



HAL
open science

(In)visibilité et variabilité du rapport aux altermobilités dans le périurbain

Jean-Baptiste Frétigny

► To cite this version:

Jean-Baptiste Frétigny. (In)visibilité et variabilité du rapport aux altermobilités dans le périurbain. Didier Desponds; Claire Fonticelli. Les Mutations du périurbain. De l'espace décrié aux territoires désirables?, Le Manuscrit, pp.151-172, 2021. hal-03298820

HAL Id: hal-03298820

<https://hal.science/hal-03298820v1>

Submitted on 16 Oct 2021

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

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

Version pre-print de :

Jean-Baptiste Frétiigny (2021), « (In)visibilité et variabilité du rapport aux altermobilités dans le périurbain », in Didier Desponds, Claire Fonticelli (dir.), *Les mutations du périurbain. De l'espace décrié aux territoires désirables ?*, Eds Le Manuscrit, coll. Devenirs urbains, p. 151-172.

(In)visibilité et variabilité du rapport aux altermobilités dans le périurbain

Jean-Baptiste Frétiigny

Les sociétés périurbaines font figure de laboratoires des im.mobilités. La littérature a souligné combien la saisie des déplacements à l'œuvre ne pouvait se réduire à la relation aux centres des agglomérations, pointant l'importance du rapport à la proximité (Berger, Aragau, Rougé, 2014 ; Berroir *et al.*, 2017). La dynamique d'autonomisation du périurbain n'en appelle pas moins à être appréciée aussi au regard des logiques persistantes de dépendance et de contraintes dans l'accès aux ressources (de travail ou d'études, de loisir et de sociabilité, etc.) (Cary, Fol, 2016) comme de l'émiettement social, paysager et politique du périurbain (Charmes, 2011), donc la très forte hétérogénéité des

situations d'acteurs et de territoires des franges urbaines, en France comme ailleurs.

Un enjeu majeur à ce sujet, à la fois social et environnemental, est la construction de mobilités tendant à s'affranchir de la dépendance automobile et à se distancier du recours à la voiture individuelle ou autosolisme. En manifestant la sensibilité et surtout la vulnérabilité à la hausse du prix de l'essence d'habitants des franges urbaines, le mouvement des gilets jaunes a montré toute l'importance d'y engager des pratiques alternatives. On peut les qualifier à ce titre d'altermobilités (Vincent-Geslin, 2010), qu'on pense à la marche, au vélo (électrique), au covoiturage ou à l'usage des transports collectifs notamment. Renforcer ces autres mobilités pour ces territoires à croissance démographique soutenue est une préoccupation montante d'acteurs publics comme d'acteurs de la société civile (Luciano, 2017).

Des inflexions semblent s'esquisser dans le rapport aux altermobilités comme formes (ré)émergentes de pratiques périurbaines. Un certain intérêt apparaît dans les études concernant les formes collectives de mobilité comme le covoiturage. Celui-ci tend à renforcer les réseaux d'interconnaissance qui l'alimentent, en déployant des pratiques renouvelées de sociabilité et de solidarité (Feidel *et al.*, 2014 ; Pradel *et al.*, 2015). L'anticipation de hausses du prix de l'essence, l'impact environnemental et aussi, voire surtout, la pénibilité des déplacements automobiles conduisent à réagencer les pratiques, en étant plusieurs en voiture ou en enchaînant les activités le long du parcours afin de réduire la fréquence de recours à la voiture (Dodier, 2015 ; Nessi *et al.*, 2017 ; Le Néchet *et al.*, 2017).

Les pratiques mobiles de proximité, de la marche et du vélo, notamment engagées en fin de semaine, font l'objet d'une forte valorisation par les habitants, en lien avec l'attrait majeur manifesté par les espaces (ou)verts, support de sociabilité et d'identités collectives périurbaines. Il n'en demeure pas moins que ces pratiques s'effectuent surtout sur fond d'usage prépondérant de la voiture, comme moyen

d'accès à des ressources (Cailly, 2014 ; Poulot, Aragau, Rougé 2016 ; Le Néchet *et al.*, 2017).

L'objectif de ce chapitre est de contribuer à éclairer le caractère ténu, fragile mais aussi le potentiel de ces mobilités (ré)émergentes du périurbain en proposant de rendre compte de l'(in)visibilité et de la variabilité de la place qui leur est faite au regard de l'hétérogénéité à la fois de ces altermobilités et des acteurs qui les déploient (ou non). Le pari de cette investigation est qu'une saisie des représentations diffusées par les réseaux sociaux comme des pratiques im.mobiles (formes et fréquence de mobilités, activités engagées dans le déplacement notamment), articulée au jeu simultané des rapports sociaux d'âge, de genre et de classe sociale ainsi que de localisation et de parcours résidentiel, contribue à éclairer la relation à ces mobilités (ré)émergentes comme les points d'attention et les formes d'action possibles du côté des politiques publiques.

