

Master Sciences Humaines et Sociales
Mention « Histoire et Territoire »
Spécialité Dynamique et Géographie des Territoires

Représentation, perceptions et compréhension des mécanismes
de la demande de mobilité : analyse des relations entre la
population des quartiers de gare et la gare.

L'exemple d'Ailly-sur-Noye.

Mémoire de stage

SCHLIECKAU Thomas

Date de soutenance : mardi 9 Septembre 2014

Tuteur universitaire : CHABROL, Marie, Université de Picardie Jules Verne, Amiens

Maître de stage : CAZIER, Catherine, DREAL Picardie (Amiens)

Master Sciences Humaines et Sociales
Mention « Histoire et Territoire »
Spécialité Dynamique et Géographie des Territoires

Représentation, perceptions et compréhension des mécanismes
de la demande de mobilité : analyse des relations entre la
population des quartiers de gare et la gare.

L'exemple d'Ailly-sur-Noye.

Mémoire de stage

SCHLIECKAU Thomas

Date de soutenance : mardi 9 Septembre 2014

Tuteur universitaire : CHABROL, Marie, Université de Picardie Jules Verne, Amiens

Maître de stage : CAZIER, Catherine, DREAL Picardie (Amiens)

Remerciements

Je remercie en premier lieu mon maître de stage Madame Catherine Cazier, ainsi que Monsieur Thomas Tournay et Monsieur Régis Auffret pour leur aide et leurs conseils durant ma mission.

Je tiens à remercier ensuite, Monsieur Luc Dauchez, Chef du Service Déplacement Infrastructure Transport à la DREAL Picardie, pour m'avoir accueilli et accordé sa confiance, ainsi que l'ensemble de l'équipe du SDIT de la DREAL Picardie pour sa collaboration et pour les rapports qu'elle a établis avec moi.

Enfin, je souhaite remercier Madame Sophie Hasiak du CEREMA et Monsieur Aymeric Egéa du Conseil Régional Picardie, ainsi que Madame Marie Chabrol pour avoir donné de leur temps et pour les informations qu'ils m'ont fournies.

En parallèle je souhaite remercier les professionnels que j'ai rencontrés durant mon stage, qui m'ont apporté de nouvelles connaissances et des informations pertinentes pour mon étude.

Je remercie :

Madame Marie-Hélène Marcel, Maire de la commune d'Ailly-sur-Noye

Madame Sonia Douay, chargée d'études à la DDTM de la Somme

Madame Agnès Descamps, chargée d'études déplacements-transports à l'ADUGA

Madame Alice Garnier, chargée d'études habitat à l'ADUGA

Madame Caroline Sanier, chef de projet Scot et PLUi du Val de Noye à l'ADUGA

Madame Marie-Ange Lecocq, de l'Unité Territoriale Santerre Haute Somme

Madame Caroline Depeyrot, chargée de mission SRADDT au Conseil Régional Picardie

Madame Anne Evrard, statisticienne à la DREAL Picardie

Madame Anne Langue, responsable des études habitats à la DREAL Picardie

Monsieur Dominique Roussel, du service SGCGE de la DREAL Picardie

Monsieur François Riquiez, responsable du pôle gestion de la connaissance et l'équipe du SGCGE

Madame Anaïs Rocci et Monsieur Nicolas Louvet, du bureau d'étude 6t

NB : les mots suivis d'un * seront définis dans le glossaire à la fin de ce mémoire.

Sommaire

Remerciements.....	2
Introduction.....	5
Présentation de la structure d'accueil.....	7
Synthèse des connaissances bibliographiques.....	12
Méthodologie.....	28
Ailly-Sur-Noye et le quartier de gare, analyse territoriale.....	35
Analyse.....	60
Bilan personnel.....	87
Conclusion générale.....	89
Bibliographie.....	91
Glossaire.....	95
Liste des graphiques.....	100
Liste des cartes.....	101
Liste des tableaux.....	102
Annexes.....	103

Introduction

Dans un monde où la place est à l'homme mobile, la question des déplacements* et des moyens liés à ceux-ci est au cœur des réflexions. Les modes alternatifs* à la voiture sont de plus en plus présents et beaucoup d'initiatives sont engagées pour inciter les personnes à limiter l'usage de leur voiture personnelle, seul. L'histoire de la mobilité est liée à celle des transports. On ne mesure pas assez l'impact que le transport automobile a eu sur les campagnes françaises ; ainsi que l'impact du chemin de fer sur le développement des échanges. Dans l'histoire des transports, les villes ont constitué, et constituent encore aujourd'hui, des laboratoires dans lesquels la « motilité » définie comme le capital de mobilité, apparaît de manière claire et met en avant les inégalités sociales¹. Le développement des modes de transports et notamment du mode de transport ferroviaire a été une avancée pour gommer les inégalités face à la mobilité quotidienne, surtout face à la prédominance de la voiture.

Ce mémoire s'inscrit dans la réflexion sur la compréhension des mobilités, les choix des individus dans leur projet et stratégie résidentiels, notamment dans les zones périurbaines*, et dans un cadre plus spécifique sur les éventuels freins à l'usage du train pour les déplacements quotidiens ou occasionnels. Dans une région picarde à forte dominance rurale*, le choix d'habiter dans le périurbain relève des stratégies parfois complexes et de critères propres à la personne. La problématique de la mobilité et des déplacements dans le périurbain est aussi une question clé à laquelle les ménages ont forcément réfléchi avant de choisir leur lieu de domicile.

Le choix de ce sujet de stage a attiré mon attention, puisqu'en termes de projet professionnel je cherche à m'orienter vers les questions de mobilité, transports et déplacements. Il y avait donc un lien entre ce stage qui vise à comprendre les représentations et les perceptions des mécanismes de la demande de mobilité des habitants de quartiers de gare et la gare, et mon souhait de poursuivre mon avenir professionnel dans le domaine de la mobilité. De plus, au cours de mon cursus universitaire, n'ayant pas eu l'opportunité de travailler sur les

¹ FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Histoire Presse Universitaire de Rennes, Rennes, 2e semestre 2009, p 11-16.

représentations et les perceptions de la population des quartiers de gare et sur la mobilité ferroviaire, ce sujet m'a permis de développer mes connaissances sur ces nouvelles thématiques.

Dans l'optique de cette réflexion, appliquée au territoire picard, il est également important de comprendre qui sont ces personnes résidant à proximité des gares et la représentation qu'elles se font de celle-ci. La proximité de la gare et la mobilité éventuelle par le train ont-elles joué un rôle dans la stratégie résidentielle des personnes, dans un monde où encore aujourd'hui la voiture est reine. Ce rapport à l'usage de l'automobile, notamment dans les zones rurales et périurbaines vient alimenter les réflexions sur une mobilité autour du train, et sur l'usage des gares des campagnes picardes. Désirant redynamiser ces gares, leur quartier et encourager l'usage du train pour les mobilités quotidiennes, la Région Picardie et la DREAL Picardie réalisent des études pour comprendre leur fonctionnement. À travers cette étude réalisée sur le territoire de la commune d'Ailly-sur-Noye je me suis interrogé sur la relation entre la population des quartiers de gare et la gare.

Entre monde rural et monde urbain*, dans quelle mesure la gare d'une petite ville de la périphérie sud Amiénoise, bien qu'étant caractérisée comme pôle secondaire dynamique du grand Amiénois, a-t-elle une influence sur les pratiques résidentielles et les mobilités quotidiennes et occasionnelles des « résidents de quartier de gare » ?

Pour répondre à cette problématique qui sera traitée dans la partie stage de ce mémoire, nous verrons tout d'abord que l'installation dans la commune a été motivée par la présence d'une gare. Puis, nous nous demanderons si le choix de la gare incite à l'usage du train. Pour terminer nous découvrirons que l'autonomie des enfants est un enjeu peu visible mais très présent.

Préalablement à cette analyse, nous étudierons dans une première partie bibliographique ce qu'est un quartier de gare, pour ensuite définir et mieux appréhender la mobilité et la stratégie résidentielle. Enfin, nous nous attacherons aux perceptions et représentations sociales.

Présentation de la structure d'accueil

La DREAL (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement) Picardie, dont le siège est situé au 56 rue Jules Barni à Amiens, a pour vocation de piloter et animer, au niveau régional, les politiques publiques d'aménagement du territoire relevant de plusieurs ministères :

Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie

Ministère du Logement, de l'Egalité des Territoires et de la Ruralité

Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports.

La DREAL Picardie est issue de la fusion de trois directions régionales en une seule, la DIREN (Direction Régionale de l'Environnement), la DRE (Direction Régionale de l'Équipement) et la DRIRE (Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement).

Au sein de la DREAL Picardie on trouve plusieurs services, le Secrétariat Général (SG), le Service Déplacement Infrastructure Transport (SDIT), le Service Énergie, Climat, Logement et Aménagement du Territoire (ECLAT), le Service Nature Eau Paysage (SNEP), le Service Gestion de la Connaissance et Garant Environnemental (SGCGE), le Service Prévention des Risques Industriels (SPRI), et trois unités territoriales, dans chaque département de la Région Picardie (voir organigramme en annexe 1).

I) Activités

La DREAL Picardie organise le pilotage régional des politiques publiques autour de cinq pôles complémentaires et veille à l'intégration des objectifs du développement durable en assurant la transversalité entre ses services.

Le pôle ressources territoires et habitats.

Préserver la biodiversité, gérer efficacement les ressources (en eau, en espaces ...), protéger les milieux naturels, aménager un habitat, un cadre de vie de qualité, tout cela suppose des politiques permettant de maîtriser l'urbanisation tout en répondant aux besoins de la population, notamment en termes de logement et d'équipement. Il faut aussi promouvoir un aménagement et une économie durables des territoires permettant de soutenir leur compétitivité. Pour faire face à ces enjeux parfois contradictoires, toutes ces missions sont regroupées au sein d'un pôle chargé de la gestion rationnelle et équilibrée de toutes les ressources sur l'ensemble des territoires ainsi que des politiques d'aménagement des territoires.

Ce pôle a comme missions principales :

- Le pilotage des politiques ministérielles en région sur les risques naturels, les pollutions, l'eau, la biodiversité, les paysages ;
- l'animation et le pilotage des politiques du logement et de la construction
- la préservation et la gestion des ressources ;
- la préservation du patrimoine naturel et de la biodiversité ;
- l'animation des réflexions et l'avis sur l'urbanisme et la rénovation urbaine ;
- la gestion de l'eau.

Le pôle énergie et climat.

Pour freiner les changements climatiques, une réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère est indispensable. Ces émissions sont fortement liées à l'utilisation des énergies. Or, l'énergie est un facteur fondamental de croissance et sa consommation augmente en même temps que les populations. Il faut donc améliorer la performance énergétique, stimuler l'innovation technologique dans tous les domaines (transports, habitat, construction...), réduire les émissions de CO₂, etc. Il est prévu de satisfaire 20 % des besoins énergétiques à partir de sources d'énergie renouvelables en 2020. L'objectif, pour les pays industrialisés comme la France, est de diviser par quatre leurs émissions de gaz à effet de serre, d'ici à 2050.

Ce pôle a comme missions principales :

- L'adaptation aux changements climatiques ;

- l'amélioration de la sécurité des approvisionnements énergétiques ;
- le renforcement de la maîtrise de la demande ;
- la diversification de l'offre avec une valorisation des ressources locales et des énergies renouvelables ;
- l'intégration des différentes composantes de l'énergie dans l'action régionale.

Le pôle prévention des risques.

Qu'ils soient sanitaires, technologiques ou naturels, les risques mettent en péril les vies, causent des dommages économiques graves, modifient les équilibres écologiques. La refondation du MEDDE permet de coordonner la prévention de l'ensemble des ces risques auparavant gérés au sein de structures différentes. Pour prévenir autant que possible ces risques et assurer la sécurité, une approche cohérente, intégrée et unifiée est mise en place ainsi qu'une approche transversale sur les problématiques santé-environnement. La qualité de l'air et de l'eau, la maîtrise des pollutions et des nuisances jouent en effet un rôle fondamental dans la santé humaine. Une vigilance toute particulière doit aussi s'exercer vis-à-vis des risques émergents (pesticides, nanotechnologies...).

Ce pôle a comme missions principales :

- La prévention des pollutions, des risques naturels et technologiques ;
- la prévention de tout risque lié à l'environnement ;
- le contrôle et la sécurité des installations industrielles ;
- la prévention du bruit ;
- la gestion des déchets.

Le pôle infrastructures, transports et mer.

Les transports sont un acteur essentiel de la vitalité économique et de l'aménagement de notre territoire. Mais ils sont également potentiellement créateurs de nuisances. Ils représentent 27 % des émissions de gaz à effet de serre. Répondre à la demande de mobilité tout en minimisant les incidences sur l'environnement suppose un certain nombre d'orientations : bâtir un programme d'infrastructures reposant sur un nouveau mode d'évaluation économique

et environnementale, favoriser autant que possible le recours à des modes de transports “doux” pour l’environnement (la mer, le train, les fleuves...); améliorer les transports collectifs, encourager le développement des véhicules propres, favoriser le covoiturage, l’usage du vélo, etc. La réunion de tous les acteurs du transport, au sein d’une même structure, permet d’atteindre ces objectifs.

Ce pôle a comme missions principales :

- Le suivi et le contrôle du respect de la réglementation relative aux transports terrestres ;

- le développement de la multimodalité (fluvial, ferroviaire, aérien et routier) ;

- l’éducation et la sécurité routière ;

- l’animation des réflexions et des études sur l’aménagement.

Le pôle développement durable.

Pour assurer une cohérence permanente entre les pôles ainsi qu’entre les objectifs et les actions du MEDDE, un service de gestion de la connaissance et garant environnemental a été créé. Animateur de la stratégie du ministère, il coordonne l’ensemble des politiques opérationnelles et est le garant de la bonne mise en œuvre des priorités engagées lors du Grenelle Environnement. Il impulse les projets d’envergure, notamment lorsqu’ils traversent les attributions des différents pôles et veille à l’intégration du développement durable au cœur de chaque mission. Pour exercer ses missions, il s’appuie sur des experts.

Ce pôle a comme missions principales :

- La protection de l’environnement ;

- l’animation des acteurs de l’environnement et le pilotage des réseaux locaux ;

- l’information et l’éducation du public à l’environnement ;

- l’intégration de la prise en compte de l’environnement dans les autres politiques ;

- l’évaluation environnementale ;

- l’organisation et la coordination du recueil des données et connaissances sur l’environnement.

II) Ma place au sein de la DREAL et présentation du service SDIT

Concernant mon stage à la DREAL Picardie, j'ai été accueilli dans le Service Déplacements Infrastructures Transports.

Le SDIT regroupe l'ensemble des problématiques des différents modes et infrastructures de transports : missions de développement de la connaissance en matière de déplacements et d'intermodalité*, d'études socio-économiques, d'animation de l'Observatoire Régional des Transports, de maîtrise d'ouvrage des infrastructures de transports, de suivi des contrats de plan et contrats de projet, de mise en œuvre des programmes de modernisation du réseau routier national, de l'animation régionale de la politique d'éducation routière et de pilotage de l'observatoire régional de la sécurité routière, d'homologation des véhicules et de contrôle des centres agréés de contrôle des véhicules légers et des poids lourds, de régulation de l'accès à la profession de transporteur, de l'agrément et du contrôle des centres de formation des chauffeurs routiers, du contrôle de la réglementation dans les entreprises de transport et de l'instruction des autorisations de transfert transfrontalier de déchets.

