Lorsque l'on installe des commerces, équipements, etc. autour du Leclerc, je fais en sorte qu'il y ait un équilibre autour du Super U* » (Propos de Monsieur Jean-Jacques Filleul). En effet, Le site des Fougerolles de La Ville-aux-Dames va connaître une expansion en 2010. En réalité, divers magasins vont venir s'implanter à proximité du Leclerc dont Gifi, La Halle aux Chaussures, District Center, Koodza. Nous verrons, dans un des paragraphes suivants, ce qui est envisagé à Montlouis-sur-Loire afin d'obtenir un équilibre entre les deux zones.

Le fait de développer l'offre commerciale, que ce soit à proximité du Super U de Montlouis-sur-Loire ou bien autour du Leclerc à la Ville-aux-Dames, n'est-il pas un moyen de maintenir et de diversifier les commerces de proximité afin de permettre aux Montlousiens de réaliser leurs achats alimentaires (ou même plus occasionnels) dans leur lieu de résidence ou bien à proximité de celui-ci ? Effectivement, récemment est venu s'implanter à proximité du Super U trois magasins, deux de vêtements *Styleco* et *LeDestock*, et un de chaussures *Chaussea* ainsi qu'une salle de sports nommée *Nova Gym*.

Par ailleurs, supposons que la présence de ces divers commerces peut permettre à certains Montlousiens de réaliser leurs achats vestimentaires ou certains de ces achats à Montlouis-sur-Loire et de ne plus se déplacer plus loin. Nous avons eu l'exemple, au cours d'un de nos entretiens, d'une personne qui trouve satisfaction dans un de ces magasins : « *Pour les vêtements, on va à Styleco, pour le vestimentaire, on va tout le temps là* » (entretien n°16 : homme, 44 ans, agent de maîtrise territorial en espace vert).

⁷² Selon le site officiel de la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau, le projet de territoire correspond au projet de développement conjoint des cinq communes qui la composent.

B. La mise en place d'une politique intercommunale : quels intérêts ?

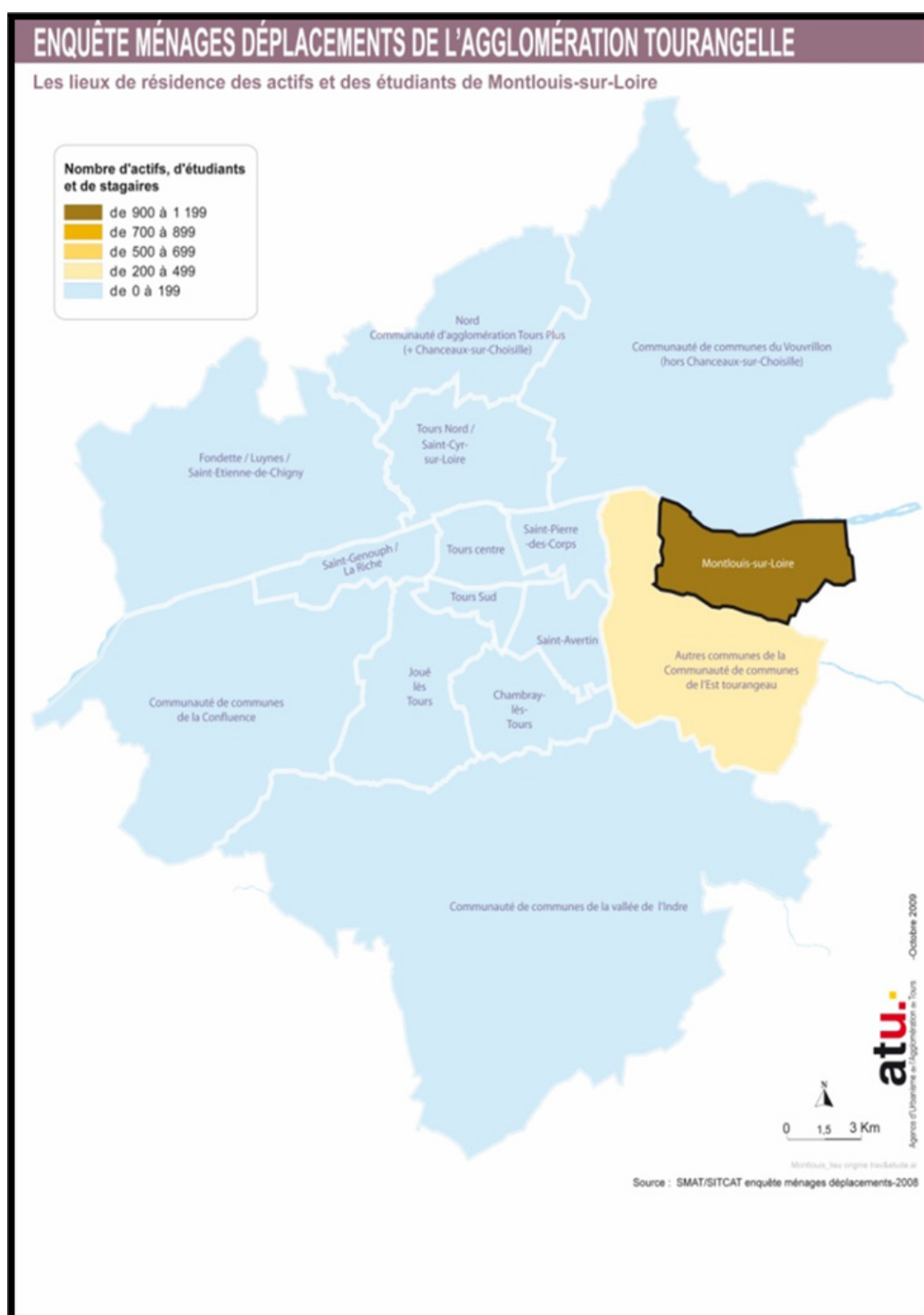
L'instauration d'une politique intercommunale ne permettrait-elle pas de posséder une vision globale des déplacements et non une vision communale ? Effectivement, les flux des individus ne connaissent pas les frontières et excèdent bien souvent les limites du lieu de résidence. Autrement dit, ces flux ne sont pas circonscrits à un seul lieu qui serait l'espace Montlousien mais dispersés dans celui-ci et dans l'espace proche, même si certains lieux de destinations sont communs pour certaines personnes, comme nous avons pu le montrer dans une première partie. De plus, comme nous le constatons sur la figure 30 (p. 171) un nombre assez conséquent de personnes travaillant ou étudiant à Montlouis-sur-Loire ont pour lieu de résidence le reste de la C.C.E.T. Ceci mettant en évidence une importance des flux de personnes entre les communes de cette Communauté de Communes. En effet, ce ne sont pas seulement les Montlousiens qui se déplacent dans les autres communes de la C.C.E.T. pour le motif travail, loisirs, sociabilité par exemple, mais également des habitants de Véretz, Larçay, Azay-sur-Cher, La Ville-aux-Dames qui se rendent à Montlouis-sur-Loire. Outre les habitants de Véretz venant à la gare de Montlouis-Véretz, nous supposons que les autres personnes peuvent venir à Montlouis-sur-Loire afin d'effectuer leurs achats par exemple. Prenons l'exemple des habitants de la commune d'Azay-sur-Cher (les Azayens) notre observation dans cette commune nous informe que peu de commerces y sont présents, seulement deux boulangeries, d'où les déplacements de ces habitants à Montlouis-sur-Loire.

Par ailleurs, la commune de Montlouis-sur-Loire, comme nous l'avons vu dans la partie précédente, a l'idée de mettre en place des navettes pour emmener les Montlousiens vers les gares. Or, nous avons observé que les gares, principalement celle de Montlouis-Véretz, sont également utilisées par des habitants des autres territoires de la C.C.E.T.

En effet, à la gare de Véretz-Montlouis, les usagers sont aussi des habitants de Véretz ; ce qui n'est pas un phénomène nouveau, comme nous l'avons précisé dans l'annexe 2, dès son édification en 1868-1869, les habitants de Véretz l'utilisaient.

Finalement, ne serait-il pas plus avantageux de concrétiser cette intention à l'échelle intercommunale et ainsi d'organiser ce système des navettes en collaboration avec la commune de Véretz afin de permettre à ses habitants de pouvoir se rendre en transport en commun à la gare ferroviaire de Montlouis-Véretz ?

**Figure 30 : Le lieu de résidence
 des personnes qui travaillent ou étudient à Montlouis-sur-Loire**



Source : Carte remise par Monsieur Olivier Schampion

II. Accroître et diversifier l'offre d'emploi et de loisirs à Montlouis-sur-Loire : une opportunité pour favoriser les déplacements locaux ?

A. Un potentiel conséquent d'emplois existants et ultérieurs

Montlouis-sur-Loire dispose, comme nous l'avons remarqué en introduction, de diverses entreprises et établissements dans différents secteurs d'activité. Mais ajoutons que ce sont les zones d'activités qui concentrent le plus d'emplois sur la commune. Il est donc intéressant de les étudier de manière plus précise.

1. Un nombre important d'emplois générés par les zones industrielles

Sur le territoire montlouisien sont agencées trois zones d'activités (cf. figure n°31) : celle de Conneuil (28 hectares) localisée sur la partie Ouest de la commune à proximité du Leclerc de La Ville-aux-Dames, celle du Saule Michaud (11 hectares) également sur la partie Ouest mais plus proche du noyau ancien de la commune et celle de Thuisseau-les-Ormeaux (7 hectares) longeant la départementale 140 au Sud de la commune.

Ces trois zones - Conneuil, Saule Michaud et Thuisseau-les-Ormeaux - génèrent, comme nous le constatons sur le tableau ci-dessous, un nombre important d'emplois : 2180 emplois sur les 3126 emplois présents à Montlouis-sur-Loire. Ces zones concentrent par conséquent 69,7 % des emplois locaux. Ce sont principalement des emplois dans les secteurs de l'industrie, du commerce, du Bâtiment et des Travaux Public (B.T.P.). Prenons l'exemple de la zone d'activités de Conneuil, la plus importante de la commune, les entreprises qui la composent exercent leurs activités dans divers domaines de l'industrie : environnement, transport, B.T.P., électronique industrielle, agencement de magasins⁷³.

Par ailleurs, notre entretien avec Monsieur le Maire a précisé : « *Sur les 3000 emplois sur Montlouis, il y en a la moitié occupés par les montlouisiens et le reste, ce sont des personnes qui viennent d'ailleurs* ». Ces emplois sont donc peu prisés des Montlouisiens en ce moment.

Les informations, mentionnées dans la première partie, confortent ces éléments, étant donné que les habitants rencontrés, notamment ceux des terrasses de Bodet, recherchent un lieu de résidence en fonction de leur lieu de travail qui est extérieur à Montlouis-sur-Loire. « Les personnes qui viennent d'ailleurs » sont-elles des habitants des autres communes de la C.C.E.T. ou de d'autres communes plus éloignées ? Aucune réponse ne nous a été apportée à ce jour.

⁷³ Informations extraites du site internet de la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau à l'URL suivante : <http://www.cc-est-tourangeau.fr/module-Contenus-viewpub-tid-2-pid-96.html>.

Tableau 19 : Les emplois générés par les zones d'activités existantes à Montlouis-sur-Loire

Nom de la zone d'activités	Entreprises	Salariés	Superficie
Zone d'activités de Conneuil	60	1 400	28 hectares
Zone d'activités du Saule Michaud	32	450	11 hectares
Zone d'activités Thuisseau-les-Ormeaux	20	330	7 hectares

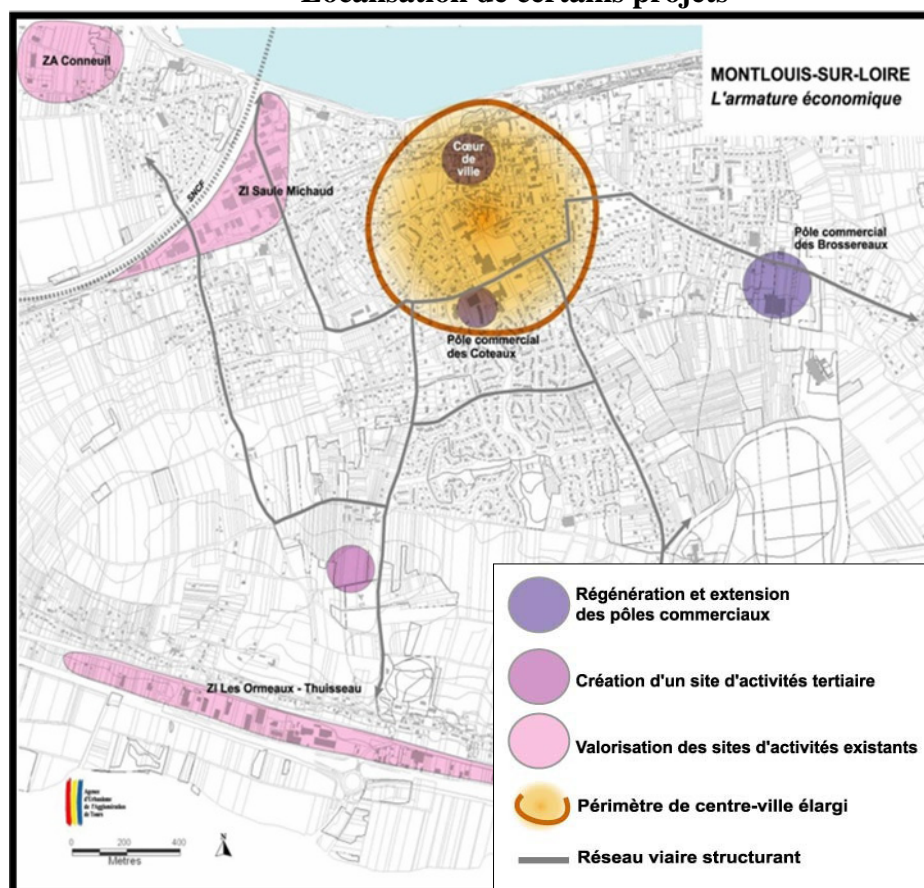
Source : la Communauté de Commune de l'Est Tourangeau. Réalisation S. Latouche, mars 2010

2. La création de nouveaux emplois : une opportunité pour rapprocher son lieu de résidence de son lieu de travail ?

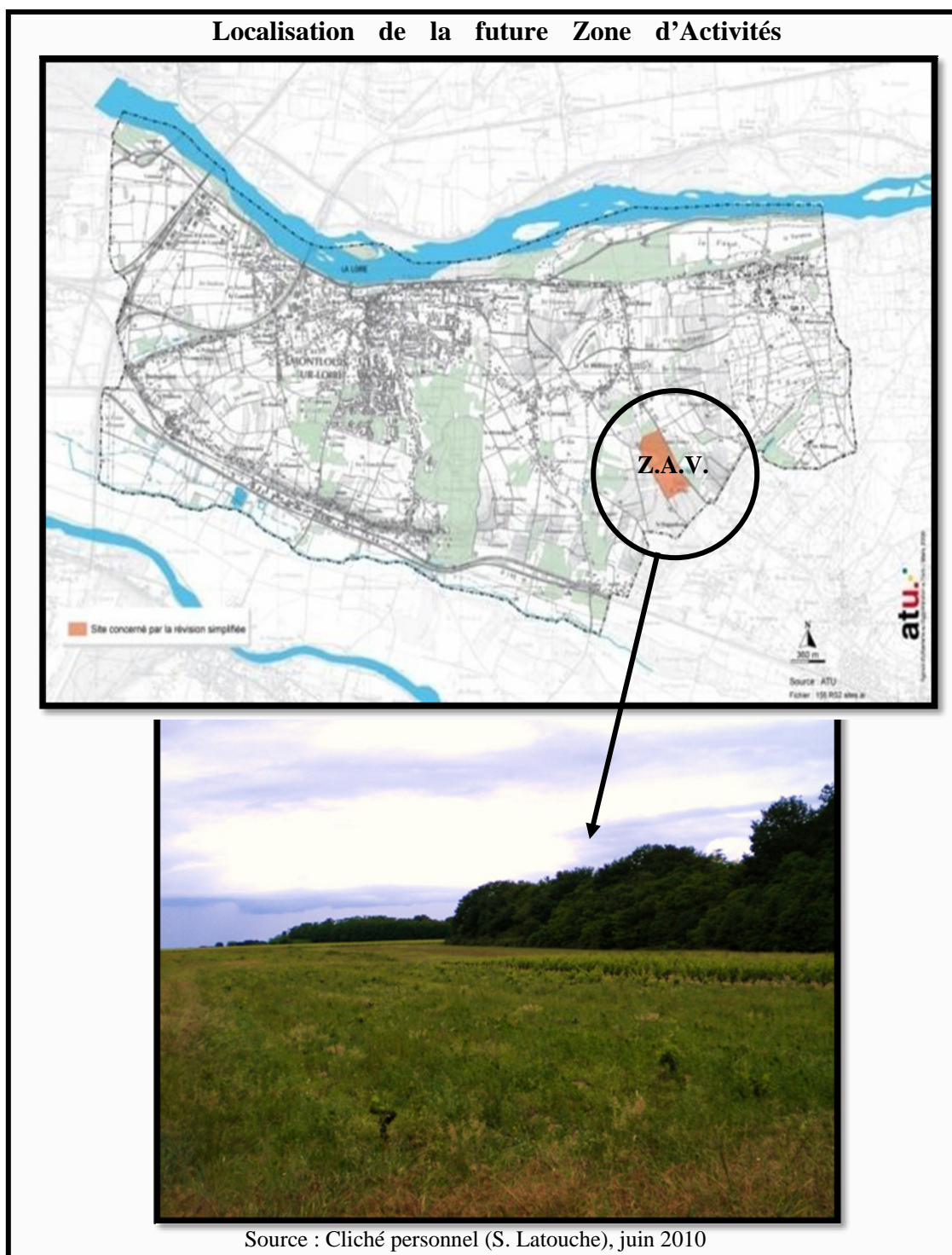
La commune de Montlouis-sur-Loire envisage divers projets (présents sur les cartes ci-dessous) qui engendreront un accroissement du nombre d'emplois sur notre lieu d'étude. Nous avons la Zone d'Aménagement Concertée « Cœur de Ville », l'extension du pôle commercial des Brossereaux, un projet de création d'un site d'activités tertiaires nommé Qualiparc et une Zone d'Activités Viticoles (Z.A.V.).

Figure 31 : Des pôles générateurs d'emploi en projet

Localisation de certains projets



Source : Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours



Précisons de ce fait, d'une manière succincte, ces éléments pensés.

L'opération « Cœur de Ville » en centre-ville est dans le noyau ancien de la commune, les travaux ont débuté récemment (mars 2010), offrira des logements, des commerces ainsi qu'une médiathèque de plus de 700 m². Précisons que cette opération a obtenu le label V.U.D.2. soit « Ville Urbaine Durable » du Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durable nommé actuellement

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat.

Par ailleurs, les futurs commerces et leur superficie n'ont pas été encore précisés, de même pour la médiathèque qui est pour l'instant dans l'attente de construction en raison de moyens financiers importants à réunir :

« Jusque là lorsque l'on faisait de gros investissements il y avait une participation de financements croisée des régions et des départements, donc s'il n'y a plus de financement, ça va beaucoup pénaliser les villes dans leurs investissements ; donc par rapport à la bibliothèque-médiathèque, on sait ce que l'on veut, on sait laquelle que l'on veut mais peut être qu'il faudra un peu plus de temps que ce que l'on avait prévu, d'autant plus que l'on a donné priorité à un gymnase. » propos de ?

De plus, au cours de notre entretien, Monsieur Jean-Jacques Filleul a mis en avant son attitude dubitative quant à l'usage de cette médiathèque :

« J'aimerais bien construire cette médiathèque mais en même temps, je me dis il y a de telles évolutions (et vous qui êtes jeune vous le savez mieux que moi), il y a de telles évolutions en matière de média, de communication, est-ce qu'une bibliothèque-médiathèque, est-ce qu'elle aura toujours un rôle majeur, voilà ? ».

Qualiparc est un projet de 30 000 m², émanant de la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau car elle possède la compétence développement économique. Comme nous le constatons sur la carte ci-dessus, ce projet se localisera au Sud du quartier des Hauts de Montlouis, dans son prolongement. La création de cette zone se traduira par la mise en place d'emplois dans le domaine tertiaire, ce qui accentuera la diversification des emplois à Montlouis-sur-Loire. Ce sera des entreprises à caractère plutôt innovant : haute technologie, industries de pointe, etc. Le service développement économique chargé de mission entreprise à la C.C.E.T. que nous avons contacté n'avait pas plus de précisions à nous fournir pour l'instant. Notons que ce projet est actuellement au stade de l'acquisition des terrains.

La future Z.A.V. de dix-huit hectares, localisée au Sud-Est de la commune, quant à elle, n'émane pas du néant car elle s'insère dans le projet agri-urbain⁷⁴ de la C.C.E.T. Ce sera une zone destinée à venir en aide aux jeunes viticulteurs⁷⁵ désirant s'installer dans le métier et ne possédant pas forcément les moyens financiers leur permettant de créer un chai personnel. Cette Z.A.V., selon Monsieur le Maire : *« Permettra aux vignerons de pouvoir préparer les exploitations du 21^{ème} siècle »*. Les chais devront être modernes et de grandes qualités afin d'accueillir des importateurs du Benelux, du Royaume-Uni, etc. La viticulture doit, pour le premier magistrat municipal de notre lieu d'étude, *« Sortir de ses habitudes ancestrales »*.

⁷⁴ Il s'agit de préserver l'activité viticole à Montlouis-sur-Loire

⁷⁵ Les jeunes viticulteurs installés à Montlouis-sur-Loire ne sont pas forcément fils de viticulteurs, ce sont parfois des personnes provenant d'une autre région et désirant devenir vignerons.

Celle-ci répondra aux exigences environnementales en mettant notamment en œuvre l'utilisation d'énergies renouvelables ainsi qu'un système d'assainissement plus respectueux de l'environnement, grâce notamment à l'utilisation d'un procédé à base de bambous.

La carte ci-dessous met en évidence l'aménagement de la zone. Les dix-huit hectares ne seront pas tous dédiés aux activités relatives à la viticulture ; nous aurons également des espaces réservés à l'activité agricole (cinq hectares) ainsi que des équipements pour de futures entreprises dont nous n'avons ni la liste, ni les caractéristiques.

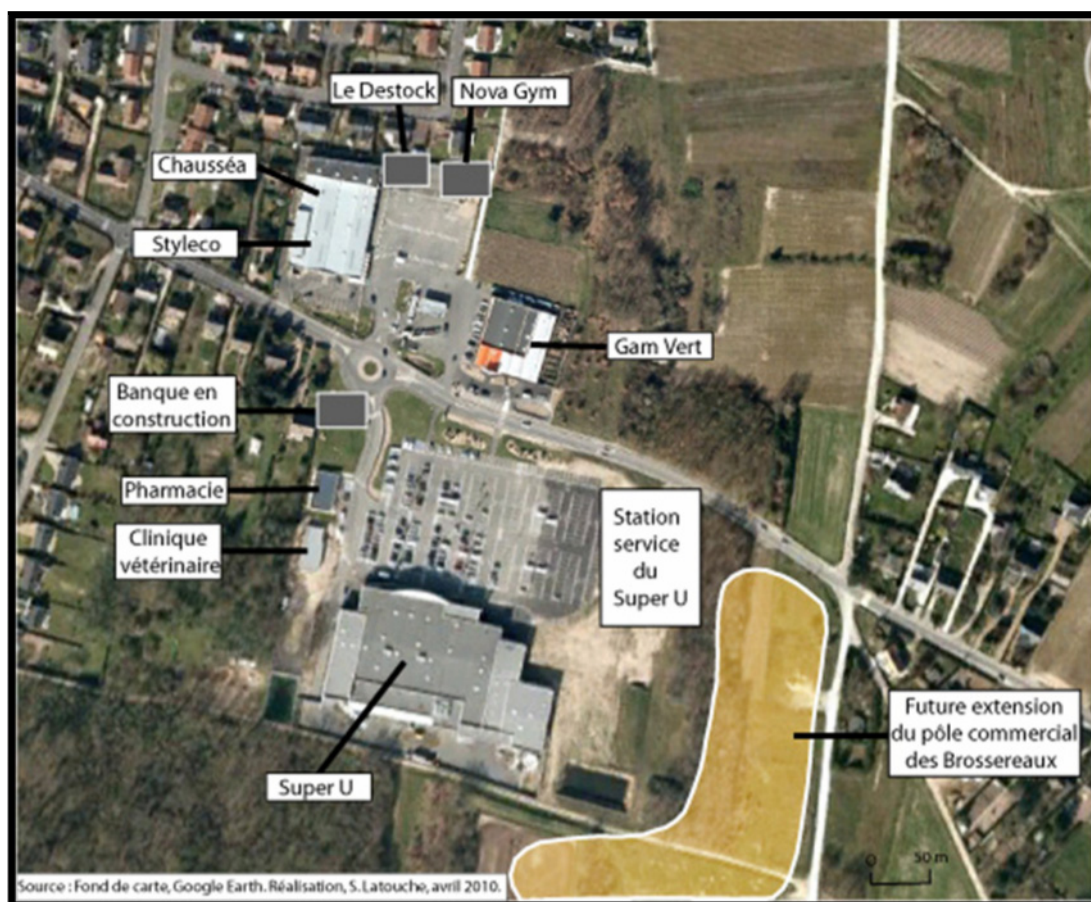
Figure 32 : La composition de la future Zone d'Activités Viticoles



Source : Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

En dernier lieu, intéressons-nous à l'extension du pôle commercial du quartier des Brossereaux. Ce projet - de 2,7 hectares - s'insère principalement dans un objectif de diversification des équipements commerciaux. Il s'agira notamment de l'implantation de quatre structures commerciales de moyenne surface : entre 115 m² et 1960 m² mais aussi de la mise en place d'un Centre Auto et Moto⁷⁶, en couleur marron sur la carte ci-dessous.

Figure 33 : Pôle commercial des Brossereaux et son extension future



En résumé, nous pensons que cette ultérieure offre d'emplois peut être intéressante dans le sens où elle peut offrir des emplois à des Montlouisiens dans les limites de leurs compétences.

De plus, cette offre d'emplois peut également permettre à des personnes de trouver une activité professionnelle à Montlouis-sur-Loire et de s'installer dans cette commune, afin d'être à proximité de son lieu de travail. Ce qui générerait, par conséquent, des navettes domicile / travail moins conséquentes, avec de plus amples

⁷⁶ Informations obtenues par la consultation en ligne du site internet de la commune de Montlouis-sur-Loire et de diaporamas lors de la réunion publique de 10 novembre 2009 et de la réunion publique du 19 janvier 2010.

possibilités d'utiliser un autre moyen de transport que la voiture pour se déplacer. Mais ces affirmations sont-elles effectivement réalisables ou relèvent-elles de l'utopie ?

Restons distants de ces propos. Le fait de travailler dans sa commune de résidence peut-il être un vecteur incitatif à l'usage d'autres moyens de transport que la voiture ? Concrètement, une personne habitant le quartier Husseau pourra-t-elle venir autrement qu'en voiture ?

Néanmoins, ceci pourrait réduire le souci des congestions aux entrées de ville aux heures dites de pointe.

B. Une offre d'activités pour les enfants et pour les adultes qui ne cesse de se diversifier et de s'amplifier

De nombreuses associations offrent des activités variées à Montlouis-sur-Loire : animations, activités musicales et notamment sportives. Ces dernières ne s'adressent pas seulement aux plus jeunes, mais aussi aux adultes. Les femmes semblent s'investir de plus en plus dans les activités corporelles telles que celles proposées par l'Association Familiale de Montlouis (Yoga, Gym'Tonic, Gymnastique). Approximativement, selon notre entretien avec Monsieur Jean-Jacques Filleul six cent femmes y sont inscrites à ce jour, engendrant de ce fait une insuffisance de salles de sport sur la commune de Montlouis-sur-Loire. C'est pourquoi la construction d'un gymnase (principalement réservé à la danse), est envisagée à proximité de l'école élémentaire Paul Racault. Comme le souligne Monsieur le Maire : *« Le concept de construire une ville, c'est de construire un ensemble de choses, une ville ce n'est pas simplement de mettre des habitants, il faut apporter de la culture, du sport, du service, des magasins... »* Mais le fait d'apporter tous ces éléments n'est-il pas également un moyen de renforcer les déplacements locaux au détriment de ceux dans l'espace proche ? Effectivement, en offrant la possibilité aux Montlouisiens de trouver, sur leur lieu de résidence, bon nombre d'éléments dont ils ont besoin ne peut-il pas les satisfaire et les amener à moins se déplacer hors de leur lieu de résidence ? Rappelons que la diversité des commerces, par exemple, a montré dans la première partie que la plupart des personnes interrogées effectuaient leurs achats alimentaires dans la commune de résidence.

Finalement, notre entretien avec Monsieur le Maire a mis en avant qu'une diversification des offres d'activités peut inciter certains Montlouisiens à ne pas pratiquer leurs loisirs dans l'espace proche mais dans l'espace de résidence, étant donné que de plus en plus de personnes, notamment des femmes, ont des activités à Montlouis-sur-Loire ? Néanmoins, les jeunes Montlouisiens ne seraient-ils pas plus nombreux que les adultes à avoir des activités puisque nos douze entretiens ont montré que tous les enfants des parents interrogés pratiquaient une activité à Montlouis-sur-Loire.