L'analyse se fonde sur un travail d'enquête réalisé à propos du PNR Vexin français, territoire périurbain des marges nord-ouest de l'Île-de-France qui représente, dans le Val-d'Oise où il est principalement situé, pas moins de 43 % de la superficie du département. La recherche repose sur une méthodologie mixte, qui vise à articuler, plutôt qu'à juxtaposer, les données qualitatives et quantitatives. Ce choix correspond à une conviction de chercheur qu'il y a là un champ de recherche particulièrement stimulant à approfondir. Il rejoint aussi une attente de la recherche, menée en partenariat avec le syndicat mixte du Parc naturel régional du Vexin français, en vue de proposer des indicateurs qualitatifs pour alimenter la définition et le suivi de la charte du parc.

La première partie sonde la mise en (in)visibilité des différentes altermobilités dans le discours des réseaux sociaux. Celle-ci contraste avec les pratiques et le rapport aux mobilités restitués par l'enquête de terrain, dont font état les parties suivantes. Une attention plus large aux altermobilités, y compris à la marche, se fait jour en matière d'attentes,

évoquées en deuxième partie. L'étude ensuite des activités déployées en mobilité permet de saisir plus finement la relation aux déplacements alternatifs à la voiture. Enfin, la dernière partie propose de lire la relation aux altermobilités au prisme plus large des situations de mobilités des individus.

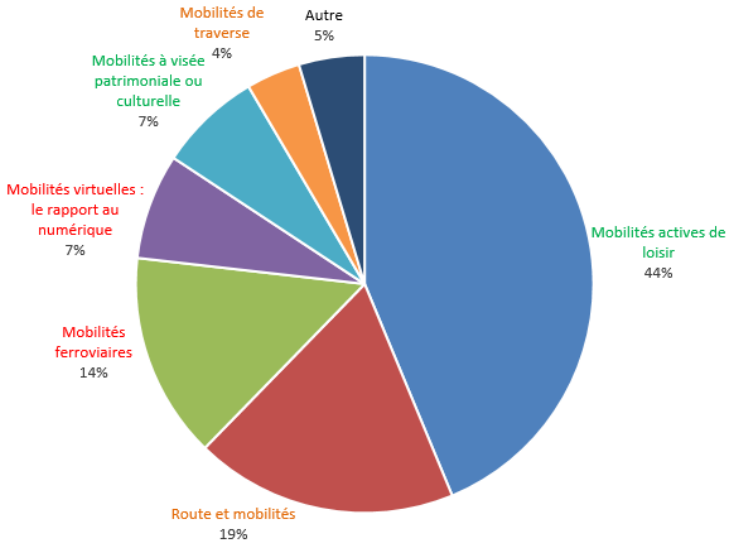
Les ambiguïtés de la représentation des altermobilités vexinoises au regard de Twitter

Les réseaux sociaux permettent de rendre compte de la numérisation croissante des représentations et des pratiques des territoires, notamment de densités intermédiaires (Vienne *et al.* 2014). Le corpus collecté est relatif aux émetteurs de messages sur Twitter. Twitter est fortement relié aux autres réseaux sociaux, les utilisateurs reportant sur Twitter des photographies prises sur Instagram ou via Facebook, ce qui permet d'élargir le spectre de représentations prises en compte. Ses utilisateurs ne sont pas, tant s'en faut, à l'image de la population liée au Vexin dans son ensemble, introduisant ainsi une limite à prendre en compte dans l'interprétation des données. À l'échelle nationale, comme ailleurs dans le monde, ont été identifiés notamment des effets d'âge, de classe sociale et de diplôme, avec une surreprésentation respective des 18-24 ans, des cadres et des diplômés de l'enseignement supérieur (IFOP 2019).

4738 tweets mobilisant le mot-clé Vexin ont été analysés, le terme figurant dans le corps même du message (*hashtag* compris), ou, bien plus marginalement, dans le libellé même du nom de l'émetteur du tweet. L'intérêt de l'entrée par une telle catégorie à dire d'acteurs, au sens où la mention du Vexin est faite par les utilisateurs eux-mêmes, est de ne pas figer *a priori* les contours territoriaux du Vexin et des locuteurs qui s'expriment à son sujet, sans en être nécessairement résidents.

Les messages ont été collectés dans le cadre de recherches régulières, permettant de recueillir les tweets émis au cours des 11 jours précédant la requête. Le corpus couvre ainsi une période de 171 jours allant du 25 août 2017 au 21 juillet 2018, à raison de 28 par jour en moyenne. 496 tweets abordent les questions de mobilité et ont été pris en compte plus finement pour analyse, soit 10,5 % du total, le reste étant pour partie sans rapport aucun avec le Vexin, *vexin* en anglais étant une forme raccourcie du terme *vexing*. Dans le cadre de la méthodologie mixte adoptée, j'ai d'abord codé ce matériau qualitatif pour en identifier et analyser les principales thématiques puis dénombré les tweets concernés par chacune pour en apprécier l'importance, qu'il s'agisse de messages originaux ou retweetés. L'analyse a permis de dégager sept thématiques dominantes (figure 1).