La déclinaison de ces missions a porté entre autres en 2013 sur :

- la maîtrise d'ouvrage opérationnelle pour l'aménagement d'un nouvel échangeur dans l'Oise, qui constituera une nouvelle voie d'accès au centre-ville de Beauvais ;
- le suivi de l'ensemble des études thématiques concernant la liaison TGV Roissy-Picardie dont la mise en service est prévue à l'horizon 2020
- l'élaboration d'un outil méthodologique de définition des zones calmes ;
- l'instruction locale des dossiers « transports collectifs en site propre » ;
- la mise en place d'un séminaire fret ferroviaire avec le Nord Pas-de-Calais.

Travaillant au sein de l'unité Aménagement Transport Observation, ma mission s'est déroulée dans le domaine des déplacements. Elle consistait en une enquête qualitative sur l'analyse du comportement des résidents de quartiers de gare vis-à-vis du mode train.

Partie bibliographique

Synthèse des connaissances bibliographiques.

I) Qu'est-ce qu'un quartier de gare ?

1) La notion de quartier.

Tout d'abord même avant de parler de quartier de gare, il vient de définir la notion de quartier. Qu'est-ce qu'un quartier au sens géographique du terme, comment le définir ?

Le quartier se trouve à la fois dans le monde urbain et dans le monde rural. Le quartier est une partie de la ville*. Historiquement les quartiers sont d'anciennes unités autonomes qui se sont distinguées au cours de l'évolution de la ville. Les quartiers sont souvent définis par leur peuplement, par exemple le quartier chinois à Paris, mais ils peuvent aussi être définis par la période de leur construction et leur insertion dans la ville ; le quartier centre-ville par exemple ou le vieux quartier. En termes sociologiques le quartier est une entité vivante à l'intérieur de la ville. Il crée un milieu de vie, d'activités et de relations et peut être perçu comme un environnement immédiat plus familier que l'ensemble de la ville.

D'un point de vue structurel cette fois-ci, le quartier est un ensemble d'îlots délimités par des rues. Il est articulé par des points forts comme les carrefours ou les places, qui sont aussi des points de repères et des lieux de rencontre². Si l'on devait appliquer cette définition au quartier de la gare, il serait articulé autour de la gare.

2) La gare

Après avoir vu la définition du quartier, considérons ce qu'est une gare. Pour commencer, la gare, souvent située à proximité du centre-ville, est vue pour la plupart du temps comme une « porte d'entrée » privilégiée de la ville. En effet le lieu de la gare est celui par où arrivent ou

2GEORGE Pierre, VERGER Fernand, *Dictionnaire de la géographie*, Quadrige, Paris, août 2009.

repartent les voyageurs³. C'est une entité qui a évolué à travers le temps ; d'abord considérée simplement comme entité avec une emprise ferroviaire, un lieu de déplacement et donc comme entité monofonctionnelle, l'influence de la gare a peu à peu évolué. De nos jours la gare est plutôt un lieu qui a une vision multifonctionnelle. C'est un lieu avec une urbanité, des espaces publics, qui est en prise avec une logique de projets, qu'ils soient urbains, architecturaux ou sociaux. On est passé de la gare, lieu de mouvement, à la gare, pôle d'interconnexion ou pôle multimodal^{4*}, mais aussi d'un objet bâti à un espace ouvert et interagissant avec la ville.

La gare est un lieu où l'on passe d'un moyen de transport à un autre. On pourrait la qualifier de « nœud » pour les transports. Que l'on y vienne à pied, en vélo ou en voiture, c'est un pôle multimodal dont la finalité est se déplacer en train. La place de la gare est devenue un lieu d'échange aussi bien au niveau des transports, qu'au niveau social et même commercial. C'est ce lieu qui avant était simplement un endroit de passage en ville pour se déplacer en train. Il est devenu au fil du temps ce qu'on pourrait qualifier de cœur de ville tant les politiques publiques l'ont repensé et son développement s'est accéléré. Il y a un souci d'inscription urbaine de la gare dans la ville et d'inscription urbaine de la ville dans la gare. L'expression « faire entrer la ville dans la gare »⁵ montre bien cette volonté des décideurs publics de faire de cette entité un lieu fort et important de la ville, et d'effacer les frontières entre l'objet bâti et son environnement.

3) Le quartier de gare

On en vient au point essentiel, le quartier de la gare. Après avoir vu la notion de quartier et celle de gare, prenons en considération ce qu'est un quartier de gare, et ses enjeux. La notion de quartier de gare est complexe et changeante selon les villes. Il n'existe pas une définition d'un unique quartier de gare. Le quartier de gare est différent selon chaque ville ; ce qui en fait un endroit unique pour chaque ville dotée d'une gare. Ainsi selon Michel Kokoreff il n'y a

3CPDT, Le quartier de gare, un atout à valoriser, Conférence Permanente du Développement Territorial région Wallonne, octobre 2008. <http://www.cpd.t.wallonie.be>, p 2.

4KOKOREFF Michel, STEINAUER Odile, VALDENNAIRE Philippe, Anatomie d'un « quartier de gares » : recomposition urbaines, logiques d'acteurs et pratiques d'espace dans la métropole Lilloise, novembre 2000 p 5. 5Op. Cit.

pas un quartier de gare mais « une mosaïque »* de quartiers de gare⁶. Toujours selon la définition de Michel Kokoreff la notion de quartier de gare est au croisement de deux phénomènes. Le premier de ces deux phénomènes est la suite de la modification du regard que l'on porte sur les gares. C'est le fait qu'on est passé d'une vision monofonctionnelle des lieux, le quartier de gare, comme la gare, vus simplement par l'emprise ferroviaire, à une vision multifonctionnelle de ces mêmes lieux et comme je l'ai déjà précisé auparavant « Faire entrer la ville dans la gare ». Mais ce premier phénomène sur la notion de quartier de gare ne résulte pas simplement que de cette explication, c'est aussi l'incitation à vouloir explorer les liens de la gare avec sa place, son quartier, le centre-ville et la région urbaine, dans laquelle le quartier de gare s'inscrit et évolue. Le second phénomène de cette notion de quartier de gare est surtout lié à la place que ces quartiers occupent dans les processus de recomposition urbaine. Ces gares comme on l'a vu fonctionnaient comme « porte de ville », depuis plusieurs années ces quartiers ont évolué. Les quartiers de gares depuis une période récente fonctionnent aussi comme seuil du marché de l'emploi et du travail intérimaire⁷. Cela soulève la question de la définition du quartier de gare : peut-elle être identique pour tous les quartiers de gare, et encore plus pour ceux des petites villes ? Le fait que ce quartier soit une « porte de ville » ne se pose pas, mais pour les plus petites villes ces quartiers favorisent-ils aussi le seuil du marché de l'emploi et du travail intérimaire.

Pour résumer cette première notion de quartier de gare, voici ce que retient Michel Kokoreff de cette première définition :

« Il s'agit d'un espace qui ne se confond ni avec la monumentalité de l'architecture et de l'esthétique des gares, ni ne se réduit au périmètre les entourant, avec ses commerces typiques (brasseries, hôtels, restaurants...), ses entreprises (agences d'intérim, coiffeurs...) et ses aires culturelles (lieux de prostitution et de trafics divers). Il s'agit d'un territoire hybride, plus étendu – et plus complexe – qu'un « morceau de ville », dont l'urbanité résulte de la combinaison de divers pôles (transports, commercialité, logements) et du côtoiement de publics hétérogènes. Il ne naît pas de rien : il s'inscrit dans un tissu urbain préexistant, souvent ancien et populaire, bien que déjà largement redessiné et rénové. Ce dernier, point aveugle des promoteurs de la modernité urbaine, n'en demeure pas moins le support de la

⁶KOKOREFF Michel, « Pratiques urbaines d'un quartier de gares », *Espaces et Sociétés*, n°108-109.

⁷KOKOREFF Michel, « Pratiques urbaines d'un quartier de gares », *Espaces et Sociétés*, n°108-109. p 176-178.

mémoire collective et des pratiques de ceux qui y habitent, travaillent ou passent par eux, quand sa proximité à l'égard de la centralité n'est pas exploitée. [...] ».

Pour revenir à l'aspect multifonctionnel du quartier de gare et à sa place dans la ville, il faut revenir sur l'implantation dans la ville de ces mêmes gares. Cette question de l'emplacement de la gare dans les villes est liée à la volonté d'arriver au plus près du centre-ville pour le bien de l'usager. Ainsi on peut dire que l'implantation de la gare dans les villes a contribué à situer le centre-ville⁸. L'aspect multifonctionnel et aussi l'aspect multimodal des quartiers de gares fait aussi son apparition avec les changements de mentalité et le renouveau du rail. Les innovations apportées aux matériels roulants, les aménagements réalisés en Europe, ont permis de redynamiser les gares et leurs quartiers⁹. Cependant un quartier de gare n'est pas toujours identifiable. Ainsi, la gare est parfois perçue comme faisant partie du centre-ville. La qualification d'un quartier de gare n'est pas chose aisée, il faut rendre compte de la morphologie* du site, c'est-à-dire les informations lisibles dans le cadre bâti, dans la voirie et le sens de circulation mais aussi dans la structure des enseignes commerciales. De plus il faut aussi rendre compte de l'écologie urbaine* à travers les formes de coexistence de populations différentes sur un même territoire. On peut trouver des raccourcis pour qualifier ce qui fait quartier et ce qui fait gare. Pour ce qui fait quartier c'est plutôt le lieu comme milieu d'interconnaissance, tandis que ce qui fait gare c'est le lieu de passage et de brassage.

II) la mobilité et la stratégie résidentielle.

Notre vie est régie par la mobilité et les déplacements. Sous ces termes que nous expliquerons par la suite se cachent des ambiguïtés et des distinctions frappantes. On peut déjà se poser la question de savoir si l'être humain est plus mobile qu'auparavant. C'est un fait nous bougeons de plus en plus et nous allons de plus en plus loin, cependant peut-on dire que l'Homme est plus mobile ? Depuis les années 1960 une augmentation des déplacements est constatée

⁸KOKOREFF Michel, STEINAUER Odile, VALDENNAIRE Philippe, Anatomie d'un « quartier de gares » : recomposition urbaines, logiques d'acteurs et pratiques d'espace dans la métropole Lilloise, novembre 2000, p 23.

⁹HANIN Yves *et Al.*, « Requalifier les quartiers de gares pour favoriser le report de mode », *Territoire(s)* Wallon(s), septembre 2007, p 64.

pourtant nous ne sommes pas plus mobiles qu'avant. Cette croissance des déplacements est liée à l'emprise que ceux-ci ont sur notre vie quotidienne, par exemple les personnes parcourent plus de kilomètres pour aller travailler, ou se déplacent plus le week-end. Pourtant on est moins mobile et l'homme a tendance à se sédentariser,* à s'installer à un endroit et à parcourir plus de distance plutôt que de changer de lieu de résidence¹⁰.

1) Définition de la mobilité

La mobilité est une notion complexe, faut-il sans cesse se déplacer pour être mobile, ou quelle différence y a-t-il entre mobilité, motilité et déplacements. Autant de termes que je vais tenter d'expliquer dans les paragraphes suivants.

C'est dans les années 1970 que des chercheurs se penchent sur le terme mobilité. L'ouvrage « Mobilité spatiale », sorti en 1980, par Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt a permis aux auteurs de définir la mobilité de la sorte :

« L'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré ».

Cette définition de la mobilité montre qu'elle s'inscrit sous plusieurs composantes, l'une spatiale, l'autre sociale. À noter que cette définition de la mobilité s'inscrit dans le prolongement des travaux de l'École de Chicago sur le sujet¹¹. Pour définir ce terme de mobilité les auteurs ont proposé cinq principes méthodologiques :

« 1. la nécessité de considérer la mobilité comme un phénomène social total, c'est-à-dire un objet dans lequel se révèle l'ensemble de notre société.

2. la nécessité d'une approche interdisciplinaire pour aborder la mobilité.

3. la reconnaissance de deux niveaux d'analyse irréductibles : le micro et le macro

4. la prise en compte des flux, mais aussi des déterminants de ces flux et de leurs conséquences.

5. l'importance du contexte dans l'analyse de la mobilité ».

Toute cette approche leur a permis d'apporter une réponse à l'émiettement de la notion de

¹⁰KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2011, p 13-23.

¹¹KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2011, p 28.

mobilité. De plus il y a différentes approches de la mobilité selon la temporalité et le cycle de la vie (déménagement, naissance d'un enfant ...). Toutes ces réflexions sur le sujet ont permis d'avoir trois approches de la mobilité. La première est que l'Homme doit prendre en compte les rapports sociaux et les modèles de réussite proposés par une société particulière et les épreuves auxquelles elle soumet ses acteurs pour réussir. La seconde est appelée la « motilité », elle se définit comme l'ensemble des facteurs qui permettent d'être mobiles dans l'espace ; comme le revenu, les télécommunications ou encore les techniques de transport. La « motilité » se réfère aux facteurs d'accessibilité, aux compétences et à l'appropriation. La dernière approche est celle des déplacements ; ce qui renvoie à l'ensemble de ce qui bouge. Ils peuvent être orientés et se déroulent entre une ou plusieurs destinations¹². Pour résumer la notion de mobilité inclut différents facteurs et est complexe, sans oublier qu'il faut la distinguer des déplacements.

2) La stratégie résidentielle.

2.1) stratégie et habitat.

La stratégie résidentielle des personnes fait appel à des demandes de mobilité. Les pratiques de stratégies résidentielles des ménages font appel à des réflexions et à des choix d'habiter précis. Certains facteurs jouent un rôle très important dans la stratégie résidentielle des ménages. On peut retrouver le statut d'occupation*, la taille du logement et la localisation de celui-ci¹³. Parmi ces trois critères le statut d'occupation est souvent celui qui va être avancé dans les projets résidentiels. L'accès à la propriété plutôt qu'au locatif est prégnant pour la plupart des ménages ; d'autant que dans de nombreux pays elle est rapprochée d'un schéma résidentiel ascendant¹⁴. Mais la localisation peut parfois être dominante et des ménages vont favoriser la localisation dans leur projet résidentiel, pour des raisons multiples, et donc devenir plutôt locataires par souci de budget. Le type d'habitat peut aussi jouer un grand rôle dans la stratégie des ménages. Partout dans le monde, la maison individuelle est considérée

¹²KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2011, p 30-31.

¹³MADORE François, PIHAN Jean, « Habitat et stratégies résidentielles », *texte introductif au séminaire ESO*, mars 2004, p 111.

¹⁴Op. Cit.

comme le projet culminant des ménages. Cependant avec des nuances et un changement selon les cultures et les moyens de chacun. Par exemple l'habitat collectif sécurisé et fermé dans les grandes métropoles* est recherché par les gens aisés. Dernier point qui concerne la localisation, celle-ci a un rôle plus ou moins marqué et ambigu dans les stratégies résidentielles. Tantôt la localisation a un rôle essentiel quand la stratégie est de rechercher la centralité, tantôt elle est bien plus complexe que cela. La localisation correspond à un choix de vie, et peut finalement primer sur les deux autres critères. En dehors du choix de la centralité, le choix de la localisation peut être influencé par l'image sociale que renvoie le quartier. Bien que selon une étude de Grafmeyer réalisée en 1993 sur Lyon l'image sociale du lieu est absente dans la plupart des réponses¹⁵. L'analyse des mobilités résidentielles porte une attention particulière aux échelles temporelles des cycles de vie longs ou courts, liés à l'emploi, la formation, aux loisirs entre autres ; sans toutefois pouvoir négliger la dimension spatiale des ménages.

Pour ce qui est donc d'habiter dans le quartier de la gare, la stratégie résidentielle peut être motivée par l'attractivité du lieu, par son accès aux moyens de déplacements, et par les services présents à proximité de ces gares dans les grandes villes.