De même que pour le paragraphe précédent, restons distants de ces affirmations. Outre les activités pouvant se réaliser en journée et à une distance minimale du lieu de résidence, certains déplacements pourraient se réaliser en modes doux. Néanmoins, pour celles en soirée ou à partir de 18 heures, la voiture sera privilégiée, surtout en période hivernale ou pluvieuse.

III. Le lieu de travail : un élément pris en compte dans l'attribution des logements sociaux et dans l'aide à l'accession sociale à la propriété

Nous nous sommes intéressés, dans cette partie, aux conditions d'attributions des logements à Montlouis-sur-Loire et à l'importance accordée au lieu de travail. Le fait d'avoir un emploi dans cette commune est-il un élément spécifié par la municipalité et par la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau dans l'affectation des logements ?

A. La possession d'un emploi à Montlouis-sur-Loire : un critère secondaire dans l'attribution des logements sociaux

1. Une demande accrue de logements sociaux

Spécifions tout d'abord le nombre de logements sociaux à Montlouis-sur-Loire au premier janvier 2009. Nous avons, selon Madame Nadine Koster⁷⁷, 732 logements sociaux (17,59 %) dont 344 logements (soit approximativement 47 %) appartenant à la commune. Les 388 logements restants sont détenus par des bailleurs sociaux⁷⁸, par le 1 % patronal ainsi que par le "contingent" préfectoral.

Par ailleurs, notons que les demandes en logements sociaux sont conséquentes et ne peuvent être toutes satisfaites. Effectivement, quinze sont effectuées par mois et seulement trois sont admises. Ceci met en évidence une situation de crise du logement, soit plus expressément un déséquilibre actuel entre l'offre et la demande de logements.

Outre ces données quantitatives, intéressons-nous à présent à l'accès aux logements sociaux et plus particulièrement aux critères d'attribution de ces derniers. Le fait d'avoir un emploi dans l'espace montlouisien est-il ou non un critère pris en compte ? Selon notre entretien avec Madame Nadine Koster, ces diverses conditions ne sont pas mentionnées dans un règlement, ceci sûrement dans l'optique de ne pas introduire de discrimination lors de l'accès au logement. De surcroît, les dossiers de candidatures sont étudiés par les services municipaux "au cas par cas".

⁷⁷ Madame Nadine Koster, directrice de la solidarité à Montlouis-sur-Loire, est responsable du service logement. Informations transmises lors de l'entretien téléphonique du 31 mars 2010.

⁷⁸ Bailleurs sociaux : Val Touraine Habitat (anciennement OPAC 37) et Nouveau Logis du Centre-Limousin.

2. Les critères dits "prioritaires" prédominants sur le critère lieu de travail

Les critères d'attribution des logements sociaux sont variés : critère ressources, critères dits d'urgence, d'insalubrité et le fait de travailler à Montlouis-sur-Loire.

En ce qui concerne le premier, pour avoir accès à ces logements en 2008, il ne fallait pas que le revenu fiscal de 2006, d'un couple avec un enfant, n'excède 32 885 euros.

Les critères dits d'insalubrité et d'urgence sont prédominants sur la localisation de l'emploi. En effet, les ménages privilégiés, dans ce contexte de crise, sont les personnes sans logement, mais également les individus fragilisés en raison d'une séparation (divorce par exemple), etc.

Madame Nadine Koster nous a précisé qu'il s'agit d'une application de la loi du Droit Au Logement Opposable dite loi D.A.L.O. votée le 5 mars 2007 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008. L'objectif principal de cette loi est de répondre au nombre encore trop conséquent de personnes ne possédant pas de logement ou souffrant de "mal logement". Celle-ci met en place diverses dispositions, notamment la désignation de l'État comme garant du droit au logement ainsi qu'un élargissement des recours pour les demandeurs de logement. Effectivement, ces derniers disposent, avec cette loi, d'un recours à l'amiable mais aussi d'un recours en contentieux en cas de non satisfaction par le premier. Une place plus importante est faite aux demandeurs dits prioritaires, soit par exemple, les personnes ne possédant pas de logement, ou séparées avec enfant(s), etc.

En définitive, le critère du lieu de travail est donc un élément secondaire venant conforter les deux précédents.

B. La localisation de l'emploi : un des critères d'attribution d'aide à l'accession sociale à la propriété

1. Une aide récente, résultante d'une convention sur le développement de l'accession sociale par portage foncier

La Communauté de Communes de l'Est Tourangeau a mis récemment en place le "Pass-Foncier". Ce dispositif émane d'une convention signée entre l'État et la Caisse des Dépôts et Consignations ainsi que l'Union d'Économie Sociale pour le Logement, le 20 décembre 2006.

Il a pour objectif d'aider les personnes aux revenus modestes à accéder à la propriété. Il peut s'agir d'une aide pour faire construire sa propre maison ou bien pour acheter un logement neuf. L'achat de la propriété peut s'effectuer en deux temps, l'acquisition de la maison en premier et le terrain en second.

Toutefois, les ménages doivent répondre à certains critères imposés par la convention et par la C.C.E.T.

2. Le lieu de travail : une condition parmi d'autres

En ce qui concerne les critères généraux, il faut, pour bénéficier, de cette aide d'abord être primo-accédant⁷⁹ de sa résidence principale, être bénéficiaires d'une aide à l'accession sociale à la propriété attribuée par une ou plusieurs collectivités territoriales ou par un groupement de collectivités territoriales du lieu d'implantation du logement⁸⁰ et posséder des ressources inférieures aux plafonds P.S.L.A.⁸¹ variant selon le nombre d'occupants du logement. Comme nous le constatons sur le tableau ci-dessous, les ressources d'une personne seule ne doivent pas excéder 23 688 euros.

Tableau 20 : Plafonds de ressource PSLA
(au 01/04/2007, revenu fiscal de référence 2006)

Nombres de personnes destinées à occuper le logement	Zones B et C (Zonage Robien arrêté du 19/12/2003 modifié)
1	23 688 euros
2	31 588 euros
3	36 538 euros
4	40 488 euros
5 et plus	44 525 euros

Source : Communauté de Communes de l'Est Tourangeau

Les autres critères d'attribution sont intéressants, dans le sens où une des conditions concerne le lieu d'emploi. Effectivement, il faut pour la première condition d'attribution, soit être un ménage avec au moins une personne travaillant sur le territoire ou un ménage actuellement locataire dans le parc de logements aidés sur le territoire ou être une famille monoparentale. La seconde, quant à elle, repose sur deux éléments : la proximité de l'opération du Centre Ville ou d'une gare ou une parcelle de terrain de moins de 600 m². Un de ces deux éléments nous renvoie à l'intention de la commune de Montlouis-sur-Loire et du S.C.O.T. de "rapprocher" l'urbanisation vers les gares.

⁷⁹ Le terme de primo-accédant est défini selon le site internet de la C.C.E.T. comme : « tout ménage qui n'a pas été propriétaire de sa résidence principale au cours des deux années précédant le dépôt de la demande ».

⁸⁰ Informations extraites du site internet de la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau : <http://www.cc-est-tourangeau.fr/module-Contenus-viewpub-tid-2-pid-109.html>

⁸¹ Prêt Social Location Accession

Précisons également que les aides, attribuées par la collectivité locale, sont de l'ordre de 3 000 euros par logement pour trois personnes et moins, et de 4 000 euros pour quatre personnes et plus.

En résumé, ces dispositions ont été mises en place dans l'optique de rapprocher le lieu de travail du lieu de résidence et, ainsi, d'éviter de générer des déplacements trop conséquents. Comme nous l'avons vu pour le logement social, le fait de travailler dans Montlouis-sur-Loire est un critère secondaire ; ceci semble donc limité. Il pourrait en être de même pour l'aide à l'accession sociale à la propriété puisque la localisation de l'emploi dans la C.C.E.T. est un élément parmi d'autres. Quel est donc la pertinence de ce critère ? Combien de personnes ont droit à cette aide de la collectivité locale sous le premier critère « *Un ménage avec au moins une personne travaillant sur le territoire* » ? En ce qui concerne l'attribution des logements sociaux, peut-on, dans un temps futur, renforcer ce critère au détriment d'autres qui semblent, par le contexte législatif français, dits "prioritaires" ?

Cette partie, se voulant une confrontation des deux parties précédentes, nous a montré une inadéquation entre les politiques d'alternatives à la voiture et les intentions des Montlousiens. Ces politiques souhaitent limiter l'usage de la voiture, contrairement aux habitants qui, eux, désirent conserver la voiture - et ses avantages - dans un temps futur. Dans l'esprit des usagers, l'automobile demeure le moyen de déplacement le plus adapté pour répondre à leurs attentes et ils espèrent qu'elle restera toujours leur moyen de déplacement privilégié.

De plus, nous avons vu, à travers les résultats de nos entretiens, que la hausse du prix du carburant a une influence limitée et minime sur les systèmes de déplacement des Montlousiens. Ces habitants n'ont pas, pour les déplacements de distance conséquente, laissé la voiture au profit d'un autre moyen de transport.

Par ailleurs, après avoir réfléchi à quelques facteurs pouvant influencer les mobilités, nous nous sommes rendu compte d'une pertinence limitée des éléments mentionnés précédemment. Les mobilités et les intentions des Montlousiens demeurent, dans la pratique, difficilement contrôlables, au vu de la multiplicité des facteurs intervenants. En théorie, agir sur l'emploi et / ou l'habitat, peut être pensé comme un des éléments de solutions afin de réduire la dépendance automobile. Cependant, en pratique, ces dispositifs ne sont-ils pas plus complexes à mettre en œuvre ? N'y-a-t-il pas ainsi un décalage entre la théorie et la pratique ?

CONCLUSION GÉNÉRALE

Au début de notre recherche, notre **interrogation principale** était de savoir si la hausse du prix du carburant et la "promotion" du développement durable influencent et modifiaient les pratiques de mobilité des Montlousiens. Autrement dit, ces éléments de contexte influencent-ils les Montlousiens au point de les amener à modifier leurs pratiques en matière de mobilité.

A l'issue des résultats des entretiens semi-directifs et plus généralement de ce travail, émergent des réponses.

Malgré une conscience accrue des individus aux problèmes environnementaux ainsi qu'à la tangible hausse du prix des carburants, cette étude a décelé, au vu de notre problématique, une influence minime, à ce jour, de ces éléments sur les mobilités des interrogés. En effet, l'usage de la voiture, que ce soit pour les déplacements dans l'espace de résidence ou dans l'espace proche, est toujours prédominant malgré ce contexte et les jeunes aspirent toujours aujourd'hui à l'automobile et aux avantages qu'elle procure - autonomie, liberté, etc. - (résultats de la première partie). Ainsi, les comportements inchangés, prédominant sur les comportements changés, validant notre principale hypothèse mentionnée en amont de l'analyse de nos entretiens.

De plus, nous avons observé, à l'issue de ce travail, un décalage entre les définitions que les habitants interrogés ont des concepts de développement durable et de mobilité durable et leurs pratiques de mobilité spatiale actuelles.

Néanmoins, certains éléments de la définition de la mobilité durable, par exemple « se déplacer avec d'autres énergies », « trouver des moyens de transport qui ne polluent pas », se retrouvent quelque peu dans leur perception de leur moyen de déplacement dans 20 ans (résultats de la troisième partie).

Effectivement, la voiture de demain sera, pour la plupart des individus, une automobile aux énergies plus propres si ces dernières sont accessibles financièrement et performantes. Ce constat mettant ainsi en avant une évolution du contexte accordant une place de plus en plus importante à l'environnement et à sa protection et une influence de cette inflexion sur les individus.

Cependant, pour ce qui est de la période actuelle il est aisé d'en apporter des résultats mais pour ce qui est de ces intentions ultérieures, il est pour nous impossible de savoir si celles-ci seront réellement mises en pratiques ?

En effet, prenons un exemple : si dans 20 ans, du pétrole est toujours présent et que les voitures aux énergies propres ne sont pas développées et restent excessives, les individus ne rouleront-ils pas toujours avec cette énergie polluante ? Autrement dit, nous évoquent-ils des énergies propres en raison d'une conscience accrue à la nécessité de la préservation de l'environnement et à une envie d'agir pour sa protection ou bien parce qu'ils présupposent une fin du pétrole et commencent à penser à un après-pétrole ?

Outre ces résultats d'ordre général, cette étude nous a permis de saisir des résultats plus précis et substantiels que nous récapitulons et énonçons alternativement en quelques mots.

Premièrement, certaines modifications des pratiques spatiales des interrogés ont principalement été mises en œuvre durant la conséquente hausse du prix du carburant en juin / juillet 2008. L'augmentation des coûts de possession et de l'usage d'une voiture, de part l'accroissement de ce prix du carburant, a été difficile à supporter pour certains habitants et les a donc influencé, incité et astreint, en quelque sorte, à modifier le moyen de transport utilisé.

Deuxièmement, aujourd'hui, nombreux sont les Montlouisiens ne pouvant pas regrouper davantage leurs motifs de déplacement en raison d'une rationalisation optimale de ces derniers lorsque les horaires sont conciliables.

Troisièmement, en ce qui concerne l'usage des modes doux et des principaux transports en commun - Fil Vert et train (T.E.R.) -, les modes doux sont principalement utilisés pour les courts trajets ainsi que pour les promenades avec les enfants ; le train est principalement usité par les scolaires, les étudiants mais aussi par les personnes travaillant à Tours Centre et le Fil Vert, quant à lui, est massivement utilisé par les scolaires.

Finalement, pour la plupart des interviewés, il semble plus facile de modifier le moyen de transport utilisé, usage du vélo au détriment de la voiture par exemple, pour effectuer les déplacements dans l'espace de résidence c'est-à-dire dans Montlouis-sur-Loire que dans l'espace proche. L'usage du vélo et de la marche, étudiés dans la première partie, reste cependant déterminé par divers éléments : conditions physique, climatique, etc.

Néanmoins, ces affirmations, quelles qu'elles soient, demeurent limitées en raison de la modeste quantité d'entretiens réalisés avec les habitants de Montlouis-sur-Loire ainsi qu'à notre succinct travail de terrain. En effet, rapport aux enquêtes, nous aurions préféré interroger davantage d'habitants et notamment plus de personnes ne disposant pas d'automobile, car la seule personne non automobiliste était un adolescent ne possédant pas encore le permis de conduire. Alors, il aurait été judicieux d'analyser leur rapport à la voiture et leur perception des autres moyens de transport. Effectivement, en raison d'un non recours à la voiture pour diverses raisons - pas de permis de conduire ou autres - auraient-ils eu une image positive ou bien négative de la voiture ? Parallèlement, les transports collectifs et les modes doux auraient-ils été bien perçus par ces individus ?

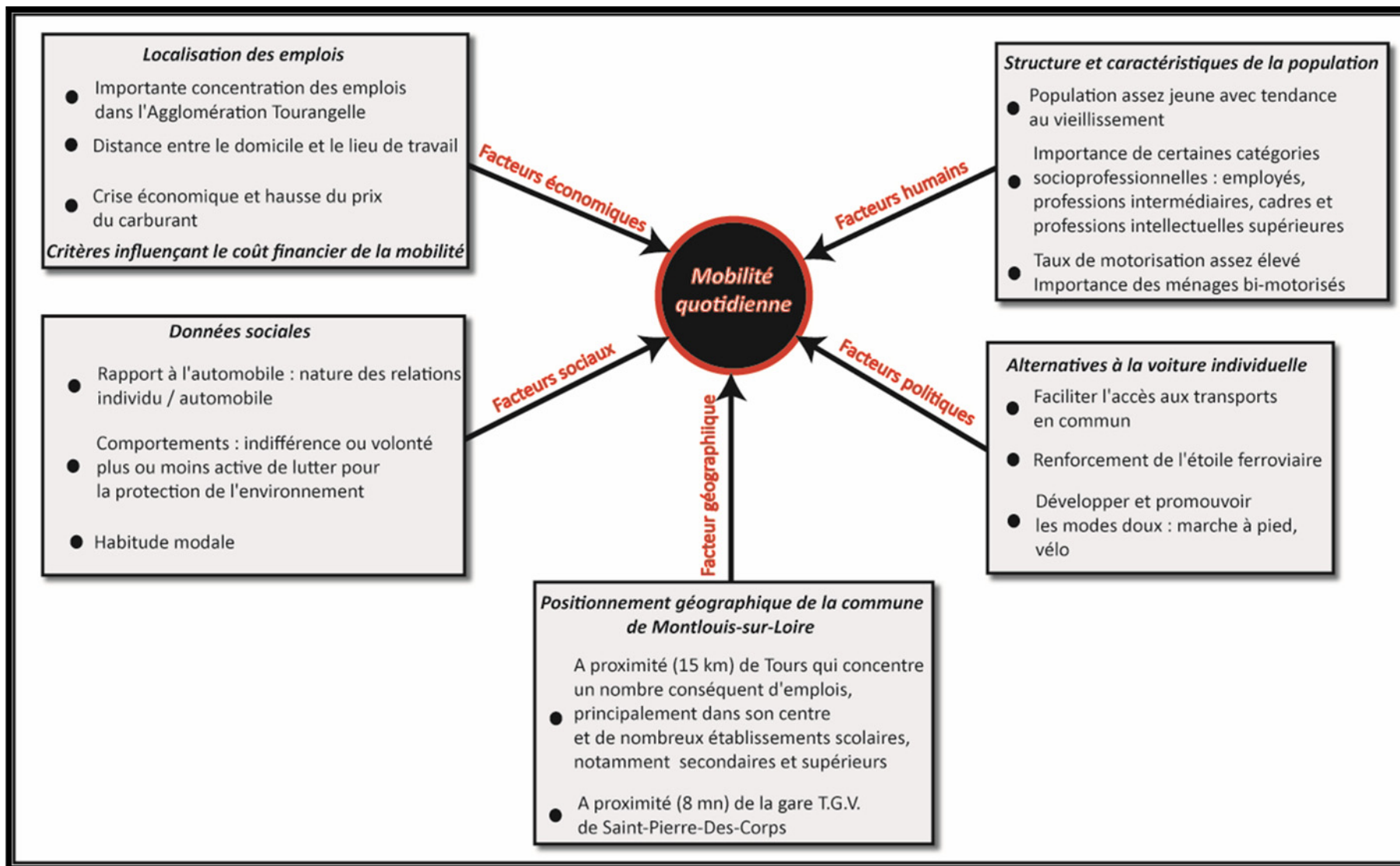
De plus, nous aurions également apprécié rencontrer plus d'acteurs publics et associatifs, notamment des intervenants du ferroviaire.

Quatrièmement, outre ces hiatus, la conscience des habitants interrogés aux problèmes environnementaux et aux enjeux - du développement durable et de la mobilité durable - semble se traduire au niveau individuel par une incapacité à résoudre ces soucis globaux. Ce constat se retrouve dans d'autres études : « *Collectivement, nous sommes tous conscients de l'urgence écologique, mais à titre individuel, on continue de se dire que notre action personnelle ne changera rien aux choses* ». ⁸²

Cinquièmement, cette étude nous a permis de comprendre la complexité des mobilités et la difficulté d'agir sur celles-ci, en raison d'une diversité de facteurs intervenants, facteurs résumés sur le schéma ci-dessous. Effectivement, la mobilité des Montlousiens, au vu de l'aboutissement de notre travail, est conditionnée non par un seul élément mais par une pluralité d'éléments regroupés en cinq catégories : les facteurs politiques, économiques, sociaux, géographiques et humains relatifs à la population et à sa structure. Prenons l'exemple des facteurs sociaux, nous avons constaté au cours de notre étude que le fait d'être habitué à un mode de transport influençait considérablement sur le moyen de déplacement utilisé et plus largement la mobilité. Nous retiendrons à cet égard la citation suivante : « *Je crois que quand on est habitué à un moyen de transport, on le garde* » (Entretien n°9 : femme, 31 ans, intérimaire).

⁸² Citation extraite de la revue *Territoires* intitulée « Écomobilité : à la mode mais (*encore*) à la marge » à la page 30.

Figure 34 : Une mobilité quotidienne conditionnée par divers facteurs



Par ailleurs, notre étude a permis de mettre en lumière quelques pistes et a soulevé des interrogations pouvant contribuer à favoriser une éventuelle modification des comportements des Montlouisiens.

Les entretiens ont montré, comme nous l'avons évoqué précédemment, que les Montlouisiens utilisent toujours massivement la voiture malgré le contexte actuel et souhaitent la conserver dans un temps futur. Les acteurs publics auront-ils ou non intérêt d'agir sur la représentation de la voiture, en informant régulièrement les individus sur les différentes alternatives à la voiture - de façon consensuelle et cohérente -, en les sensibilisant sur les impacts négatifs de l'automobile sur l'environnement et donc sur leur qualité de vie ? Simultanément, comment influencer les comportements et les attitudes, réfuter les idées fausses concernant les transports en commun (contraintes importantes, perte de liberté ou d'autonomie, manque d'efficacité, augmentation du stress pour certains...), illustrer leurs substantiels avantages... afin de motiver l'usager pour l'aider à passer à l'action, c'est-à-dire à utiliser train, bus et / ou modes doux ?

C'est tout un travail de sensibilisation et de présentation des offres alternatives qui aurait peut-être raison d'être engagé que ce soit au moyen de réunions, de publications - dans le magazine municipal de Montlouis-sur-Loire *Vivacité*, de panneaux lumineux, par exemples - et de tout autre moyen qui pourra permettre aux automobilistes de se décider à se passer de leur voiture.

Par ailleurs, notre étude a révélé un rôle important et non négligeable des enfants dans la diffusion de dites "bonnes pratiques". Ne serait-il pas judicieux et opportun, face à ce constat, d'informer le plus jeune public sur les avantages et les caractéristiques de l'usage des transports collectifs et des modes doux ? Ceci afin d'éviter une transmission de génération à génération de "l'autosolisme"⁸³ comme du tout-automobile.

Les bonnes habitudes ne doivent-elles pas être prises **le plus tôt possible** quand on sait la grande complexité à vouloir, pouvoir et réussir enfin à les modifier ? Ne faudra-t-il pas une génération pour inverser les tendances actuelles ?

Sachant que le pédibus permet aux parents de mieux se connaître et de s'entraider par les liens qui se nouent - entre eux, les enfants, les intervenants et l'école -, que le trajet domicile / école peut ainsi devenir un moment de convivialité et de plaisir partagé, ne génèrera-t-il pas une meilleure qualité de vie, ne fera-t-il pas reculer l'individualisme et pourra-t-il ou non inverser la tendance "auto-centriste" (Paternostre, Titeux, 2008 : 19) de leurs "parents-taxis" (*ibid.*) par une acquisition **de bonne heure** d'un comportement responsable des enfants qui, adultes, deviendront ainsi les futurs usagers des modes doux ? Et également les "promoteurs" de ces mobilités plus durables.

⁸³ Terme mentionné à la page 25 de la revue intitulée *Écomobilité : à la mode mais (encore) à la marge*, citée précédemment.

Afin d'assurer la mise en place du pédibus à Montlouis-sur-Loire, une sensibilisation des plus jeunes ne mériterait-elle pas d'être pensée et engagée ? De plus, le pédibus ne devrait sans doute pas se limiter à une attente d'engagement des associations de parents d'élèves mais de diffuser l'intention de mettre en place un pédibus ou "carapattes" à d'autres personnes. Certains parents disponibles, des nourrices d'enfant(s) scolarisé(s) mais aussi des personnes à la retraite (tout en trouvant dans cet engagement, une manière de rompre l'ennui et la solitude) ne seraient-ils pas disposés à s'investir ainsi dans la vie locale ?

Outre l'information autour des projets envisagés (évoqués dans la deuxième partie), notre étude a indiqué qu'il sera également utile de ne pas oublier les moyens de transport existants. En effet, celle-ci a mis en évidence un besoin pour les personnes (notamment âgées) ne disposant pas d'internet, de pouvoir être informées de l'existence d'un transport à la demande ou simplement de rappeler qu'il est présent à Montlouis-sur-Loire. Ne serait-il donc pas judicieux de mentionner, par exemple dans certains numéros de *Vivacité*, la possibilité de se mouvoir en "car jaune", en co-voiturage, Fil Vert, train, en indiquant si possible des commentaires de personnes satisfaites de ces moyens de transport, ceci notamment afin de les promouvoir en montrant que d'autres les utilisent déjà ? Les montlouisiens verront que ces offres existent mais également qu'elles perdurent et ainsi pourront constater leur évolution en tant qu'amélioration de l'offre.

En fin de compte, même s'il n'existe en aucun cas de "solutions miracles", l'information n'est-elle pas un élément d'ampleur non négligeable ? Par ailleurs, ne faut-il pas rester distant d'un changement soudain des habitudes en matière de mobilité ?

Toutefois, il peut s'agir de pistes pouvant faciliter certaines évolutions du comportement. Mais faudra-t-il limiter l'intervention des individus à une simple information ? De surcroît, ne serait-il pas intéressant de développer la participation autour de ces offres de transport ? Demander l'avis des citoyens, usagers ou futurs usagers de ces transports - appréciations, suggestions, critiques - pourrait être enrichissant pour les acteurs publics, même si nous savons bien que tous les individus ne peuvent être **tous** entièrement satisfaits. Néanmoins, les critiques ne peuvent-elles pas faire avancer les politiques ? De plus, nous supposons qu'associer les citoyens à la vie communale peut engendrer, pour les personnes désirant s'investir en donnant leur avis, un sentiment de se sentir impliquées, d'obtenir "gain de cause", ou tout au moins des réponses à leurs critiques ou autre...

Le recueil des avis des Montlouisiens sur les offres de transport existantes et futures pourrait s'effectuer, par exemple, au moyen de rencontres-dialogue et / ou avec des questionnaires disponibles à la mairie, sur internet, déposées dans les boîtes aux lettres, etc. En effet, nous avons remarqué, au cours de nos entretiens, que les périurbains semblent avoir constamment besoin d'être informés mais aussi de pouvoir émettre leurs pensées ou leurs positions sur différents sujets : c'est pourquoi

nous pensons que ces éléments importants ne doivent pas être négligés ou passés sous silence.

Mais arriverons-nous un jour à rééquilibrer l'usage entre les différents modes de transport ? Comment sortir d'une situation où la voiture est utilisée pour effectuer 69 % des déplacements et pour 8 - voire 9/10^{ème} - des habitants interrogés ?

Ce que nous pouvons dire, à l'issue de cette recherche, c'est qu'il est peut-être encore trop tôt pour ce bouleversement ; il faudra probablement du temps et, éventuellement, de nombreuses années pour que ces modes alternatifs se développent à Montlouis-sur-Loire, comme dans d'autres communes périurbaines.

Une des limites de notre recherche réside dans l'ignorance de l'usage de ces alternatives étant donné qu'elles ne sont que sous forme de projets. Parviendront-elles à détrôner le "tout-automobile" ? Nous ne pouvons pas deviner le futur mais nous savons actuellement que la voiture reste encore un élément substantiel pour les périurbains, se traduisant par une liberté du corps et une possibilité de se déplacer de façon flexible dans le temps et dans l'espace en fonction des besoins.

Si ces alternatives requièrent un engagement ou un passage à l'acte des Montlousiens, elles pourraient, pour certains ménages, réduire le budget dédié à l'automobile "en se passant" par exemple d'une seconde voiture familiale. Le critère financier sera-t-il un vecteur incitatif et suffisant au désir du changement des habitudes puis ensuite au passage à l'acte ?

Ainsi, nous ne pouvons pas encore parler de rupture du modèle "pavillon / automobile" mais seulement de succinctes inflexions. Annoncent-elles la fin de ce modèle ?

A l'issue de ce travail, notons que la mobilité "durable" est un concept encore trop récent pour susciter un engagement radical. Elle semble en théorie applicable mais, dans la pratique, nous avons vu qu'elle demeure limitée en raison de l'impossibilité de concilier les trois piliers que sont l'économique, le social et l'environnemental. C'est ainsi que la mobilité durable paraît être une utopie aujourd'hui mais peut-être sera-t-elle une réalité demain ? D'autres études restent également distantes de ce concept : « *La mobilité durable peut ainsi rapidement apparaître comme une vitrine, une manière pour les élus d'afficher une posture écolo...* »⁸⁴. Ces politiques ne seraient-elles pas une manière, pour les acteurs publics, d'affirmer leur "bonne conscience" vis-à-vis de la préservation de l'environnement ?

Par ailleurs, posséder une vision globale, et non restrictive à l'échelle communale, pourrait premièrement s'avérer être un atout supplémentaire pour engager une

⁸⁴ Terme mentionné à la page 25 de la revue intitulée *Écomobilité : à la mode mais (encore) à la marge*.

politique des transports. Celle de Montlouis-sur-Loire envisage ses politiques en cohérence avec les intentions du Schéma de Cohérence Territoriale mais ne possède pas de politique de transport intercommunale. Deuxièmement, ne pas envisager des projets dans le domaine des transports de manière sectorielle mais établir une cohérence de ces intentions avec d'autres domaines, notamment l'aménagement du territoire, semblerait, à l'issue de ce travail, et notamment de la deuxième partie, un paramètre important à prendre en compte.