Figure 1 – L'accent mis sur certaines mobilités (ré)émergentes vexinoises au regard de Twitter (en pourcentages des tweets du corpus) (n = 496)



Les mobilités actives de loisir s'avèrent particulièrement visibles dans le corpus et font l'objet d'une très large appréciation positive. On peut les qualifier d'actives au sens désormais courant de pratiques reposant sur un engagement corporel fort, lié à la marche et au vélo notamment, mais aussi, dans les représentations numériques étudiées, à travers un élargissement à d'autres formes. Sans reposer sur la même intensité d'effort physique pour se mouvoir, ces mobilités correspondent à une implication émotionnelle et à une maîtrise du corps marqués. En sont emblématiques les pratiques de karting et de quads mentionnées à l'aérodrome de Cormeilles-en-Vexin, de montgolfière au-dessus du parc ou encore de conduites sportives en voiture ou à moto. Il est frappant de constater ici une continuité dans les représentations du corpus là où il y a discontinuité du point de vue de l'empreinte environnementale de ces mobilités, faible pour la marche ou le vélo et élevée pour le karting, les quads, les montgolfières, les voitures et les motos. Twitter donne ainsi un large écho au printemps des loisirs, associant une quinzaine de sites de loisirs du Val-d'Oise, tout spécialement dans le Vexin et dans ses marges, et proposant une large palette de ces mobilités hétérogènes :

Deuxième édition du Printemps des loisirs en avril dans le Val-d'Oise via @lagazette95 [...] @aerokart @AventureLand @canoepste @GOPARKPONTOISE #Montgolfière du Vexin #Koezio #iledeloisirscegy #SherwoodParc #Vexinfrançais @XtremAventures #Decollage (compte de Val-d'Oise tourisme)

Toutes ces pratiques n'en engagent pas moins un intense rapport aux espaces (ou)verts vexinois, recouvrant des pratiques particulièrement variées. Les pratiques pédestres sont associées à des valeurs très diverses qui mettent systématiquement en jeu un rapport à l'environnement, notamment lorsqu'elles sont collectives : Cani-Rando à la Roche-Guyon, marche pour ramasser des déchets ou course à obstacles sur le mode parcours du combattant et dans la

boue au château de Bertichères à Chaumont-en-Vexin par exemple.

Le Vexin Trail suggère un rapport à l'environnement marqué du sceau de la modernité dans l'activité sportive en terrain accidenté. Celui-ci est plus manifeste encore concernant les pratiques cyclistes, avec les randonnées en VTT et surtout l'équipement en vélos électriques. La course ReVE (rencontre rando vélo électrique) et l'initiative Sauvegarde 95, de mise à disposition de vélos, notamment électriques, aux touristes et excursionnistes, par le Conseil Départemental du Val-d'Oise, soulignent la mise en visibilité de ces pratiques émergentes.

Les mobilités à visée patrimoniale et culturelle ressortent de la même logique de ressourcement. La dimension paysagère, esthétique et de *suspense* de ces mobilités apparaît nettement, notamment du côté des pratiquant.es, dans l'incitation par exemple à « découv[ir] ce [qui] se cache dans les paysages du Vexin [...] # prieuré », lancée par l'association AVL3C à l'occasion des journées européennes du patrimoine, ou à travers la réalisation d'urbex (explorations urbaines), « à la découverte du Sanatorium du Vexin #Urbanexploration #abandonedplaces ».

Le poids de ces deux thématiques dans le corpus obère la visibilité des autres pratiques mobiles, corroborant ainsi l'effet de survalorisation de ces mobilités identifiées par Laurent Cailly (2014) et ici étendu aux activités patrimoniales et culturelles. Les mobilités liées à l'espace de la voirie témoignent par contraste d'un rapport nettement mitigé au déplacement. Bien des tweets expriment un plaisir de la conduite sur les routes du Vexin, dont témoignent les photographies qui les accompagnent des paysages ou des éléments observés au détour de la route : « Quand tu vas au boulot vendredi matin et que la neige s'invite au voyage » par exemple.

L'image négative des mobilités par la route, en lien avec leur pénibilité, est liée d'abord à la variabilité des temps de parcours. Le passage des camions, ainsi que les nuisances et

les risques d'accident qui les accompagnent font l'objet de préoccupations régulièrement relayées, en écho à la thématique du périurbain comme territoire de traverse, fortement sillonné par des mobilités à plus large échelle.