2.2) *Stratégie et espace.*

Après avoir vu l'habitat dans la stratégie résidentielle des ménages, intéressons-nous maintenant à la question de l'espace dans ces mêmes stratégies. La dimension spatiale dans les migrations* résidentielles en parlant du mouvement, du flux, du temps, sont des aspects fondamentaux. Cette dimension spatiale n'est pas la même selon la nature de la migration, c'est-à-dire relevant d'un choix ou d'une contrainte. Elle n'est pas non plus la même selon l'échelle à laquelle se fait le déplacement, ou si elle se fait à l'intérieur d'un bassin de vie et d'emploi ou non. Il faut aussi s'interroger sur la question de quel espace, avec la localisation, l'adresse ou l'ensemble des proximités que peuvent être le travail, les activités ou encore la famille. Enfin l'espace ne joue pas le même rôle selon l'appartenance sociale et les représentations sociales des individus¹⁶.

¹⁵MADORE François, PIHAN Jean, « Habitat et stratégies résidentielles », *texte introductif au séminaire ESO*, mars 2004, p 112.

¹⁶DODIER Rodolphe, « L'espace dans les stratégies résidentielles des ménages », *ESO*, n°21, mars 2004.

Commençons avec la dimension spatiale selon la migration des ménages. Tout d'abord il faut distinguer différentes migrations résidentielles ; les flux domicile-travail, les flux domicile-études et les flux résidentiels. Ceux-ci montrent que dans le bassin de vie ou d'emploi qui existe autour de chaque centre urbain, il existe des flux de mobilité quotidienne mais qui sont aussi structurés par des migrations résidentielles. Cette dimension spatiale n'est pas identique selon l'échelle de la migration, qu'elle soit intra ou inter bassin de vie.

À l'échelle de l'inter bassin de vie, donc des migrations résidentielles vers ou depuis l'intérieur des bassins, la question de l'espace n'est pas posée de la même façon que pour les migrations internes. Le changement de bassin de vie peut être lié à plusieurs facteurs dont le travail ou les attaches sociales. Prenons l'exemple des cadres pour illustrer ce propos. Pour ces personnes le facteur de changement de ville est pour la plupart lié à une évolution de carrière, parfois engendrant des distances importantes. Dans ce cas présent, l'espace apparaît secondaire en termes de motivation, cependant la dimension spatiale n'est pas totalement absente. Selon les choix de carrière et de vie de ces cadres en changeant de lieux, ils peuvent être par exemple démoralisés par l'absence de vie sociale ou d'animation culturelle dans la nouvelle ville. Ils auront donc une nouvelle stratégie de carrière pour obtenir une promotion dans une ville qui leur correspond mieux. D'ailleurs on peut émettre l'hypothèse que certains ne déménageront pas de la ville où ils se sentent bien et reviendront à leur domicile chaque week-end. D'autres cadres qui ont des enfants ou souhaitent en avoir chercheront un compromis entre la qualité de vie et l'accès à un certain nombre de services. D'autres personnes, en dehors de l'exemple des cadres, pourraient rechercher la proximité des parents. De nombreuses motivations incitent les personnes à se mouvoir, ces migrations inter bassins d'emploi nous apprennent donc que la variable spatiale est une constituante non négligeable dans les stratégies résidentielles des ménages¹⁷.

Le rôle de la proximité dans les stratégies résidentielles n'est pas non plus négligeable. Si on prend l'échelle intra bassin d'emploi les ménages ne recherchent pas forcément une localisation, ni une adresse précise ; mais ce n'est pas pour cela que l'espace n'intervient pas. Il ne faut pas se poser la question de la même façon, mais plutôt s'interroger sur des positions relatives et sur la manière dont s'opèrent les choix résidentiels. Au niveau spatial, le mot clé sera donc proximité plutôt que localisation. Dans cette stratégie les ménages seront plus

¹⁷DODIER Rodolphe, « L'espace dans les stratégies résidentielles des ménages », *ESO*, n°21, mars 2004, p 116-117.

enclins à chercher des compromis et des formes d'arbitrages dans leurs recherches. Certains vont chercher une maison avec un terrain dans le périurbain, pas trop chère mais pas trop éloignée pour ne pas avoir trop de transports. D'autres vont privilégier un appartement en milieu urbain pour avoir accès à de nombreux services et des activités culturelles. Le ménage va faire des choix, qu'ils soient financiers, en termes de besoins et de taille de logement, tout en prenant en compte ce qu'il trouve sur le marché immobilier à l'instant où il veut déménager. Ces différentes proximités peuvent toutefois être très relatives étant donné que la mobilité quotidienne acceptée est plus importante que par le passé. Avec cette mobilité quotidienne intervient la proximité du travail, et même pour un ménage avec enfant la proximité des écoles. Avec toujours en fond les opportunités disponibles à l'instant présent, incluant souvent une part de hasard¹⁸.

En troisième point intervient la classe sociale, qui va différencier les stratégies résidentielles. La perception de l'espace va varier selon les catégories sociales ainsi que les possibilités de choix et de leurs finances. Un ménage plutôt « bourgeois » va chercher à se loger dans les beaux quartiers et ne va pas le concevoir autrement, tandis qu'un ménage avec une catégorie sociale plutôt fragile, dont un membre de la famille est au chômage par exemple, va plutôt chercher un logement de type HLM,* ou un logement locatif et il ne choisit pas forcément sa localisation. La stratégie résidentielle va encore être différente si la catégorie sociale est plutôt moyenne. Bien souvent le but de cette catégorie sociale est de devenir propriétaire sur le long terme. Cet ensemble social est très large et regroupe aussi bien les ouvriers que les cadres, qui vont avoir des perceptions et des attentes sociales et culturelles différentes. Ainsi la perception de l'espace va être différenciée avec des valeurs différentes ; la dimension spatiale n'intervient pas en tant que choix d'une localisation de façon explicite mais en tant que perception différente de l'espace. Les modes de vie, la culture, l'importance de l'éducation donnée aux enfants, mais aussi l'aspect avec de fortes valeurs environnementales, interviennent¹⁹.

¹⁸DODIER Rodolphe, « L'espace dans les stratégies résidentielles des ménages », *ESO*, n°21, mars 2004, p 117-119.

¹⁹DODIER Rodolphe, « L'espace dans les stratégies résidentielles des ménages », *ESO*, n°21, mars 2004, p 119-122.

3) La problématique de la mobilité dans le périurbain.

Habiter le périurbain est complètement différent d'habiter la ville. Au niveau des déplacements, la mobilité dans le périurbain n'est pas la même qu'en ville. Les habitants de ces territoires ont un usage massif de la voiture, tandis que dans les grandes agglomérations cet usage de la voiture a tendance à freiner voire à diminuer dans certaines zones. En Île-de-France par exemple l'usage de l'automobile est stable sauf dans les zones périurbaines où les déplacements en voiture ont tendance à augmenter²⁰. Cette tendance à se déplacer et à parcourir de plus grandes distances pour se rendre sur le lieu de travail permet d'habiter le périurbain plus facilement. Cependant, les distances parcourues hors domicile-travail dans le périurbain présentent une propension à se stabiliser, pour différents motifs²¹.

Avec le coût de la vie actuel les habitants se déplacent moins pour aller dans les grandes agglomérations et privilégient les ressources à disposition dans la proximité. Le développement de la vie sociale dans ces territoires permet aussi de moins se déplacer pour rejoindre les grandes agglomérations qui offrent tout. Les offres de loisirs se développent, ainsi que la culture, et la faible densité de population dans le milieu périurbain a permis un développement de l'offre de commerce de proximité et de petits supermarchés qui permettent aux personnes de ne pas être contraintes de se rendre dans les hypermarchés des grandes agglomérations*. En revanche, si les communes périurbaines ont développé ces commerces de proximité et que les personnes privilégient ce secteur d'achat, la question de la distance parcourue pour les activités est plus importante que dans l'agglomération. Les espaces de vie dans le périurbain sont plus étendus que dans les grandes villes du fait du cumul des déplacements pour se rendre aux différentes activités. Cependant comme cela est dit précédemment les périmètres vécus dans le périurbain, autre que le domicile-travail, se concentrent allant dans le sens du désir d'ancrage des personnes à leur territoire périurbain²².

Toutes ces questions de mobilité dans le périurbain relèvent d'un choix où clairement le choix du secteur d'habitation n'est pas neutre. Les ménages ont défini une zone de recherche qui parfois n'est pas explicite mais qui n'est pas neutre non plus. Dans les zones périurbaines, les choix de localisation de la résidence s'orientent plus dans telle ou telle direction sans

20IAU, « La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités », n°646, mars 2014, p 3.

21IAU, « La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités », n°646, mars 2014, p 1.

22IAU, « La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités », n°646, mars 2014 p 2.

distribution explicite²³. Le choix d'habiter dans le périurbain peut aussi relever du milieu social dans lequel on a grandi. Si on vient d'un milieu rural ou un milieu urbain, voire périurbain le choix d'habiter ne sera pas le même. Le rapport au périurbain ne sera pas le même non plus, si une personne vient de la campagne par exemple elle peut choisir le périurbain plutôt que la ville pour le fait d'avoir un jardin. A contrario le fait d'habiter dans une zone périurbaine peut aussi relever d'une appréciation négative de la ville²⁴.

La question de l'habiter dans le périurbain peut engendrer des mobilités très inégales. Les ménages à faibles niveaux de ressources économiques et culturelles sont caractérisés par une distance domicile travail plutôt réduite, un fort rapport au logement et à l'espace situé dans la périphérie immédiate. Ces ménages vont avoir une faible mobilité en dehors du travail et un investissement important du logement. Cet espace domestique va être très important et ils vont passer l'essentiel de leur temps dans leur logement, que ce soit pour bricoler ou jardiner, et en sortir difficilement. Ce vécu n'est pas forcément lié au manque de ressources, mais plutôt à un mode de vie différent et un goût pour le jardinage, le bricolage ou encore les travaux ménagers. D'autres ménages dans le même cas vont sortir plus de chez eux, avoir une mobilité parfois forte hors travail, mais dans un espace local et un évitement des cœurs de grandes agglomérations. Les activités de loisirs ou les relations sociales vont être hors de la ville et font apparaître un attachement à la localité.* Inversement les ménages périurbains aisés vont avoir une très grande mobilité hors du travail. Cette dernière se déroule généralement à l'échelle de l'aire urbaine, en premier lieu Paris, avec une consommation de ressources et une consommation culturelles importantes²⁵.

III) Perception et représentation sociale..

1) Les enjeux autour des gares.

Les gares et le mode de transport ferroviaire présentent un enjeu stratégique pour les villes et

23DODIER Rodolphe, « L'espace dans les stratégies résidentielles des ménages », *ESO*, n°21, mars 2004, p 118.

24CAILLY Laurent, DODIER Rodolphe, « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Norois*, 205 – 2007/4, p 70.

25CAILLY Laurent, DODIER Rodolphe, « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Norois*, 205 – 2007/4, p 72.

les territoires. Au-delà du bâtiment de la gare, c'est tout le foncier autour qui présente des enjeux et des stratégies.

Ainsi les gares sont au cœur de nombreuses stratégies territoriales. Liées à la constitution du réseau ferroviaire, les gares les plus anciennes sont souvent implantées à proximité de sites industriels ou bien des centres historiques des villes. Les mettre au centre des stratégies territoriales n'est pas forcément évident et la perspective d'un urbanisme orienté vers le rail mérite d'être étudiée. Ces gares sont des secteurs à enjeux pour une mobilité et une ville durables.* La présence d'une gare peut être une opportunité pour les nouveaux arrivants susceptibles d'avoir recours à ce mode de transport. En plus d'être un point d'accès au réseau ferroviaire, ces gares comme cela a été dit dans la première partie sont des portes d'entrée sur les territoires. Délaissées en raison de l'évolution urbaine qui a fait la part belle aux réseaux routiers, les gares sont de nouveau au centre des débats avec des priorités partagées en termes de maîtrise foncière et de projet d'aménagement, pour les réintégrer dans la ville tout en améliorant la qualité des cheminements et de l'espace public²⁶.

Les gares dans le périurbain s'intègrent dans un paysage très diversifié, on y retrouve souvent des emprises industrielles ou agricoles ; et elles donnent une impression d'abandon sous certains aspects que ce soit d'aménagement de la voirie et des espaces publics ou encore des coupures liées à l'infrastructure ferroviaire. Le foncier présent autour de ces gares, appartenant à RFF* ou SNCF,* est morcelé avec des emprises plus ou moins larges ; ceci en fait des espaces difficiles à valoriser. Toutefois les opportunités d'aménagement existent, tout d'abord sur les terrains situés aux abords de la gare. Le foncier stratégique en termes d'accessibilité qu'il offre au réseau ferroviaire ne se limite pas à celui de RFF et SNCF. En regardant avec une échelle plus large, les potentialités de renouvellement urbain sur des terrains situés plus en retrait de la voie ferrée pour éviter les nuisances sont souvent présentes²⁷.

En plus de cet enjeu foncier, celui du stationnement autour de la gare est aussi d'actualité pour les politiques de mobilité et d'aménagement. La question du parking* et de la place donnée au stationnement pour l'accessibilité à la gare pose problème. Dans une société où les politiques

26CERTU, « mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales : pourquoi ? comment ? », fiche n°1, mars 2012, p 1-3.

27CERTU, « Repérer et maîtriser le foncier stratégique autour des gares TER enjeux et outils à disposition des collectivités », fiche n°4, octobre 2013, p 1-2.

publiques essaient de limiter l'utilisation de la voiture, faut-il renforcer le parking des gares pour lui donner une plus grande accessibilité ? Le rabattement automobile vers la gare crée une saturation des parkings et un envahissement de la voirie à proximité. Des initiatives sont alors mises en avant pour proposer d'autres modalités d'accès aux gares et d'intégration de la voiture à leurs abords²⁸. Pour illustrer ce propos, prenons l'exemple de Saint-Amand-les-Eaux dans le Nord où une friche* ferroviaire a été transformée en parc relais.* Dans le cas présent on a une utilisation de la friche ferroviaire située à proximité de la gare et considérée comme stratégique non pas comme projet de développement urbain comme c'est souvent le cas, mais pour réaménager la demande en stationnement²⁹. Autre exemple l'aménagement d'un abri à vélo comme pour la gare de Saint-Louis dans le Haut-Rhin. Dans le cadre de son programme d'aménagement de gare, un abri vélo fermé et gratuit pouvant accueillir 300 vélos a été réalisé. Cet aménagement a été fait pour répondre à l'évolution des besoins de voyageurs qui utilisent de plus en plus le vélo comme mode de déplacement, et leur propose une solution alternative pour ne pas prendre leur vélo dans le TER³⁰.*

2) Les perceptions de quartiers de gares.

Dans la représentation des personnes, l'image du quartier de la gare n'est jamais très valorisante. Selon Michel Kokoreff dans son étude sur le quartier de la gare d'Euralille, la première chose pour parler d'une gare et de son quartier est tout ce qui touche à l'instable, au sordide, au délinquant. Les quartiers de gare sont fréquentés par des « jeunes squatteurs », ce qui montre la perception des personnes sur ce lieu. Le quartier de la gare et la gare sont des lieux de passages, un lieu qui condense les difficultés et apparaît comme un espace de déclassement. Cet espace déclassé montre deux types de pratiques déviantes : la revente de substances psychotropiques et la prostitution. Cette association de la gare au trafic de drogues est fondée historiquement, le quartier de la gare d'Euralille était un lieu de la revente d'héroïne dans les années 1980, et cela continu aujourd'hui avec d'autres substances illicites. Il ne faut toutefois pas faire une généralité, la gare n'est pas le point central du trafic de

28CERTU, « Agir sur le stationnement autour des gares TER : un enjeu pour les politiques de mobilité et d'aménagement », fiche n°5, décembre 2013, p 1.

29Ibid. p 3.