Outre ceci, notons également que le découpage, en termes de compétences dans le domaine des transports, se révèle une limite de grande ampleur à la concrétisation de politiques. C'est cette fragmentation des compétences qui est ici remise en cause. Effectivement, notre étude a mis en exergue une incompréhension des Montlousiens : « *Pourquoi le Fil Bleu s'arrête-t-il à La Ville-aux-Dames et non à Montlouis-sur-Loire ?* ». Cette répartition des compétences est, pour la majorité des Montlousiens, non connue. C'est pourquoi sur le site internet de la commune devrait peut-être figurer une succincte rubrique en amont de la présentation des offres de transport, mentionnant brièvement les compétences des entités intervenant ou n'agissant pas sur Montlouis-sur-Loire.

Contrairement à notre lieu d'étude où l'usage de la voiture est toujours prédominant, intensif voire même exclusif pour certains habitants, **des changements en milieu urbain commencent à apparaître**. Le vélo semble retrouver une vision plus positive comme le confirme certains articles de presse (cf. annexe 21), se développant dans de nombreuses villes françaises avec le système de vélo en libre service, de location de vélo comme à Tours avec *Velociti*⁸⁵ mais aussi avec les vélo-stations. Sur le site internet de *Velociti* nous apprenons que les locations se sont accrues : en 2006, nous avions 400 vélos loués, 800 en 2007 et aujourd'hui 1 200. La vélo-station de Chambéry, quant à elle, a vu sa fréquentation augmenter. Effectivement, « *En 2002, elle comptait quelque trente vélos et quarante places de consignes ; aujourd'hui, 350 vélos sont en location, tandis que les 140 places des deux consignes sont toutes occupées* »⁸⁶. Néanmoins, notons que les locations concernent principalement un usage du vélo dans un cadre touristique et non utilitaire.

Seulement, l'espace urbain ne peut pas être comparé aux espaces périurbains en raison de caractéristiques et de possibilités variées. En ville, nombreux sont les déplacements pouvant être réalisés en modes doux et / ou en transport en commun, étant donné qu'il semble plus facile, pratique et rapide de circuler avec ces moyens-là qu'en voiture : « *On habiterait dans le centre de Tours, on prendrait beaucoup*

⁸⁵ *Velociti* est selon le site internet de *Velociti* « un système de location longue durée qui s'adresse à tous ceux qui souhaitent découvrir ou redécouvrir le vélo comme mode de déplacement urbain ».

⁸⁶ Informations extraites de la revue, mentionnée ci-dessus, à la page 28.

moins la voiture, voire pas du tout ou on aurait peut-être même qu'une seule voiture » (Entretien n°1 : homme, 33 ans, infirmier). Alors qu'en milieu périurbain, la voiture est, selon les Montlousiens, le moyen le plus pratique pour effectuer ses déplacements. Le seul déterminant qui pourrait agir sur le(s) moyen(s) de transport utilisé(s) par les périurbains est la difficulté de trouver promptement une place de stationnement en ville. Effectivement, ce détail est apparu dans plusieurs entretiens ; nous en avons l'exemple avec les propos suivants : « **Parce que là-bas à Tours, on ne peut pas se garer** » (Entretien n°7 : femme, 47 ans, agent de la poste), « **Pour se garer [...] à Tours, c'est difficile de trouver une place** » (Entretien n°5 : femme, 57 ans, à la retraite), « **On va rarement en centre-ville faire les magasins, parce que c'est la misère pour se garer [...] C'est pénible !** » (Entretien n°1 : homme, 33 ans, infirmier).

Faudrait-il alors employer des mesures restrictives comme ne plus concevoir de parking en Centre Ville et / ou augmenter le tarif des emplacements de stationnement existant (parking souterrain, parcimètre, etc.) ? Est-ce qu'on en viendra à ne prévoir de nouveaux lieux de parage (pour autos et vélos) que plus près des arrêts Fil Bleu, Fil Vert, stations... - quitte à en créer de nouveaux au fur et à mesure de l'extension des lotissements - afin d'inciter les usagers à utiliser leur véhicule ou leur vélo pour s'y rendre (courts trajets) puis de prendre les transports en commun (itinéraire plus conséquent) ?

Par ailleurs, un article intitulé *Auto rimerait avec... Ecot* (cf. annexe 22), paru dans le Berry Républicain du samedi 12 juin 2010, met en avant que certains membres du gouvernement proposent de « transférer aux agglomérations la maîtrise du stationnement » et de « permettre aux agglomérations d'instaurer à l'essai un péage urbain dont les revenus iraient financer les transports en commun ». Autrement dit, en raison de transports en commun coûteux, les élus cherchent diverses solutions afin de pouvoir développer ces transports, cette mesure explicitée dans cet article consisterait à contraindre les automobilistes à financer un péage urbain et indirectement contribuer au développement des transports en commun.

Précisons que certaines villes disposent de transport en commun gratuit. La ville de Châteauroux, dans l'Indre, a été la première à mettre en place des transports en communs **gratuits**. D'autres villes comme Vitré (35), Issy-les-Moulineaux (92), Gap (05), Compiègne (60), Issoudun (36), Castres (81), Aubagne (13), Strasbourg (67), Aix en Provence (13) etc. ont recours aux transports gratuits. De même que Lisbonne au Portugal. En viendra-t-on graduellement à la gratuité des transports en commun, à des parkings à des tarifs prohibitifs, à des péages urbains pour inciter les usagers à utiliser **le plus souvent possible** modes doux et transports en commun au détriment de la voiture ?

Nuançons nos propos précédents, en mentionnant l'exemple d'une personne interrogée. Certains individus n'adopteront-ils pas des stratégies dites de contournement afin d'éviter de payer des parkings à des prix devenus trop élevés ou bien à une impossibilité de se garer ? L'interviewée a trouvé un moyen de se rendre sur Tours, à un rendez-vous chez un spécialiste, tout en ne perdant pas de temps à garer la voiture :

« Comme, malgré tout, il (son mari) est retraité maintenant, il m'emmène, il me lâche là où j'ai rendez-vous et il va faire un tour ; je lui téléphone, je lui laisse un petit texto quand je suis sortie et il revient me chercher. Et c'est la seule solution que l'on a trouvée pour ne pas passer trop de temps et ne pas être enquinés ! Parce que sinon, pour se garer à Tours... » (Entretien n°5 : femme, 57 ans, à la retraite).

En fin de compte, les espaces périurbains apparus grâce à la voiture peuvent-ils "vivre" sans elle ? Autrement dit, le foisonnement d'initiatives envisagées à l'encontre de l'usage massif de la voiture pourra-t-il aller jusqu'à désolidariser le périurbain de sa voiture ? La voiture et le périurbain sont-ils deux éléments indissociables ou inséparables ? Est-ce la fin du modèle : maison individuelle et voiture particulière ou maison individuelle avec deux voitures particulières ? Car les usagers ne se passeront pas de leurs deux voitures d'un coup. Peut-être parviendront-ils - **progressivement** - à n'en garder qu'une seule ? Et cela constituerait un début d'avancé salutaire pour le développement durable comme pour la mobilité durable ! Même si c'est envisageable et intensément souhaitable, est-ce que ce sera la réalité ? L'avenir nous le dira !

Bibliographie

Ouvrages

Allemand Sylvain. *Les paradoxes du développement durable*. Paris, le Cavalier Bleu, 2007, 191 p.

Antoni Jean-Philippe. *Lexique de la ville*. Paris, Ellipses, 2009, 183 p.

Ascher François. *Ces évènements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs. Essai sur la société contemporaine*. Cité dans : Hervouet Vincent. *La périurbanisation dans la métropole Nantaise : de nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité ?* Thèse de doctorat de géographie et d'aménagement du territoire, Nantes, Université de Nantes, 2005, 545 p.

Ascher François. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris, Odile Jacob, 1995, 345 p.

Brunel Sylvie. *Le développement durable*. 2e éd. Paris, Presses Universitaires de France, 2007, 127 p. Collection Que sais-je ?

Clochard Fabrice, Rocci Anaïs, Vincent Stéphanie. *Automobilités et altermobilités, quels changements ?* Paris, l'Harmattan, 2008, 286 p. Collection dossiers sciences humaines et sociales.

Depeau Sandrine. De l'immobilisme à l'automobilisme : les enfants face à la mobilité. In Lannoy P., Ramadier T., *La mobilité généralisée, formes et valeurs de la mobilité quotidienne*. Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, 2007, p. 65-78.

Desjeux Dominique. Préface. In Clochard F., Rocci A., Vincent S., *Automobilités et altermobilités, quels changements ?* Paris, l'Harmattan, 2008, p. 17-21.

Dupuy Gabriel. *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Paris, Anthropos/Economica, 1999, 160 p. Collection Villes.

Emelianoff Cyria. Mobilité durable. In Wachter S., Galland J-P. et al., *Dictionnaire de l'aménagement du territoire. Etat des lieux et prospective*. Paris, Belin, 2009, p. 171-175.

Ferrando y Puig Judith. La mobilité durable, les raisons du succès d'un concept flou. In Clochard F., Rocci A., Vincent S., *Automobilités et altermobilités, quels changements ?* Paris, L'Harmattan, 2008, p. 89-104.

Foubert Claude. *Chroniques de Montlouis 1990-2000 : témoignages sur le siècle*. Tours, EFIL communication, 2000, 62 p.

G.A.R.T. *Les politiques de transport collectif dans les collectivités*. Voiron, La Lettre du Cadre Territorial, 1999, 258 p. Collection dossier d'experts.

Huguenin-Richard Florence. Les mobilités urbaines : de l'automobilisme à l'écomobilité. Un long chemin... In Moriniaux V., Chapuis A. et al., *Les mobilités*. Paris, SEDES, 2010, p. 109-137.

Kaplan Daniel, Marzloff, Bruno. *Pour une mobilité plus libre et plus durable*. Limoges, FYP, 2009, 86 p.

Kaufmann Vincent. *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2008, 115 p. Collection le savoir suisse.

Madoré François, Bennasr Ali et al. *Le commentaire de paysage en géographie humaine*. Paris, Armand Colin, 2006, 270 p. Collection U Géographie.

Mancebo François. *Développement durable*. Paris, Amand Colin, 2008, 124 p. Collection 128. Géographie.

Merlin Pierre, Choay Françoise. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. 2^e éd. Paris, Presse Universitaire de France, 2009, 963 p. Collection Quadrige dicos poche.

Morand-Deville Jacqueline. *Le droit de l'environnement*. 9^e éd. Paris, Presses Universitaires de France, 2009, 127 p. Collection Que sais-je.

Orfeuil Jean-Pierre. *L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*. Arcueil, Synthèse, I.N.R.E.T.S., 2000, 145 p.

Pierre Magali. Le mode de transport, à la croisée des choix individuels et des politiques urbaines. In Clochard F., Rocci A., Vincent S., *Automobilités et altermobilités, quels changements ?* Paris, l'Harmattan, 2008, p. 119-132.

Pinson Daniel, Thomann Sandra. *La maison en ses territoires : de la villa à la ville diffuse*. Paris, L'Harmattan, 2002, 191 p. Collection Villes et entreprises.

Roux Emmanuel et Vanier Martin. *La périurbanisation : problématiques et perspectives*. Paris, La Documentation française, 2008, 87 p. Collection Travaux.

Savarit-Bourgeois Isabelle. *L'essentiel du droit de l'urbanisme*. 6^e éd. Paris, Gualino éditeur, 2009, 157 p. Collection Les Carrées.

Vanier Martin. Les espaces du politique : trois réflexions pour sortir des limites du territoire. In Debarbieux B., Vanier M., *Ces territorialités qui se dessinent*. La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2002, 267 p. Collection Bibliothèque des territoires.

Vernier Jacques. *Les énergies renouvelables*. 5^e éd. Paris, Presses Universitaire de France, 2009, 128 p. Collection Que sais-je ?

Vincent Stéphanie. Le covoiturage : une pratique multiforme, sociale, mais durable ? In Clochard F., Rocci A., Vincent S., *Automobilités et altermobilités, quels changements ?* Paris, l'Harmattan, 2008, p. 239-249.

Articles, revues, thèses

Berger Martine, Jaillet Marie-Christine. Introduction. *Vivre les espaces périurbains*, *Norois*, 2007, n°205, p. 7-8.

Bodier Marceline. La voiture : une habitude qui se prend jeune. *I.N.S.E.E première*, 1996, n°474, 4 p.

Cailly Laurent. Faut-il raser Fondettes et la Ville aux Dames ? [En ligne], 3 mars 2009. Disponible sur : <http://confluence-geo.fr/spip.php?article153>, (consulté le 5 mai 2010).

Cailly Laurent. Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? *EspacesTemps.net*, [En ligne], 13 mai 2008. Disponible sur : <http://www.espacestems.net/document5093.html>, (consulté le 10 octobre 2009).

Cailly Laurent. Périurbain. In Lussault M., Levy J., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, p. 706-708.

C.E.R.T.U. Le covoiturage en France et en Europe état des lieux et perspectives. *Rapport d'études*, 2007, 86 p.

Dubois Nicolas. *L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi*. Thèse de doctorat, Nanterre, Université Paris X, 2004, 298 p.

Ecomobilité : à la mode mais (*encore*) à la marge. *Territoires*, décembre 2009, n°503, p. 21-35.

Flamm Michael. Se passer de la voiture demande beaucoup de savoir-faire. *La Revue Durable*, 2006, n°18, p. 31-34.

Granier Gérard et Veyret Yvette. Développement durable, quels enjeux géographiques ? *La Documentation Photographique, la Documentation Française*, 2006, dossier n°8053, 63 p.

Hervouet Vincent. La mobilité du quotidien dans les espaces périurbains, une grande diversité de modèles de déplacements : l'exemple de la métropole nantaise. *Vivre les espaces périurbains, Norois*, 2007, n°205, p. 37-52.

Hervouet Vincent. *La périurbanisation dans la métropole Nantaise : de nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité ?* Thèse de doctorat de géographie et d'aménagement du territoire, Nantes, Université de Nantes, 2005, 545 p.

LesEchos. Les ventes de voiture neuves en hausse de 7,1 % en juin en France. *LesEchos.fr*. [En ligne], 1 juillet 2009. Disponible sur : <http://archives.lesechos.fr/archives/2009/lesechos.fr/07/01/300359302.htm>, (consulté le 6 avril 2010).

Moatti Sandra. La ville durable, un vrai chantier. *Alternatives économiques*, 2006, n°253, p. 56-66.

Orfeuill Jean-Pierre. Les bolides verts. *Sciences et avenir*, 2002, n°669, p. 80-82.

Orfeuill Jean-Pierre. L'automobilité en France, entre autonomie et servitude volontaire. *Cahiers de médiologie*, 2001, n°12, p. 193-201.

Paternostre Véronique et Titeux Pierre. Vroum-vroum = aïe, aïe, aïe ! Le lourd impact de la voiture sur la santé. [En ligne], 16 septembre 2008. Disponible sur : <http://www.iewonline.be/spip.php?article2441>, (consulté le 23 avril 2010).

Semmoud Nora. L'habiter périurbain : choix ou modèle dominant ? *Revue de géographie alpine*, 2003, Tome 91 n°4, p. 55-64.

Serres Michel. On a oublié d'inviter la Terre à la conférence sur le climat. [En ligne], 22 décembre 2009. Disponible sur : http://www.maxisciences.com/%E9cologie/on-a-oublie-d-inviter-la-terre-a-la-conference-sur-le-climat-par-michel-serres_mrm2213.html, (consulté le 15 avril 2010).

Vincent Clément. Le développement durable : un concept géographique ? [En ligne]. 26 juillet 2004. Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/devdur/DevdurScient.htm#1>, (consulté le 23 mai 2010).

Vincent Stéphanie. Les « altermobilités » : une analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? Thèse de doctorat de sociologie, Sorbonne, Université Paris 5, René Descartes, 2008, 412 p.

Articles de presse

- La Nouvelle République du Centre-Ouest :

- * Article du 25 avril 2005 intitulé « *Une super-agglomération à la recherche de cohérence* »
- * Article du 23 février 2010 intitulé « *Vive le tram, le train et non à l'aéroport !* »
- * Article du 30 mars 2010 intitulé « *Où se nichent les ménages les plus riches ?* »

Sites internet

- Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'énergie soit l'A.D.E.M.E. :
www.ademe.fr

- Communauté de Communes de l'Est Tourangeau :
www.cc-est-tourangeau.fr/module-Contenus-viewpub-tid-2-pid-109.html

- Commune de Montlouis-sur-Loire
www.ville-montlouis-loire.fr/

- I.N.S.E.E. : www.insee.fr

- Prix du baril du pétrole : <http://prixdubaril.com/>

- Etude réalisée par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Tourangelle :
www.atu37.org/telechargement/actualite/pdf/CMob1.pdf.

- Plan vélo de la Région Centre :
www.regioncentre.fr/jahia/webdav/site/portail/shared/transports/docs/plan-velo-region-centre.pdf

ANNEXES

Table des matières des annexes

Annexes relatives à l'introduction	203
 Annexe 1 : Fluctuation du prix du baril de pétrole en euros du 9 août 2007 au 2 avril 2010.....	 203
 Annexe 2 : Succincte étude des offres et infrastructures de transport existantes à Montlouis-sur-Loire	 204
 Annexe 3 : Succincte étude des données I.N.S.E.E. et des résultats de l'Enquête Ménage Déplacement réalisée à Montlouis-sur-Loire	 237
 Annexe 4 : Le volet « mobilité quotidienne » du canevas du programme U.P.H.A.	 242
 Annexe 5 : Membres présents à la réunion transport du 30 septembre 2009.....	 243
 Annexe 6 : Tableau récapitulatif des entretiens réalisés avec les acteurs publics.....	 244
 Annexe 7 : Tableau récapitulatif des entretiens réalisés avec les acteurs associatifs et les habitants.....	 245
 Annexe 8 : Caractéristiques des personnes interrogées aux terrasses de Bodet.....	 246
 Annexe 9 : Le guide d'entretien pour les douze personnes interrogées personnellement....	 248
 Annexe 10 : Questions et hypothèses structurant ces diverses thématiques	 255
 Annexe 11 : Recensement des diverses zones d'habitat, dans l'optique d'interroger des individus dans différentes localités de Montlouis-sur-Loire.....	 258
 Annexe 12 : Caractéristiques des personnes interrogées dans la zone d'habitat ancien	 259
 Annexe 13 : Caractéristiques des personnes interrogées dans la zone d'habitat récent.....	 260

Annexe 14 : Localisation des douze habitants interrogés personnellement à Montlouis-sur-Loire.....	261
Annexes relatives à la première partie	262
Annexe 15 : Taxation de la production et de la distribution d'énergie en France	262
Annexe 16 : Intervention aux trois gares	263
Annexes relatives à la deuxième partie	264
Annexe 17 : Etude du contexte législatif français relatif au domaine des transports.....	264
Annexe 18 : Financement du transport scolaire à Montlouis-sur-Loire.....	268
Annexe 19 : Courses effectuées par le Touraine Fil Vert dans Montlouis-sur-Loire	269
Annexes relatives à la troisième partie	270
Annexe 20 : Etude réalisée sur les inscrits au co-voiturage sur le site internet de Tour(s) plus	270
Annexes relatives à la conclusion.....	274
Annexe 21 : Les élus cherchent de nouveaux financements	274
Annexe 22 : Un développement du vélo dans les villes françaises.....	275
Ouvrages cités dans les études présentes en annexe.....	276

Annexes relatives à l'introduction

1) Contexte et objet de la recherche

Annexe 1 : Fluctuation du prix du baril de pétrole en euros du 9 août 2007 au 2 avril 2010

Date	Prix du baril		
09-août-07	71,59	10-févr-09	37,960
10-sept-07	71,49	10-mars-09	45,840
10-oct-07	81,3	09-avr-09	52,240
10-nov-07	96,32	10-juin-09	71,460
10-déc-07	88,06	11-mai-09	58,230
10-janv-08	94,200	10-juil-09	59,660
11-févr-08	93,520	10-août-09	70,730
10-mars-08	107,720	10-sept-09	71,930
10-avr-08	109,700	09-oct-09	72,290
09-mai-08	126,000	10-nov-09	79,010
		10-déc-09	70,520
10-juin-08	131,550	24-déc-09	77,740
03-juil-08	145,336	08-janv-10	83,250
		25-janv-10	75,140
10-juil-08	141,520	08-févr-10	71,500
11-août-08	114,480	25-févr-10	78,080
10-sept-08	103,200	08-mars-10	81,600
10-oct-08	77,700	25-mars-10	80,170
11-nov-08	61,790	02-avr-10	84,870
10-déc-08	43,860		
19-déc-08	33,870		
10-janv-09	45,680		

Source : données obtenues du site internet : <http://prixdubaril.com/>

Tableau que nous avons réalisé personnellement, en sélectionnant certains chiffres du début et de la fin de chaque mois. Nous tenons à souligner que nous n'avons pas pu prendre les mêmes dates pour chaque mois étant donné que certaines données manquaient.

2) Présentation du lieu d'étude

Annexe 2 : Succincte étude des offres et infrastructures de transport existantes à Montlouis-sur-Loire

L'offre T.E.R.

Madame Marion Lemaitre - archiviste à la commune de Montlouis-sur-Loire - nous indique que la gare de Montlouis-Centre (photographie ci-dessous) fut établie en 1846 sur la ligne P.O. de Paris à Bordeaux et la ligne d'État de Tours à Sargé. Ainsi, avant les nationalisations, le P.O. et l'État passaient à la gare de Montlouis-sur-Loire.

Jadis, cette gare n'était desservie que par des omnibus. Précisons également que : *« Le mercredi et le samedi, jours des marchés à Tours, il y avait foule sur les quais ou sur la petite place plantée de tilleuls⁸⁷ ».*

La gare de Montlouis-Centre



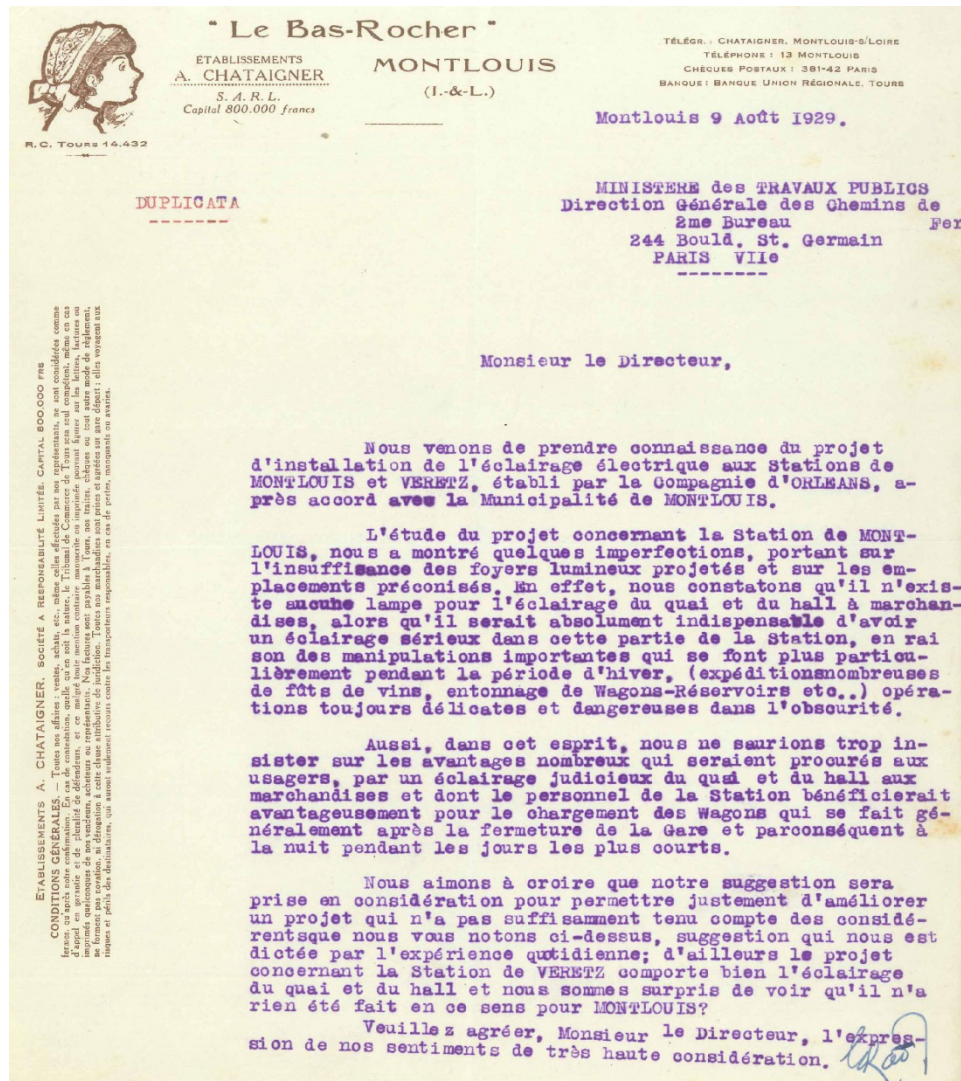
Source : Archives départementales d'Indre-et-Loire

Par ailleurs, cette gare et la gare de Montlouis-Véretz furent éclairées au début du 20^{ème} siècle, en raison notamment, à l'époque, d'un important commerce de fûts de vin. Cependant, malgré cet éclairage, Madame Marion Lemaitre nous informe, en analysant la lettre ci-dessous, que Monsieur Chataignier - marchand en vin au Bas-Rocher - se plaint de l'insuffisance de l'éclairage des quais et du hall à marchandises,

⁸⁷ Informations obtenues auprès de Madame Marion Lemaitre, archiviste à la commune de Montlouis-sur-Loire.

entre autres, lors de l'embarquement des fûts de vins qui a lieu le matin à l'aube et bien souvent en période hivernale.

Une contestation de l'éclairage électrique aux gares de Montlouis et de Vézetz



Source : Archive de la commune de Montlouis-sur-Loire

Outre ces précisions, notons que la gare de Montlouis-Centre fut anéantie durant la seconde guerre mondiale, plus précisément, en 1944.

En ce qui concerne la gare de Montlouis-Vézetz, des informations sont mentionnées dans l'ouvrage *Montlouis et son canton* de Sylvain Livernet et Pierre Duchemin. Nous apprenons à la page 74, que cette gare fut édifiée en 1868-1869, en même temps que les premiers tronçons de la ligne Tours-Vierzon. À l'époque, les habitants de Vézetz n'étaient pas les seuls à fréquenter cette station car les habitants des hameaux de Greux et de Rochepinard, en raison d'un éloignement géographique de la gare de Montlouis-Centre, l'utilisaient aussi.

Par ailleurs, nous regrettons de ne pas avoir obtenu ni trouvé d'informations sur la création de la gare d'Azay.

Mentionnons également qu'un voiturier avec calèche attendait les usagers du train pour les remmener à leur domicile. Toutefois, vers 1929, il fut remplacé, par un taxi. Qu'en est-il aujourd'hui : par quel(s) moyen(s) de transport pouvons-nous rejoindre les gares ?

Accessibilité de ces trois gares

Ces trois nœuds de communication sont accessibles par divers moyens de transport - en voiture, à vélo ou à pied - car ils disposent tous trois des infrastructures permettant d'accueillir ces outils de déplacement - parkings, abri vélos - photographiées ci-dessous.

La gare de Montlouis-centre est accessible en voiture par la route départementale 751 ainsi que par des routes communales, en vélo ou à pied grâce au cheminement de *la Loire à vélo* ainsi que par la ligne C du Touraine Fil Vert (bus). Quant aux deux autres gares, les usagers peuvent s'y rendre en voiture par des routes communales mais aussi par la route départementale 140 ainsi qu'en vélo et à pied.

La gare de Véretz-Montlouis et ses infrastructures

L'entrée de la gare



Le parking de la gare (38 places)



Le local vélo (12 places)



Source : Clichés personnels (S. Latouche), réalisés le 14 mars 2010

La gare de Montlouis-Centre : accès et infrastructures

Les deux parkings et le local vélo

Parking de 14 places et local vélos de 12 places



Parking de 20 places



Source : Clichés personnels (S. Latouche), réalisés le 14 mars 2010

Accès à la gare de Montlouis-sur-Loire par *la Loire à vélo*



Source : Clichés personnels (S. Latouche), réalisés le 14 mars 2010

Entrée Sud de la gare d'Azay

La gare d'Azay



Source : Cliché personnel (S. Latouche), réalisé le 14 mars 2010

Les emplacements pour stationner voitures ou vélos

Parking de 8 places



Abri vélos (6 places) et 4 places de parking



Source : Clichés personnels (S. Latouche), réalisés le 14 mars 2010

Néanmoins, nous remarquons une certaine dangerosité pour se rendre à la gare de Montlouis-Véretz en vélo ou à pied. Effectivement, la rue de Thuisseau, très étroite, peut s'avérer périlleuse lorsque deux voitures et un vélo se croisent. De plus, comme nous le constatons sur la photographie de gauche ci-dessous, les trottoirs, lorsque nous descendons sont difficilement praticables en raison d'aménagements de fleurs et d'arbustes. À certains endroits, le piéton est obligé de quitter le trottoir pour empiéter sur la route, entraînant une insécurité notable.