Mais surtout, les altermobilités sont les grandes absentes de cette représentation numérique de la voirie, y compris dans les messages émis par les acteurs publics. Outre la faiblesse des mentions des mobilités par bus, pourtant non négligeables, il est frappant de constater qu'aucun tweet ne porte explicitement sur les parcours à vélo ou la marche au quotidien. Un seul tweet aborde le covoiturage, sous forme d'une communication institutionnelle de l'opérateur de Covoit'ici¹.

Les altermobilités ferroviaires sont, elles, plus visibles et nettement négatives, sous l'angle des retards, sujet clé à la fois de communication de l'opérateur et d'exaspération des usagers quant à leur récurrence, considérant par exemple que « le Vexin ne compte pas pour la SNCF », tout spécialement concernant la ligne qui traverse de part en part le parc du Vexin. Les horaires des trains ou les projets de fermeture de gares ou travaux, et partant la fréquence de la desserte et la vitesse des trains, sont un sujet de préoccupation également largement investi.

Ce prisme critique porte aussi sur les mobilités virtuelles ou instantanées, entendues comme connexions numériques, qu'on peut concevoir comme des altermobilités dans une logique de substitution aux mobilités physiques. L'exposition aux coupures en cas de tempête ou les dysfonctionnements d'antennes de téléphonie mobile, voire concernant la fibre et

¹ Dispositif de covoiturage à courte distance fonctionnant sur un modèle du bus et de ses lignes, avec des arrêts prédéfinis où se rendent sans réservation les utilisateurs pour être véhiculés. Soutenu par le parc, les intercommunalités et le conseil départemental avec un co-financement du conseil régional, Covoit'ici est mis en œuvre dans le Vexin depuis 2016, par l'entreprise de l'économie sociale et solidaire Ecov. La *startup* a depuis déployé le dispositif ailleurs en France avec d'autres collectivités locales.

le satellite, émaillent cette thématique, montrant l'ampleur des attentes en matière d'arrimage numérique du territoire (voir aussi le chapitre de P. Sajous à ce sujet).

Cette exploration des messages échangés sur les réseaux sociaux montre une discontinuité forte entre des altermobilités valorisées, largement mises en avant (mobilités actives de loisir ou culturelles et patrimoniales), relevant sans doute souvent de pratiques de fin de semaine, et des altermobilités plus quotidiennes, soit exposées à la critique dans le cas des mobilités ferroviaires ou numériques, soit invisibilisées, absentes des écrans supports des réseaux sociaux, dans le cas des mobilités actives utilisées à des fins utilitaires ou par bus. Les représentations véhiculées par Twitter dressent ainsi un tableau idéalisant des pratiques mobiles périurbaines tout en laissant entrevoir des tensions et des décalages par rapport à la place des différentes altermobilités au quotidien, que l'enquête réalisée auprès des usagers de diverses communes du Vexin permet d'approfondir.

Des pratiques automobiles mais un regard dirigé vers d'autres mobilités

L'enquête a été menée avec la collaboration de 20 étudiant.es², ayant réalisé 178 questionnaires en face-à-face à Auvers-sur-Oise, La Roche-Guyon, Marines et Vigny, auprès de résident.es et d'autres personnes fréquentant ces communes, ces dernières représentant 41 % de l'ensemble. L'enquête documente les déplacements des sept derniers jours, distinguant entre mobilités de semaine et de week-end,

² Imane Abar, Anissa Arab, Arnaud Azema, Tifane Boukhiba, Emilie Briand, Ronan Corcoran, Marion Coussin, Jailys Jallita, Jeanne Laurie, Vincent Lavieville, Maxime Leuthereau, Antoine Mangeot, Emeline Mauger, Marie Noyelle, Victoria Olivier, Christophe Pagnier, Laura Tasset, Bastien Vignier, Tamara Vilarins et Laura Zamord. Un grand merci à elles et eux. Enquête réalisée le 17 mars 2017 dans le cadre d'un projet pédagogique de licence de Géographie-Aménagement de l'université de Cergy-Pontoise en coopération avec Damien Masson.

les activités déployées en mobilité et plus largement leur relation aux mobilités. Dans la perspective de méthodologie mixte menée, les réponses ont fait l'objet d'un codage *a posteriori*, permettant de prêter attention aux réponses ne se laissant pas aisément subsumer dans des modalités de réponse préconstituées.

Pour leur principale mobilité en semaine, près des deux-tiers des individus ont recours à des mobilités motorisées, en concordance avec les enquêtes existantes (Val-d'Oise, 2016). 22 % engagent en revanche des formes de transport collectif, 9 % des mobilités actives et 5 % ont un usage flexible des modes de déplacement, déclarant en combiner plusieurs au cours du trajet (intermodalité) ou bien en changer d'une fois sur l'autre. Cette catégorie d'usage flexible rend ainsi compte d'une « fleximobilité » (Chatterton *et al.*, 2015) qui peut être interprétée comme un processus favorable aux altermobilités et de mise à distance de la domination automobile.