30Ibid. p 6.

drogues et accueille le plus souvent les franges vulnérables de ce marché. Dans une autre approche sur une période récente le quartier de gare d'Euralille a tendance à subir une « gentrification ».* Ancien quartier populaire, il attire désormais les classes moyennes et supérieures de la population, grâce à l'aménagement de ces quartiers de gares, à la rénovation et à la reconstruction du bâti. Cette évolution du quartier de la gare peut aussi faire du tort avec la transformation des modes de consommation, la disparition des points de rencontre et des petites boutiques, les bureaux qui viennent remplacer les habitations³¹. Au cœur de grandes mutations les quartiers de gares ont de multiples perceptions selon les individus.

En Picardie les quartiers de gares sont aussi au cœur de nombreuses réflexions. Territoire à dominance rurale, le réseau ferré picard est caractérisé par le nombre important de villes moyennes abritant une gare. Cependant les gares picardes ont souvent été le lieu d'implantation d'industries à proximité, et le développement de ces villes s'est surtout établi dans les périphéries au détriment de leur centre-ville. Toujours dans l'idée de redynamiser et retrouver l'attractivité, la Picardie veut faire de ses quartiers de gare une « vitrine » économique et touristique. Le Conseil Régional de Picardie avec son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) veut redonner un rôle stratégique du quartier de la gare à dix villes picarde. Cet outil a pour vocation de porter l'idée d'une métropole picarde multipolaire, dans laquelle ces villes piliers apporteront des services publics et des fonctions d'excellence. Des idées pour une nouvelle utilisation du bâtiment gare sont à l'étude et des projets d'occupation des gares par des services et des commerces voient le jour pour redonner vie à ces lieux. Autour de ces bâtiments le quartier de la gare pourra accueillir des activités diverses et l'accessibilité à ce même quartier sera repensée. De plus avec la proximité de la région parisienne, ces quartiers de gare picards sont des lieux stratégiques pour un développement économique et une diversification de l'emploi et des activités. Ceci bien sûr en prenant en compte la taille de la ville et son potentiel exploitable de celle-ci³². Ces quartiers de gare picards peuvent permettre de conforter des pôles économiques accessible et complémentaires, tout en optimisant ainsi l'intermodalité. Ils présentent une capacité de densification importante, et vont permettre la dynamisation des villes centre tout en limitant l'étalement urbain.* Ces dix villes piliers ont des zones économiquement denses

31KOKOREFF Michel, « Pratiques urbaines d'un quartier de gares », *Espaces et Sociétés*, n°108-109, p 186-190.

32www.picardiegazette.fr, Faire des quartiers de gare des vitrines, n°3507/80 – 07/03/2014, p 9-10.

avec de grands bâtiments structurant leur territoire. Cela leur permet d'avoir une densité de population élevée et donc d'avoir un rapport à la voiture moins important. Ces gares ont toutes des profils différents qu'elles soient gares de départ ou d'arrivée, mais présentent toutes des migrations résidentielles plus importantes que tous les autres quartiers de la ville. De plus souvent ce sont des jeunes actifs qui vivent à proximité de ces gares, ces quartiers attirent pour la facilité de déplacement notamment.

3) les cartes mentales comme outils.

La carte mentale, est une représentation graphique qu'une personne se fait d'un espace à l'échelle qu'elle conçoit, c'est-à-dire comment un individu se représente un espace, vécu, connu ou fréquenté. Les cartes mentales sont des dessins très spontanés qui sont significatifs du rapport de la personne au territoire. Elles permettent de recueillir différentes représentations spatiales, les différentes personnes ne se représentant jamais l'espace de la même manière. Chacun dessine selon ses représentations l'espace demandé, en se nourrissant du vécu, de l'expérience, mais aussi des représentations sociales, et des partages sociaux ou professionnels³³. Les cartes mentales établies par les habitants permettent d'avoir de nombreuses informations sur un territoire : que ce soit dans la structuration de l'espace, des lieux qui apparaissent fréquemment ou de la toponymie employée. Cependant il faut rester très prudent quant à l'interprétation des cartes mentales, car elles révèlent le territoire selon l'individu et l'état psychologique. C'est un espace vécu, perçu ou rêvé, du territoire demandé imaginé par chaque individu.

L'intérêt de l'analyse des cartes mentales pour leurs représentations et leurs perceptions à travers lesquelles les groupes d'individus se représentent les territoires est nécessaire pour mieux comprendre leurs pratiques. Ainsi beaucoup de paramètres influent sur le dessin de chaque individu. Ces représentations spatiales sont à la fois individuelles et collectives, selon le perçu ou la pratique de la personne. Les cartes mentales sont représentées autour d'un noyau dur auquel viennent se greffer des lieux périphériques, et cela à différentes échelles. Plus l'échelle est petite, plus l'étendue représentée est vaste. Selon l'échelle plusieurs analyses peuvent apparaître : si l'échelle est petite la supposition peut être faite que la

³³ GUEBEN-VENIERE Servane, « En quoi les cartes mentales, appliquées à l'environnement littoral, aident-elles au recueil et à l'analyse des représentations spatiales ? », *EchoGéo*, juin 2011/août 2011, p 2.

personne connaît tout ce qu'il y a aux alentours du lieu et a une grande représentation du territoire demandé. Si l'échelle est grande, on peut émettre l'hypothèse que la personne a une vision très appauvrie de l'espace demandé, ou qu'elle a choisi de représenter simplement les lieux emblématiques du territoire demandé sans entrer dans les détails. Chaque carte mentale a une interprétation différente qu'elle soit fermée, la personne se sent peut-être enfermée ou confinée dans le lieu, ou bien ouverte qui pourrait laisser penser à une vision plus large, et pourrait sortir de l'espace demandé.

Les cartes mentales, mettent également en aventure un autre point : les lieux représentés, ils peuvent permettre de comprendre les lieux de vie de la personne, ce qui est important pour elle. Ces lieux représentés sont différents selon l'âge des personnes. Ainsi une personne avec des enfants en bas âges sera plus susceptible de dessiner les établissements scolaires par exemple, quant aux personnes âgées elles représenteront plus la pharmacie. Dernier point la toponymie représentée sur le dessin, permet aux personnes de renommer les lieux pour mieux se les représenter. Le fait de renommer un lieu tend à montrer que la personne donne une véritable identité au lieu dans sa représentation. Cette toponymie peut apparaître comme une revendication territoriale, on est fier de ce lieu, ou on le repousse. Ce toponyme fait part de l'attachement de la personne au lieu, de façon positive ou négative³⁴.

Ces cartes mentales sont donc un outil très utile au recueil des représentations mentales, mais il s'agit aussi un outil d'analyse intéressant pour le géographe dans sa réflexion sur un territoire qui n'est jamais perçu de la même manière selon les personnes.

34 FOURNAND Anne, « Images d'une cité. Cartes mentales et représentations spatiales des adolescents de Garges-lès-Gonesse », In : *Annales de Géographie*, 2003, t. 12, n°633, p 537-550.

Partie Stage

Méthodologie

Mon stage avait pour but l'analyse et la compréhension de la mobilité des habitants de quartier de gare. Par conséquent, de par cette dimension basée sur la perception et le ressenti des habitants, il m'a fallu développer une méthodologie favorisant le contact et l'échange avec les habitants. Cette dernière s'est centrée sur la réalisation d'enquêtes auprès des habitants de la commune retenue, à savoir Ailly-sur-Noye. Dans un premier temps je vais présenter l'élaboration de la trame d'entretien puis le déroulement de l'enquête, couplé avec l'analyse et les remarques sur ma méthodologie.

I) Élaboration de la trame d'entretien.

Pour commencer, et avant d'enquêter les habitants du quartier de gare délimité pour Ailly-sur-Noye, l'élaboration de la trame d'entretien a été le premier travail à réaliser. Il convient de parler ici de trame d'entretien et non pas de questionnaire ou autre, car réalisant une enquête qualitative, et non une enquête quantitative, le but était d'amener les personnes à parler de leur mobilité et de leur rapport à la gare et au train. Un des enjeux principaux était de recueillir les perceptions sans influencer, ou en restant le plus neutre possible ; l'opinion des personnes devait être spontanée. Ce genre d'enquête aspire à mettre en avant des comportements et à comprendre les attitudes et les points de vue des personnes. Différents profils sont recherchés et les résultats obtenus ne sont pas extrapolés. Le but n'est pas d'interroger le plus de personnes possible mais d'obtenir un échantillon d'individus présentant différents profils et répartis au mieux dans la diversité des âges et des genres pour obtenir une vision représentative du territoire d'étude.

Le principe de la trame d'entretien était d'avoir une question d'ouverture et une liste de

questions ouvertes cohérentes et pertinentes par rapport au thème abordé. Il fallait formuler les questions de manière simple, compréhensible et neutre tout en ayant des relances appropriées pour amener les gens à développer leur point de vue. Dans cette approche, il fallait veiller à une progression logique des questions et réfléchir sur la manière d'opérer intelligemment des relances. Le contenu de cette trame d'entretien pouvait évidemment être adapté et complété. Ainsi elle se déclinait donc en quatre thèmes :

- le premier de ces thèmes était la justification du choix résidentiel, et savoir si pour les personnes la gare était partie prenante du choix résidentiel ;
- le deuxième thème abordé était celui du lien entre le résident et le quartier de la gare (son quartier selon ma propre définition du quartier de gare). Comment était le ressenti du quartier. L'élaboration d'une carte mentale sur le quartier de la gare était aussi demandée ;
- le troisième thème était la compréhension des pratiques de déplacements et l'analyse de la place du train dans les mobilités ;
- en quatrième thème le point de vue des personnes sur le train, la gare et son quartier apparaissait. Ce thème permettait d'aborder la gare et le train si la personne n'en avait pas fait état auparavant.

La trame d'entretien et les différentes formulations de questions étaient là plus pour servir « d'aide-mémoire » et amener de manière souple ou différente à un sujet, que pour être lues et ne pas pouvoir en être détachées durant l'entretien. Cette construction a été guidée par la nécessité d'un éclairage libre, non dirigé et spontané.

Ainsi le premier travail avant de commencer les entretiens des personnes était de concevoir cette trame et de se l'approprier pour être à l'aise et s'en servir le moins possible au cours d'un entretien.

En marge de cette trame il fallait aussi prévoir un propos introductif pour se présenter,

présenter le cadre de l'enquête sans révéler les tenants et aboutissants, et aussi pour installer un climat de confiance avec l'enquêté.

Enfin il était essentiel de procéder à un enregistrement de la conversation, ainsi il fallait aussi en parler à l'enquêté et demander sa permission pour enregistrer les propos.

Une fois cette trame d'entretien réalisée, appropriée et validée, la phase de début d'entretien a pu commencer. (Voir la trame d'entretien en annexe 2). Pour « tester » cette trame d'entretien et corriger certains points un entretien blanc, qui a finalement été retenu avec l'ensemble des entretiens, a été effectué auprès d'une personne travaillant à la DREAL Picardie et habitant dans mon périmètre de « quartier de gare ».

À noter que pour la réalisation de la trame d'entretien un accompagnement méthodologique a été fait par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité, l'aménagement), ainsi qu'un debriefing après les premières personnes enquêtés pour analyser de manière constructive le déroulement de mes entretiens.

II) Déroulement, analyse, remarques.

Les entretiens ont été menés en face à face de façon individuelle, enregistrés mais en garantissant l'anonymat de la personne et sur un lieu et horaire convenu. En lui-même, l'entretien est une scène d'observation. Il faut bien formuler les questions pour être le plus compréhensible possible, laisser le plus possible la libre parole à la personne et ne pas donner son opinion.

Le dernier point de cette trame d'entretien et de la réalisation de l'enquête, est l'intégration de la carte mentale. On propose à l'enquêté de schématiser son quartier, ou le quartier de la gare plus tard dans l'entretien si l'enquêté n'a pas parlé de la gare et ne la situe pas dans son quartier. L'objectif de cette carte mentale est de révéler la représentation d'un individu sur son quartier, ou sur le quartier de la gare, en schématisant les lieux connus et en expliquant à l'enquêteur ce qu'ils représentent.

Avant de commencer à évoquer les différentes méthodes de recrutement des personnes, il est

nécessaire de définir le périmètre du quartier de gare.

Avant de commencer à recruter les personnes pour des entretiens il fallait délimiter le périmètre de quartier de gare sur la commune retenue. Ainsi pour la gare d'Ailly-sur-Noye, mon périmètre de quartier de gare ne se limite pas aux alentours de la gare, ni à la commune en elle-même ; j'ai décidé de définir mon quartier de gare en intégrant la commune d'Ailly-sur-Noye, le hameau de Berny-sur-Noye et la commune de Jumel, pour différentes raisons. Tout d'abord Ailly-sur-Noye étant une commune d'environ 2 700 habitants, les alentours de la gare ne sont pas fortement urbanisés et il n'est pas possible de parler de quartier de gare aussi restreint sur cette commune. Le choix d'intégrer Ailly-sur-Noye pour le « quartier de la gare » dans son ensemble est alors apparu directement. L'intégration dans le périmètre quartier de la gare de la commune de Jumel s'est fait naturellement, car cette commune est limitrophe avec Ailly-sur-Noye. De plus en étudiant l'enquête BVA de la région Picardie des personnes habitant à Jumel étaient des utilisatrices du train. Pour le hameau de Berny-sur-Noye, le choix s'est fait car ce hameau est rattaché à la commune d'Ailly-sur-Noye et n'est pas complètement excentré de la ville même, contrairement au hameau de Merville-au-bois rattaché aussi à Ailly-sur-Noye. Pour justifier un peu plus ce choix, je me suis basé aussi sur l'étude AUOR³⁵ (pour un Aménagement et un Urbanisme Orientés Rail en Picardie) menée par différents acteurs (le volet 1 réalisé par le CETE* Nord Picardie, le volet 2 réalisé par le cabinet Brès et Mariolle et les agences d'urbanisme ADUGA* et Oise la Vallée, le volet 3 réalisé par le cabinet MVA Consultancy. Le tout initié par la DREAL Picardie, le Conseil régional de Picardie, l'ADEME* et la SNCF) qui délimite un quartier de gare au travers de son aire d'influence, avec une zone de proximité et une zone d'attractivité, et inclut donc dans l'étude d'Ailly-sur-Noye les communes que j'ai retenues (voir carte périmètre de proximité et d'attractivité de la gare d'Ailly-sur-Noye, étude AUOR en annexe 3).

Passons maintenant au déroulement de l'enquête et aux modes de recrutement des personnes. Au cours des différentes réunions précédant l'arrivée sur le terrain et le commencement de l'enquête j'ai évoqué différents modes de recrutement possible pour trouver des personnes volontaires pour répondre à l'enquête.

³⁵DREAL Picardie, ADEME, Conseil Régional Picardie, « Etude pour un Aménagement et un Urbanisme Orientés vers le Rail en Picardie », 2012-2013.

En préalable une rencontre avec Madame le Maire de Ailly-sur-Noye a eu lieu pour présenter ma démarche. Cette rencontre m'a permis de lui présenter mon sujet d'étude et de lui demander des informations concernant sa commune tout en sollicitant son aide (voir courrier au maire en annexe 4).

Pour commencer la méthode de recrutement avec laquelle j'ai débuté mes entretiens et qui a le mieux fonctionné sur le terrain est celle du « bouche à oreille ». Je demandais à la personne enquêtée si elle connaissait d'autres personnes qui seraient susceptibles de vouloir répondre à mon enquête et soit cette personne en parlait pour moi soit me donnait les coordonnées d'une autre personne.