La dangerosité de la rue de Thuisseau



Source : Clichés personnels (S. Latouche), réalisés le 14 mars 2010

Caractéristiques actuelles et fréquentation de la desserte ferroviaire

Deux lignes desservent notre territoire d'étude, la ligne Tours / Orléans et Tours / Vierzon. Soulignons que la ligne Tours / Vierzon (axe Nantes / Lyon) a récemment fait l'objet d'une électrification. Cette action, soutenue par l'Union Européenne⁸⁸, répond à divers objectifs : développer le trafic voyageurs et le fret ferroviaire, renforcer les liens entre les territoires, réduire les émissions de gaz à effet de serre, etc.⁸⁹ Ces intentions témoignent d'une volonté des acteurs publics de s'engager dans une "promotion" des transports collectifs, un des impératifs pour la protection de l'environnement. Ainsi, nous pouvons dire que le transport ferroviaire de voyageurs fait aujourd'hui l'objet d'un regain d'intérêt, après une période, si nous pouvons le dire ainsi de "désertification" ferroviaire. Ceci sera plus expressément développé dans notre seconde partie, à travers les ambitions du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Tourangelle.

Ces travaux conséquents ont débuté en 2006 et se sont terminés par une inauguration le 11 juillet 2008. Notons également la création, en 2007-2008, d'un terminus périurbain⁹⁰, à la gare Bléré-la Croix, toujours dans l'optique de rendre les transports collectifs - le train - plus attractifs, en améliorant le nombre de dessertes.

Outre ceci, précisons que sept T.E.R par jour desservent la gare d'Azay et la gare de Montlouis-Véretz, contre une offre T.E.R. de douze trains par jour à la gare de Montlouis-Centre.

Il convient alors de nous interroger : ces travaux ont-ils engendré un accroissement de la fréquentation de cette ligne ?

Stipulons tout d'abord, notre difficulté à acquérir des données quantitatives de la part des acteurs du ferroviaire (T.E.R.) pour notre lieu d'étude. Toutefois, nous avons pu obtenir quelques chiffres concernant la ligne Tours / Vierzon. Au mois de novembre 2008, sur une semaine environ, 150 personnes prenaient le train à la gare d'Azay et 280 à celle de Véretz-Montlouis. En 2009, toujours sur une semaine, 256 usagers le prenaient à la gare de Véretz-Montlouis et 182 à la gare d'Azay. Ces chiffres mettent en exergue une augmentation des usagers à la gare d'Azay mais une diminution à celle de Véretz-Montlouis. Ainsi, nous ne pouvons pas véritablement parler

⁸⁸ L'Union Européenne a soutenu financièrement l'État et la Région Centre dans le cadre du F.E.D.E.R., le Fond Européen de Développement Régional.

⁸⁹ Informations obtenues sur le site internet :

http://groupesig.sncf.com/vierzon/PDF/plaquette_inauguration.pdf

⁹⁰ Un terminus périurbain étant selon le site :

http://groupesig.sncf.com/vierzon/PDF/fiche_tech_blere.pdf : « une installation qui permet, sur une ligne ferroviaire donnée, de limiter la circulation d'un train de voyageurs à la zone urbanisée située autour d'une agglomération. Il comprend une voie de garage en cul-de-sac desservie par un quai et des installations de signalisations importantes ».

d'augmentation face à ces données. Les propos de Monsieur Jean-Pierre Rezé⁹¹ confortent notre idée puisqu'il nous a mentionné : « *La hausse reste limitée* ».

Le transport routier collectif

Présentation du réseau de Touraine Fil Vert (bus)

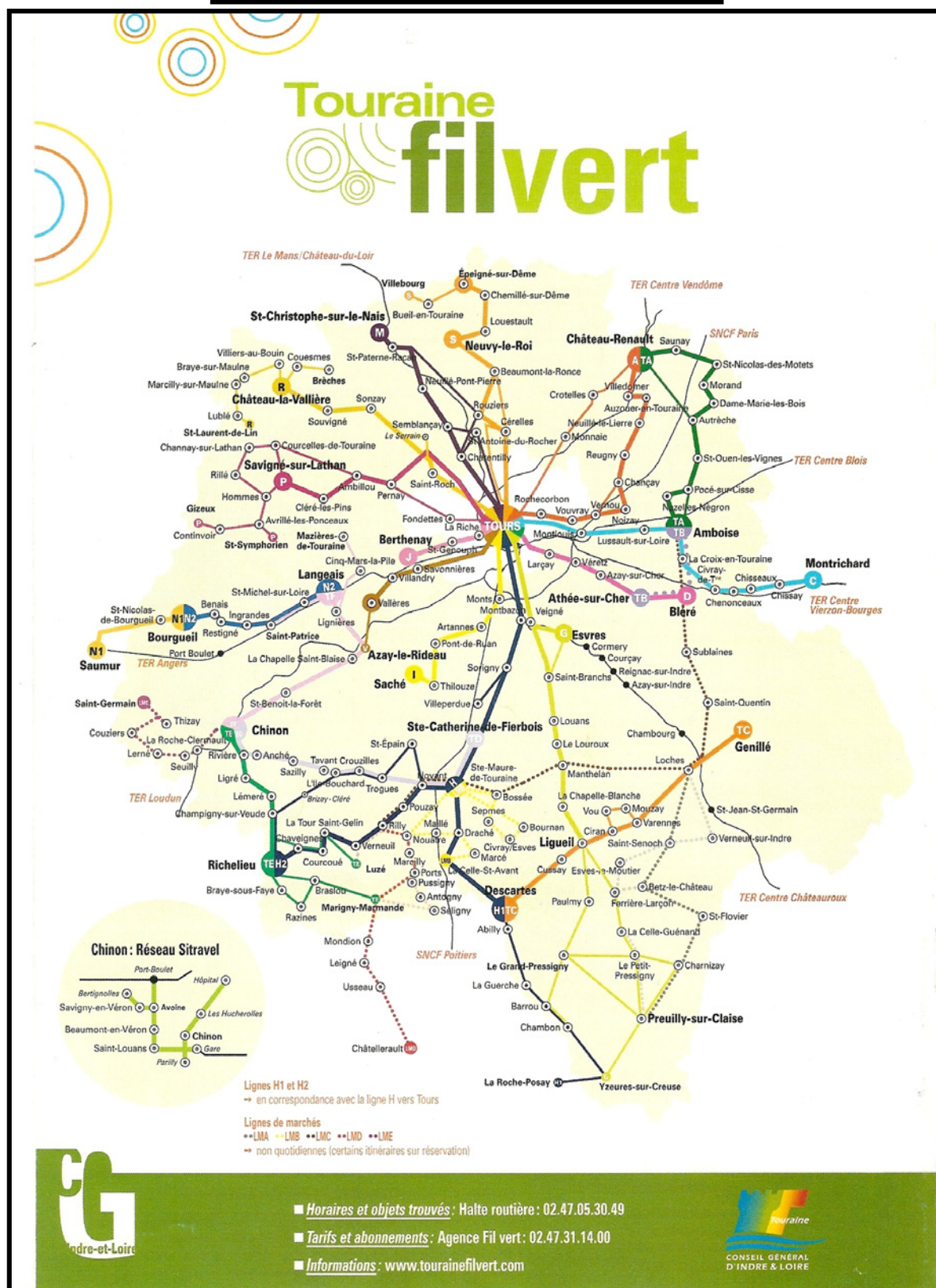
Touraine Fil Vert est le nom de la société de transport en commun assurant un service de bus dans le département d'Indre-et-Loire et par conséquent dans Montlouis-sur-Loire.

Dans un premier temps, afin de rendre nos propos plus explicites, nous tenons à présenter brièvement les caractéristiques du réseau de bus Touraine Fil Vert. Pour ceci, nous avons sélectionné quelques données quantitatives qui nous semblaient pertinentes.

Ce réseau est composé de 21 lignes comme nous pouvons le constater sur la carte ci-dessous p. 213. Néanmoins, précisons que quatorze de ces lignes dont la ligne C (Tours-Amboise-Montrichard) sont radiales puisqu'elles convergent vers Tours, leurs objectifs étant de desservir l'agglomération Tourangelle. Outre celles-ci, nous avons également sept lignes dites transversales comme la ligne T.C., T.D. dont la mission est de relier les villes entres-elles.

⁹¹ Monsieur Jean Pierre Rezé, rencontré le jeudi 12 novembre 2009, est Responsable Régional Exploitation.

Carte du réseau de Touraine Fil Vert



Source : Carte obtenue auprès de Monsieur Patrick Louault

Outre les lignes composant ce réseau, intéressons-nous à présent à la fréquentation de ce Touraine Fil Vert.

Il représente un million deux cent mille voyages sur l'ensemble du réseau, c'est-à-dire sur les 175 communes desservies par ce service.

Les scolaires sont les usagers prédominant de ce Touraine Fil Vert puisque en période scolaire, 8000 voyages sont comptabilisés, alors qu'hors période scolaire, c'est seulement 3 000 voyages. Par ailleurs, 65 % des usagers de ce service sont des scolaires avec un abonnement mensuel à dix euros par mois. Pour ce tarif, ces derniers ont la possibilité de se déplacer dans tout le département, même en période de vacances scolaires.

Après avoir mentionné les données quantitatives les plus pertinentes concernant le réseau Touraine Fil Vert, intéressons-nous, dès lors, à la ligne qui nous préoccupe : la ligne C.

La ligne C (Tours / Amboise / Montrichard) : une ligne structurante

Fiches horaire « aller et retour » de la ligne C, janvier 2010

Tours >>> Montlouis sur Loire >>> Amboise

		Période Scolaire		L au V	L au V	L au V	L au V	L au S	L au S	L au V	L au V	L au S	LMJVS	Me	L au S	L au S	L au S	L au S	
Accessibilité								♿	♿			♿	♿	♿	♿	♿	♿	♿	
TOURS	Halte Routière					7:00	7:00	8:00					9:00	12:10	12:20	14:10	16:30	17:30	18:30
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Frelonnerie		7:00						8:10										
MONTLOUIS SUR LOIRE	Greux				7:00				8:12										
MONTLOUIS SUR LOIRE	Les Sablons				7:02				8:14										
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Vallée			7:00															
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Bourdaisière			7:01															
MONTLOUIS SUR LOIRE	Conneuil Sud					7:17	7:19	8:16				9:16	12:26	12:36	14:26	16:46	17:46	18:46	
MONTLOUIS SUR LOIRE	Boisdenier				7:03				8:15										
MONTLOUIS SUR LOIRE	Saule Michaud > Descartes					7:18		8:17				9:17	12:27	12:37	14:27	16:47	17:47	18:47	
MONTLOUIS SUR LOIRE	Gare - Rue Courteline						7:21												
MONTLOUIS SUR LOIRE	Pierre Maître					7:21		8:19				9:19	12:29	12:39	14:29	16:49	17:49	18:49	
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Paix				7:06			8:20	8:18			9:20	12:30	12:40	14:30	16:50	17:50	18:50	
MONTLOUIS SUR LOIRE	Sénateur Belle				7:07			8:21	8:19			9:21	12:31	12:41	14:31	16:51	17:51	18:51	
MONTLOUIS SUR LOIRE	Emile Zola			7:05															
MONTLOUIS SUR LOIRE	Les Ralluères			7:07						8:12									
MONTLOUIS SUR LOIRE	Les Fleurs		7:03							8:13									
MONTLOUIS SUR LOIRE	Le Parc		7:04							8:14									
MONTLOUIS SUR LOIRE	Les Ralluères		7:06							8:17									
MONTLOUIS SUR LOIRE	Emile Zola									8:18									
MONTLOUIS SUR LOIRE	Anatole France		7:10	7:10	7:10			8:23	8:21	8:19	9:25	12:35	12:45	14:35	16:55	17:55	18:55		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Mairie					7:23				8:21									
MONTLOUIS SUR LOIRE	Les Brossereaux				7:13				8:24										
MONTLOUIS SUR LOIRE	Clos du Houx		7:14	7:14	7:16				8:27										
MONTLOUIS SUR LOIRE	Milletière		7:15	7:15	7:17				8:28										
MONTLOUIS SUR LOIRE	Milletière St-Aignan > La Barre		7:18	7:18	7:20				8:30										
MONTLOUIS SUR LOIRE	L'Orbinais > le Chapitre					7:25		8:25			9:28	12:38	12:48	14:38	16:58	17:58	18:58		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Gare - Pierre Maître								8:24										
MONTLOUIS SUR LOIRE	Beau Rivage						7:23			8:25									
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Tourangelle						7:24			8:26									
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Bonde			7:20	7:22			7:25	8:32										
MONTLOUIS SUR LOIRE	Husseau		7:23			7:29	7:30	8:30			9:32	12:46	12:56	14:46	17:06	18:06	19:06		
LUSSAULT SUR LOIRE	Aquarium	♿									9:35			14:50					
LUSSAULT SUR LOIRE	Centre > Moirerie		7:31	7:29	7:29	7:37	7:37	8:36	8:39	8:35	9:39	12:51	13:01	14:54	17:11	18:11	19:11		
AMBOISE	Haut Chandon > Choiseul		7:34	7:32	7:32	7:40	7:39	8:38	8:43	8:38	9:41	12:53	13:03	14:56	17:13	18:13	19:13		
AMBOISE	La Poste		7:38	7:36	7:36	7:44	7:43	8:46	8:47	8:42	9:47	12:57	13:07	15:00	17:17	18:17	19:17		
AMBOISE	Hôpital	♿	7:42	7:40	7:40	7:48	7:49	8:49	8:51	8:46	9:49	12:59	13:09	15:02	17:19	18:19	19:19		
AMBOISE	Lycées	♿	7:47	7:45	7:45	7:52	7:52	8:54	8:55	8:50	9:53	13:04	13:14	15:06	17:24	18:24	19:24		
AMBOISE	Pagode	♿					7:55				9:57			15:10					

Montrichard >>> Amboise >>> Montlouis sur Loire >>> Tours																			
Période Scolaire		L au V	L au S	L au S	L au V	L au S	L au S	L au S	L au S	L au S	Mo	Mo	L au S	L au S	L au S	L au S	L au S	L au S	L au S
Vacances Scolaires			L au S	L au S		L au S	L au S	L au S	L au S	L au S			L au S	L au S	L au S	L au S	L au S	L au S	L au S
Été			L au S	L au S		L au S	L au S	L au S	L au S	L au S			L au S	L au S	L au S	L au S	L au S	L au S	L au S
Spécificités																			
Accessibilité																			
MONTRICHARD	Place de Gaulle																		
CHISSAY	Centre Commercial > Centre																		
CHISSEAUX	Centre > Rue de la Degrainière																		
CHENONCEAUX	Centre																		
CHENONCEAUX	Château																		
CIVRAY EN TOURAINE	Cave coopérative																		
LA CROIX EN TOURAINE	La Roche > Rue d'Amboise																		
AMBOISE	Mini-châteaux																		
AMBOISE	Pagode																		
AMBOISE	Collège																		
AMBOISE	Lycées																		
AMBOISE	Hôpital																		
AMBOISE	Syndicat d'Initiative																		
AMBOISE	Théâtre																		
AMBOISE	Choiseul > Haut-Chandon																		
LUSSAULT SUR LOIRE	Moinerie > Centre																		
LUSSAULT SUR LOIRE	Aquarium																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Husseau																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Le Chapitre > L'Orbinais																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Beau Rivage																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Tourangelle																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Bonde																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Tourangelle																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Beau Rivage																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Barre > Mitière St Aignan																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Milletière > Clos du Houx																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Les Brossereaux																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Anatole France																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Bourdaisière > la Vallée																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Emile Zola																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Les Fleurs > Le Parc																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Les Ralluères																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Sénateur Belle > La Paix																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Boisdenier																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Gare - Pierre Maître																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Pierre Maître > Descartes																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Saule Michaud > Conneuil Sud																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Les Sablons																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	Greux																		
MONTLOUIS SUR LOIRE	La Frelonnerie																		
LA VILLE AUX DAMES	Fougerolles																		
LA VILLE AUX DAMES	Centre																		
SAINT PIERRE DES CORPS	Pablo Neruda > Justice																		
SAINT PIERRE DES CORPS	Val Fleuri																		
TOURS	Halte Routière																		

Source : Duplicata de Touraine Fil Vert

Sur une année, 216 000 voyages sont réalisés sur la ligne C, soit 10 500 courses ou trajets. Précisons également que la densité de voyageur au kilomètre sur cette ligne C est de 0,83 alors que sur le réseau Touraine Fil Vert, elle est de 0,56. Il s'agit donc d'une ligne importante du réseau, autrement dit une des lignes les plus fréquentées de celui-ci. Soulignons aussi que nous avons environ 21 voyageurs par course alors que sur le réseau nous avons 18,50 passagers.

Montlouis-sur-Loire : une commune bénéficiant d'un service urbain

Notre lieu d'étude est la commune qui possède le plus d'arrêts sur son territoire avec un total de 31 arrêts. Nous avons, au cours de notre entretien avec Monsieur Patrick Louault, obtenu quelques chiffres consignés dans le tableau suivant représentant les montées dans le Touraine Fil Vert aux arrêts de Montlouis-sur-Loire. Précisons qu'un voyage correspond à une montée dans le bus, c'est-à-dire que ce tableau ne précise pas le lieu de descente des usagers, que ce soit Tours, Amboise ou bien dans une autre localité. Nous regrettons également de ne pas avoir eu davantage de précisions sur le nombre de voyages en direction de Tours et d'Amboise.

Néanmoins, il nous apporte des informations intéressantes. Premièrement, nous remarquons que l'arrêt Sénateur Bel présent sur deux lignes est le plus fréquenté de la commune de Montlouis-sur-Loire. De plus, lorsque nous analysons les moyennes, nous constatons que les vacances scolaires de la Toussaint 2009 (se déroulant du 23 octobre au 5 novembre) n'ont pas engendré une diminution de la fréquentation. Ceci, sans doute, en raison de l'abonnement des scolaires, leur permettant pour dix euros par mois de pouvoir se rendre à Tours aussi pendant les vacances.

Fréquentation des arrêts Fil Vert de Montlouis-sur-Loire

Arrêts	Nombre de voyages (validations)		
	Septembre	Octobre	Novembre
Anatole France	952	886	795
Beau Rivage	20	49	174
Boisdenier	145	227	175
Bonde	82	23	30
Bourdais	92	60	74
Brossereaux	561	534	449
Chapitre	605	541	303
Clos du Houx	222	196	163
Conneuil Sud	56	63	58
Descartes	218	212	183
Emile Zola	321	291	266
Frelonnerie	53	76	49

Gare Court.	2	10	9
Gare Pierre Maître	23	17	7
Greux	250	220	231
Husseau	250	230	204
La Barre	30	14	9
La Paix	549	558	369
La Vallée	34	20	30
Le Parc	422	386	358
Les Fleurs	154	136	115
Mairie	169	162	173
Milletière	37	32	65
Orbinais	345	339	333
Pierre Maître	197	231	174
Ralluère	320	225	180
Sablons	108	69	69
Saule Michaud	116	61	96
Sénateur Bel	1251	1199	2012
St Aignan	96	58	39
Tourangelle	15	22	19
En Moyenne	248	231	233

Source : Entretien avec Monsieur Louault, le mardi 22 décembre 2009. Réalisation : S. Latouche, février 2010

Un service de nuit peu fréquenté par les Montlousiens

Fil Vert de nuit est un service à la demande desservant trois communes : Montlouis-sur-Loire, Véretz et Larçay.



Source : Site internet du Touraine Fil Vert

Il permet aux habitants de ces communes, après une réservation 48 heures au préalable, de pouvoir prendre le bus afin de se rendre les vendredis et les samedis soirs à Tours (gare Tours-Centre ou bien au Technopole des Deux Lions, à l'arrêt Fil Bleu Mérieux).

Ce service, mis en place en décembre 2003, est censé fonctionner pour une arrivée à Tours vers 20 heures et pour un départ à 23 heures 45 des Deux Lions et à minuit de la gare de Tours.

Néanmoins, outre l'aspect sécuritaire, ce service demeure sous fréquenté. Effectivement, selon Monsieur Patrick Louault :

« C'est très fluctuant, on peut avoir 2 ou 3 réservations dans le mois comme 10 s'il y a un groupe. Donc, on a un chiffre minimum qui peut-être 1 par mois et ça peut aller jusqu'à 15 par mois. En général, ces déplacements se font souvent par groupe, c'est rare d'avoir une seule réservation. »

L'automobile : bénéficiaire d'une desserte routière conséquente

Présentation du réseau routier

Notre espace d'étude est accessible par diverses voies routières dont deux principales : la route départementale 140 au Sud et la 751 au Nord.

Quelle fréquentation ?

En 2006 et 2007, elles ont fait l'objet d'un comptage des véhicules qui indiquait, en 2006, pour la D 751 de 5001 à 10000 véhicules par jour en moyenne annuelle. En outre, la D 140 était bien plus fréquentée, on comptait de 10 0001 à 20 000 véhicules par jour en moyenne annuelle.

En 2007, les résultats n'ont pas changé soulignant que la fréquentation de ces infrastructures routières n'a pas diminué en une année. Ajoutons qu'un recensement permanent en 2008 confirme également ces données.

Ces chiffres rendent bien compte d'un usage de la voiture restant tout aussi important qu'en 2006, malgré le poids économique grandissant de cet usage.

Par ailleurs, dans l'espace de l'agglomération, ces départementales font l'objet d'une fréquentation plus conséquente. Cependant, on remarque une diminution du nombre de véhicules entre 2006 et 2008 pour la D 140.

Des déplacements facilités dans l'espace de résidence

Un transport scolaire - école maternelle, primaire, collège - convoité

Un transport scolaire ancien

Premièrement, le service de transport scolaire n'est pas récent puisqu'il a été instauré par délibération du conseil municipal le 13 février 1953⁹², après la loi dite Barangé. Cette loi du 28 septembre 1951 « *permettait à tout chef de famille d'obtenir une allocation trimestrielle de mille francs par enfant* »⁹³.

C'est la société « *Les rapides de Touraine* » de Tours qui a obtenu le marché pour la rentrée de septembre 1953.

Les rapides de Touraine dans les années 1950



Source : Cliché Sylvain Knecht, archives départementales d'Indre-et-Loire

Caractéristiques actuelles de ce transport scolaire

Soulignons également que ce transport est gratuit pour les familles depuis 1953, autrement dit depuis sa création. Ainsi, nous verrons dans la deuxième partie de notre mémoire comment s'organise le financement et quel est l'acteur qui contribue, avec la commune de Montlouis-sur-Loire, à mettre en place et financer ce transport.

Outre cette succincte rétrospection, qu'en est-il aujourd'hui du transport scolaire ? Quels sont ses caractéristiques ?

Tout d'abord, c'est la compagnie de car *Alphacars* qui assure ce service en accord avec le Conseil Général d'Indre-et-Loire. Effectivement, ce n'est pas la commune de Montlouis-sur-Loire qui choisit la société de transport mais le Conseil Général ; ceci sera également clarifié dans la deuxième partie.

Diverses écoles sont desservies, le matin et le soir, par ce système de transport. Nous avons une école maternelle (nommée Robert Desnos), deux élémentaires (Paul

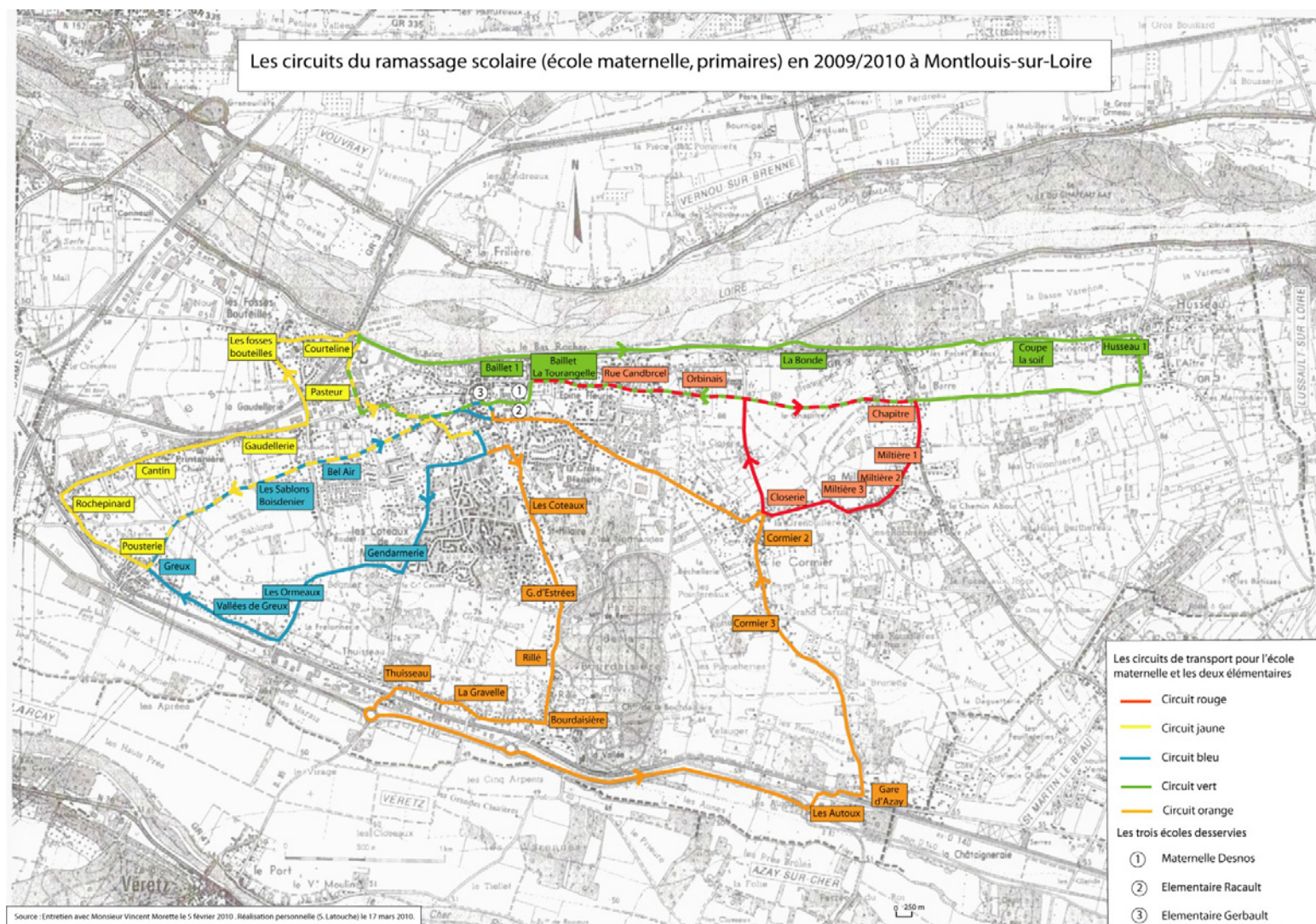
⁹² Informations obtenues grâce à Madame Marion Lemaitre, archiviste à la commune de Montlouis-sur-Loire.

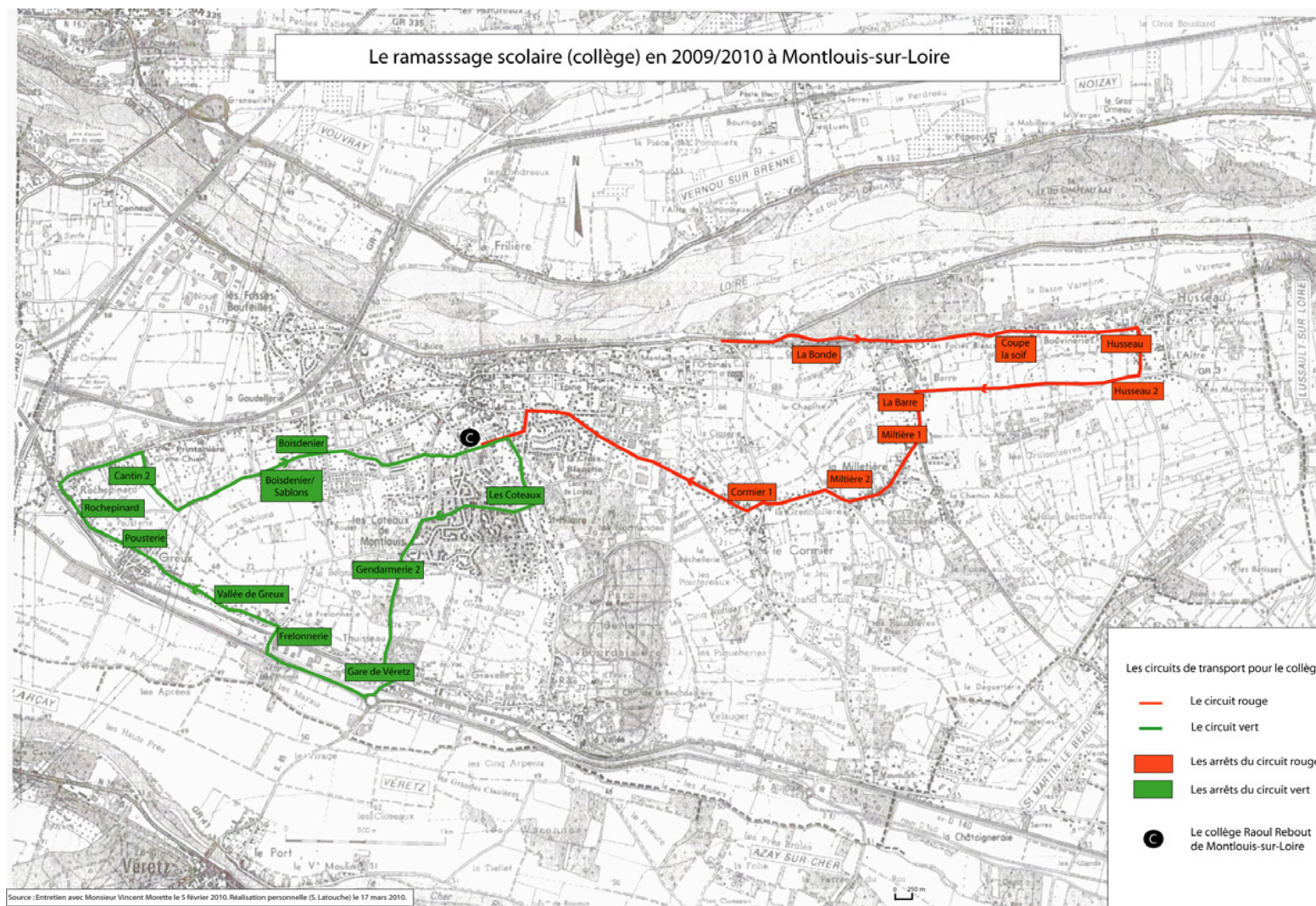
⁹³ Informations issues du site internet :

http://www.ac-rennes.fr/pedagogie/hist_geo/ResPeda/laicite/GG/G16.htm

Racault et Emile Gerbault), ces dernières étant localisées dans un même secteur. Et également le collège de Montlouis-sur-Loire, soit le collège Raoul Rebout, qui est desservi par les bus. Divers circuits existent afin d'assurer un ramassage des enfants ayant leur lieu de résidence éloigné de leur lieu d'études. Comme nous le constatons d'après la carte ci-dessous p. 222, cinq circuits⁹⁴ (soit cinq bus) assurent la desserte de l'école maternelle et des deux élémentaires. Quant au collège, seuls deux circuits - un desservant la partie Ouest et le second la partie Est - sont mis en place (cf. carte ci-dessous p. 223).