À partir des 142 propositions formulées par les enquêtés, l'étude a permis de dégager onze formes avancées d'« améliorations possibles à [leurs] mobilités par les pouvoirs publics » (figure 2), qui, d'un point de vue prospectif, peuvent aider à délimiter les contours de mobilités susceptibles d'être davantage mobilisées.

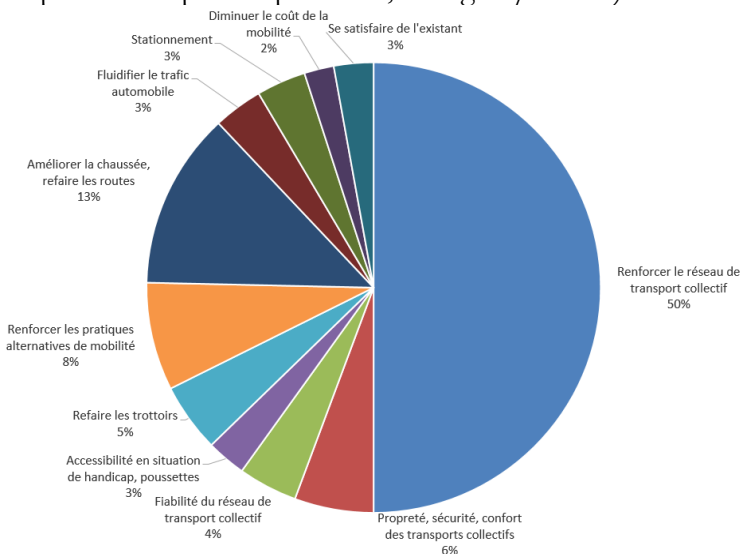
Il est remarquable qu'un pan considérable d'enquêtés appelle à des améliorations en faveur de mobilités (ré)émergentes, alors que deux-tiers utilisent la voiture pour leur principale mobilité de semaine. L'aspiration à un meilleur stationnement, à une neutralisation des ralentissements routiers, voire à l'amélioration de la chaussée (qui n'est pas que d'usage automobile) est certes loin d'être négligeable, mais ne représente que 19 % des réponses.

Le transport collectif se voit au contraire reconnaître une large place, avec près de 63 % des réponses le concernant, non sans écho avec les représentations sociales négatives dont il peut faire l'objet en rapport avec les modes d'habiter périurbains (Carpentier, 2016). L'accentuation de sa desserte (fréquence, amplitude horaire journalière, capillarité,

capacité) est au cœur de la moitié des réponses. L'aspiration à une fiabilité accrue du réseau pour diminuer l'exposition aux retards ou annulations, notamment de trains, est aussi sensible, comme l'enjeu d'accessibilité, notamment aux gares.

La question d'une meilleure place à accorder aux mobilités actives apparaît à travers la préconisation non seulement de la facilitation des pratiques alternatives aux modes lourds, qu'il s'agisse des vélos (y compris en libre-service), du covoiturage ou l'autopartage, mais aussi, de manière plus inattendue, de la requalification des trottoirs, considérés comme étroits, sales ou glissants, soulignant l'importance des attentes et du potentiel de réhabilitation à micro-échelle de la marche à l'échelle des villages et bourgs.

Figure 2 – Qu'améliorer en matière de mobilités ? (n = 142, plusieurs réponses possibles, codage *a posteriori*)



Le regard critique porté par les enquêtés sur l'expérience des altermobilités, liées au transport collectif ou aux mobilités actives, s'avère donc ambigu, en ce qu'il peut tout à la fois contribuer à justifier leur non-usage actuel et à un potentiel important de mobilisation future. Un examen à plus fine

échelle des modalités par lesquelles les individus s'approprient leur temps de déplacement, agencent des activités en mobilités, peut permettre de mieux comprendre leur rapport aux altermobilités.

Les activités en mobilité : quelles relations à l'espace ?

Pour identifier différents profils d'activité selon les enquêtés, il leur a été demandé d'indiquer la fréquence de réalisation de dix activités³, ensuite convertie en un score : 0 pour « jamais », 1 pour « parfois » et 2 pour « toujours ». À partir de ces dix variables, une analyse par composantes principales puis une classification ascendante hiérarchique ont permis de produire trois classes qui correspondent à autant de registres contrastés de pratiques agencées dans et par l'espace, en fonction des temporalités du déplacement, ou *taskscares* (Ingold, 1993).