J'ai également procédé à la conception et à la distribution d'un flyer* « en porte-à-porte » ou directement dans la boîte aux lettres des personnes. Pour ce mode de recrutement deux flyers différents (voir Flyers en annexe 5) ont été réalisés, un avec une approche plus professionnelle et le logo de le DREAL, l'autre avec une approche plus étudiante et le logo de l'Université de Picardie Jules Verne. Ces deux flyers, avec des approches différentes, ont permis lors du porte à porte de montrer aux personnes que je ne venais pas pour du démarchage ou leur vendre « un produit » comme cela m'a été demandé lors de la distribution ; mais d'évoquer que je travaillais sur les sujets de mobilité et de déplacement au sein d'Ailly-sur-Noye soit d'une manière plus « professionnelle » avec la DREAL Picardie en étant en stage, soit d'une manière plus « universitaire » dans le cadre de mon stage de fin d'études en recherchant des volontaires pour « valider mon année ».

Il est apparu sur mon terrain d'étude qu'avec l'un ou l'autre flyer cela ne changeait pas beaucoup et cette méthode d'enquête n'a pas très bien fonctionné. Lors de la distribution de flyers « en porte-à-porte » les personnes n'étaient pas contre le fait de répondre à l'enquête et m'ont dit qu'ils me recontacteraient, ce ne fut pour la plupart d'entre eux pas le cas. Pour ce qui est de la distribution dans les boîtes aux lettres ceci n'a pas fonctionné du tout.

Ces différents flyers ont aussi été distribués chez les différents commerçants d'Ailly-sur-Noye pour être mis à disposition des passants mais il n'y a eu aucun retour sur cette méthode également.

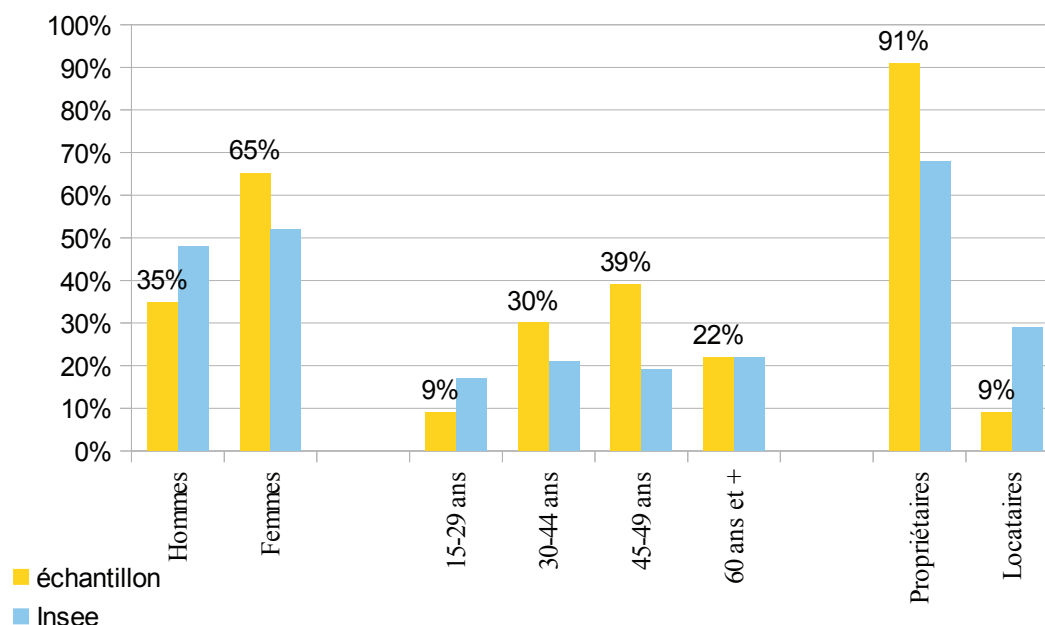
En plus du « porte-à-porte » et de la mise à disposition de flyer chez les commerçants, j'ai

aussi distribué ceux-ci à la sortie de l'école primaire, située à côté de la gare d'Ailly-sur-Noye, et au plan d'eau de Berny-sur-Noye afin de recruter des personnes avec de jeunes enfants pour étalonner au mieux mon échantillon.

Pour finir, afin de capter des usagers du train, ces flyers ont aussi été distribués à la gare d'Ailly-sur-Noye auprès d'usagers du train le soir lorsqu'ils rentraient chez eux.

À noter que ces flyers ont aussi été distribués aux personnes que je croisais dans la rue dans la commune d'Ailly-sur-Noye et lors du marché hebdomadaire, mais celui-ci étant un petit marché avec peu de commerçants on y trouvait beaucoup de personnes âgées. Cette méthode de distribution de flyer implique d'être présent un grand nombre de fois dans la commune et de faire un travail de terrain assidu pour recruter des personnes de tout âges et de toutes catégories sociaux-professionnelles.

Au final l'échantillon de mon enquête est de 23 personnes, recrutée durant la période du 7 avril 2014 au 17 juillet 2014 (voir enquête gare Ailly-sur-Noye en annexe 6). Une grande partie de ces personnes a été recrutée via le « bouche à oreille », c'est-à-dire 17 personnes. Trois personnes ont été recrutées via le « porte-à-porte » et trois autres par l'enquête EMP (voir exploitation de l'Enquête Ménage des Picards en annexe 7).



Graphique 1 : principales caractéristiques du terrain d'étude.

En parallèle lors de mon stage, j'ai aussi réalisé l'analyse territoriale du territoire d'étude retenu. Pour ce faire j'ai rencontré différents professionnels qui m'ont permis d'avoir des données utiles à mon étude sur les communes d'Ailly-sur-Noye et de Jumel, et confronté un travail bibliographique, à mon analyse de terrain et à la perception des usagers du territoire.

Une fois tous les entretiens terminés, ainsi que la retranscription de chacun d'eux (voir corpus entretien), j'ai commencé par compléter un tableau récapitulatif des entretiens (voir tableau récapitulatif en annexes 8 à 12) et une grille d'analyse pour chaque entretien. Une fois cette grille d'analyse complétée, j'ai réalisé un tableau d'analyse regroupant tous les entretiens. Ce dernier est séparé en plusieurs parties, d'abord un tableau listant tous les profils des individus, puis un tableau regroupant la stratégie résidentielle des personnes.

Ailly-Sur-Noye et le quartier de gare, analyse territoriale.

I) Un territoire rural.

La commune d'Ailly-Sur-Noye est une commune de la région Picardie située dans le département de la Somme. Elle est le chef-lieu du canton et le pôle de la communauté de communes du Val de Noye, qui comprend 26 communes pour 8 985 habitants en 2009. C'est la ville centre et la seule commune de plus de 2 000 habitants de cette communauté de communes. La communauté de communes du Val de Noye est un des territoires les moins denses et les moins peuplés du territoire du Grand Amiénois, 24 communes sur les 26 comptent moins de 500 habitants³⁶.

La ville d'Ailly-Sur-Noye est située quasiment à équidistance des limites nord et sud de l'EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale). Elle a une population de 2 847 habitant en 2011 et une densité de 112 habitants/km²³⁷. La commune s'étend sur une superficie d'environ 25 Km².



Carte 1 : Communauté de Communes du Val de Noye (source : DREAL Picardie).

36 ADUGA, Scot du Grand Amiénois.

37 Données INSEE



Carte 2 : localisation de Ailly-sur-Noye (source: google map).

Bien qu'étant un territoire rural, la population de la commune d'Ailly-Sur-Noye ne cesse d'augmenter. En 2007, la ville comptait 2 699 habitants et en 2009 elle en comptait 2 764. En continuité bâtie avec la commune de Jumel, qui totalise 405 habitants en 2011³⁸, l'entité urbaine constituée regroupe un peu plus de 3000 habitants soit environ 35 % de la population totale de l'EPCI.

Une autre caractéristique de la commune d'Ailly-Sur-Noye est quelle est sa faible urbanisation. Les espaces agricoles occupent plus de 70 % du territoire communal. De plus un

38 Données INSEE

autre point important est que la ville est coupée en deux par l'emprise ferroviaire. Celle-ci est renforcée par l'impact et la proximité des silos à l'est de la voie, toujours en activité. L'urbanisation du secteur de la gare doit donc prendre en compte ce contexte particulier et contraignant.

II) Une topographie contraignante.

Avec un relief* très marqué, la commune d'Ailly-Sur-Noye se situe dans le vallon de la Noye qui est l'une des brisures du plateau* picard. Elle est encaissée et les altitudes minimales et maximales relevées présentent un dénivelé de 100 mètres (43 mètres et 143 mètres). En se basant sur les limites communales l'ouest est une plaine agricole et l'est un plateau agricole. La vallée de la Noye, situé sur la partie ouest de la commune, présente une zone humide* importante et des étangs dans sa partie sud. De plus étant un territoire rural faiblement urbanisé de nombreuses zones boisées ou agricoles entourent la partie urbanisée de la commune.



Carte 3 : Carte IGN secteur d'Ailly-Sur-Noye et Jumel (source : Géoportail).

La commune de Jumel quant à elle, est aussi limitée dans son développement par les mêmes contraintes qu'Ailly-sur-Noye. Les altitudes minimales et maximales relevées sont de 48 mètres et 135 mètres.



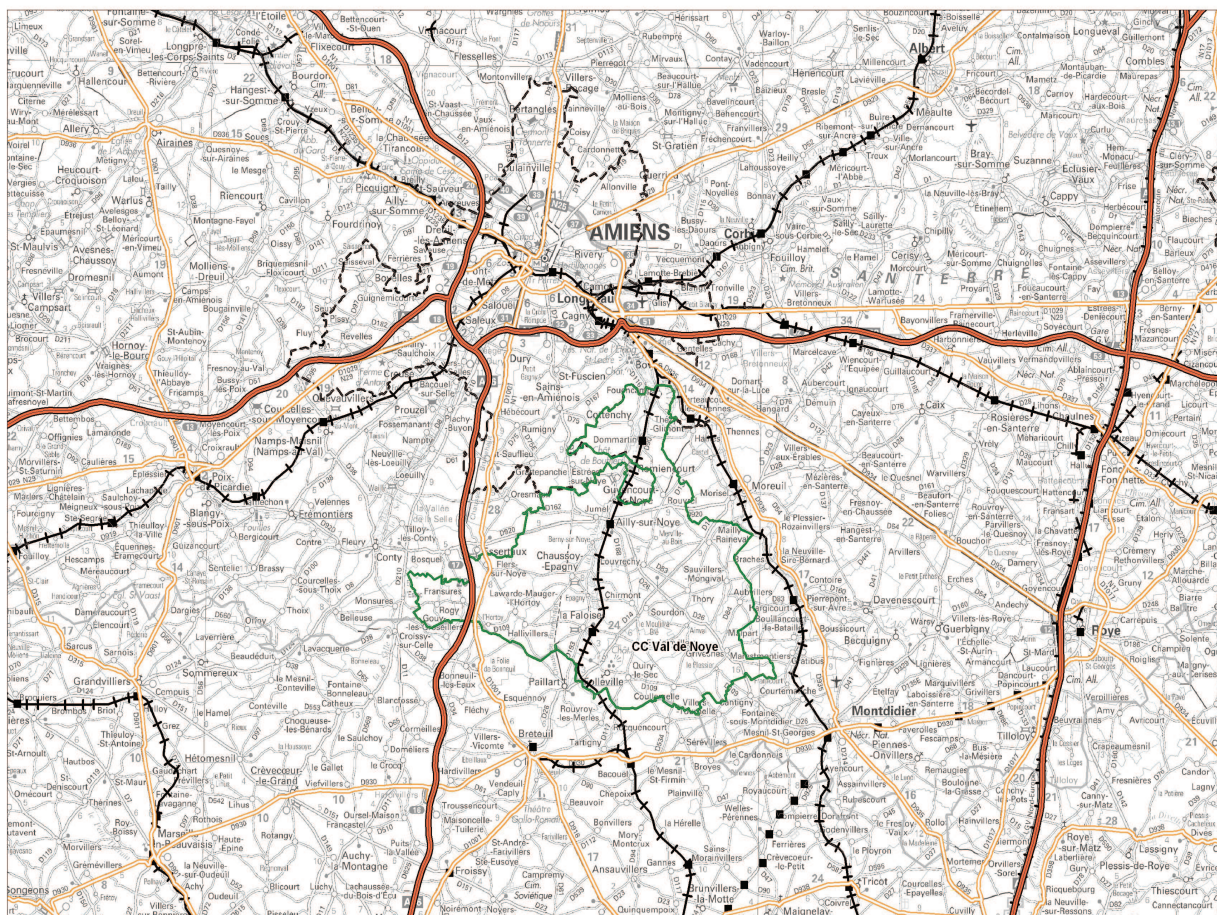
Carte 4 : Carte IGN Ailly-Sur-Noye et Jumel (source : Géoportail).

III) Infrastructures de transport,

Se situant dans le sud-est du Grand Amiénois, la communauté de communes du Val de Noye dispose d'infrastructures de transports, ainsi que de moyens d'accessibilités variés et d'une bonne desserte de son territoire. Elle est traversée par de grands axes routiers structurants. À l'ouest se situe l'autoroute A16 passant par Amiens et Beauvais avec un échangeur au niveau de la commune d'Essertaux. Deux axes routiers départementaux majeurs passent par Ailly-sur-Noye, le premier nord-sud reliant Amiens et Montdidier, le second est-ouest reliant Moreuil et Conty, (voir carte ci-dessous).



Carte 5 : infrastructures routières avec Ailly-Sur-Noye au centre (source : Géoportail).



Carte 6 : Axes structurants communauté de communes du Val de Noye (source:DREAL).

Outre les axes routiers structurants le territoire est traversé par la ligne de train TER Amiens-Paris qui dessert la gare d'Ailly-sur-Noye, ainsi que des points d'arrêts à Dommartin et La Faloise.

De plus le territoire est aussi desservi par le bus départemental Trans'80, avec la ligne 41 Montdidier-Ailly-sur-Noye-Amiens (voir ligne 41 du réseau Trans'80 en annexe 13).

Concernant la commune de Jumel limitrophe d'Ailly-sur-Noye, située au nord est de cette dernière, son territoire est traversé par les axes routiers départementaux Amiens-Montdidier, Moreuil-Conty et par la ligne de bus départemental Trans'80.

IV) Transports et déplacements.

Intéressons nous maintenant au réseau viaire de la commune d'Ailly-sur-Noye, puis aux transports et déplacements au sein de celle-ci.

Le réseau viaire d'une ville pourrait être défini de la manière suivante : il constitue le squelette d'un espace aggloméré ; c'est l'ensemble des voies, petites ou grandes, utilisées par la population pour se déplacer.

A Ailly-sur-Noye l'espace aggloméré principal est directement traversé par le réseau départemental qui a servi de guide pour l'urbanisation originelle. Ainsi selon la carte des trafics routiers sur le réseau départemental réalisée par le Conseil Général de la Somme en 2012, la circulation est d'environ 3 500 véhicules par jour sur l'axe départemental nord sud et d'environ 2 000 véhicules sur l'axe est ouest induisant des circulations importantes de transit. Ces deux axes traversant également la commune de Jumel on pourra considérer que le transit est le même. Avec sur ces deux axes un pourcentage de 4 % de poids-lourds pour le premier et aux alentours de 10 % pour le deuxième³⁹.

Les élus confirment ce constat et signalent que les circulations apportent beaucoup de nuisances et d'insécurité, notamment aux heures dites de pointe. À ces heures, les déplacements des habitants d'Ailly-sur-Noye s'ajoutent aux circulations de transit. De ce fait, le centre-ville de la commune pâtit lourdement de cette situation : la vie habituelle d'un centre-ville se trouve fortement perturbée par la densité des circulations et par le transit des poids-lourds.

Le réseau viaire principal renvoie une image très orthogonale donnant lieu à des carrefours centraux (rue Louis Thuillier – rue St-Martin ; rue de Moreuil – rue de Louvrechy – rue de Chirmont) et des passages obligés. Aussi, le centre-bourg est un secteur essentiel par lequel les automobilistes sont obligés de transiter pour rejoindre d'autres quartiers de la ville (voir orthophotographie Ailly-sur-Noye en annexe 14 et orthophotographie Jumel, Berny-sur-Noye en annexe 15).