⁹⁴ Le circuit jaune et le circuit vert desservent la partie Ouest de la commune, le circuit orange pour la partie sud puis le rouge et le vert pour la partie Est.





Nous tenons à présent à préciser la fréquentation de ce transport.

Ces transports font l'objet d'une fréquentation abondante, chaque année elle est de plus en plus conséquente, contraignant ainsi la municipalité à ne pas pouvoir accepter tous les enfants. Les données du tableau ci-dessous apportent des informations intéressantes : 319 scolaires utilisent ce transport : 214 en bénéficient pour se rendre à l'école primaire ou aux élémentaires et 105 pour aller au collège. Remarquons que l'arrêt de Husseau est l'arrêt le plus fréquenté par les scolaires, ceci est principalement dû à la suppression de l'école maternelle et primaire de Husseau.

L'étude de ce tableau met aussi en évidence que 32,7 % des usagers des circuits destinés à l'école maternelle et aux primaires sont des élèves de la maternelle Desnos.

Circuits Ecole Maternelle et Primaires												
Circuit	Arrêt	KM	Arrêt	P CG 37	P.C6	Marquage	Gerb	Rac	Desnos	Total	Non-Subv	Subv
Bleu 11 2	Gendarmerie	1,2	oui	oui	oui	oui	3	3	0	6	6	
	Les ormeaux	1,9	non	non	oui	oui	2	0	0	2	2	
	Vallées de Greux	2,8	oui	oui	oui	oui	2	5	7	14	14	
	Greux	3,3	oui	oui	oui	oui	0	0	3	3		3
	Les Sablons	4,3	oui	oui	oui	oui	4	8	5	17		17
	Bel-Air	5	non	non	oui	non	7	3	8	18		18
Jaune 11 5	Pousterie	2,7	non	oui	oui	oui	2	4	6	12	12	
	Rochevinard	3	non	oui	oui	oui	0	0	1	1		1
	Cantin 2	4	non	oui	oui	oui	2	5	4	11		11
	Gaudellerie	4,9	oui	oui	oui	oui	0	4	3	7		7
	Pasteur	5,4	oui	oui	oui	oui	6	0	1	7		7
	Fosses bouteilles	5,8	oui	oui	oui	non	5	2	3	10		10
	Courteline	6	oui	oui	oui	oui	1	1	3	5		5
Vert 11 1	Courtemanche Baillet 1	2,6	non	oui	oui	oui	0	0	1	1	1	
	Baillet 2	3,2	non	oui	oui	oui	1	0	0	1		1
	La Bonde	4,5	oui	oui	oui	oui	0	0	1	1		1
	Coupe la soif	5,9	non	oui	oui	oui	0	0	0	0	0	0
	Husseau 1	6,8	oui	oui	oui	oui	3	11	8	22		22
	Condorcet	10,5	oui	non	non	oui	0	0	0	0	0	0
	Orbinais		oui	non	non	oui					0	0
Orange 11 4	Les Côteaux	2	non	non	oui	oui	0	2	0	2	2	
	Gabrielle d'Estrées	2,6	non	oui	oui	non	0	1	2	3	3	

	Rillé	3	oui	oui	oui	oui	3	2	1	6		6
	Bourdaisière	4	oui	oui	oui	oui	1	0	0	1		1
	La Gravelle		oui	non	oui	oui	0	0	1	1		1
	Thuisseau		oui	oui	oui	oui	4	0	1	5		5
	Les Aujoux	4,4	non	oui	oui	oui	1	0	1	2		2
	Gare d'Azay	6,8	non	oui	oui	oui	2	1	1	4		4
	Cormier 3	7,6	oui	non	oui	non	1	6	2	9		9
	Cormier 2	8	non	oui	oui	oui	2	3	2	7		7
Rouge 11 3	Le Chapitre	3,3	oui	oui	oui	oui	1	2	4	7		7
	Miltière 1	3,8	oui	oui	oui	oui	2	3	1	6		6
	Miltière 2	4,2	oui	non	non	oui	3	4	0	7		7
	Miltière 3	4,6	oui	oui	oui	oui	0	0	0	0		0
	Closerie	5	non	oui	oui	oui	1	0	0	1		1
	Condorcet / Orbinais		oui	oui	oui	oui	6	5	4	15		15
Total											40	174

Circuit Collège												
Circuit	Arrêt	KM	Arrêt	P CG 37	P.C6	Marquage	Gerb	Rac	Desnos	Total	Non-Subv	Subv
Rouge 11 3	La Bonde	0,6	non	oui	oui	oui				4	4	
	Coupe la soif	2,1	non	oui	oui	oui				1	1	
	Husseau 1	2,8	oui	oui	oui	oui				16		16
	La Barre	4,7	non	oui	oui	oui				5		5
	Miltière 1	5,1	oui	oui	oui	oui				4		4
	Miltière 2	5,5	oui	non	non	oui				6		6
	Miltière 3		oui	oui	non	non				3		3
	Cormier 1	6,4	non	oui	non	non				13		13
Vert 11 1	Côteaux		non	oui	non	non				0	0	0
	Gendarmerie 2		non	oui	oui	oui				2	2	
	Thuisseau (gare de Véretz)	3,3	non	non	non	oui				8		8
	Frelonnerie		non	non	non	non				5		5
	Vallée de Greux		oui	oui	oui	oui				11		11
	Pousterie		oui	non	non	non				11		11
	Rochevinard		non	oui	oui	oui				2		2
	Cantin 2		non	non	non	non				5		5
	Boisdenier		oui	oui	oui	non				9		9
Total											7	98

Suite du tableau**Signification des abréviations :**

Arrêt : Arrêt de bus

P CG : Panneau du Conseil Général

P. C 6 : Panneau communal

Marquage : marquage au sol

Gerb : Ecole Emile Gerbault

Rac : Ecole Paul Racault

Desnos : Ecole Robert Desnos

Primaire / Maternelle	214
Collège	105
Total	319

Année scolaire 2009-2010 Subventionnés = Plus de 3 km
--

Source : Commune de Montlouis-sur-Loire, services scolaires, le 5 février 2010. Tableau refait le 15 février pour plus de lisibilité et de clarté.

Un transport à la demande fructueux

Mise en place de ce transport à la demande

Ce service de transport « pour les personnes âgées notamment, mais aussi pour les personnes qui sont démunies de moyens de transport » a été instauré par délibération le 22 février 1985.

Une satisfaction des usagers

Ce petit car jaune nommé ainsi du fait de sa couleur (photographie p. 233) pouvait jadis transporter dix-sept personnes, maintenant il ne possède plus que huit places.

Ce transport à la demande effectue divers trajets trois fois par semaine : le mardi, le jeudi et vendredi.

Les divers circuits effectués par le car jaune en fonction des jours de la semaine

Le mardi et le vendredi après-midi :

- **Circuit Ouest** : le car part de l'arrêt atelier à 13 h. Il passe par la rue de Boisdénier, la rue de la Rochepinard, la rue de la Frelonnerie et termine sa route avenue Gabriel d'Estrée à 13 h 30.

- **Circuit Est** : le car repart de l'avenue Gabriel d'Estrée à 13 h 32. Il se dirige ensuite vers la rue des Bouvineries. Il emprunte plus tard la rue de la Miltière, longe l'avenue Victor Laloux pour revenir finalement avenue Gabriel d'Estrée à 14 h 05.

Le jeudi matin :

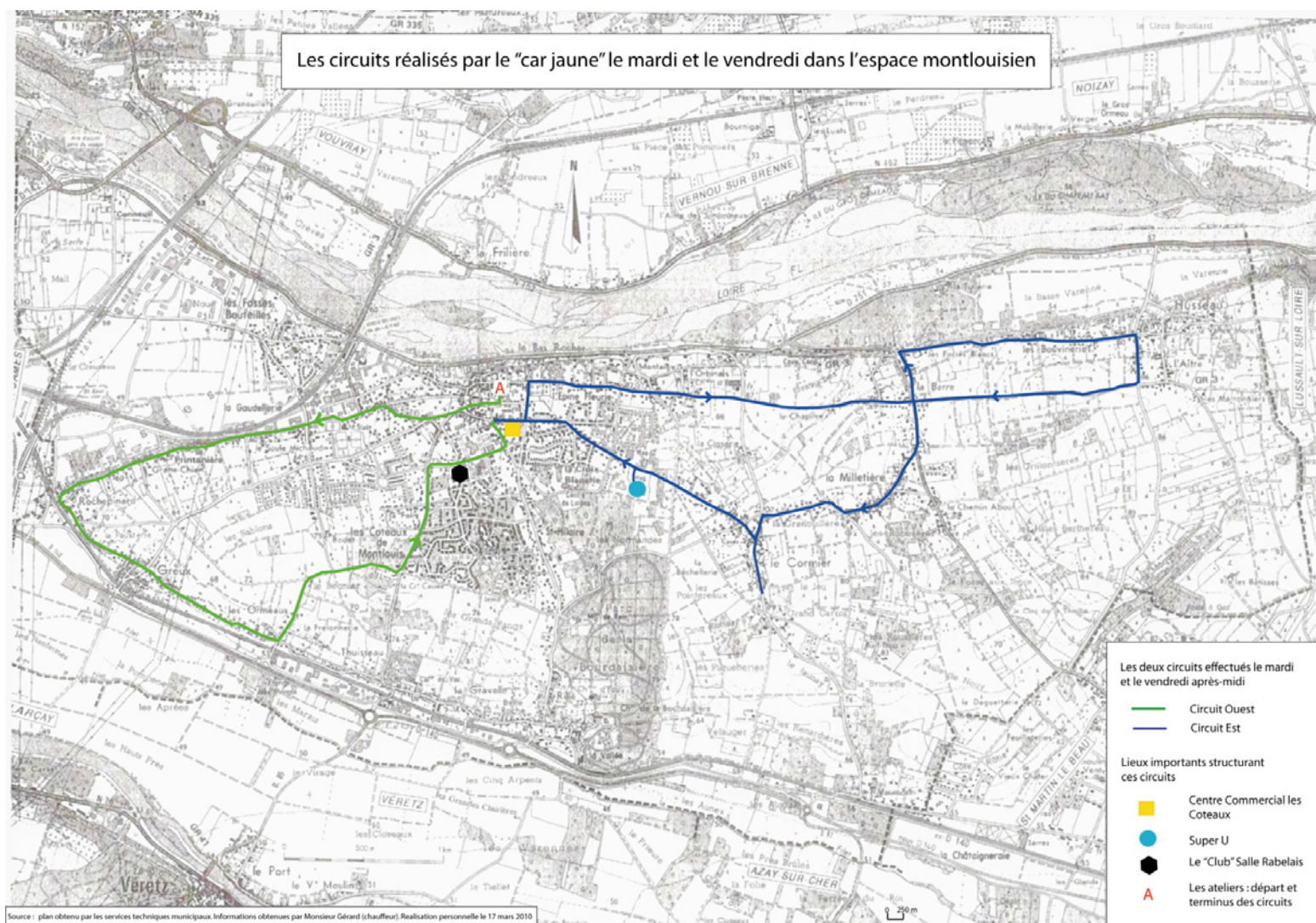
- **1er circuit** : Départ à 8h 30 de la rue de la République. Le car rallie ensuite la rue de Rochepinard, puis la rue du Pic Dousy, ensuite la rue de Boisdénier, pour finalement arriver place de la mairie à 8h 50. Le car jaune effectue à nouveau ce circuit de 10h 45 à 11h 08.

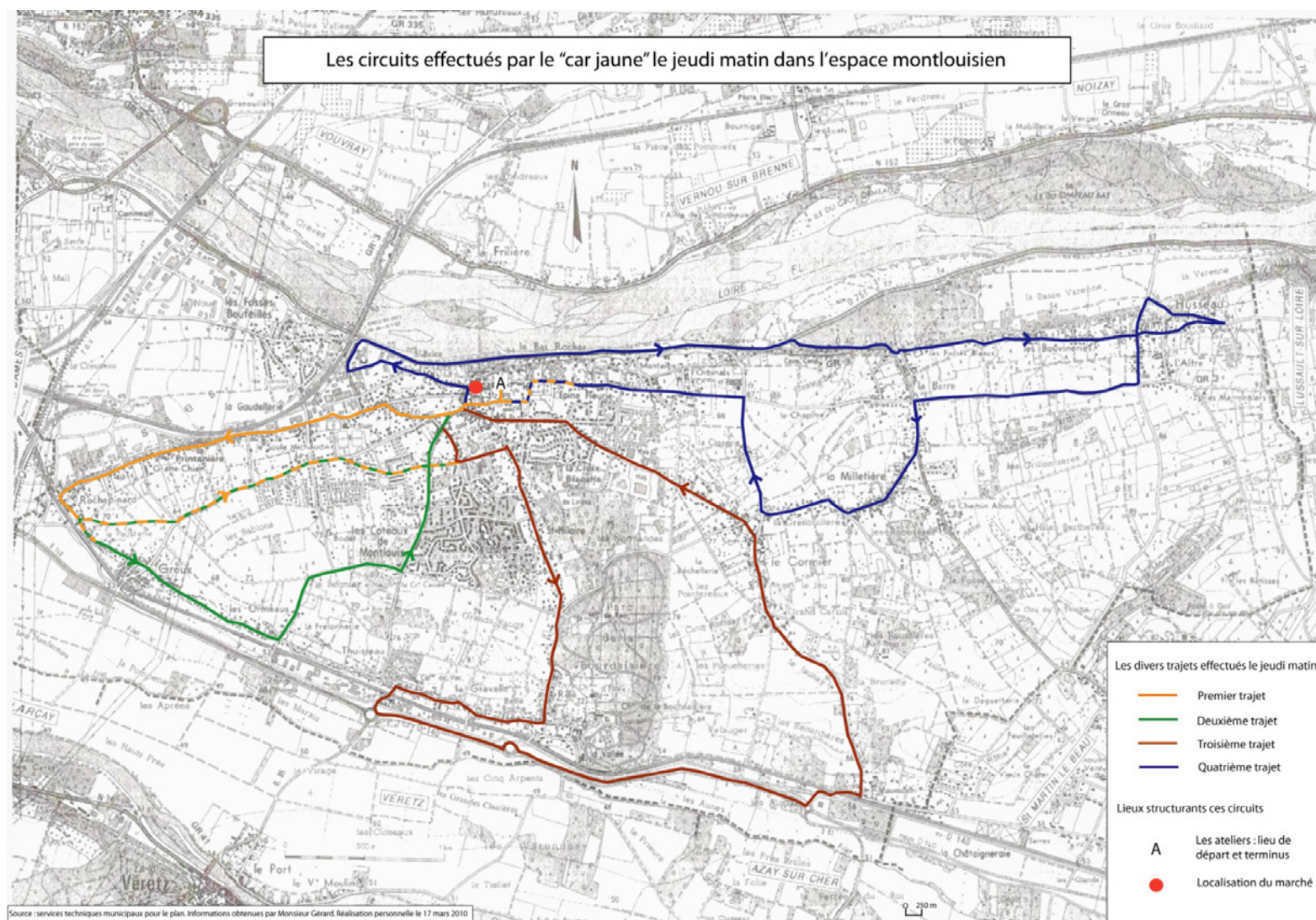
- **2ème circuit** : Le car part du centre ville à 8 h 52. Il se dirige alors vers la rue de Greux, puis emprunte la rue de la Frelonnerie et boucle son tour en revenant au centre ville à 9 h 12. Un autre départ a également lieu à 11 h 10 du centre ville, pour ce même circuit.

- **3ème circuit** : Le départ a lieu en centre ville à 9 h 15. Le car passe ensuite par la rue de la vallée, emprunte la rue d'Azay, l'avenue Victor Laloux et revient en centre ville à 9 h 35.

- **4ème circuit, dit circuit rouge** : Le car attend les voyageurs en centre ville, et se dirige ensuite vers la rue Pierre Maître. Il longe la Loire, passe par la rue des Bouvineries, la route du Volagré, la rue Anatole France et revient en centre ville à 10 h 07.

Source : Site internet de la commune de Montlouis-sur-Loire
(<http://www.ville-montlouis-loire.fr>) consulté le 20 octobre 2009.





Des trajets peuvent éventuellement avoir lieu le mercredi à l'aune de deux fois par trimestre afin d'emmener les personnes âgées à des repas, goûter ou bien en assemblée. Le mardi et le vendredi, les trajets sont identiques, seul diffère le trajet du jeudi (jour de marché à Montlouis-sur-Loire). Comme nous pouvons le constater sur le plan, le trajet du jeudi est plus complet et plus étendu.

La majorité des personnes empruntant ce transport, des personnes âgées et des habituées l'utilisent pour divers motifs : aller en courses, dans un établissement bancaire, un rendez-vous médical, chez le coiffeur, aux réunions du club (salle Rabelais)...

Après ces détails de présentation générale, on pourrait se demander quelle est la fréquentation de ce transport ? Quel est le lieu de résidence des usagers ? Comment les personnes perçoivent-elles ce moyen de locomotion ? En d'autres termes en sont-elles satisfaites ?

En ce qui concerne la fréquentation, le mardi 20 octobre au trajet de 13 h à 14 h 30, 11 personnes d'une moyenne d'âge de 75 ans ont eu recours à ce transport. Sur une semaine, environ 110 personnes l'empruntent. Sur une semaine, quatre à cinq carnets de 10 trajets simples sont ainsi vendus⁹⁵. Le jeudi est le jour où la fréquentation est la plus accrue.

La majorité des personnes habituées à ce moyen de locomotion résident dans les habitats anciens de la ville (hameaux, villages) : tel est l'exemple de Greux, du Cormier, de Husseau. Les quartiers d'habitat récent sont plutôt constitués de population jeune.

Les personnes interrogées ce jour-là sont satisfaites de la présence de ce transport, une ambiance de bonne entente règne entre le chauffeur et ces personnes, en majorité des femmes ; « *C'est un peu comme une grande famille* » (propos du chauffeur).

Nous pouvons évoquer divers propos de personnes habituées manifestant leur satisfaction : « *On est contents de ce car jaune, ça nous rend service notamment pour faire les courses* » (femme, 79 ans, à la retraite), « *Le jeudi quand on est chargé de courses, on est bien content de l'avoir, je ne peux plus me déplacer à pied* » (femme, 75 ans, à la retraite).

⁹⁵ Ce carnet de dix tickets est vendu au prix de 6,80 euros, le trajet revenant au prix de 0,68 euros sans carnet.

Le car jaune de Montlouis-sur-Loire en 2009-2010

Source : Cliché personnel (S. Latouche) réalisé le 20 octobre 2009

Infrastructures cyclables

La commune de Montlouis-sur-Loire possède divers aménagements cyclables avec une majorité de pistes cyclables. Néanmoins, elle s'est récemment dotée de voies vertes : *la Loire à vélo* pour certaines parties et l'Allée de l'Europe. Afin de rendre ces éléments plus explicites, selon nous, il est nécessaire de donner des informations sur ces infrastructures.

Précisons, tout d'abord, la différence entre une bande et une piste cyclable. Une bande cyclable constitue une bande de circulation réservée aux cyclistes et délimitée par un trait continu ou par un trait discontinu de couleur blanche⁹⁶. A la différence, une piste cyclable (photographie ci-dessous) est une infrastructure réservée aux cyclistes mais qui est séparée de la chaussée. Cette séparation des véhicules à moteur s'avère ainsi plus sécurisante pour les usagers du vélo.

⁹⁶ Informations obtenues par le site internet : tours.fubicy.org

Piste cyclable avenue Appenweier



Source : Cliché personnel (S. Latouche) réalisé le 5 février 2010

Soulignons également que lorsqu'il n'est pas possible de réaliser des pistes ou des bandes cyclables, les acteurs municipaux réalisent des zones 30 qui sont, selon l'article R. 110-2 du code de la route :

« Une section ou un ensemble de sections de routes constituant dans une commune, une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h et dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques ».

Le code de la rue modifie ces zones 30 en admettant les cyclistes dans les deux sens de circulation. L'instauration de ces zones peut répondre à divers objectifs, notamment une plus ample sécurité des usagers de la route ainsi qu'une amélioration du cadre de vie.

Il en existe un certain nombre sur Montlouis-sur-Loire, nous citons par exemple celle du Cormier, de Greux, etc. Ces réalisations de zones 30 ne concernent pas que notre lieu d'étude puisqu'elle se généralise en France mais également à l'étranger.

Outre ces aménagements, nous avons également les voies vertes. Il s'agit, selon l'article R. 110-2 code de la route : *« d'une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».*

Le panneau que nous apercevons ci-dessous est récent, il a été défini par l'arrêté du 11 juin 2008 relatif à la création d'un panneau de signalisation routière pour les voies vertes. L'Allée de l'Europe a été mise en place récemment par la commune de Montlouis-sur-Loire étant donné qu'elle fut inaugurée le 8 décembre 2009. Cette voie s'avère pratique pour les habitants du quartier des Coteaux, leur permettant de

pouvoir se rendre au centre commercial des Coteaux ou bien aux écoles (deux élémentaires et le collège) à pied ou en vélo.

L'Allée de l'Europe



Source : Clichés personnels (S. Latouche) réalisé le 5 février 2010

Les tronçons de *la Loire à vélo* traversant la commune de Montlouis-sur-Loire s'insèrent dans un itinéraire de plus de 600 kilomètres concernant la région Pays de la Loire et la région Centre. *La Loire à vélo*, dans l'espace montlouisien, se définit par des tronçons de voies vertes comme la photographie ci-dessous mais également par des passages sur des routes empruntées par les automobilistes.

Le tronçon de *la Loire à vélo* pour se rendre vers Amboise, contrairement à celui pour aller vers Tours, ne longe pas les bords de Loire mais a la particularité de passer dans les vignes. Ce qui permet notamment aux "étrangers" de découvrir, si nous pouvons le dire ainsi, le patrimoine viticole de la Touraine.

Itinéraire de *la Loire à vélo* en direction d'Amboise



Source : Cliché personnel (S. Latouche) réalisé le 5 février 2010

**Les aménagements cyclables existants
en 2009 à Montlouis-sur-Loire**

Aménagements cyclables	Longueur
- Loire à vélo	10 500 m
- Rue Paul Louis Courier	570 m
- Rue des Quartes	430 m
- Allée de l'Europe	1 000 m
- Avenue Appenweier	640 m
- Rue Victor Laloux	340 m
- Chemin de la Croix Cassée	1 000 m
- Chemin de Bellevue	570 m
- Quai Albert Baillet	1000 m
Total	Environ 16 km

Source : Entretien avec Monsieur Da Silva, le 18 Décembre 2009.

Réalisation : S. Latouche, mars 2010

Annexe 3 : Succincte étude des données I.N.S.E.E. et des résultats de l'Enquête Ménage Déplacement réalisée à Montlouis-sur-Loire

Dans les années 1920, peu d'automobiles étaient présentes dans la commune de Montlouis-sur-Loire, les moyens de transport utilisés par les Montlouisiens étaient principalement le train et ce que nous appelons aujourd'hui les modes doux : la marche à pied et le vélo.

Rodolphe Tanchou conforte cette idée, son ouvrage intitulé *Montlouis, son histoire, ses souvenirs* nous précise :

« En 1914, on comptait deux automobiles, celle du château de Thuisseau, tractée par chaîne, que l'on appelait le grenier ambulancier et celle du docteur Tuslane, une Brasier ».

Mais qu'en est-il aujourd'hui ? Quels sont les moyens de transport privilégiés par les périurbains Montlouisiens ?

Nous allons commencer par une étude générale des mobilités des Montlouisiens et principalement des moyens de transport utilisés, puis nous apporterons quelques éléments intéressants sur les mobilités domicile / travail (migrations alternantes).

Une Enquête Ménage Déplacement portant sur les déplacements hors week-end a été réalisée auprès des habitants du territoire du Schéma de Cohérence Territoriale, du 29 janvier au 28 mai 2008. Ainsi, Montlouis-sur-Loire inclus dans cet espace a été partie prenante de cette enquête. Soixante-dix ménages ont été enquêtés durant cette période.

Les résultats de cette étude ont été présentés par Monsieur Olivier Schampion lors de la réunion transport du 30 septembre 2009, à laquelle nous avons été conviés.

Le premier tableau (cf. p. 238), comparant notre lieu d'étude à d'autres territoires, nous apporte des éléments importants qu'il convient de préciser. Le taux de motorisation⁹⁷ des ménages Montlouisiens est supérieur à la moyenne du S.C.O.T. et à Tours, mais demeure inférieur aux autres espaces mentionnés dans le tableau. De même, pour le nombre de ménages sans voiture et pour le taux d'équipement des ménages⁹⁸. 89 % des ménages interrogés ont au moins une voiture, chiffre conséquent mais inférieur au reste de la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau (C.C.E.T.), à Ballan-Miré et Fondettes.

Quant à la part d'abonnement aux transports en commun, selon Monsieur Jean-Jacques Filleul : 24 % des Montlouisiens se déplacent en transport en commun. Toutefois, se déplacer en transport en commun ne veut pas forcément dire que les personnes ont pris un abonnement. Selon les membres du groupe de travail transport (annexe 5), l'enquête ménage a été réalisée durant les travaux de l'électrification de

⁹⁷ Selon Monsieur Olivier Schampion il s'agit du nombre moyen de véhicule(s) possédé par le ménage

⁹⁸ Selon Monsieur Olivier Schampion c'est le pourcentage des ménages qui ont au moins une voiture

la ligne ferroviaire Tours / Vierzon et certaines personnes n'ont sans doute pas pu utiliser le train durant cette période.

L'information essentielle qui ressort de ce tableau et qui est confirmée par le graphique ci-dessous est l'usage prépondérant de l'automobile sur les autres moyens de transport, notamment les transports en commun.

Résultat de l'Enquête Ménage Déplacement

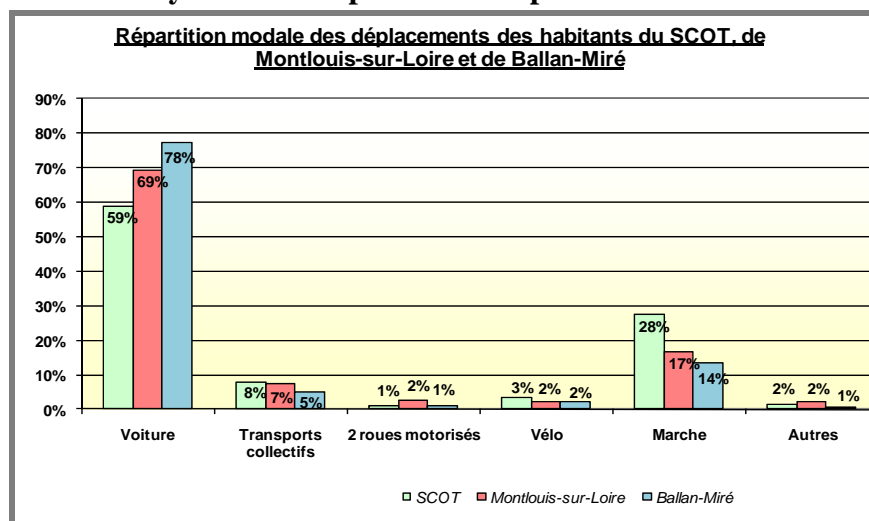
	Taux de motorisation des ménages	Taux d'équipement des ménages	Nombre de Ménages sans voiture	Part d'abonnements aux Transports en commun
Montlouis	1,43	0,89	454 (11 %)	11 %
« Reste » CCET	1,62	0,96	235 (4 %)	17 %
Ballan-Miré	1,69	0,94	164 (6 %)	11 %
Fondettes	1,75	0,98	95 (2 %)	10 %
Tours	0,86	0,71	20 601 (29 %)	24 %
S.C.O.T	1,18	0,81	29 140 (18 %)	19 %

Source : Enquête ménage déplacement réalisée par l'Agence d'Urbanisme.