Les enquêtés de la classe 1, engageant une mobilité sur les ondes, sont de loin les plus nombreux (98). Ils tendent à écouter la radio ou de la musique et à s'adonner à peu d'autres activités, à l'exception toutefois de discussions et surtout de l'observation du paysage, activité très diffusée comme pour les autres enquêtés. Le score moyen de l'ensemble des enquêtés est en effet d'1,5, fréquence la plus élevée parmi les activités étudiées et qui montre un rapport sensible majeur à l'espace vexinois entretenu dans la mobilité.

Le rapport au proche marque bien davantage l'appropriation du temps de mobilité des 31 enquêtés de la classe 2. Si les activités menées sont en nombre limité (score moyen toutes activités confondues de 0,6 contre 0,9 en moyenne), se construit une relation étroite à la proximité : les enfants, les autres interlocuteurs présents, le paysage et les supports de lecture. Les contacts électroniques (téléphone, internet), l'usage de la radio ou la musique, qui mettent à

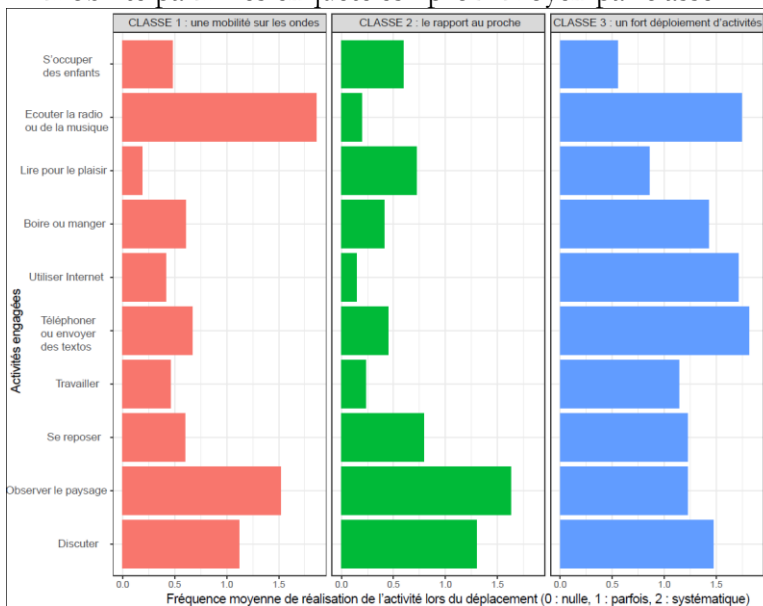
³ La liste pouvant être complétée par l'enquêté, ce qui a rarement été fait.

distance de l'environnement proche et connectent à plus large échelle, sont nettement moins fréquents.

Le déploiement le plus intense d'activités s'observe pour les 49 individus de la troisième classe, à l'exception – relative – de l'observation du paysage. La consommation d'internet, du téléphone, de liquides ou de nourriture est tout spécialement fréquente, et, dans une moindre mesure, la pratique du travail, les activités de repos, de lecture ainsi que d'écoute (musique, radio).

Ces assemblages d'activités contrastés sont pour partie liés aux modes de déplacement de la principale mobilité en semaine. La mobilité en voiture est de loin la plus importante dans la classe de la mobilité sur les ondes, où elle concerne trois enquêtés sur quatre. Elle n'est associée en revanche qu'à la moitié des individus des deux autres registres, qui mettent davantage en jeu les altermobilités. L'utilisation des modes actifs concerne 30 % des individus engagés dans un rapport au proche et le recours au transport collectif près de 40 % de ceux engagés dans un déploiement intense d'activités.

Figure 3 – Trois registres de déploiement d’activités en mobilité parmi les enquêté.es : profil moyen par classe



On saisit ainsi des modes d’engagement par le mouvement à l’espace périurbain qui accordent une place différenciée aux diverses altermobilités. L’analyse de la situation de mobilité des enquêté.es permet de rendre compte plus largement de l’hétérogénéité du rapport entretenu à ces mobilités alternatives.

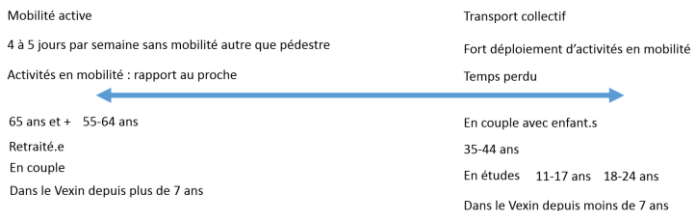
Des rapports finement différenciés aux altermobilités