En marge du réseau principal, les déplacements se font très souvent par des voies secondaires.

³⁹ Conseil Général de la Somme, Diagnostic du Schéma Cyclable Départemental, juin 2013.

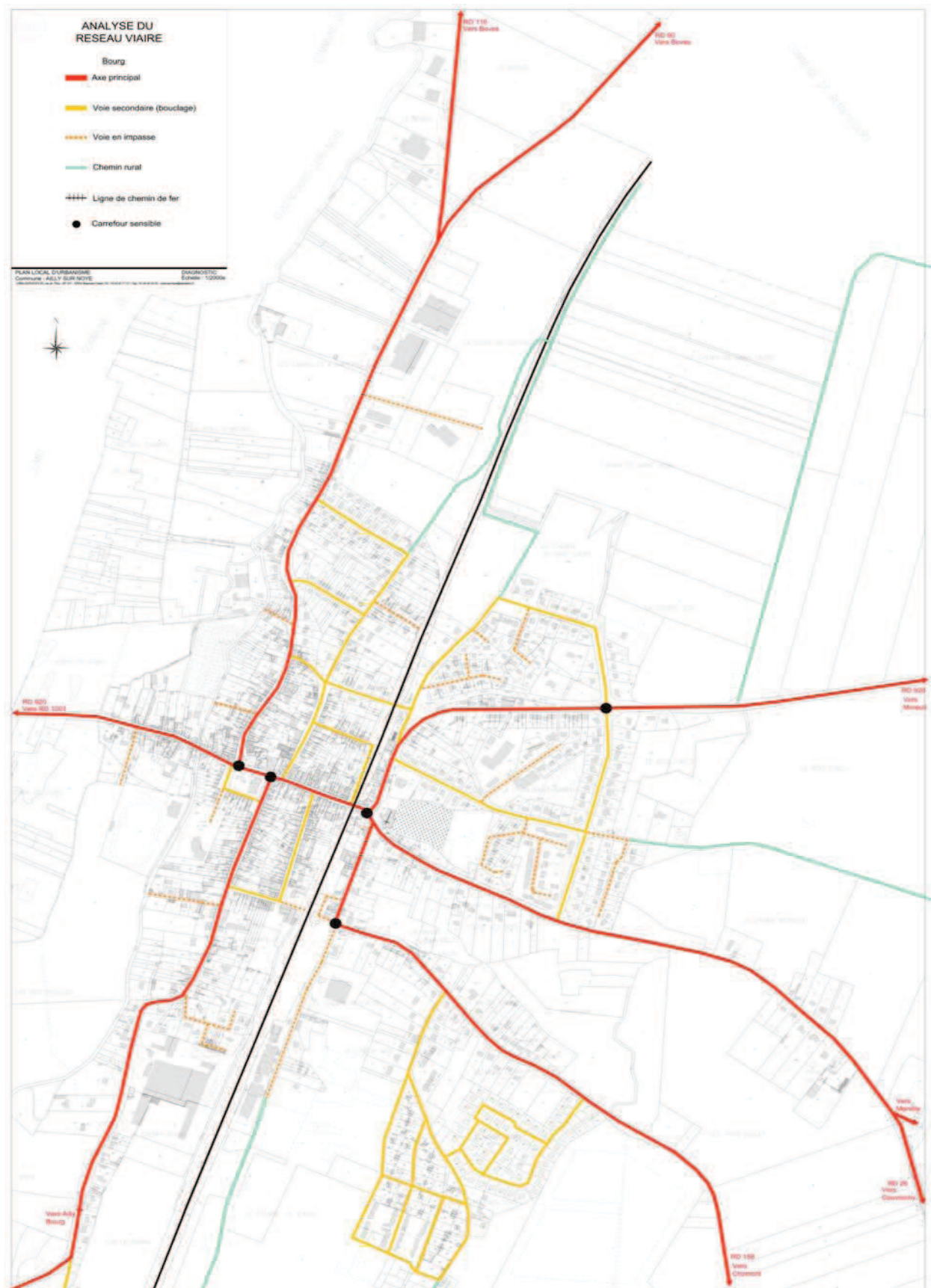
Ces dernières forment un maillage assez régulier et permettent une bonne connexion des différents quartiers. Toutefois, il semble utile de signaler que les bouclages sont parfois assez lâches, ce qui a pour effet d'enclaver certains quartiers (exemples relevés à l'est de la ville dans les quartiers pavillonnaires*).

Le plan présenté ci-dessous, met en évidence un déséquilibre dans l'armature viaire du bourg. En effet, la partie sud du bourg (au-delà de l'axe rue St-Martin et rue de Louvrechy) apparaît assez pauvre : il n'existe quasiment pas de maillage. Les différents quartiers donnent l'impression de se tourner le dos.

Les voies en impasses sont également présentes à Ailly. On les retrouve de façon assez redondante dans les quartiers pavillonnaires (exemples de la rue de Bourgogne, la rue de Normandie, la rue de Bretagne...). Il s'agit d'une époque de construction qui privilégiait ce type de desserte, qui n'est pas toujours favorable à la réussite de la greffe urbaine de ces nouveaux quartiers.

Enfin, il convient d'ajouter le rôle de coupure que joue la ligne SNCF dans l'armature viaire de la ville. Il existe deux points de franchissement pour les automobilistes, un premier au niveau du carrefour central entre la rue St-Martin, la rue de Moreuil et la rue de Louvrechy et un second au niveau de la rue Georges Clémenceau⁴⁰.

40 PLU de la commune d'Ailly-sur-Noye.



Carte 7 : réseau viaire d'Ailly-sur-Noye (source : PLU cabinet urba-service, DDTM80/SHS).

Le taux de motorisation des ménages de la commune s'élève à 82,9 % selon une étude de l'INSEE. Pour la commune de Jumel le taux de motorisation des ménages est sensiblement le même puisqu'il est de 82,3 % toujours selon l'INSEE.

Tableau 1 : Équipement automobile des ménages en 2010 et 1999 d'Ailly-sur-Noye.

	2010	%	1999	%
Ensemble	1165	100	1008	100
Au moins un emplacement réservé au stationnement	787	67,6	721	71,5
Au moins une voiture	966	82,9	800	79,4
1 voiture	468	40,2	456	45,2
2 voitures ou plus	498	42,7	344	34,1

source : INSEE

Après analyse du tableau, pour la commune d'Ailly-sur-Noye, sur les 82,9 % de ménages motorisés, 42,7 % d'entre eux possèdent deux voitures ou plus. Pour Jumel cette proportion est aussi conservée.

Ailly-sur-Noye est situé à dix kilomètres de l'autoroute A16 allant de Dunkerque au nord à L'Isle Adam au sud (échangeur d'Essertaux) et à 20 kilomètres de l'autoroute A29 allant du Havre à Saint-Quentin (échangeur de Villers-Bretonneux).

Au sujet de la gare, Ailly-sur-Noye est desservie par la ligne de transport express régional (TER) Amiens Paris. Il s'agit de la troisième gare du pays de Grand Amiénois, après celle d'Albert et de Corbie, en termes de dessertes. Située à une distance de 18 kilomètres de la gare d'Amiens, Ailly-sur-Noye a une desserte en train qui s'élève au nombre de 22 par jour (trajet dans les deux sens compris). Si on trace le périmètre de proximité autour de la gare, on dénombre 1 915 personnes situées à moins de 15 minutes à pied de celle-ci⁴¹.

À noter que la gare d'Ailly-sur-Noye est ouverte de 6 heures à 11 heures 30 le matin du lundi au vendredi.

41 Étude AUOR

Selon l'enquête BVA, de la SNCF réalisée en janvier 2013 sur la gare d'Ailly-sur-Noye, un effectif de 96 personnes utilisent la gare d'Ailly-sur-Noye comme gare de montée. Au niveau des descentes la destination principale est Amiens avec 74 descentes, viennent ensuite Creil avec 9 descentes et Paris Nord avec 5 descentes. Pour comptabiliser les Origines-Destinations (O-D) de ce panel d'individu on a donc la grande majorité des personnes prenant le train qui font le voyage Ailly-sur-Noye Amiens. Le mode d'accès à la gare lui se fait principalement à pied, ou en voiture conducteur ou passager. Pour ce qui est de la diffusion après avoir pris le train la majorité des personnes utilisent la marche à pied, d'autres les transports en commun, que ce soit les bus urbain ou métro/RER/Tramway. Cependant par rapport au moyen d'accès à la gare très peu utilisent la voiture en descente.

Tableau 2 : Trajets Origine Destination des personnes prenant le train à Ailly-sur-Noye.

O-D	effectif
Ailly-Amiens	74
Ailly-Creil	9
Ailly-Paris Nord	5
Ailly-Clermont de l'oise	3
Ailly-Longueau	2
Ailly-St Just en Chaussée	2
Ailly-Breteuil	1
total	96

Source : Enquête BVA SNCF, janvier 2013.

Tableau 3 : modes d'accès et de diffusion de la gare d'Ailly-sur-Noye.

Mode d'accès à la gare	effectif	Mode de diffusion	effectif
a pied	62	a pied	69
bus urbain	2	bus urbain	13
		métro/RER/tram	4
conducteur voiture pkg	20		
conducteur voiture quartier	3		
passager voiture pkg	1	passager voiture pkg	3
passagé déposé	6		
vélo embarqué	1	vélo embarqué	1
moto/scooter	1	moto/scooter	1
total	96	total	91

Source : Enquête BVA SNCF, janvier 2013

L'enquête BVA informe sur la commande d'origine des usages du train de la gare d'Ailly-sur-Noye. Ainsi si une majorité des usagers provient de la commune même d'Ailly-sur-Noye, certains viennent des communes aux alentours comme Jumel, Guyencourt-sur-Noye ou encore Chaussoy-Epagny. Sur le même raisonnement pour la commune d'arrivée la majorité des destinations ne change pas des données précédentes des O-D (voir tableau ci-dessous).

Concernant le motif du trajet un peu plus de 50 concernent un motif professionnel et près de 30 un motif lié aux études. Si on se réfère aux données de la SNCF de 2012 concernant les abonnements, on trouve 40 personnes qui prennent le train à Ailly-sur-Noye qui ont un abonnement travail (AT) et 36 personnes qui ont un abonnement étude (AE) (voir tableau AT AE en annexe 16).

L'enquête révèle aussi le titre de transports utilisé par les usagers et le lieu où ils ont acheté ce titre de transport. Ainsi que leur utilisation de la ligne.

Tableaux 4 : commune de départ, commune d'arrivée et motif du trajet en janvier 2013 à partir de la gare d'Ailly-sur-Noye

Commune départ	effectif
Ailly-sur-Noye	76
Guyencourt-sur-Noye	4
Chaussoy Epagny	4
Flers-sur-Noye	3
Jumel	2
Sourdon	2
Hallivillers	1
Berny-en-santerre	1
total	93

Commune arrivée	effectif
Amiens	72
Creil	5
Paris	4
Clermont	3
Longueau	2
St Just en Chaussée	2
Cauffry	2
Ailly-sur-Somme	1
Bacouel	1
Montataire	1
Autre	1
total	94

motif du trajet	effectif
professionnel	53
scolaire étudiant	27
personnel	16
total	96

Source : enquête BVA, SNCF, janvier 2013.

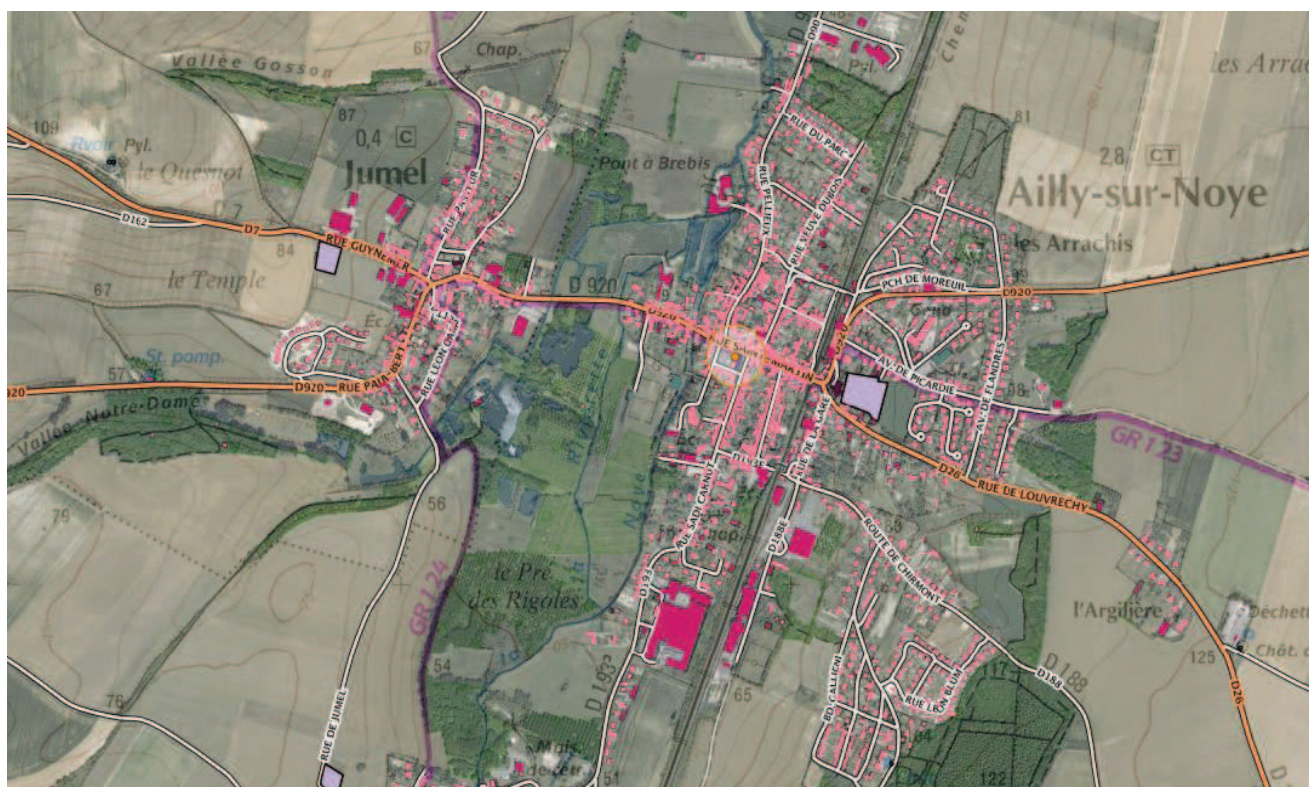
V) L'espace urbain d'Ailly-Sur-Noye,

Dans la Communauté de Communes du Val de Noye, on ne peut parler d'espace urbain que pour la commune d'Ailly-sur-Noye puisque c'est la seule ville présente sur le territoire.

Avec la carte d'état-major de 1820-1866, on voit que la commune d'Ailly-sur-Noye s'est implantée le long de la voie ferrée et que l'espace bâti s'étend à l'ouest vers la vallée de la Noye. Au fur et à mesure de son développement la commune a conquis des terrains et s'est densifiée vers l'est notamment (voir carte ci-dessous « évolution bâti »). On remarque l'emprise de la vallée de la Noye à l'ouest qui ne permet pas le développement de la commune vers ce territoire. De plus au sud avec la présence des silos agricoles il y a une zone inconstructible qui ne permet pas non plus à la commune de s'étendre vers cette zone (voir carte évolution de la tâche urbaine en annexe 17).



Carte 8 : carte d'état-major d'Ailly-sur-Noye 1820-1866 (source : Géoportail).



Carte 9 : carte d'évolution du bâti de la commune d'Ailly-sur-Noye (source : Géoportail).