Tableau refait en mars 2010

Selon le second document, nous apprenons que 69 % des déplacements des Montlouisiens sont effectués en voiture. Les 30 % restants sont répartis en divers modes, celui qui prédomine est la marche devant les transports collectifs, le vélo et les deux roues motorisées.

Les moyens de transports utilisés par les Montlouisiens



Source : Enquête Ménage Déplacement réalisée par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

Nous regrettons de ne pas avoir obtenu des informations relatives aux modes de transport utilisés par motif de déplacement. C'est pourquoi nous avons, selon les données I.N.S.E.E., des recensements de 1999 et 2006, pu obtenir des précisions.

Prenons l'exemple des migrations alternantes. Par quel(s) moyen(s) de transport, les actifs travaillant dans Montlouis-sur-Loire se rendent-ils à leur emploi ? Qu'en est-il des actifs travaillant hors de la commune de résidence ? Avant de répondre à ces questions, analysons l'évolution de la population active de notre lieu d'étude.

Dans l'introduction, nous avons abordé l'évolution de la population de la commune de Montlouis-sur-Loire, le tableau ci-dessous nous montre, quant à lui, l'évolution de la population active sur la période 1999-2006. La population active disposant d'un emploi a augmenté de 14 % entre 1999 et 2006. Notons un accroissement assez conséquent de la population active féminine, ce qui met en évidence une importance des ménages bi-actifs.

Evolution de la population active ayant un emploi entre 1999 et 2006

	1999	2006	Taux de variation 1999/2006 (%)
Femme	1801	2154	+ 19,6
Homme	2128	2325	+ 9,26
Ensemble	3929	4479	+ 14

Source : I.N.S.E.E., recensement de 2006. Réalisation, S. Latouche, mars 2010

Le ou les moyen(s) de transport utilisé(s) par les Montlousiens entre le lieu de résidence et le lieu de travail en 1999 (premier tableau) et en 2006 (second tableau)

Moyen de transport	Nombre	Part
Pas de transport	160	4,1 %
Marche à pied	138	3,5 %
Deux roues	213	5,4 %
Voiture, camion, fourgonnette	3091	78,7 %
Transport en commun	83	2,1 %
Plusieurs modes de transport	244	6,2 %
Ensemble	3929	100 %

Moyen de transport	Nombre	Part
Pas de transport	151	3,43 %
Marche à pied	135	3,7 %
Deux roues	234	5,32 %
Voiture, camion, fourgonnette	3683	83,68 %
Transport en commun	198	4,5 %
Ensemble	4401	100 %

Source : I.N.S.E.E., recensement de 1999 et 2006.
Réalisation, S. Latouche, mars 2010

Premièrement, ces tableaux mettent en évidence une prédominance de l'usage de l'automobile pour effectuer les déplacements domicile / travail. Notons, une augmentation de l'usage des transports en commun entre ces deux années.

Néanmoins, la comparaison de ces deux tableaux est limitée, étant donné que les données de 2006 sont moins complètes que celles de 1999 et que l'ensemble des actifs a augmenté de 12 % entre 1999 et 2006.

Une approche plus fine du recensement de 2006 nous apporte des renseignements sur les moyens de transport utilisés selon le lieu de travail. Dans l'espace de résidence, même si l'usage de la voiture prédomine, d'autres moyens de transport, notamment la marche à pied et les deux roues, ont également leur importance. En ce qui concerne les déplacements pour se rendre au travail dans l'espace proche, les transports en commun sont davantage utilisés que pour aller travailler dans Montlouis-sur-Loire, même si leur part reste minime face à l'usage de la voiture.

**Le ou les moyen(s) de transport utilisés par les Montlousiens
pour se rendre au lieu de travail en 2006**

Moyens de transport	Dans la commune de résidence	Dans une autre commune	Ensemble
Pas de transport	139 92,05 %	12 7,95 %	151
Marche à pied	127 94,07 %	8 5,92 %	135
Deux roues	119 50,85 %	115 49,14 %	234
Voiture, Camion, fourgonnette	832 22,59 %	2851 77,41 %	3683
Transports en commun	12 6,06 %	186 93,94 %	198

Source : I.N.S.E.E., recensement de 2006. Réalisation, S. Latouche, mars 2010

3) Méthodologie

Annexe 4 : Le volet « mobilité quotidienne » du canevas du programme U.P.H.A.

5. Les mobilités quotidiennes en mouvement

- **Le système de déplacements**

Invitez la personne interrogée à décrire l'ensemble de ses déplacements, durant une semaine ordinaire pour le travail, les achats, les loisirs, les sociabilités et la gestion des affaires courantes, en lui demandant de préciser et de justifier pour chacun :

- a. Le moment et la fréquence
- b. Le lieu de destination
- c. Le mode de transport
- d. La manière dont la personne organise ses déplacements et leurs enchainements
- e. Les activités réalisées pendant le déplacement

- **Le rapport à la mobilité en mouvement**

Amenez la personne à évoquer la manière dont elle vit ses modes de déplacement, les adapte ou projette de les adapter aux divers changements : biographiques, locaux (amélioration de l'offre) ou globaux (réchauffement, crise énergétique, ...). On lui fera évoquer :

- a. La manière dont elle vit ses différentes catégories de déplacement, par motif (travail, loisir), par mode (voiture, TU) ou par échelle (locale, métropolitaine)
- b. Les éléments biographiques susceptibles de modifier son système de déplacement à court et à moyen terme.
- c. Sa perception de l'offre de déplacement, de son évolution et la manière dont elle pourrait changer ses manières de faire. Les projets non-connus (pédibus, rabattement sur les gares) doivent être évoqués pour tester l'accueil qui en est fait)
- d. Sa perception des changements globaux (climatiques, énergétiques ou socio-économiques) et les effets que de tels changements peuvent avoir ou pourraient avoir sur sa mobilité

6. Fin d'entretien (question libre)

Comment imaginez-vous votre habitat et vos modes de déplacement dans 20 ans ?

Annexe 5 : Membres présents à la réunion transport du 30 septembre 2009

- Madame Céline Debourg : Conseillère municipale, déléguée aux transports et déplacements de la commune de Montlouis
- Monsieur Denis Trouvé : Directeur de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire
- Monsieur Olivier Schampion : chargé d'étude déplacement à l'agence d'urbanisme
- Monsieur Cyrille Jeanneau : directeur de cabinet, cadre qui suit la commission transport
- Monsieur Vincent Morette : maire adjoint en charge du scolaire, périscolaire
- Madame Jeanne Hentry : Conseillère municipale déléguée cérémonie
- Monsieur Gérard Brault : Conseiller délégué aux bâtiments et à la voirie
- Monsieur Alexandre Da Silva : Conseiller municipal délégué à l'environnement

Annexe 6 : Tableau récapitulatif des entretiens réalisés avec les acteurs publics

Echelle Communale

- 1) Entretien avec Monsieur Trouvé (Directeur de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire à la mairie de Montlouis-sur-Loire) le mardi 22 septembre 2009
- 2) Entretien avec Madame Céline Debourg (Conseillère déléguée transports et déplacements à la mairie de Montlouis-sur-Loire) le mercredi 28 octobre 2009
- 3) Entretien avec Monsieur Alexandre Da Silva (Conseiller municipal, délégation à l'environnement) le vendredi 18 décembre 2009
- 4) Entretien avec Monsieur Vincent Morette (septième adjoint, chargé des affaires scolaires et périscolaires) réalisé le vendredi 5 février 2010
- 5) Entretien avec Monsieur Jean-Jacques Filleul, maire de la commune de Montlouis-sur-Loire, président de la Communauté de Commune de l'Est Tourangeau et premier vice-président du S.C.O.T, le 16 janvier 2010
- 6) Nous avons demandé des renseignements à propos du pédibus à Madame Delas Julie : adjointe au développement durable à la mairie de Cormery
- 7) Entretien téléphonique le 31 mars 2010 avec Madame Nadine Koster (directrice de la solidarité à Montlouis-sur-Loire et est responsable du service logement)

Echelle intercommunale

- 1) Entretien le 30 mars 2010 avec Madame Elodie Ternoir (responsable du service aménagement et Urbanisme à la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau)
- 2) Entretien téléphonique réalisé le 6 avril 2010 avec Madame Delisca Rheny (service développement économique chargée de mission entreprise à la Communauté de Communes de l'Est Tourangeau)

Echelle départementale

- 1) Entretien avec Monsieur Patrick Louault (technicien territorial au service transport au Conseil Général) le mardi 22 décembre 2009

Echelle Régionale

- 1) Entretien avec Monsieur Jean-Pierre Rezé (Responsable Régionale Exploitation) le jeudi 12 novembre 2009
- 2) Nous avons demandé des renseignements à Madame Catherine Le Bodic, chargée de mission Transport et Aménagement, Direction des Infrastructures et des Transports, Conseil Régional du Centre.

Autres acteurs rencontrés

- 1) Entretien avec Monsieur Avenet (maire de la commune de St Martin-Le-Beau) le mardi 3 novembre 2009
- 2) Entretien avec Monsieur Olivier Schampion (chargé d'études transports à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours) le lundi 21 décembre 2009

Source : Enquêtes de terrain. Réalisation : S. Latouche, mars 2010

Annexe 7 : Tableau récapitulatif des entretiens réalisés avec les acteurs associatifs et les habitants

Entretiens effectués avec les acteurs associatifs	Entretiens effectués avec les habitants de Montlouis-sur-Loire
<p>1) Entretien avec Monsieur Michel Bertrand (président de l'association A.D.E.M.I. : Défense de l'Environnement et du cadre de vie de Montlouis-sur-Loire) le mardi 29 septembre 2009</p> <p>2) Entretien avec Monsieur Jean-Claude Orsinger (président de l'ADTT : Association de Développement des Transports en Commun en Touraine) le mardi 3 novembre 2009</p> <p>3) Entretien téléphonique avec Monsieur Stéphane De Colbert (président de l'association TS2M : Transport Scolaire Marmoutier Montlouis) le vendredi 18 décembre 2009</p> <p>4) Entretien avec Monsieur Gérard Rollin (président de l'association CC37 : Collectif Cycliste 37) le 21 décembre 2009</p>	<p>1) Nous avons réalisé 18 entretiens aux terrasses de Bodet, avec le programme Usages et programmation de l'Habitat, mais nous en avons sélectionné 10, afin de constituer un échantillon plus varié</p> <p>2) Nous avons en complément des entretiens aux terrasses de Bodet réalisé 12 autres entretiens, avec d'autres habitants de la commune de Montlouis-sur-Loire</p>

Source : Enquêtes de terrain. Réalisation : S. Latouche, décembre 2009

Annexe 8 : Caractéristiques des personnes interrogées aux terrasses de Bodet

Date Entretien	Sexe	Age	Précédent lieu de résidence	Profession de la personne interrogée	Lieu de travail ou d'étude Personne Interrogée	Sexe Conjoint	Age Conjoint	Profession Conjoint	Lieu de travail conjoint	Nombre d'enfant	Date d'installation du ménage dans Montlouis	Nombre de voiture
25/11/10 Entretien n°1	M	33	Bordeaux	Infirmier libéral	Alentours de Bléré	F	42	Assistante de direction En congé maternité	Esvres	2	2007	2 Une voiture chacun
26/11/2010 Entretien n°2	M	38	Banlieue Parisienne	Enseignant	Esvres	F	Pas d'informations			2	2006	2
26/11/2010 Entretien n°3	M	40	Tours	Responsable d'activités logistiques	Châtellerault	F	Pas d'information	Technico commerciale	Saint-Avertin	0	2007	2
3/12/2010 Entretien n°4	M	38	Tours	Enseignant en histoire de l'art	Tours	F	Pas d'informations	Enseignante	Tours	4	Janvier 2008	2
13/01/2010 Entretien n°5	F	57	Montlouis-sur- Loire Rue du Boisdenier	A la retraite Artisan	A domicile La personne faisait les devis pour son mari	M	59	Artisan maçon à la retraite Ancien lieu de travail, région Tourangelle		2	2005	2
14/01/2010 Entretien n°6	M	58	Tours depuis 1997	A la retraite Travaillait à la banque	A la retraite Tours Centre	F	Pas d'informations	A la retraite			Depuis 2007	3

14/01/2010 Entretien n°7	F	47	Montlouis-sur-Loire, avenue Gabrielle d'Estrées	Agent de la poste	Sorigny	M	48	Ouvrier qualifié Contrôleur des centrales nucléaires	Toute la France	2	2003	2
21/01/2010 Entretien n°8	F	31	Tours Nord	Infirmière à l'hôpital de Trousseau	Tours	M	Pas d'informations	Cuisinier	Montlouis-sur-Loire	2	2006	2
15/01/2010 Entretien n°9	F	31	Région Parisienne	Intérimaire	Région Tourangelle	M	30	Ingénieur	Paris	2	2007	2
5/01/2010 Entretien n°10	F	43	En Eure-et-Loire	Professeur de mathématiques	Tours	M	Pas d'information	Professeur de mathématiques	Tours	1	2003	2

Source : Enquête de terrain, réalisation personnelle le 2 février 2010.

Annexe 9 : Le guide d'entretien pour les douze personnes interrogées personnellement

Éléments importants à prendre en compte à l'issue de cet entretien

Date et heure de l'entretien

Lieu de l'entretien

Durée de l'entretien, heure de début et de fin de l'entretien

Conditions de l'entretien (lieu où la personne nous a reçus dans le logement, présence et intervention de l'entourage, ambiance sonore)

Déroulement de cet entretien

Phrases introductives : présentation générale

Bonjour, je suis étudiante en master de géographie à l'université de Tours. Vous vous souvenez, je vous ai téléphoné il y a deux jours pour vous demander confirmation de notre entrevue d'aujourd'hui. Comme je vous l'avais énoncé au téléphone, j'effectue un mémoire sur les mobilités quotidiennes des habitants de Montlouis-sur-Loire, c'est-à-dire sur vos déplacements de la semaine. Vos informations me seront très utiles c'est pourquoi je vous remercie d'avoir accepté de me recevoir et de répondre à mes questions. C'est un entretien assez long qui peut durer plus d'une heure et demie. J'espère que cela ne vous dérangera pas trop si j'enregistre, c'est pour une question de commodité pour la retranscription. (Si la réponse est oui, je vous remercie. Si elle est non, je respecte votre choix, je prendrais donc vos informations par écrit).

Cette conversation personnelle restera anonyme.

Pour commencer cette entretien, je souhaite parler avec vous des offres et des infrastructures de transport (routes, pistes cyclables) sur le territoire montlouisien et dans l'espace proche.

Thème 1 : perception des offres et infrastructures de transport existantes

1. Dans l'espace de résidence

a) Les transports scolaires

b) Le car jaune : transport à la demande

c) Les pistes cyclables et les itinéraires de la Loire à vélo

- Vous déplacez-vous souvent en vélo ? Que pensez-vous de la qualité du réseau de pistes cyclables à Montlouis-sur-Loire ? Si la réponse est *il est insuffisant*, pourquoi, expliquez-moi, s'il vous plaît ?
- Que pensez-vous de la Loire à vélo, y faites-vous du vélo ou y allez-vous pour vous promener à pied ? *Si oui, quels jours de la semaine ?*

2. Dans l'espace de résidence et l'espace proche

a) La desserte routière

- Trouvez-vous que Montlouis-sur-Loire est suffisamment desservie en infrastructures routières ? Quelles routes empruntez-vous le plus souvent ? (Si la personne me répond pour aller à Tours, je prends tout le temps la route départementale 140, lui demander pourquoi celle-ci et pas la départementale 751 ?)

b) L'offre SNCF et la présence de trois gares sur le territoire

- Que pensez-vous des gares de Montlouis-sur-Loire ? Quelle gare préférez-vous et utilisez-vous le plus ? Pourquoi ?
- Que pensez-vous de l'offre SNCF ? Les horaires des trains vous conviennent-ils ?

c) L'offre Fil Vert

- Que pensez-vous de l'offre Fil Vert ? Les horaires sont-ils suffisants en nombre ? (Si la personne a recours à ce mode de transport, lui demander à quel arrêt prend-elle le car ?)

3. Attentes, demande sociale

- *Quelles seraient vos attentes en matière d'offre de transport pour améliorer vos déplacements hebdomadaires ?*

Amener la personne interrogée à débattre sur tous les nœuds et réseaux évoqués précédemment.

Phrase de transition : Je voudrais maintenant que nous parlions ensemble de vos déplacements quotidiens

Thème 2 : déplacements quotidiens et modes de transport utilisés

1. Énumération des déplacements et de leurs caractéristiques

- Approximativement, combien faites-vous de déplacements en un jour normal de semaine ?
- Quels sont vos déplacements typiques effectués dans une semaine ? Vos déplacements domicile-travail si vous êtes actifs, domicile-école si la personne est étudiante, vos déplacements pour effectuer des achats, réaliser des loisirs, et ceux pour voir des amis, de la famille par exemple (sociabilité).

Si la personne est active, commençons par les déplacements domicile-travail. (Ou si elle est étudiante amener la personne à parler de ces déplacements domicile-école et adapter les questions suivantes à ce critère.)

a) Les migrations alternantes ou navettes domicile-école

- Quel est votre lieu de travail ou votre lieu d'étude ?
- Au moyen de quel mode de transport rejoignez-vous votre lieu de travail ? Si la personne interrogée utilise un autre véhicule que la voiture, lui demander si elle ne l'utilisait pas avant, et pour quelles raisons, elle ne la prend plus.
- Effectuez-vous ces déplacements tous les jours ? (Cela dépend si la personne travaille à temps plein ou à temps partiel).
- A quels horaires effectuez-vous la plupart de vos déplacements domicile-travail ? Savoir si la personne rentre manger chez elle le midi, ou bien si elle mange sur son lieu de travail ou à proximité de celui-ci.
- Sur la route, ou dans les transports, y-a-il beaucoup de personnes ? Est-ce selon vous une contrainte, et comment vous adaptez-vous ? (Si la personne utilise la voiture : savoir si elle part plus tôt pour éviter les encombrements ?)
- Un déplacement est-il pour vous l'occasion dans réaliser d'autres ? Si oui, pourquoi groupez-vous vos déplacements ?
- Se renseigner si la personne effectue ses courses à la sortie du lieu de travail ou bien sur l'espace de résidence ?

(Si la personne travaille à Amboise ou à Tours par exemple, il serait intéressant de savoir si elle est déjà allée au travail en empruntant l'itinéraire de la Loire à Vélo, si oui selon quelle fréquence ?).

b) Concernant vos déplacements pour réaliser vos achats

- La plupart du temps où effectuez-vous vos achats ? Si la personne nous dit dans le commerce dans le bourg de Montlouis-sur-Loire, lui demander de quel commerce il s'agit ? Où se situe le lieu énoncé ?
- Pouvez-vous m'indiquer la fréquence et le moment de vos déplacements d'achat ?
- Quel mode de transport utilisez-vous ? Pourquoi ? Pour quelles raisons ?

c) Concernant vos autres déplacements (loisir, visite d'amis, de la famille...) pouvez-vous me préciser le lieu d'origine, de destination, le moment, la fréquence, le mode de transport. Ces déplacements sont-ils l'occasion d'effectuer d'autres activités ?

d) Si la personne a des enfants, par quels modes de transports se rendent-ils à l'école ? Si la réponse est « je les emmène en voiture », se renseigner si c'est avant d'aller au travail ou avant de faire les courses par exemple.

2. Amener la personne à évoquer la manière dont elle vit ses déplacements

De quelle manière vivez-vous vos déplacements ? Comment vivez-vous vos déplacements domicile-travail ? Domicile-école, achats, loisirs, etc ? Comment vivez-vous vos déplacements en voiture ? En train ? En Bus ? En vélo ? A pied ? Comment vivez-vous vos déplacements dans Montlouis, et à l'échelle métropolitaine ?

3. Mise en relation de ces déplacements évoqués précédemment au moyen d'un schéma de « parcours » (recensant les principaux déplacements effectués dans une semaine)

Afin de résumer tout vos déplacements effectués en une semaine normale, accepteriez-vous de me représenter sous forme d'un schéma sommaire vos principaux déplacements, du lieu de départ vers le lieu de destination, en indiquant le motif de déplacement, le mode de transport utilisé ainsi que la fréquence du déplacement ? (Si oui, je vous en remercie.)

Phrase de transition : à présent, si vous le voulez bien, nous allons aborder un autre sujet : celui de l'automobile

Thème 3 : le périurbain montlouisien et son automobile : entre usage, perception, appropriation, relation et coût

1. Liens structurants l'individu et son automobile

Si la personne a évoqué précédemment son recours à l'automobile, adapter les questions suivantes.

Si la personne ne possède pas de voiture, l'inviter à répondre à quelques unes des questions suivantes.

- a) *Avez-vous le permis de conduire ? Si oui, depuis combien de temps ?*
- b) *Possédez-vous une voiture ? Si la réponse à la question quel moyen de transport utilisez vous (évoquée dans la partie précédente) est oui, ne pas poser cette question. Mais demander depuis quand elle possède une voiture ? Est-ce votre voiture personnelle ? Si la personne n'en possède pas pourquoi ? Est-ce en raison de la question a) ou est-ce en raison de coût financier trop important, etc.*
- c) *Les membres du ménage ont-ils une voiture ? Si oui, chercher à savoir si ces derniers l'utilisent fréquemment, pour quels motifs ? Est-ce pour aller au travail, à l'école, réaliser des achats, etc.*
- d) *Comment percevez-vous l'automobile, quels sont ses avantages et ses inconvénients ? Même si la personne interrogée ne possède pas de voiture, l'inviter à répondre à cette question, quand vous aviez votre voiture ou si vous auriez une voiture quels seraient ces avantages et ses inconvénients ?*

Si des éléments de réponse renvoient à la liberté, à l'autonomie, demander à la personne en quoi êtes-vous plus libre ou bien plus autonome lorsque vous utilisez la voiture ?

- e) Considérez-vous l'automobile comme un outil indispensable à vos déplacements de la semaine ? Si oui ou si non, pourquoi ? Même si la personne ne dispose pas de voiture, la convier à y répondre, serait-elle pour vous un outil indispensable ou était-elle pour vous un outil indispensable (si la personne est âgée et ne conduit plus) ?*
- f) Vous sentez-vous dépendant à la voiture ? Si oui ou non, pourquoi ?*
- g) La voiture et son utilisation représentent-elles un coût important ? Plus précisément, si ce n'est pas trop indiscret, quelle est sa part dans le budget du ménage : frais de réparation, carburant, etc.*
- h) Cette part est-elle plus importante que par le passé ? Vos dépenses en terme de carburant ont-elles augmenté ? Les chiffres que vous avancez sont-ils une estimation ou le résultat s'une comptabilité précise ?*

Après avoir évoqué l'automobile, il est judicieux d'insérer cet outil de déplacement dans le contexte actuel.

2. Perception du contexte de crise énergétique et de hausse du prix du carburant et adaptation à ces derniers

- a) Que pensez-vous de la raréfaction de l'énergie ?*
- b) Que pensez-vous de la fluctuation du prix du carburant ? Pensez-vous qu'il va continuer d'augmenter, régresser ou rester stable dans les années à venir ?*
- c) Comment faites-vous face à la hausse du prix du carburant ?*
 - A court terme, utilisez-vous moins la voiture ?
 - Orientez-vous vers d'autres modes de transports ?
 - Faites-vous moins de déplacements ? Si oui, lesquels ont été modifiés ?
- d) Imaginez-vous qu'un jour, le prix du carburant double ou bien que le pétrole se raréfie et vienne à disparaître, comment géreriez-vous cette situation ? Que modifieriez-vous dans vos déplacements et dans les modes de transport utilisés ?*
- e) Modifieriez-vous vos déplacements (travail, achat, loisir, accompagnement des enfants, sociabilité) de la semaine que vous avez évoqués précédemment ? Si oui, lesquels vous paraissent modifiables ?*

Après avoir vu le contexte de hausse du prix du carburant et de raréfaction de l'énergie, il serait maintenant intéressant d'évoquer le contexte environnemental.

Thème 4 : réception sociale de l'idéologie pour le développement durable et des idées des acteurs convergentes vers ce dernier

1. Perception du contexte environnemental

- a) *Etes-vous sensible aux problèmes environnementaux actuels ainsi qu'aux réflexions sur l'environnement ? Si oui, qu'en pensez-vous ?*
- b) *Est-ce un sujet que vous évoquez avec les membres de votre famille ou vos amis ?*
- c) *Si la personne est sensible à ce contexte, lui demander, est-ce que votre sensibilité pour la préservation de l'environnement intervient dans vos choix électoraux ?*
- d) *Que seriez-vous prêt à faire afin de réduire votre impact environnemental en matière de mobilité ?*
- e) *Votre voiture est-elle hybride ou électrique ? Dans ce cas là, que pensez-vous de ces solutions ? Seriez-vous prêt à vous orienter vers celle-ci ? (Se renseigner si c'est une solution que la personne interrogée envisage à moyen terme ?)*
- f) *Avez-vous entendu parler de la compensation carbone ? Contribuez-vous à celle-ci ? Seriez-vous prêt à vous orienter vers cette dernière ?*

2. Appropriation des concepts de développement durable et de mobilité durable

- a) *Comprenez-vous ce qu'est le développement durable ? Si oui, comment le définiriez-vous ?*
- b) *Pour vous, qu'est-ce que la mobilité durable ? A quoi cela vous fait-il penser ?*

3. Réception des idées des acteurs publics

Face à la conjoncture actuelle de réchauffement climatique, de dégradation de l'environnement, de raréfaction des énergies, se développent à l'étranger tout comme en France, des alternatives à la voiture, source de divers maux (pollution, congestion, etc.). Nous avons plusieurs exemples : les pédibus pour l'accompagnement des enfants à l'école, les bus de rabattement vers les gares, le covoiturage, etc.

- a) *Que pensez-vous des **pédibus** ? Si la personne ne le sait pas, lui expliquer qu'il s'agit d'un autobus pédestre, un mode de ramassage scolaire consistant à convoier les enfants sur le trajet domicile-école. Ceci se développe en Indre-et-Loire et notamment dans les petites communes, tel est l'exemple de Cormery.*
- b) *Pratiquez-vous le **covoiturage** ? Si oui, quels sont ses avantages et inconvénients ? Si non, pourquoi ce mode de transport ne vous satisfait-il pas ? Seriez-vous d'accord de partager votre véhicule ?*

c) Si des **bus**⁹⁹ étaient mis à votre disposition, comme cela est d'usage dans certaines villes, pour se rendre à la gare, prendriez-vous le train ou le prendriez-vous plus souvent ?

d) Que pensez-vous des **pistes cyclables**¹⁰⁰ élaborées dans certaines villes pour se rendre à la gare ?

Thème 5 : question libre pour clôturer l'entretien

Comment imaginez-vous vos modes de déplacement dans 20 ans ?

Thème 6 : identification de la personne interrogée, ainsi que du ménage

Serait-il possible d'obtenir des informations assez personnelles : âge, activité, profession, pour vous et votre conjoint. Concernant la profession, il est nécessaire d'obtenir une réponse précise afin de pouvoir affilier la profession à la nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles (PCS).

Combien de voitures possédez-vous au sein du ménage ? En quelle année êtes-vous venu habiter à Montlouis-sur-Loire ? Avez-vous pris en compte l'offre et les infrastructures de transport dans votre choix résidentiel ? Avez-vous toujours habité dans ce hameau, dans ce quartier, etc ?

Fin de l'entretien

Comme nous arrivons au terme de notre entretien, je vous remercie de m'avoir accordé de votre temps.

Je vais vous donner mon mail ou numéro de téléphone au cas où vous souhaiteriez me recontacter.

⁹⁹ Il s'agit de bus de rabattement vers les gares, c'est un projet envisagé par la municipalité.

¹⁰⁰ Il s'agit d'un autre projet envisagé par la municipalité afin de développer les modes de transport doux.

Annexe 10 : Questions et hypothèses structurant ces diverses thématiques

Thème 1 : perception de l'offre et infrastructures de transport

Questions :

- Comment les habitants de Montlouis-sur-Loire perçoivent-ils l'offre et les infrastructures de transport ?
- Quelles sont leurs attentes afin de faciliter leurs déplacements quotidiens ?

Hypothèses :

1. Les individus possèdent une vision plus positive de la desserte routière que des autres infrastructures ou offres de transport.
2. Les critiques concernant les horaires actuels de Fil Vert et de la SNCF s'orienteraient vers un manque de cadencement des horaires et une mauvaise répartition de ces derniers en une journée.