Afin de mieux rendre compte des situations de mobilité des enquêté.es, une analyse par composantes multiples (ACM) a été réalisée concernant onze variables les caractérisant. Cinq d’entre elles qualifient leurs im.mobilités : le mode de déplacement associé à la plus importante mobilité en semaine (motorisé, actif, en transport collectif ou fluctuant), les activités en mobilité, le temps de mobilité en semaine considéré comme perdu ou utilisable, le nombre de jours par semaine sans mobilité autre que pédestre (immobilité relative) et le rapport à l’idée d’avoir recours au

covoiturage (envisagée favorablement, exclue ou comme une possibilité plus incertaine). Les six autres descripteurs renvoient à leur position sociale (genre, âge, groupe socioprofessionnel, situation familiale), abordés de manière simultanée et donc intersectionnelle, et résidentielle (résidence dans une commune urbaine ou rurale, ancienneté de résidence dans le Vexin). L'ACM permet de mettre en évidence de grands axes d'oppositions entre individus (ou composantes) au regard de ces variables. Par rapport aux autres méthodes factorielles, l'ACM estime de manière pessimiste la capacité de chaque axe à rendre compte des différences entre individus. C'est bien le cas ici, le premier axe étant supposé expliquer 7,9 % des différences entre individus (ou de l'inertie) et le deuxième 7,1 %.

Pour représenter graphiquement ces axes et en faire des indicateurs qualitatifs facilement appropriables, deux critères ont permis de sélectionner les modalités de variables qui y figurent, d'un côté ou de l'autre de l'opposition. Une contribution de la modalité à la formation de ces axes supérieure à la moyenne forme la première condition. L'autre correspond réciproquement à une qualité de représentation de la modalité sur l'axe assez importante, c'est-à-dire que l'opposition renseigne suffisamment sur la modalité. Pour faciliter la lecture, les modalités qui qualifient les mobilités figurent au-dessus de la flèche d'opposition. Celles ayant trait à la position sociale et résidentielle figurent, elles, en dessous. De chaque côté de l'opposition, les différentes modalités de l'opposition peuvent être ou non combinées mais ont une probabilité relativement forte de co-occurrence. Les cinq principales oppositions identifiées sont ici analysées.

Figure 4 – 1^{er} axe entre enquêté.es :
âge, immobilité et mobilités (ré)émergentes



Le premier indicateur qualitatif (figure 4) montre une opposition prégnante entre des enquêté.es souvent en dernière décennie de vie active ou retraité.e, en couple, résidant dans le Vexin depuis longtemps à des enquêté.es en études ou en première partie de vie active, en couple avec enfants, résidant dans le Vexin depuis moins de sept ans⁴.

Il est frappant de constater que cette première opposition se fonde sur un rapport à des altermobilités contrastées, entre marche ou immobilité d'un côté et transport collectif de l'autre. Les premiers n'engagent des déplacements pédestres que 4 à 5 jours par semaine, ce qui peut suggérer des formes d'immobilité subie (Belton-Chevallier, 2015) et déploient en mobilité des activités en rapport avec l'environnement proche : discuter ou regarder le paysage, interagir avec les enfants. Les seconds ont un recours plus important au transport collectif. Considérant souvent leur temps de mobilité comme perdu, ils réalisent souvent de nombreuses activités en mobilité, ce qui peut s'interpréter comme une forme de compensation du poids de ces mobilités dans leur emploi du temps.

⁴ Le choix du seuil de sept ans a été déterminé après étude de la distribution des réponses.

Figure 5 – 2^e axe : du transport collectif des études à la dépendance automobile des jeunes ménages avec enfants et à revenus modestes



L'intérêt du deuxième indicateur est de pointer la situation des employé.es, en couple avec enfants, de 25 à 44 ans, recourant massivement à la voiture alors que, quelques années plus tôt, les étudiants et élèves du secondaire sont des grands usagers du transport collectif (figure 5). Dans le cadre de mobilités motorisées et pour des employé.es, aux revenus souvent limités, ces mobilités particulièrement fréquentes suggèrent un impact majeur non seulement dans leur emploi du temps mais aussi dans leur budget mensuel. Le fait de se déplacer chaque jour peut aussi contribuer à la pénibilité des déplacements. L'absence d'alternatives dans ces situations de dépendance automobile apparaît particulièrement frappante.

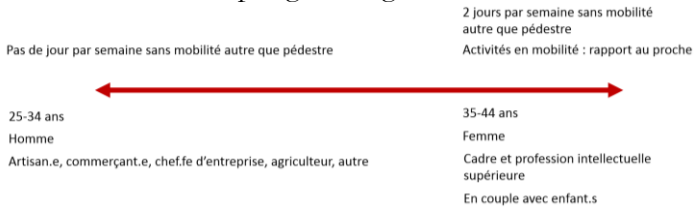
Figure 6 – 3^e axe : l'acceptabilité du covoiturage en question



L'acceptabilité du covoiturage est davantage le fait d'individus en couple, âgés de 45 à 54 ans, et qui considèrent souvent leur temps de mobilité comme perdu, le covoiturage pouvant peut-être permettre d'intensifier l'expérience du déplacement (figure 6 ; 5,1 % de l'inertie). Par contraste, s'ils tendent à considérer davantage leur temps de déplacement comme utilisable, les hommes, ouvriers, en couple avec enfant.s, de 35 à 44 ans, sont moins ouverts aux pratiques de covoiturage. Cela permet aussi d'éclairer autrement, par

rapport au précédent indicateur, l'enjeu prégnant en matière de politiques publiques de facilitation du déploiement d'altersmobilités pour les familles de classes populaires et de jeunes enfants.