Selon l'INSEE,* le nombre de logements à Ailly-sur-Noye est de 1 260 en 2010 avec une évolution croissante depuis 1968, date à laquelle il y avait un ensemble de 727 logements. Dans cet ensemble de logements nous avons différentes catégories : les résidences principales, les résidences secondaires ou logements occasionnels et les logements vacants. En 2010 sur les 1 260 logements, 1 165 étaient des résidences principales, 28 des résidences secondaires et 67 des logements vacants. Il y a donc 92,4 % de résidences principales. On peut aussi différencier ces logements par types, il y a 89,2 % (soit 1 124) de maisons et 6,9 % (soit 86) d'appartements. Pour affiner encore plus il y a 52 % de logements qui ont plus de 5 pièces.

Pour la commune de Jumel le constat est le même, le nombre de logements est de 151 en 2009 cette fois-ci avec une évolution croissant de la même manière depuis 1968, date à laquelle il y avait un ensemble de 112 logements. Pour Jumel en 2009 on dénombre 133 résidences principales, cinq résidences secondaires et 12 logements vacants. Comme pour Ailly-sur-

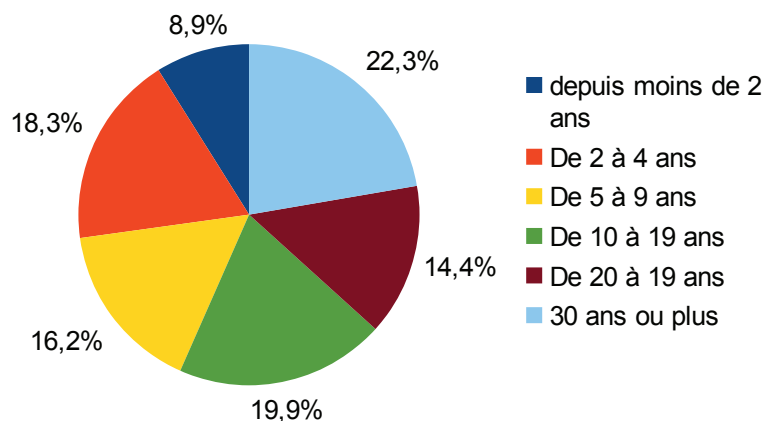
Noye il y a 92,5 % (soit 140) de maisons et 6,8 % (soit 10) d'appartements. Ainsi que 54,6 % de logements qui ont plus de 5 pièces.

Tableau 5 : résidences principale et statut d'occupation de la commune d'Ailly-sur-Noye en 2010 et 1999.

	2010				1999	
	Nombre	Pourcentage	Nombre de personnes	ancienneté moyenne d'emménagement en année(s)	Nombre	Pourcentage
Ensemble	1 165	100	2 805	16,9	1008	100
propriétaire	790	67,9	1 945	20,7	667	66,2
locataire	345	29,6	795	8,7	300	29,8
<i>de logement HLM loué vide</i>	116	10	301	12,9	137	12,6
logé gratuitement	30	2,5	65			

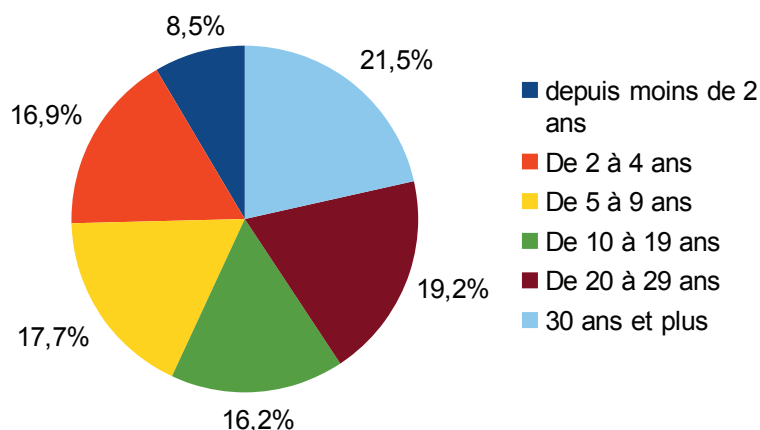
source : INSEE.

En ce qui concerne l'ancienneté de résidence dans la commune d'Ailly-sur-Noye, 56,6 % des habitants vivent depuis 10 ans ou plus dans leur résidence principale. De plus 67,9 % des personnes ayant une résidence principale dans la commune sont propriétaires. À noter que 2,5 % des personnes sont logés gratuitement.



Graphique 2 : Ancienneté d'emménagement dans la résidence principale à Ailly-sur-Noye en 2009 (source : INSEE).

Pour l'ancienneté de résidence dans la commune de Jumel, 56,9 % des habitants vivent depuis 10 ans ou plus dans leur résidence principale. De plus 73,8 % des personnes ayant une résidence principale dans la commune sont propriétaires. À noter que 2,3 % des personnes sont logés gratuitement.



Graphique 3 : Ancienneté d'emménagement dans la résidence principale à Jumel en 2009 (source : INSEE).

VI) Analyse de la population,

Tableau 6 : population et densité de population à Ailly-sur-Noye.

Ailly sur Noye	1968	1975	1982	1990	1999	2010
population	2 008	2 134	2 596	2 647	2 638	2 805
densité(hab/km ²)	79,2	84,2	102,4	104,4	104,1	110,7

Source : INSEE.

Tableau 7 : population et densité de population à Jumel.

Jumel	1968	1975	1982	1990	1999	2010
population	322	291	268	303	368	361
densité(hab/km ²)	36,2	32,7	30,1	34,1	41,4	40,6

Source : INSEE.

Depuis 1968 la population d'Ailly-sur-Noye est en constante augmentation, mis à part une légère baisse en 1999. Cette augmentation de la population se confirme aussi avec le taux de natalité et de mortalité depuis 1999 avec un taux de natalité de 13,2 ‰ et un taux de mortalité de 9,2 ‰.

Pour la commune de Jumel la population a subi une baisse en 1975 mais elle est aussi en augmentation depuis cette année-là. Pour ce qui est du taux de natalité et mortalité, ils reproduisent la même tendance que ceux d'Ailly-sur-Noye.

Tableau 8 : population par sexe et age en 2009 pour Ailly-sur-Noye.

	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	1336	100	1469	100
0 à 14 ans	289	21,6	287	19,5
15 à 29 ans	220	16,4	229	15,6
30 à 44 ans	287	21,5	311	21,2
45 à 59 ans	262	19,6	271	18,4
60 à 74 ans	197	14,7	224	15,2
75 à 89 ans	79	5,9	120	8,2
90 ans ou plus	3	0,2	28	1,9
0 à 19 ans	358	26,8	357	24,3
20 à 64 ans	792	59,3	838	57,1
65 ans et plus	186	13,9	274	18,6

Source : INSEE.

Tableau 9 : population par see et âge en 2009 pour Jumel.

	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	183	100	178	100
0 à 14 ans	36	19,7	35	19,5
15 à 29 ans	47	25,8	32	17,8
30 à 44 ans	33	18	40	22,4
45 à 59 ans	42	23	39	21,8
60 à 74 ans	15	8,4	19	10,9
75 à 89 ans	8	4,5	12	6,9
90 ans et plus	1	0,6	1	0,6
0 à 19 ans	56	30,9	50	28,2
20 à 64 ans	108	59	106	59,2
65 ans et plus	18	10,1	23	12,6

Source : INSEE.

Tableau 10 : population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle à Ailly-sur-Noye.

	2010	%	1999	%
Ensemble	2171	100	2120	100
Agriculteurs exploitants	4	0,2	12	0,6
Artisans, commerçants, chefs entreprise	32	1,5	44	2,1
Cadres et professions intellectuelles supérieures	173	8	112	5,3
Professions intermédiaires	351	16,2	276	13
Employés	343	15,8	332	15,7
Ouvriers	315	14,5	400	18,9
Retraités	666	30,7	496	23,4
Autres personnes sans activité professionnelle	288	13,2	448	21,1

Source : INSEE.

Les tableaux révèlent que la répartition homme-femme de la commune d'Ailly-sur-Noye est quasiment équivalente avec un nombre de femmes légèrement plus important. Pour la commune de Jumel la répartition des sexes est aussi quasiment équivalente avec cette fois-ci légèrement plus d'hommes.

En ce qui concerne les catégories socioprofessionnelles on remarque qu'il y a 30 % de retraités résidant dans la commune. Comparé à la catégorie socioprofessionnelle de 1999 le nombre de retraités a fortement augmenté en comparaison aux autres catégories. Pour Jumel les données pour les catégories professionnelles ne sont pas disponibles.

Après avoir vu la population, l'âge et les catégories professionnelles intéressons-nous maintenant aux ménages de la commune d'Ailly-sur-Noye.

Définition d'un ménage : selon la définition de l'Insee, un ménage, au sens du recensement, désigne l'ensemble des personnes qui partagent la même résidence principale, sans que ces personnes soient nécessairement unies par des liens de parenté. Un ménage peut être constitué d'une seule personne.

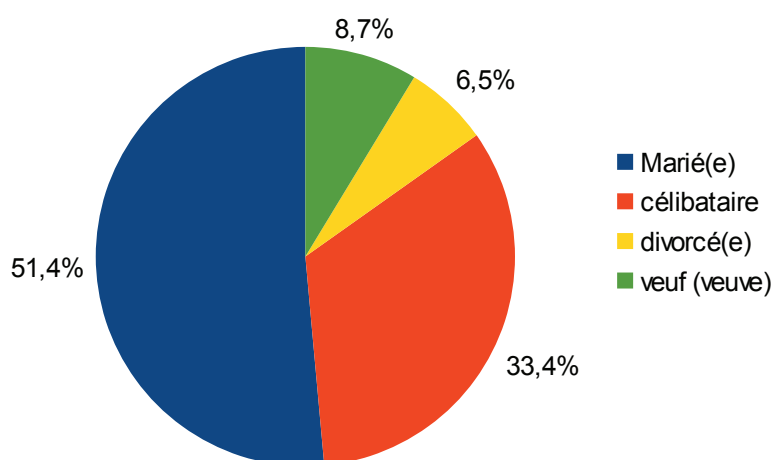
Tableau 11 : ménage selon leur composition.

	Nombre de ménages				Population des ménages	
	2010	%	1999	%	2010	1999
Ensemble	1163	100	1008	100	2794	2660
Ménages d'une personne	315	27,1	228	22,6	315	228
hommes seuls	114	9,8	96	9,5	114	96
femmes seules	201	17,3	132	13,1	201	132
Autres ménages sans famille	8	0,7	24	2,4	16	48
Ménages avec famille(s) dont la famille principale est :	839	72,2	756	75	2463	2384
un couple sans enfant	343	29,5	252	25	694	520
un couple avec enfant(s)	398	34,2	420	41,7	1517	1636
une famille monoparentale	99	8,5	84	8,3	252	228

Source : INSEE.

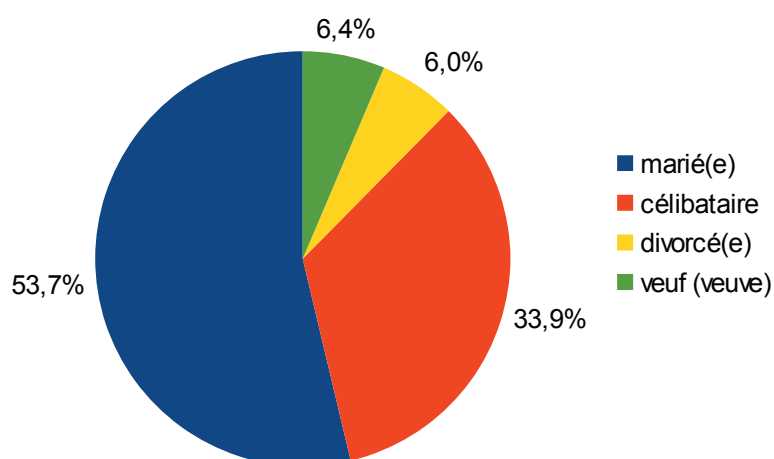
En analysant les ménages de la commune d'Ailly-sur-Noye on dénombre 27,1 % d'entre eux qui ne sont composés que d'une seule personne. Pour les ménages formant une famille près de 35 % d'entre eux sont un couple avec un ou plusieurs enfants. Pour Jumel ces données ne sont pas non plus disponibles.

Concernant l'état matrimonial des personnes, il y a 51,5 % de personnes mariées et 33,4 % de personnes célibataires à Ailly-sur-Noye.



Graphique 4 : Etat matrimonial des personnes de 15 ans ou plus en 2009 à Ailly-sur-Noye (source : INSEE).

Pour la commune de Jumel, 53,7 % des personnes sont mariées et 33,9 % des personnes sont célibataires.



Graphique 5 : Etat matrimonial des personnes de 15 ou plus en 2009 à Jumel (source : INSEE).

Tableau 12 : ménage selon la catégorie socio-professionnelle de la personne de référence en 2010 à Ailly-sur-Noye.

	Nombre de ménages	%	Population des ménages	%
Ensemble	1163	100	2794	100
Agriculteurs exploitants	4	0,3	16	0,6
Artisans, commerçants, chefs entreprise	20	1,7	51	1,8
Cadres et professions intellectuelles supérieures	102	8,8	335	12
Professions intermédiaires	193	16,6	552	19,7
Employés	99	8,5	256	9,2
Ouvriers	209	18	658	23,6
Retraités	481	41,4	796	28,5
Autres personnes sans activité professionnelle	55	4,7	130	4,7

Source : INSEE.

VII) Équipements et services publics

Ailly sur Noye réunit la plupart des équipements et services aux publics : 2 pharmacies, un collège, une salle multisports.

On y trouve tout un panel de commerces et services répondant aux besoins locaux :

Pour tous les âges :

- ♦ une crèche, la Coquille de Noye, une halte garderie et un relais d'assistantes maternelles
- ♦ une scolarité continue de la maternelle au collège
- ♦ une gestion globale du temps de l'enfant avec : un accueil périscolaire, une restauration scolaire, un centre de loisirs, des ateliers culturels et artistiques
- ♦ une bibliothèque
- ♦ un foyer logement pour les plus de 60 ans : la résidence des Tilleuls
- ♦ un service d'aide à la personne : aide ménagère, soins infirmiers à domicile, portage de repas...

Ailly sur Noye compte une quarantaine de commerces. Tous les mercredis la place accueille un marché.

Des artisans des divers corps de métier du bâtiment, des professionnels de santé (médecins généralistes, dentistes, infirmiers, kinésithérapeute...) sont installés à Ailly sur Noye⁴².

La commune de Jumel dispose d'un petit centre commercial, ainsi que d'un regroupement scolaire.

VIII) Emploi-Economie

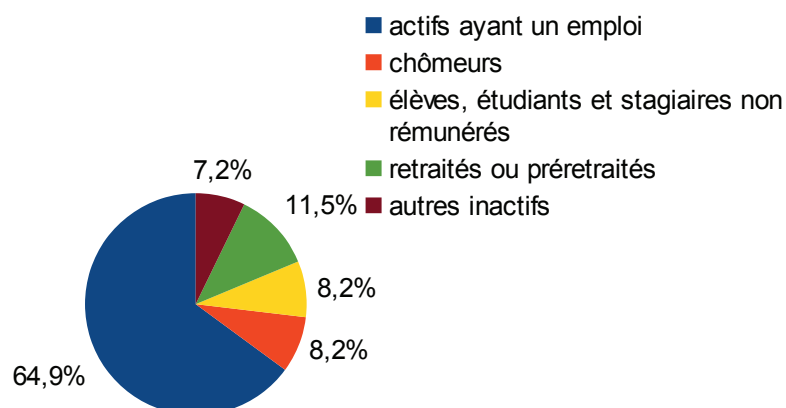
En ce qui concerne l'emploi Ailly-sur-Noye est le principal, même l'unique pôle d'emploi du territoire de la Communauté de Communes du Val de Noye.