Thème 2 : déplacements quotidiens et modes de transport utilisés

Questions :

1. Quel est le mode de transport prédominant pour effectuer les déplacements quotidiens ?
2. Assiste-t-on à une gestion rationnelle des déplacements ? En d'autres termes, parle-t-on d'un « **chaînage des activités** » ? (Clochard, Rocci, Vincent S., 2008 : 124).
3. Les habitudes ont-elles une influence dans le choix des modes de déplacement ?
4. « *Les individus semblent-ils justifier leur choix modal en le (sur)valorisant, et en dénigrant les autres ?* » (Clochard, Rocci, Vincent S., 2008 : 160).
5. Les habitants de Montlouis-sur-Loire mettent-ils en œuvre des stratégies de contournement des contraintes liées à la congestion aux entrées de ville ? Partent-ils plus tôt pour effectuer leurs déplacements ? Font-ils leurs courses pendant les heures dites « creuses » ? Ou bien effectuent-ils leurs déplacements d'achat à la fin de leur journée de travail ?

Hypothèses :

1. Les individus organisent leurs déplacements et les planifient. En d'autres termes, ils essaient de regrouper leurs déplacements. La raison est certainement l'éloignement géographique de Tours. Les personnes ayant un rendez vous à Tours (exemple avec un médecin spécialisé) vont en « profiter » pour réaliser d'autres activités (achats anomaux).

2. L'automobile est un outil de déplacement fortement utilisé par les périurbains montlouisiens.

Thème 3 : Le périurbain montlouisien et son automobile : entre usage, perception, appropriation, relation et coût

Questions :

1. Quel est le lien qui unit le conducteur à son outil l'automobile ?
2. Les non automobilistes éprouvent-ils un sentiment de rejet de la voiture particulière ?
3. Le contexte de hausse du prix du carburant influence-t-il les systèmes de mobilité des périurbains montlouisiens ?

Hypothèses :

1. Les avantages de l'utilisation de la voiture prédominent sur les inconvénients.
2. La voiture devenant un poids économique de plus en plus conséquent auquel les gens s'accommodent.

Thème 4 : Réception sociale de l'idéologie pour le développement durable et des idées des acteurs convergentes vers ce dernier

Questions :

1. Le contexte environnemental a-t-il une influence sur les systèmes de mobilité des habitants de Montlouis-sur-Loire ?
2. Comment les individus perçoivent-ils les concepts de développement durable et de mobilité durable ? Assiste-t-on à un engouement pour ces concepts et leurs contenus ou bien à un désintérêt et à une incapacité à résoudre les problèmes actuels ?
3. Distingue-t-on des amorces de changement ? Présentes et futures ? A court, moyen et long terme ?
4. Les idées des acteurs publics pour atteindre une mobilité « durable » ont-elles une réception sociale positive ?

Ce volet permettra de déceler si les habitudes des habitants en matière de mobilité peuvent être changées. Et ainsi de voir si les habitudes et les comportements se maintiennent (rigidité des comportements), ou bien si des comportements alternatifs à la voiture émergent ou vont apparaître.

Hypothèses :

1. Peu d'habitants souhaitent et compensent leurs émissions de dioxyde de carbone.
2. Peu d'évolutions de système de mobilité apparaissent.
3. Les habitants sont conscients des problèmes actuels, mais ne se voient pas ne plus utiliser la voiture.

Thème 5 : question libre pour clôturer l'entretien

Comment imaginez-vous vos modes de déplacement dans 20 ans ?

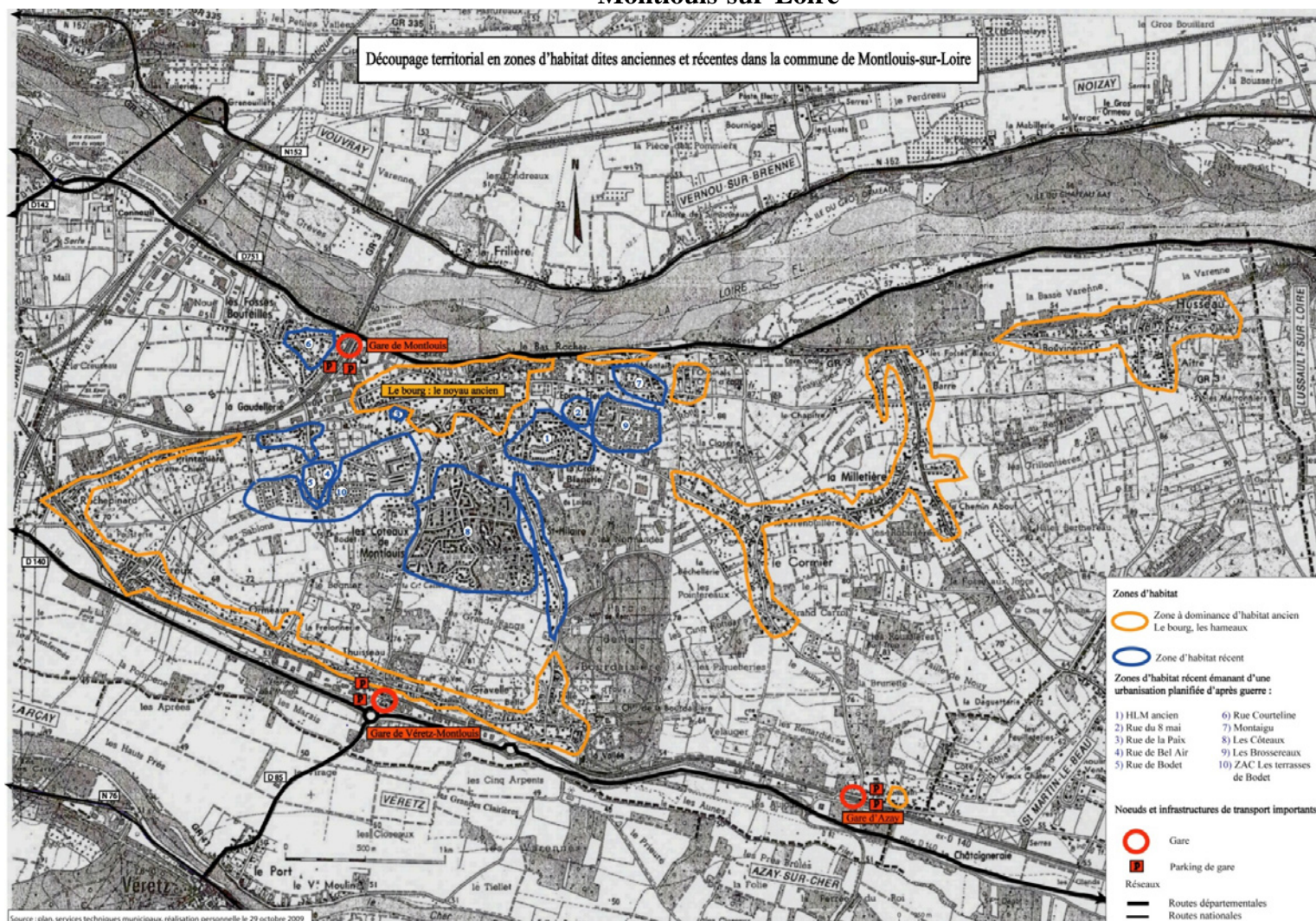
Ce volet invite les personnes interrogées à se projeter dans l'avenir et ainsi à les faire réfléchir à l'importance des enjeux actuels, ainsi qu'à la nécessité d'agir vers une mobilité plus durable.

En résumé, les deux premiers thèmes consistent à amener la personne interrogée à débattre sur les offres de transport existantes ainsi qu'à énoncer son système de déplacement actuel.

Les trois derniers thèmes, quant à eux, constituent des volets importants, puisqu'ils invitent la personne interrogée à réfléchir à diverses échelles temporelles, tant l'échelle présente que l'échelle à moyen et long terme. Il s'agit d'un exercice très enrichissant pour la personne enquêtrice.

1. A court terme, est-ce un changement du mode de transport qui est plutôt envisagé ou bien une modification des activités énoncées dans l'exercice du système de déplacement ?
2. A moyen terme, les automobilistes souhaitent-ils acquérir une voiture moins énergivore ?
3. Une vision à long terme est-elle évoquée par les personnes interrogées ? Quelles solutions énoncent-ils ? Un changement du lieu de résidence pour se rapprocher du lieu de travail est-il évoqué ?

Annexe 11 : Recensement des diverses zones d'habitat, dans l'optique d'interroger des individus dans différentes localités de Montlouis-sur-Loire



Annexe 12 : Caractéristiques des personnes interrogées dans la zone d'habitat ancien

Date Entretien	Sexe	Age	Profession de la personne interrogée	PCS	Lieu de travail ou d'étude Personne Interrogée	Sexe Conjoint	Age Conjoint	Profession Conjoint	PCS	Lieu de travail conjoint	Nombre d'enfant	Date d'installation du ménage dans Montlouis	Prise en compte des offres et infrastructures de transport dans leur choix résidentiel	Nombre de voiture
8/01/2010 Entretien N°11	F	41	Vétérinaire	Profession libérale	Saint-Pierre-des-Corps	M	43	Vétérinaire	Profession libérale	Saint-Pierre-des-Corps	1	Depuis 1994 (16 ans)	Non	3
12/01/2010 Entretien n°12	F	19	Etudiante en première année de médecine	Personne sans activité professionnelle Etudiant	Tours	Pas de conjoint						La personne est Montlouisienne	La personne a toujours habité à Montlouis-sur-Loire	1
19/01/2010 Entretien n°13	M	69	A la retraite Ancienne profession : monteur en mécanique générale	Retraité Ancienne PCS ouvrier	Ancien lieu de travail Montlouis	Divorcée					1	1993	Non	1
19/01/2010 Entretien n°14	M	57	A la retraite menuisier	Retraité Ancienne PCS Ouvrier	Ancien lieu de travail Montlouis	F	56	Femme au foyer	Personne sans activité professionnelle		5	1952	Non	2
22/01/2010 Entretien n°15	F	45	Aide à domicile pour les personnes âgées	Employé	Montlouis-sur-Loire	M	53	Salarié viticole	Ouvrier agricole	Montlouis	4	1978	Non	2
3/02 /2010 Entretien n°16	M	44	Agent de maîtrise territorial en espace vert	Profession intermédiaire	Amboise	F	44	Technicienne de surface à temps partiel	Ouvrier	Larcay	2	1992	Non	3

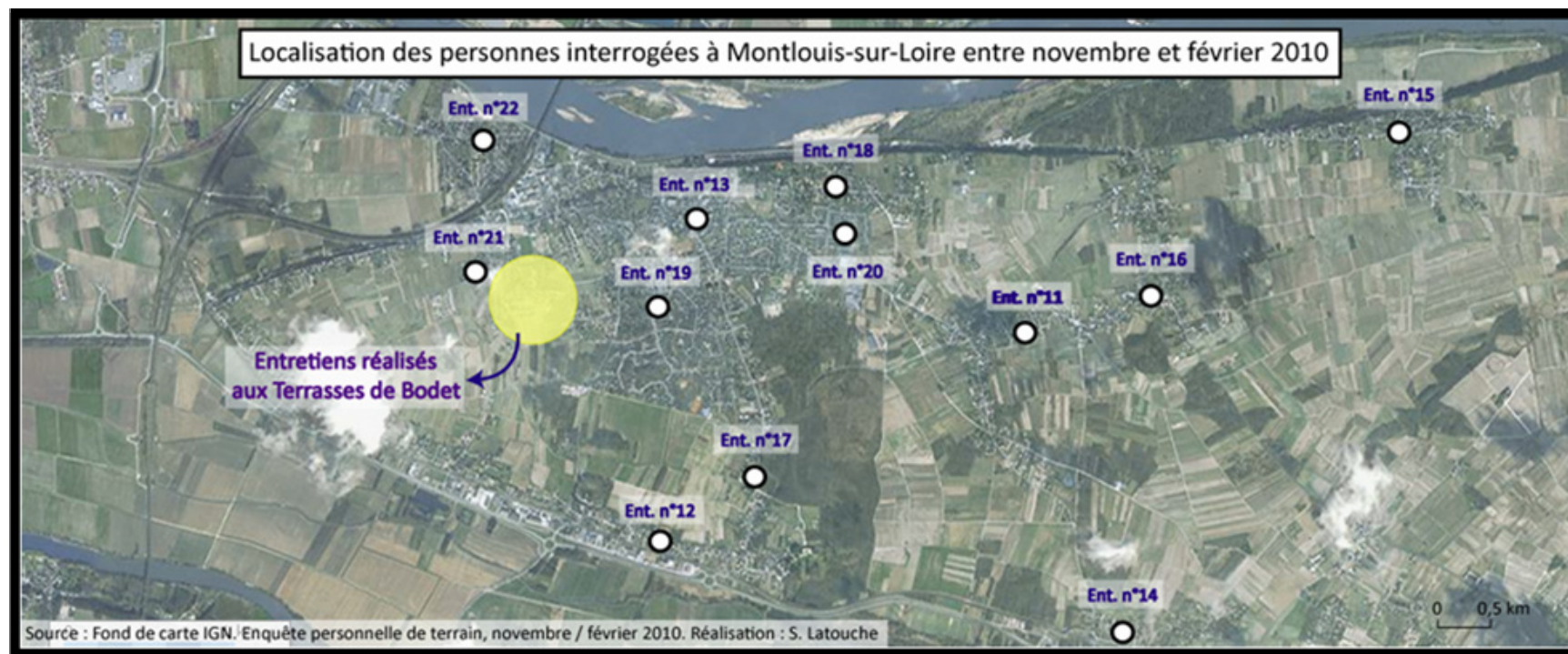
Source : Enquêtes de terrain, réalisation personnelle le 2 février 2010

Annexe 13 : Caractéristiques des personnes interrogées dans la zone d'habitat récent

Date Entretien	Sexe	Age	Profession de la personne interrogée	PCS	Lieu de travail ou d'étude Personne Interrogée	Sexe Conjoint	Age Conjoint	Profession Conjoint	PCS	Lieu de travail conjoint	Nombre d'enfant	Date d'installation du ménage dans Montlouis	Prise en compte des offres et infrastructures de transport dans leur choix résidentiel	Nombre de voiture
13/01/2010 Entretien n°17	F	73	A la retraite Ancienne profession : distillateur	Retraité Ancienne PCS artisan	Région Touangelle	Personne veuve						Depuis 1955	Non	2
14/01/2010 Entretien n°18	M	42	Chef d'agence, gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel	Profession intermédiaire	Le département d'Indre-et- Loire	F	41	Laborantine	Profession intermédiaire	Amboise au lycée viticole	2	1997	Oui	3
20/01/2010 Entretien n°19	M	51	Agent des finances publiques	Profession intermédiaire	Tours	F	46	Agent des finances publiques	Profession Intermédiaire	Tours	2	1995	Oui	2
23/01/2010 Entretien n°20	F	76	A la retraite Ancienne profession Commerçante boucher	Retraité Ancienne PCS commerçant	Saint-Pierre- des-Corps	M	77	A la retraite Commerçant Boucher	Retraité Ancienne PCS commerçant	Saint-Pierre- des-Corps	3	2005	Non	3
9/02/201 Entretien n°21	F	35	Cadre dans une entreprise de service en restauration	Cadre	Paris Montparnasse	M	43	Gérant d'un restaurant à Montlouis	Travailleur indépendant	Montlouis	2	2003	Oui	2
10/02/2010 Entretien n°22	M	17	Etudiant en seconde générale	Sans activité professionnelle Etudiant	Tours Etablissement Marmoutier	Pas de conjoint						1997	Non	Pas de voiture pour la personne

Source : Enquêtes de terrain, réalisation personnelle le 2 février 2010

Annexe 14 : Localisation des douze habitants interrogés personnellement à Montlouis-sur-Loire



Annexes relatives à la première partie

Annexe 15 : Taxation de la production et de la distribution d'énergie en France (en millions d'euros)

	2006	2007	2008	2009 (estimation)	Part en 2009
Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers et taxe spéciale sur les carburants	26 197	25 470	25 569	25 673	90,96%
Taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel	190	193	194	219	0,78%
Taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés	124	120	122	124	0,44%
Taxe et taxe additionnelle sur les installations nucléaires de base	337	487	500	505	1,79%
Redevance proportionnelle sur l'énergie hydraulique	2	2	2	2	0,01%
Redevance due par les titulaires de titres d'exploitation de mines d'hydrocarbures liquides ou gazeux	6	2	2	2	0,01%
Contribution annuelle des distributeurs d'énergie électrique en basse tension	313	335	342	342	1,21%
Taxe locale sur l'électricité	926	1 163	1 160	1 160	4,11%
Imposition forfaitaire annuelle sur les pylônes	130	182	190	198	0,70%
Taxe intérieure de consommation sur les houilles, lignites et cokes	5	2	0	0	0,00%
Taxe sur les éoliennes maritimes	-	0	0	0	0,00%
Total	28 230	27 956	28 081	28 225	100,00%
% PIB	1,38%	1,48%	1,46%	-	-

Source : ADEME

Annexe 16 : Intervention aux trois gares

- 1) Prenez-vous le train souvent ? Si oui, pour quelles raisons ? Est-ce pour vous rendre au travail, effectuer des achats, loisirs ou autres ?
- 2) Le prenez-vous depuis longtemps ?
- 3) Le prenez-vous tous les jours ?
- 4) Quels sont ses avantages et ses inconvénients ?
- 5) Quel est votre lieu de travail ?
- 6) Une fois arrivez à la gare, par quel(s) moyen(s) de transport rejoignez-vous votre lieu de travail ?
- 7) Quel est votre lieu de résidence ?
- 8) Venez-vous à la gare de (...) en voiture, a pied, en vélo ou à plusieurs dans une même voiture ?

Annexes relatives à la deuxième partie

Annexe 17 : Etude du contexte législatif français relatif au domaine des transports

- La loi de décentralisation du 2 mars 1982

Cette loi relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions marque le début d'un processus de décentralisation en France. La décentralisation se traduit par un transfert de compétences de l'Etat aux collectivités territoriales soit aux régions, départements et communes. La loi du 2 mars 1982 introduit, selon l'ouvrage *Histoire de la décentralisation* de Pierre Bodineau et Michel Verpeaux, trois changements importants. Premièrement la suppression de la tutelle administrative, mais également le transfert de l'exécutif départemental et régional et, troisièmement, la transformation de la région en collectivité territoriale.

Notons que cette volonté de décentralisation fut émise le 15 juillet 1981 par François Mitterrand : « *la France a eu besoin d'un pouvoir fort et centralisé pour se faire. Elle a aujourd'hui besoin d'un pouvoir décentralisé pour ne pas se défaire* ».

Cette loi fut complétée par d'autres lois, telles celles du 7 janvier 1983 et du 22 juillet 1983 relatives à la répartition des compétences entre les collectivités territoriales et l'Etat. De plus, une loi plus récente, celle relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004, a introduit de nouvelles compétences aux collectivités territoriales. Le tableau ci-dessous souligne que les compétences de la commune sont peu conséquentes par rapport à celles des autres entités.

Les compétences exercées par les collectivités locales dans le domaine des transports
à l'issue de la loi de la décentralisation administrative et la loi du 13 août 2004
relative aux libertés et responsabilités locales

COMMUNE	DEPARTEMENT	REGION
<ul style="list-style-type: none"> - Avis sur le schéma régional - Avis sur le plan départemental - Création et entretien des voies communales - Transport urbain 	<ul style="list-style-type: none"> - Avis sur le schéma régional - Etablissement du plan départemental des transports - Organisation des transports routiers non urbains de personnes et des transports scolaires hors du périmètre urbain - Financement des transports scolaires - Avis sur les conventions avec la SNCF - Entretien et investissement concernant l'avoirie départementale 	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboration d'un schéma régional des infrastructures et des transports - Convention avec la SNCF - Organisation des services de transport routier non urbain des personnes et des transports ferroviaires de la région

Source : Les Cahiers Français et site internet : <http://www.vie-publique.fr/>.

Réalisation : S. Latouche, décembre 2009

- Succincte présentation des effets de la Loi sur les Transports Intérieurs (L.O.T.I)

Cette Loi d'Orientation des Transports Intérieurs - loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 s'inscrivant dans une dynamique de décentralisation - eut une influence dans le domaine des transports et plus précisément dans la répartition des compétences entre les collectivités territoriales. Premièrement, cette loi met en évidence au travers l'article 7 II une décentralisation des compétences : *« L'État et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande »*.

Les régions sont en charge des transports ferroviaires régionaux. Effectivement, l'article 21-1 de la L.O.T.I., modifié par la loi du 5 mars 2007, stipule :

« La région, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, est chargée, à compter du 1^{er} janvier 2002, de l'organisation :

- des services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ; des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires susvisés ».

« A ce titre, la Région décide, sur l'ensemble de son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'utilisateur, en tenant compte du schéma régional des infrastructures et des transports, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements, de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'État est le garant [...]. Les Régions exercent leurs compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs. »

Le département, quant à lui, est l'autorité organisatrice compétente pour les transports interurbains (ou non urbains) à l'échelle du département.

Ceci est précisé à l'article 29 de la L.O.T.I. :

« Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national ».

Par conséquent, la L.O.T.I., complétée par la loi du 22 juillet 1983, confère au département des compétences dans les lignes régulières interurbaines, le transport scolaire et périscolaire et le transport occasionnel.

En ce qui concerne le P.T.U.¹⁰¹, les autorités compétentes pour l'organisation des transports collectifs urbains sont les communes ou les groupements de communes. Nous nous intéresserons pour notre mémoire à l'organisation des transports hors périmètre urbain puisque notre commune d'étude est périurbaine.

En définitive, cette loi détermine trois échelons territoriaux d'autorités organisatrices dont les compétences leur sont propres : la Région, le Département et l'autorité organisatrice urbaine.

- Autres législations influençantes dans le domaine des transports

Nous avons également la Loi sur l'Aménagement et le Développement des Territoires soit la L.O.A.D.T. ou loi Pasqua du 4 février 1995. Elle introduit l'expérimentation de la régionalisation du transport ferroviaire dans son article 67. Celle-ci fut modifiée par la loi du 13 février 1997. La régionalisation ferroviaire se traduit par un transfert de compétences de l'Etat aux Régions dans l'organisation des transports collectifs d'intérêt régional. Depuis le 1^{er} janvier 1997, l'Etat a transféré à sept régions (Alsace, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte-D'azur, Rhône-Alpes,

¹⁰¹ Le P.T.U. est le Périmètre de Transport Urbain ; il comprend selon l'article 27 de la L.O.T.I. « le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes ». De plus, selon le site internet du G.A.R.T. (Groupement des Autorités Responsables de Transports), il est indiqué que « dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (A.O.T.U.) doivent élaborer des Plans de Déplacements Urbains (P.D.U.) qui définissent les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur le territoire ».

Limousin, Nord-Pas-de-Calais et région Centre) la compétence du transport régional de voyageurs à titre expérimental pendant trois ans. (G.A.R.T., 1999 : 59).

Par la suite, nous avons la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 rendant obligatoire les Plans de Déplacement Urbain dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Cette loi ne concerne pas notre lieu d'étude proprement dit mais nous avons tenu à l'évoquer dans l'optique de consigner la diversité des outils législatifs dans le domaine qui nous intéresse.

La loi dite Voynet, également nommée la Loi d'Orientation sur l'Aménagement et le développement Durable du Territoire du 25 juin 1999, fait de la Région une entité importante dans la planification du développement et dans l'aménagement du territoire. Effectivement, elle introduit les Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire soit les S.R.A.D.D.T. Ils se doivent de fixer « les orientations fondamentales, à moyen terme, du développement durable du territoire régional ».

Elle prévoyait également les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises¹⁰² qui ont été abrogés par une ordonnance du 8 juin 2005.

Nous avons aussi la loi S.R.U. du 13 décembre 2000 ou loi Solidarité et Renouvellement Urbain ; celle-ci, dans sa section 5 (articles 125 à 139) relative aux transports collectifs d'intérêt régional, mentionne les articles de la L.O.T.I. ayant fait l'objet d'une modification avec la loi S.R.U. ; tel est le cas de l'article 21-1 que nous avons cité au préalable. Outre ces modifications, nous apprenons, selon un rapport d'études portant sur la régionalisation des transports ferroviaires¹⁰³, que les Régions sont, à partir du 1^{er} janvier 2002, pleinement reconnues comme les autorités organisatrices des transports régionaux, et perçoivent une compensation de l'Etat leur permettant d'assumer cette nouvelle compétence.

Signalons l'existence d'un projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports. Ce texte prévoit l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs à compter du 13 décembre 2009.

¹⁰² Les schémas de services de transport sont des documents de planification destinés à faire connaître les orientations de l'Etat, à moyen et long terme dans ce domaine, ainsi que les principales mesures retenues pour les mettre en œuvre

(<http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/document.xsp?id=Temis-0038428>)

¹⁰³ Rapport d'étude présent à l'URL suivante : <http://lara.inist.fr/bitstream/2332/1074/2/regionfer.pdf>

Annexe 18 : Financement du transport scolaire à Montlouis-sur-Loire

STA du Nord - Est
3 avenue du 11 Novembre
37150 BLERE

TRANSPORTS SCOLAIRES
Versement du solde de la participation du Département d'Indre-et-Loire
au titre de l'année scolaire 2008/2009 (du 02/09/08 au 02/07/09)

Organisateur : **COMMUNE DE MONTLOUIS-SUR-LOIRE**

N° du marché	Montant annuel HT du marché après avenant n° 3	Montant de l'actualisat. N1	Montant de l'actualisat. N2	Montant de l'actualisat. N3	Total TTC	Effectif élèves transp.	Cas A	Prise en charge de l'AO2	Effectif élèves payant	Tarif par élève	Participation familiale	Montant de la participation départementale
a	b	cxN1=d*3/10	cxN1=d*3/10	cxN2=d*4/10	(c+d)x1,055=e	f	g	f x g = h	i	j	i x j = k	e-h-k = L
		21,80%	18,28%	16,04%								
040163	97 621,68 €	6 384,46 €	5 353,57 €	6 263,41 €	121 982,39 €							
Intempéries :	voir tableau 1	ci-joint		à déduire :	1 719,16 €							
					120 263,23 €	343	183 €	62 769 €	0	0 €	0 €	57 494,23 €
								Total subvention 2008/2009 :				57 494,23 €
COÛT TTC								Avances déjà versées				
								1er trimestre scolaire :				25 611 €
								2è-3è trimestres scolaires :				34 000 €
												59 611 €
TOTAL FACTURE DU OU DES TRANSPORTEURS								Montant du trop perçu :				- 2 116,77 €

Observations :
N1 actualisation de septembre à novembre 2008
N2 actualisation de décembre 2008 à février 2009
N3 actualisation de mars à juin 2009

DATE : 30 OCT. 2009

SIGNATURE ET CACHET DE L'ORGANISATEUR



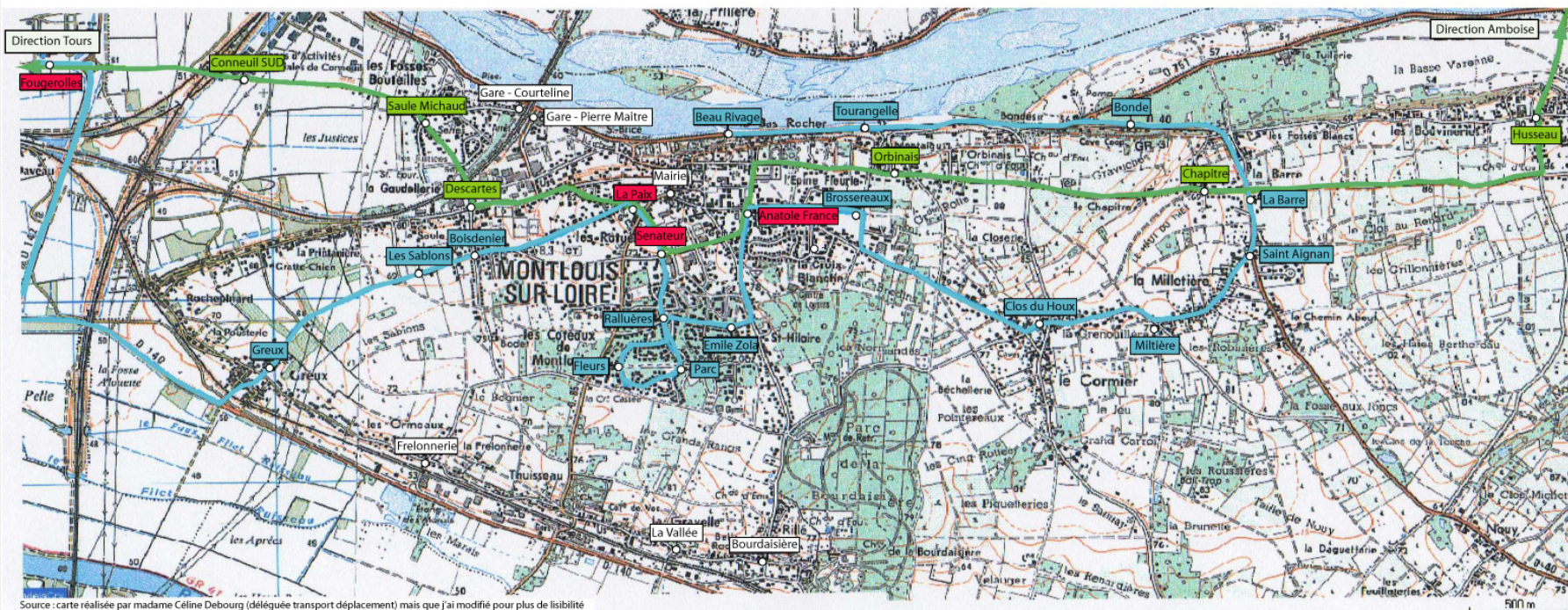
Vincent MORETTE

Vincent MORETTE

Source : Mairie de Montlouis-sur-Loire, service scolaire

Annexe 19 : Courses effectuées par le Touraine Fil Vert dans Montlouis-sur-Loire

Dessertes et circuits effectués par le Touraine Fil Vert (ligne C) dans la commune de Montlouis-sur-Loire en 2008



Nombre de courses qui circulent du lundi au samedi toute l'année*

	Aller vers HR	Retour HR
Arrêts commun aux deux circuits	11	13
Desserte fine. Courses AR Montlouis/Loire - Tours**	4	5
Desserte traversante. Courses AR Amboise - Montlouis/Loire***	7	8
Sur fond blanc, les arrêts de Montlouis/Loire qui ne sont pas desservis par ces deux circuits	-	-

** : + un aller supplémentaire en période scolaire (LauV - course n°55)

*** : + les courses 3 & 11 aux parcours différents via levée de la Loire

* : les rotations supplémentaires dont les vocations sont de desservir la Cité scolaire d'Amboise ne sont pas comptabilisées ici.