Figure 7 – 4^e axe : Un rapport situé aux im.mobilités de fins de semaine, par genre, âge et classe sociale



Les enjeux de genre, d'âge et de classe sociale resurgissent aussi dans le rapport au week-end (figure 7 ; 4,6 % de l'inertie). Les 35-44 ans, femmes, cadres et professions intellectuelles supérieures, en couple avec enfant.s, tendent à disposer de deux jours de relative immobilité, notamment en fin de semaine, et engagent davantage des activités liées à la marche introduisant un rapport au proche. En revanche les 25-34 ans, hommes, artisans, commerçants, chefs d'entreprise, agriculteurs ou autres, se déplacent souvent autrement qu'à pied tous les jours, y compris le week-end, ce qui suggère des attentes différenciées en matière de fréquence de dessertes de mobilités partagées, de transport collectif comme d'usage de la route.

Figure 8 – 5^e axe : Les pratiques adaptatives des femmes, jeunes et enquêtée.s en couple avec enfant.s des villages périurbains



Enfin, le dernier indicateur permet de saisir l'ampleur des tactiques d'adaptation à la faible accessibilité des villages du Vexin (communes rurales), par le recours à des mobilités intermodales ou bien en adoptant des modes de déplacement variés d'une fois sur l'autre, parmi les femmes, 25 à 34 ans, en couple avec enfant.s et de profession intermédiaire (figure 8, 4,4 % de l'inertie). Ce profil contraste avec les mobilités plus régulières des hommes, résidents de communes urbaines, ouvrier.e.s, entre 45 et 54 ans.

Conclusion

L'analyse du corpus de représentations numériques et de l'enquête à propos des (alter)mobilités du Vexin a permis de montrer l'importance d'une réhabilitation des mobilités actives les plus quotidiennes. Celles-ci sont en effet largement invisibilisées à travers les réseaux sociaux, non seulement par leurs pratiquant.es, mais aussi par les acteurs publics qui gagneraient à les faire accéder à une reconnaissance contribuant à légitimer leur place dans le périurbain. L'enjeu est bien de tisser des continuités avec leur usage dans le cadre d'activités de loisir, largement mises en valeur par les réseaux sociaux en lien avec leur fonction symbolique pour les territoires périurbains, mais de pratique plus sporadique. L'essor des pratiques cyclables, notamment à vélo électrique, pourrait particulièrement s'y prêter.

L'étude des mobilités en transport collectif et des activités déployées en déplacement suggère par ailleurs l'intérêt de mettre davantage l'accent sur l'appropriation du temps de

transport, en renforçant par exemple les possibilités matérielles de connexions numériques pour des trajets en transport collectif accaparants. L'enjeu d'accessibilité renouvelée et renforcée des territoires périurbains par des mobilités (ré)émergentes se manifeste à bas bruit à travers une multiplicité de résultats : les attentes en matière de requalification des trottoirs des bourgs et des villages, l'engagement dans des mobilités flexibles pour la principale mobilité de semaine, l'acceptabilité du covoiturage ou encore les pratiques adaptatives, concernant toujours une fraction des enquêtés. Il en va tout à la fois de la capacité de réponse des sociétés périurbaines à l'urgence climatique et de la capacité d'accès de ses membres aux ressources permises par la mobilité.

L'étude du kaléidoscope de la place des altermobilités permet de mieux saisir les inégalités entre acteurs du périurbain dans une perspective intersectionnelle, tant les effets d'âge, de genre, de classe ou encore de situation familiale tout spécialement se combinent. Entre celles et ceux qui n'ont que des pratiques de marche 4 à 5 jours par semaine, notamment parmi les plus âgés, signe d'une possible immobilité subie, et d'autres en mobilité autre que pédestre tous les jours, notamment de parents de classes populaires, l'intensité pouvant s'avérer pénible, coûteuse ou complexe, en passant par des situations intermédiaires d'immobilité relative plus modérée, par des individus de classes supérieures, montrent l'ampleur des contrastes de rythmes. Cette hétérogénéité, ici appréciée à l'aune d'un seul territoire, constitue un défi pour la recherche et pour l'action publique. C'est en prêtant attention à la forte variabilité des figures, des situations et des rapports de pouvoir qui sous-tendent les (alter)mobilités que des politiques justes et adaptées à la complexité des pratiques périurbaines pourront être construites. Nul doute que l'enjeu à ce sujet est considérable.