Annexes relatives à la troisième partie

Annexe 20 : Etude réalisée sur les inscrits au co-voiturage sur le site internet de Tour(s) plus

Trajets proposés en septembre 2009 :

Montlouis / Tours

3 propositions pour trajet au quotidien

7 propositions plusieurs fois par semaine

1 proposition trajet Montlouis / Chambray-les-Tours quotidien

2 propositions trajet Montlouis / Joué-lès-Tours quotidien

1 proposition Montlouis / Ville-aux-Dames quotidien

2 propositions Montlouis / Saint-Cyr-sur-Loire

Les deux réponses obtenues à des mails envoyés sur le site internet de l'agglomération dédié au co-voiturage :

1) La première :

Bonjour Stéphanie,

Depuis quand êtes-vous inscrit sur ce site ?

Je m'y suis inscrit en novembre 2007

Pourquoi pratiquez-vous le covoiturage ?

Est-ce pour des raisons de préservation environnementale, ou bien pour une réduction des coûts de l'usage de la voiture ?

En tant que citoyen, les deux sont liés.

Tous les matins, en partant au travail, voir ce flot de véhicules occupés pour la grande majorité par une seule personne interpelle. On se dit qu'il y a forcément des personnes partant à peu près du même endroit et se rendant dans le même périmètre, d'où mon annonce ; cela permet d'abord une économie et induit une moindre pollution.

A titre personnel, ce type de comportement responsable, je l'applique depuis ma plus tendre enfance. Issu d'un milieu paysan, avoir le souci du juste nécessaire a fait partie

de mon environnement, je n'ai pas attendu que la radio me dise d'éteindre les lumières, quand je sors d'une pièce, pour le faire !

Je propose le covoiturage également pour rendre service. Exemple : dernièrement je suis allé à un concert à Paris avec un pote, j'avais proposé le trajet sur un site, j'ai monté un étudiant, s'il n'avait pas eu les moyens de participer ce n'était pas important car de toute façon je serais monté quand même en voiture ; comme il avait les moyens, il a apporté une petite contribution, c'est du gagnant/gagnant.

En d'autres termes, quels sont les avantages et les inconvénients de cette forme de mobilité ?

Avantage :

- Les coûts de déplacement.
- La préservation de l'environnement.
- L'exemplarité pour ceux qui n'osent pas ou n'en voient pas l'intérêt.
- Donner la possibilité à ceux qui n'ont pas les moyens de se rendre à un endroit où ils n'auraient pas pu aller autrement ou difficilement.
- Le lien social que cela crée par la rencontre d'autres personnes (très positif puisque cela s'est perdu du fait des nouveaux modes de vie)

Inconvénients :

- Les contraintes horaires que cela induit. Perso, les personnes qui m'ont contacté pour le trajet domicile/travail avaient des horaires éloignés des miens (à rallonge il est vrai) donc je n'ai jamais trouvé personne.
- L'incertitude sur les personnes qu'on va rencontrer, pour un trajet ponctuel ce n'est pas grave mais, pour un trajet régulier, il faut un minimum d'affinités avec la personne, sous peine d'être mal à l'aise.

Outre le déplacement domicile/travail, quel moyen de transport utilisez-vous, le plus fréquemment, pour effectuer vos déplacements quotidiens (achat, loisirs...) ?

J'utilise ma voiture ; l'alternative reste difficile car les moyens de substitution ne sont absolument pas développés.

1^{er} exemple : ce dimanche je remonte à Paris pour un concert (c'est mon loisir principal), le dernier train pour Tours part de Paris avant 23h, impossible de l'attraper donc voiture obligatoire. Pour la petite histoire, j'y monte avec quelqu'un de Chinon que j'ai rencontré à un concert justement et que ça arrange bien aussi pour des raisons économiques !

2^{ème} exemple : la semaine dernière, j'ai du monter à Paris pour un entretien. J'ai choisi le train mais impossible de se garer à la gare de Saint-Pierre-des-Corps, j'ai raté le train ! Heureusement, j'avais pris une bonne marge, j'ai pris le suivant.

3^{ème} exemple : mon fils revient dimanche de chez un copain à l'Ouest de Tours, je suis obligé d'aller le chercher car pas de transport en commun. Etc ...

Mon avis personnel est que nos politiques ne sont absolument pas à la hauteur des enjeux ! ... Et mes contemporains non plus !...

Un dernier exemple que je vis actuellement pour illustrer :

Une cinquantaine de collégiens de Montlouis et ses environs vont à Marmoutier (dont un de mes enfants). Un car privé a été mis en place par une association pour faire ce trajet, cela coûte environ 25000 euros annuel qu'on divise par le nombre de familles. A la rentrée, il se trouve que le nombre de familles intéressées était descendu à 35 soit un coût de plus de 700 euros par famille. Dis comme ça, ça peut paraître cher ; mais, si on ramène à la journée, ça fait du 1,75 euro par trajet soit 3,5 euros par jour d'école.

2 A/R Marmoutier <-> Montlouis en voiture c'est 56 km, le prix de revient kilométrique d'une voiture type Clio est d'environ 18 cts soit 10 euros pour 2 A / R par jour. Même avec deux enfants dans la voiture, ce n'est pas du tout rentable ; à partir de trois, ça l'est à peine ... et pourtant nous sommes de moins en moins dans ce car qui va peut-être disparaître fin décembre 2009 avec autant de voitures en plus sur les routes... On marche sur la tête...

Dans le cas présent ce n'est même pas un changement de mentalité qui est demandé mais juste de savoir compter !

Si ce car disparaît faute de combattants, j'ai prévu d'envoyer ma prose aux ministères concernés, voire d'alerter les médias locaux.

Votre mémoire s'inscrit bien dans l'air du temps mais il va falloir beaucoup de pédagogie et une politique adaptée pour parvenir aux changements de comportements souhaités et souhaitables. On en est très loin aujourd'hui.

Bon courage.

Hervé MONDON

46 ans

Cadre logistique

2) Seconde réponse

Dominique Audière" daudiere@free.fr

03/10/09 19:09

Bonjour,

Malheureusement, les transports en commun entre le Fil Vert et le Fil Bleu ne sont pas cohérents quant aux horaires ; aussi lorsque les cours commencent à 8 heures, vous arrivez le plus souvent en retard ; ce qui déplaît aux enseignants et ils peuvent vous refuser à leurs cours. S'il y avait un effort de ce côté-là, beaucoup de personnes utiliseraient le bus et c'est ce que j'entends autour de moi. Les tarifs sont abordables pourtant. Le covoiturage est donc pour moi, le matin, une très bonne solution.

Par contre, lorsque j'aurais mon permis, j'ai bien l'intention de proposer le covoiturage, car je veux faire partie de ces gens qui veulent faire un effort afin de préserver au mieux l'environnement et la planète. D'ailleurs, je pense que, sur ce trajet, le covoiturage est vraiment à l'état d'ébauche car, inscrit depuis le mois de juillet dernier, je n'ai trouvé personne qui puisse me ramener le soir de Tours à Montlouis. Moins de véhicules qui polluent sur les routes ; pollution diminuée aussi car moins d'embouteillages aux heures de pointe. La voiture est un outil de travail et le couple aujourd'hui est obligé d'en posséder deux, alors le covoiturage limiterait le nombre de voitures sur les routes.

Un trajet à plusieurs est quand même plus agréable quand à la communication et un pied de nez à l'individualisme !

Cordialement et bonne chance pour votre mémoire,

AUDIERE

Annexes relatives à la conclusion

Annexe 21 : Les élus cherchent de nouveaux financements

TRANSPORTS EN COMMUN ■ Les élus cherchent de nouveaux financements

Auto rimerait avec... écot !

Les recettes traditionnelles montrant leurs limites, les élus cherchent de nouvelles sources de financement pour développer leurs réseaux de transports en commun. Certains envisagent de mettre les automobilistes à contribution.

Les sommes en jeu sont importantes : les transports publics français ont besoin tous les ans de 16 milliards d'euros, 9 milliards en Ile-de-France et 7 milliards en province, selon le Groupement des autorités organisatrices de transport (Gart). Il faut ajouter les quelques milliards que coûteront les nombreux projets de métros, tramways et autres couloirs de bus promis par les élus.

Jusqu'à présent, ce sont surtout les entreprises qui paient, grâce au « versement transport » (VT), un impôt spécifique assis sur la masse salariale des sociétés de plus de neuf salariés.

Recourir à l'impôt

« Le système du VT, original et efficace, permet aux usagers français d'avoir des transports en commun parmi les moins chers d'Europe », souligne Jean-Pierre Farandou, le directeur général délégué de SNCF Proximités, dont la branche comprend les trains de banlieue franciliens et l'opérateur Keolis.

De fait, la participation du public ne couvre qu'un tiers du coût réel du voyage. « Et moins de 20 % si l'on prend en compte les investissements », précise-t-on au Gart.

Mais le VT commence à montrer ses limites : « dans certaines villes, il ne suffit plus, et on est obligé de recourir à l'impôt », constate Bruno Gazeau, le délégué général de l'Union des transports publics (UTP), qui regroupe les exploitants.

Augmenter le taux du VT semble difficile (il peut aller jusqu'à 1,75 % de la masse salariale dans les plus grandes villes), de même que les élus hésitent à augmenter fortement le prix du ticket de transport.

Jusqu'à présent, les élus en appelaient plutôt à l'État. « Il faut arriver à construire l'autonomie financière des collectivités locales », avec des sources de financement pérennes, estime maintenant le sénateur-maire socialiste de Strasbourg, Roland Ries, qui préside le Gart.

Un certain nombre de pistes sont à l'étude. La première a déjà reçu l'accord de principe du Parlement : elle prévoit de taxer les plus-values foncières réalisées à proximité des lignes fortes de transport en commun.

À suivre...

Une autre mesure consisterait à transférer aux agglomérations la maîtrise du stationnement, et de leur verser le produit des amendes (amendes qui seraient elles-mêmes augmentées). Le gouvernement a installé une commission pour plancher sur le sujet, présidée par le sénateur (UMP) des Alpes-Maritimes Louis Nègre. Ce même sénateur a proposé au Parlement de permettre aux agglomérations d'instaurer à l'essai un péage urbain dont les revenus iraient financer les transports en commun.

« Le premier bénéficiaire du péage urbain, c'est l'automobiliste », puisque la circulation sera plus fluide, explique-t-il. Et de citer Stockholm, où un tel système a réduit le nombre de voitures de près de 20 %.

Adopté par le Sénat, son amendement a été rejeté par l'Assemblée nationale. La commission mixte paritaire, qui doit mettre les deux chambres d'accord, se réunira mardi et mercredi.



TRAMWAY. Un développement qui nécessite des recettes importantes. PHOTO RICHARD BRUNEL

Source : Article du *Berry Républicain* du lundi 14 juin 2010

Annexe 22 : Un développement du vélo dans les villes françaises

Direction et rédaction :
1, rue du Général-Ferrière
18023 Bourges Cedex
Tél. : 02.48.27.63.63 - Fax : 02.48.27.63.65
Service abonnements : 0825 0826 18

LE BERRY

RÉPUBLICAIN

TENDANCE ■ Le deux-roues s'impose comme complément des transports en commun

A vélo, on dépasse les autos...

Porté par le succès des systèmes de libre-service, le vélo fait son grand retour dans les villes de France et s'intègre désormais dans les politiques des déplacements des agglomérations.

Discrettement apparu à Rennes, en 1997, le vélo en libre-service s'est progressivement imposé avec le succès du Vélo'v, à Lyon, en 2005, puis du Vélib', à Paris, deux ans plus tard.

Ce sont des groupes publicitaires qui ont lancé le mouvement (ClearChannel dans le premier cas, JCDecaux dans les deux autres). Les vélos sont mis à disposition de la collectivité en échange d'espaces publicitaires. Comme du mobilier urbain.

Vente en hausse de 7 %

Conséquence de l'apparition de ces cycles que l'on peut récupérer à un endroit avant de les laisser un peu plus loin, de



EN SELLE. De nombreux citadins se sont (re)mis à pédaler. PHOTO BEP

trois ou quatre. Et plus il y a de cyclistes dans les rues, plus cela donne confiance aux autres. »

Même s'ils restent très minoritaires, les cyclistes urbains ne sont plus en France considérés comme les doux illuminés qu'ils étaient encore il y a une dizaine d'années.

Assurer la sécurité

De fait, de plus en plus d'agglomérations intègrent le vélo dans leurs politiques de déplacement. « L'idée, comme le résume Olivier Barre, le Monsieur vélo de Keolis (groupe SNCF), c'est de proposer désormais une offre globale de mobilité. »

Concrètement, il s'agit d'intégrer le vélo à la chaîne des déplacements. Restent deux aspects que les élus ne peuvent oublier : assurer la sécurité des cyclistes en aménageant la voirie, et leur permettre de garer leur vélo, partagé ou personnel, en toute tranquillité. ■

nombreux citadins se sont (re)mis à pédaler. Les ventes de vélos de ville ont progressé de 7 % l'an dernier, malgré la crise.

« Il y a eu un effet d'entraînement, c'est indéniable », témoi-

gne Hubert Peigné, le coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo. « On l'a mesuré dans des villes comme Paris ou Lyon : le trafic vélo a été multiplié par

Source : Article du *Berry Républicain* du samedi 12 juin 2010

Ouvrages cités dans les études présentes en annexe

- Bodineau Pierre, Verpeaux Michel. *Histoire de la décentralisation*. 2e éd. Paris, Presse Universitaire de France, 1997, 126 p. Collection Que sais-je ?
- Clochard Fabrice, Rocci Anaïs, Vincent Stéphanie. *Automobilités et Altermobilités, quels changements ?* Paris, l'Harmattan, 2008, 286 p. Collection dossiers sciences humaines et sociales.
- Livernet Sylvain, Duchemin Pierre. *Montlouis et son canton*. Joué-Lès-Tours, Alan Sutton, 1998, 128 p.
- Tanchou Rodolphe. *Montlouis : son histoire, ses souvenirs*. Paris, Autremencourt : Office d'éd. Du livre d'histoire, 1997, 273 p.

Table des sigles

A.D.E.M.E.	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
A.D.E.M.I.	Association de défense de l'environnement et du cadre de vie des Montlousiens
A.D.T.T.	Association pour le Développement des Transports en Commun en Touraine
A.O.	Autorité Organisatrice
A.O.2.	Autorité Organisatrice de second rang
C.C.E.T.	Communauté de Communes de l'Est Tourangeau
C.C.F.A.	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
C.C.I.	Chambre de Commerce et d'Industrie
C.C.37.	Collectif Cycliste 37
C.E.R.T.U.	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions
D.A.L.O.	Droit Au Logement Opposable
D.O.G.	Document d'Orientations Générales
E.M.D.	Enquête Ménage Déplacement
E.P.I.C.	Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial
F.N.A.U.T.	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
L.O.A.D.T.	Loi d'Orientation sur l'Aménagement et de Développement du Territoire
L.O.A.D.D.T.	Loi d'Orientation sur l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire
L.O.T.I.	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

P.A.D.D.	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
P.D.U.	Plan de Déplacement Urbain
P.L.U.	Plan Local d'Urbanisme
P.S.L.A.	Prêt Social Location Accession
P.T.U.	Périmètre de Transport Urbain
R.F.F.	Réseau Ferré de France
S.C.O.T.	Schéma de Cohérence Territorial
S.I.T.C.A.T.	Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle
S.N.C.F.	Société Nationale des Chemins de Fer Français
S.R.U.	Loi Solidarité et Renouvellement Urbain
T.E.R.	Train Express Régional
U.P.H.A.	Usages et Programmation de l'Habitat
Z.A.C.	Zone d'Aménagement Concertée
Z.A.V.	Zone d'Activités Viticole

Table des illustrations

FIGURES

Figure 1 : Les espaces périurbains en France en 1999	9
Figure 2 : Fluctuation du cours du baril de pétrole en dollars.....	12
Figure 3 : Fluctuation du prix des carburants en euros	12
Figure 4 : Evolution de la population de notre lieu d'étude de 1921 à 2007	16
Figure 5 : Répartition de la population active montlouisienne (ayant un emploi) par catégories socioprofessionnelles en 2006	17
Figure 6 : Les principales étapes de notre recherche	24
Figure 7 : L'appropriation du concept de développement durable par les douze habitants interviewés	34
Figure 8 : La mobilité durable imaginée par nos douze habitants interrogés.....	37
Figure 9 : Localisation du Super U, du Leclerc et du Centre Commercial Les Coteaux	45
Figure 10 : Schémas réalisés par les interviewés	47
Figure 11 : Des déplacements mono-motif d'une journée de six Montlouisiens.....	52
Figure 12 : Des exemples d'enchaînement de motifs de déplacement des Montlouisiens	58
Figure 13 : Les limites au regroupement de motifs de déplacement.....	60
Figure 14 : Les flux de déplacements ayant pour origine	62
Figure 15 : Les lieux de travail et d'étude des Montlouisiens	63
Figure 16 : Les entraves à l'usage des transports en commun.....	76
Figure 17 : Les communes adhérentes à l'Agence d'Urbanisme en 2010	92
Figure 18 : Des relations entre les autorités compétentes, l'autorité organisatrice de second rang et l'Agence d'Urbanisme	93
Figure 19 : Schéma récapitulatif des avantages du pédibus.....	106
Figure 20 : Une intégration des circulations douces dans le projet.....	110
Figure 21 : Itinéraire de la première ligne de tramway à Tours	114
Figure 22 : Le transport de nuit Montlouis-Véretz-Larçay	115
Figure 23: Le territoire du S.C.O.T. en 2008.....	120
Figure 24 : L'étoile ferroviaire, un des atouts du S.C.O.T.	122
Figure 25 : Urbaniser à proximité des gares	126
Figure 26 : Les revenus fiscaux en 2008 sur Tours et sa région	153
Figure 27 : Fluctuation du nombre de litres de carburant vendus	158
Figure 28 : Fluctuation du nombre de litres de carburant vendus	160
Figure 29 : Fluctuation du nombre de litres vendus d'E 85.....	161
Figure 30 : Le lieu de résidence	171
Figure 31 : Des pôles générateurs d'emploi en projet	173
Figure 32 : La composition de la future Zone d'Activités Viticoles	176
Figure 33 : Pôle commercial des Brossereaux et son extension future.....	177
Figure 34 : Une mobilité quotidienne conditionnée par divers facteurs	188

TABLEAUX

Tableau 1 : Les trois catégories de communes périurbaines	9
Tableau 2 : Les quatre formes de la mobilité spatiale.....	14
Tableau 3 : Les différentes sphères d'activités du quotidien	14
Tableau 4 : Répartition de la population montlouisiennne	16
Tableau 5 : Evolution de la population active disposant d'un emploi	17
Tableau 6 : Nombre d'entreprises et d'établissements par secteur d'activité	18
Tableau 7 : Où vont travailler les habitants de la commune	19
Tableau 8 : Récapitulatif des avantages procurés par la voiture	65
Tableau 9 : Récapitulatif des inconvénients de la voiture.....	68
Tableau 10 : Coût annuel (moyenne sur quatre années d'usage).....	70
Tableau 11 : Les qualités et déficiences de l'offre Fil Vert.....	73
Tableau 12 : Les qualités et déficiences de l'offre T.E.R. énoncées par les Montlouisiens..	75
Tableau 13 : Définitions du développement durable	97
Tableau 14 : Définitions de la mobilité durable émises par les acteurs publics.....	99
Tableau 15 : Les aménagements cyclables en projet à Montlouis-sur-Loire	108
Tableau 16 : Les points positifs et les réserves	140
Tableau 17 : Perception des habitants interrogés sur le co-voiturage,	145
Tableau 18 : Quel mode de déplacement dans 20 ans ?.....	165
Tableau 19 : Les emplois générés par les zones d'activités existantes	173
Tableau 20 : Plafonds de ressource PSLA	181

PHOTOGRAPHIES

Photographie 1 : Une zone de rencontre rue Foch à Montlouis-sur-Loire	81
Photographie 2 : Extension envisagée de la piste cyclable	109
Photographie 3 : La rue du Boisdénier.....	138

Table des matières

Remerciements	5
INTRODUCTION GÉNÉRALE	7
PREMIÈRE PARTIE	31
Chapitre 1 - Des Montlousiens conscients des enjeux du développement durable et de la hausse du prix du carburant.....	33
I. Une prédominance de l'environnement dans l'appropriation des concepts de développement durable et de mobilité durable.....	33
A. Une prise de conscience généralisée des problèmes environnementaux	33
B. Des représentations diversifiées du développement durable.....	34
C. Des idées intéressantes sur la mobilité durable	37
II. La crise énergétique et la hausse du prix du carburant non comprise	39
A. Une sensibilité à la raréfaction de l'énergie.....	39
B. Un prix du carburant qui, d'après les habitants, va continuer d'augmenter.....	40
Chapitre 2 - Une mobilité automobile dominante	42
I. Le système de déplacement : entre pratiques, motif(s) de déplacement et moyen(s) de transport utilisé(s).....	42
A. Un mode de transport prédominant pour des motifs diversifiés	43
B. Un enchaînement de motifs de déplacement.....	56
C. Un important rapport des Montlousiens à l'espace proche	60
II. L'automobile : bien plus qu'un simple outil de déplacement pour les Montlousiens	64
A. Une automobile représentative d'autonomie	64

B. Des avantages qui prédominent sur les inconvénients	68
Chapitre 3 - L'offre de transport collectif et doux : pratique mais non adaptée et suffisante pour une majorité à un usage quotidien.....	71
I. L'offre de transport collectif : entre usages, perceptions et freins	71
A. Une offre Fil Vert intensément utilisée par les scolaires	71
B. L'offre T.E.R : un service utile pour les Montlouisiens travaillant dans Tours Centre.....	73
C. Clarification des freins à l'usage des transports en commun	75
II. Les aménagements cyclables : appréciés pour les courts déplacements mais limités pour les plus conséquents	79
A. Perception des offres cyclables à Montlouis-sur-Loire.....	79
B. Des freins à l'usage du vélo à dominance psychologique.....	80
DEUXIÈME PARTIE.....	84
Chapitre 1 - Des décideurs multiples conscients des enjeux du développement durable.....	87
I. Des transports aux mains d'une pluralité d'acteurs agissant à diverses échelles selon leurs compétences	87
A. La complexité du système d'acteurs	87
B. Des acteurs en interrelations	93
II. Du développement durable à la mobilité durable : quelles définitions énoncées par les acteurs publics ?.....	96
A. Le développement durable : entre simplicité et distanciation	96
B. La mobilité durable : une multiplicité d'idées.....	97
Chapitre 2 - Se déplacer autrement : des propositions d'actions ambitieuses	102
I. Promouvoir les modes doux (la marche à pied et le vélo)	102
A. La Région : un engagement pour le vélo	102
B. Une volonté de la commune de Montlouis-sur-Loire de mettre en place un pédibus et de nouveaux aménagements cyclables	104

II. Améliorer les offres de transport collectif, faciliter leur accès et leur complémentarité	111
A. L'exemple du département : une révision du schéma départemental des transports et une intégration de l'accessibilité.....	111
B. Faciliter l'accès aux offres de transport en commun : une intention communale ...	116
III. Un rôle important de l'aménagement du territoire et des documents d'urbanisme dans ces politiques d'alternatives à la voiture	119
A. Le S.C.O.T. de l'agglomération Tourangelle : un renforcement de l'étoile ferroviaire	119
B. Un P.L.U. en accord avec les intentions du S.C.O.T.	124
IV. Un co-voiturage qui semble peu mis en avant par la commune de Montlouis-sur-Loire	127
A. Le co-voiturage entre définitions, conditions et formes.....	127
B. Une commune non dotée d'une propre rubrique internet co-voiturage	128
 TROISIÈME PARTIE	 132
 Chapitre 1 - Une inadéquation entre les politiques d'alternatives à la voiture individuelle et les intentions des Montlouisiens	 134
I. Une réception sociale en partie positive des projets municipaux mais non synonyme d'engagements	134
A. Le pédibus : des points positifs prédominant sur les réticences.....	134
B. Les navettes de rabattement vers les gares : quelles perceptions de ce principe ?..	141
C. Le co-voiturage : une solution qui paraît encore contraignante pour un usage quotidien	143
II. Changer les comportements face à la mobilité : une difficulté pourtant reconnue par les acteurs rencontrés	147
A. Des acteurs principalement dubitatifs	147
B. La saturation de certaines lignes de T.E.R. : une entrave à la concrétisation des politiques de transport.....	148
III. Des changements et inflexions probables peu conséquentes face au contexte actuel .	149
A. La hausse du prix du carburant : un poids économique bien moins pesant qu'en 2008	149

B. Une étude des ventes des carburants illustrative d'une diminution non conséquente de l'usage de l'automobile	158
C. Une volonté de conserver l'automobile dans une vingtaine d'années mais avec des énergies plus "propres"	161
Chapitre 2 - Tendre vers une mobilité plus "durable", quels autres leviers d'action ?	167
I. Etablir une cohérence des politiques de transport : instaurer une politique intercommunale de transport ?	167
A. Une non compétence "transport" malgré une conscience d'une importance des flux entre les communes de la C.C.E.T.	167
B. La mise en place d'une politique intercommunale : quels intérêts ?	170
II. Accroître et diversifier l'offre d'emploi et de loisirs à Montlouis-sur-Loire : une opportunité pour favoriser les déplacements locaux ?	172
A. Un potentiel conséquent d'emplois existants et ultérieurs	172
B. Une offre d'activités pour les enfants et pour les adultes qui ne cesse de se diversifier et de s'amplifier	178
III. Le lieu de travail : un élément pris en compte dans l'attribution des logements sociaux et dans l'aide à l'accession sociale à la propriété	179
A. La possession d'un emploi à Montlouis-sur-Loire : un critère secondaire dans l'attribution des logements sociaux	179
B. La localisation de l'emploi : un des critères d'attribution d'aide à l'accession sociale à la propriété	180
CONCLUSION GÉNÉRALE	184
Bibliographie	195
ANNEXES	200
Table des sigles	277
Table des illustrations	279

Table des matières.....	281
-------------------------	-----

Directeur de recherche :
Monsieur Laurent Cailly

Latouche Stéphanie
Mémoire de géographie
2009 / 2010

Les mobilités quotidiennes des périurbains Montlousiens : vers des mobilités plus durables ?

Résumé

Ce travail se propose d'identifier, en utilisant divers outils, notamment une approche qualitative si la hausse du prix du carburant et les exigences de développement durable influencent et surtout modifient les mobilités des Montlousiens.

L'analyse des entretiens semi-directifs et notre travail d'observation révèle que la voiture, malgré le contexte actuel, est toujours massivement utilisée à Montlouis-sur-Loire détrônant les autres moyens de transport : bus, train, modes doux.

Malgré une conscience accrue aux problèmes environnementaux, ces périurbains ne modifient pas en retour leurs pratiques de mobilité car, pour eux, les avantages de la voiture (autonomie, liberté, flexibilité, etc.) restent supérieurs à ses inconvénients - coût croissant - et à ceux des autres moyens de déplacement.

Mots clés : Automobilité, mobilité durable quotidienne, hausse du prix du carburant, développement durable, espace périurbain, altermobilités.

Daily commuting of the inhabitants of the peri-urban area of Montlouis : Towards a greener mobility ?

Abstract

The aim of this research is to establish whether the rise of petrol prices, together with the demands of sustainable development, have an influence on - and overall alter - the commuting habits of "Monlousiens". In order to do so, we used various data, including a qualitative approach.

The analysis of interviews and our subsequent works reveal that in spite of the present situation (environmental issues), cars remain the favorite means of transports of Monlousians, to the detriment of all the others, i.e. bus, train, bicycle.

In spite of a growing awareness of environmental problems, the "Monlousiens" do not seem willing to alter their means of transport. They consider the advantages of commuting by car (autonomy, freedom & flexibility) more important than its drawbacks (rising costs, etc).

Key words : Automobility, daily sustainable mobility, rise of petrol / gas prices, sustainable development, peri-urban area, alter-mobility.