Tableau 13 : population de 15 à 64 ans par types d'activités à Ailly-sur-Noye.

en %	2009	1999
Ensemble	1770	1703
Actifs	73,1	68,2
actifs ayant un emploi	64,9	60,4
chômeurs	8,2	7,7
Inactifs	26,9	31,8
élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés	8,2	13,2
retraités ou préretraités	11,5	8,3
autres inactifs	7,2	10,2

Source : INSEE.

⁴² Source, fiche d'identité Ailly-sur-Noye, DDTM80.



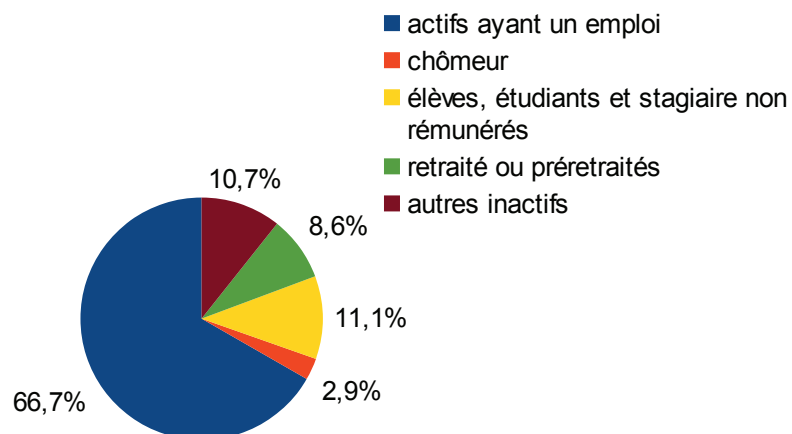
Graphique 6 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2009 à Ailly-sur-Noye (source : INSEE).

La commune d'Ailly-sur-Noye recense une part d'actif de 73,1 % en 2009, dont 64,9 % d'entre eux ont un emploi. Pour les élèves, étudiants ou stagiaire, ils sont 8,2 %, et la part des retraités s'élève à 11,5 %. En comparaison à 1999 la part des actifs avec un emploi est en aussi et celle des retraités aussi.

Tableau 14 : population de 15 à 64 ans par types d'activités à Jumel.

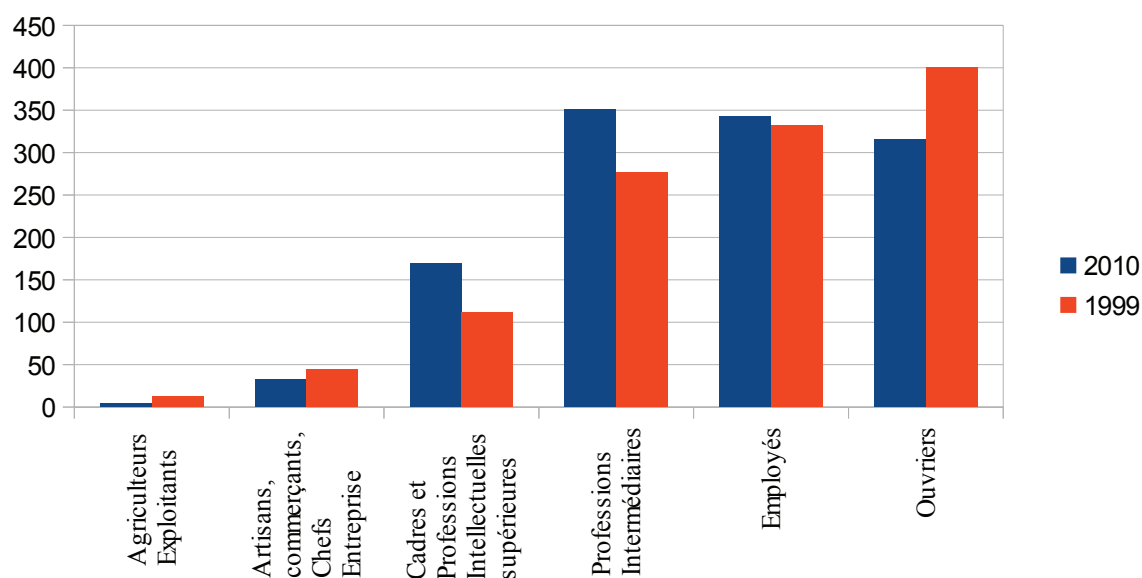
en %	2009	1999
ensemble	249	222
actifs	69,5	68,5
actifs ayant un emploi	66,7	63,5
chômeur	2,9	5
inactifs	30,5	31,5
élèves, étudiants et stagiaire non rémunérés	11,1	15,3
retraité ou préretraités	8,6	3,6
autres inactifs	10,7	12,6

Source : INSEE.



Graphique 7 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2009 à Jumel (source : INSEE).

La commune de Jumel quant à elle a une part d'actifs s'élevant à hauteur de 69,5 %, avec 66,7 % d'entre eux qui ont un emploi. En comparaison à 1999 la part des retraités a fortement augmenté passant de 3,6 % à 8,6 % en 2009.



Graphique 8 : Evolution de la population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle à Ailly-sur-Noye (source : INSEE).

Dans la commune d'Ailly-sur-Noye, la part des ouvriers est très conséquente en 1999, c'est la population active la plus représentée avec les employés. Au fil des années, cette catégorie socioprofessionnelle a décliné et n'est plus la première part de population active en 2010. La catégorie socioprofessionnelle des agriculteurs et exploitants a aussi baissé entre 1999 et 2010 pour être très faible aujourd'hui. Cependant les professions intermédiaires et les employés ont augmenté sur la commune, ce qui en fait le taux le plus haut en termes d'évolution de la population active en 2010. À noter que la catégorie des cadres et professions intellectuelles supérieures, selon l'INSEE, a subi une hausse au sein de la population d'Ailly-sur-Noye.

Analyse

À partir d'une enquête qualitative menée sur le territoire d'une commune située en périphérie de la métropole amiénoise, Ailly-sur-Noye, cette analyse va proposer de qualifier les relations existantes entre « résidents de quartier de gare » et la gare.

Dans un premier temps on analysera les profils d'individus enquêtés en constatant qu'ils sont venus habiter dans cette commune en raison de la présence d'une gare. Puis, dans un deuxième temps, l'étude se concentrera sur les comportements de mobilité de ces habitants de quartier de gare. Enfin, nous terminerons sur l'influence des enfants et de leur mobilité dans les trajectoires résidentielles.

D) Une installation motivée par la présence d'une gare.

1) Une stratégie résidentielle réfléchie autour de la gare.

Le critère « gare » dans le choix résidentiel des habitants révèle bien qu'ils ne sont pas venus par hasard et que ce choix était réfléchi. C'est le cas de Chloé par exemple : « *Et puis ensuite nous avons acheté sur Ailly, une maison avec un jardin... pour le choix d'Ailly, c'est parce qu'il y avait une gare en fait* ». On vérifie bien que la gare dans ce cas était un critère incontournable du choix résidentiel. De plus dans la suite de la conversation lorsque je lui demande si elle a choisi Ailly parce qu'il y avait une gare, elle me répond : « *oui en fait on voulait pas trop loin d'Amiens, mon mari à l'époque travaillait à Beauvais, moi je n'avais pas encore de poste définitif, donc on cherchait plus sur Amiens sud et puis évidemment connaissant les prix des maisons on a reculé notre champ de recherche, on s'est un petit peu éloigné en périphérie et on a trouvé Ailly et ça nous convenait parce qu'il y avait une gare. Donc mon mari envisageait ensuite de travailler sur Amiens, ce qu'il a obtenu, donc maintenant il y va en train* ». Dans ses propos, on perçoit clairement aussi le fait que habiter la ville était trop cher, mais qu'il ne fallait pas trop s'en éloigner tout en ayant accès à une gare pour que son mari puisse se déplacer.

Ne pas être trop éloigné de la grande ville est le profil dominant des habitants ; que ce soit pour un souci de prix du foncier ou des logements et d'impôts en ville ou encore de bénéficier

de la ville à la campagne. Cette question de la proximité de la grande ville, en l'occurrence Amiens, pour les habitants d'Ailly-sur-Noye est présente et fait l'unanimité.

Pour revenir à ce profil de personne ayant le critère gare, avec cette proximité de la ville on peut se fier aux propos de Clément, ancien locataire d'un logement de fonction entre Amiens et Ailly-sur-Noye. Il nous annonce : « *Donc on a fait le choix de chercher dans un rayon de 20 kilomètres 25 kilomètres pour pas être trop loin non plus en termes d'accessibilité et voilà, donc les gares dans un rayon de 25 kilomètres autour d'Amiens il y en a pas 36 donc voilà [...]* ». Avec une méthode de recherche précise dont il me fait part, « *on a pris un trait de compas, on a fait 25 kilomètres et puis on a cherché* ».

Ce profil d'individus ayant un projet réfléchi autour de la gare peut se décliner sommairement autour de l'influence de la connexion d'Ailly-sur-Noye à la grande ville amiénoise et parisienne. Habiter Ailly c'est pour la gare mais aussi pour la connexion aux infrastructures routières à proximité. Cette légère déclinaison de profil se rencontre avec Julien qui travaille dans toute la région parisienne : « *puis c'était un moyen effectivement de revenir dans la région, moi travaillant sur Paris c'était pratique d'être à Ailly-sur-Noye parce que ça me laissait la possibilité de récupérer l'A1 assez facilement soit d'y aller par l'A16 selon de quel côté de Paris j'ai mes rendez-vous. Donc c'est stratégique, fin raison géographique. Plus la voie ferrée, qui nous ... qui m'emmène directement à Paris Nord en cas de besoin* ». Cette légère déclinaison de profil de l'individu venu vivre à Ailly pour la gare se ressent ici, il est venu pour la situation géographique et la desserte ferroviaire, pas simplement pour la gare.

Ce profil de critère « gare » est répandu chez les habitants d'Ailly-sur-Noye. Souvent couplé à la proximité de la grande ville, mais sans y habiter pour diverses raisons. Ce profil de stratégie résidentielle réfléchie avec la présence d'une gare suppose une volonté d'habiter à proximité de la gare dans l'éventualité d'un usage ultérieur.

Cependant même ce profil de personne aspire à d'autres critères non négligeables en plus de cette présence de la gare dans la commune.

2) la gare un critère déterminant mais pas unique.

2,1) Le critère explicite du « il y a tout ».

Le critère « gare » des habitants révèle aussi d'autres facteurs qui ont conduit au choix de la commune d'Ailly-sur-Noye pour construire un projet résidentiel sur le long terme. En déclinaison du premier profil d'individus et toujours en accord avec celui-ci le choix stratégique s'affine toujours et d'autres critères interviennent en plus de cette présence de la gare.

Le fait qu'Ailly-sur-Noye soit une commune comprenant la plupart voire tous les services d'urgence et de proximité, attire les personnes ; c'est indéniable. Voilà pourquoi en plus de la gare, la présence des services a convaincu les gens de venir habiter ici. Les dires de Jean-Michel le confirment bien : « [...] alors on a choisi aussi Ailly parce que c'est un chef-lieu de canton avec ... pas mal de services donc ... au niveau des écoles ça va jusqu'au collège, il y a une gare il y avait des commerces ... donc on a aussi souhaité trouver un endroit où on pouvait trouver à peu près tout ce qu'on voulait quoi bon après évidemment le lycée c'est sur Amiens mais avec les transports en commun ça se fait bien quoi ». On perçoit bien dans ce profil de personnes que la présence de services a influencé leur choix pour le projet résidentiel. Le fait de pouvoir disposer de tous les services de proximité et de ne pas être obligé de faire de longues distances pour faire ses courses ou bénéficier de services à la personne a bien encouragé l'accès à la propriété de ce profil de personnes.

Pour continuer sur ce profil, même des personnes ne cherchant pas à acheter mais plutôt à louer ont été conquises par la commune. C'est le cas de Jacqueline, 63 ans, retraitée depuis un an, et son mari toujours actif : « [...] puis Ailly-sur-Noye ! Franchement on est bien, on est desservi, on a ... il y a combien quatre, cinq médecins, on a deux pharmacies, il y a deux dentistes [...] Enfin on est desservi par tout [...] je ne peux pas prendre ma voiture, en vieillissant une personne âgée c'est l'idéal ! Il y a tout ici, on a un magasin, on a deux magasins, parce que l'autre c'est Morisel, Lidl, c'est limitrophe mais c'est pas loin. [...] on a Intermarché qui est bien achalandé. On a tout ce qu'il faut, et puis il neige on peut y aller à pied, on a pas besoin de prendre la voiture on a tout sur place. [...] Nous on a deux boulangeries, ... on a vraiment tout pour vivre ici. On a même un opticien, on a tout, non c'est l'idéal. [...] Je trouve c'est un village on a tout. Il y a les écoles, il y a le collège, je vais

voir mes enfants, [...] je prenais le train là, je descendais à Paris Nord c'était l'idéal. ».

L'enjeu est de savoir, entre la présence de services et de la gare, laquelle a joué un rôle plus important. Une hypothèse serait que la gare et les services vont de pair et se sont l'un l'autre couplés pour décider les gens. On peut aussi supposer que pour ce profil de personnes certains ont plus penché pour la gare et les autres pour les services, mais sans jamais exclure l'un ou l'autre. Reprenons l'exemple de Clément puisque comme je l'ai dit précédemment ce profil d'individus « gare-services » est lié au premier profil avec une clarification de la stratégie. Comme Clément l'avait souligné il était venu pour la gare en cherchant grâce « *au trait de compas* », cependant dans le développement de son propos d'autres critères font leur apparition : « *Et ensuite c'est vrai que Ailly, c'est un bourg où il y a un panel de services encore relativement complet. Il y a une poste, il y a une école de musique, il y a un collègue [...] il y avait à la fois pratiquement tout, il y a même une banque, enfin je l'ai dit peut-être. Des commerces et tout. Donc il y a quasiment tous les services qu'on peut attendre d'une ville ... sans la pression foncière de la ville* ».

Ce profil d'individus dont la venue à Ailly-sur-Noye a été motivée par la présence de la gare, démontre un processus complexe de choix où les critères sont complémentaires. On suppose donc que ce profil d'individus a couplé dans sa stratégie résidentielle la présence de la gare et la qualité des services présents en ville, mais sans les inconvénients de la ville.

2,2) L'enjeu du rapprochement familial.

Sous ce profil de résidents quartier de gare avec le choix de la gare et des services un autre critère apparaît bien souvent en fond et permet de dégager un autre profil d'individus. La présence de la gare est toujours là, et/ou des services dans la commune demeurent. Mais le rapprochement familial entre aussi en jeu pour ce nouveau profil d'individus ; même si ce critère n'est pas toujours explicite. Pour Pierre, le choix de la famille est assez identifié : « *un ami me dit qu'il y avait une maison à vendre sur Ailly-sur-Noye j'avais de la famille pas très loin, donc on est venu la voir on l'a achetée voilà très rapidement* ». Cependant bien que la famille soit évoquée ce n'est pas ce critère qui l'a fait venir et cela on le perçoit par la suite : « *c'est le prix puis si, ce qui fait qu'on a pris l'option d'Ailly c'est que c'était ce qu'on appelle une ville gare* ». Cette expression de « ville gare » représente bien la volonté de la

personne et on peut en conclure que finalement le rapprochement familial était peut-être souhaité mais ce n'est pas ce qui a motivé cette personne à venir dans la commune. Pour cette personne on peut être mitigé à l'idée qu'il apparaisse dans le profil des résidents, toujours avec la gare et les services comme critères, ayant une envie de rapprochement familial tellement l'aspect proximité de la famille est évoqué brièvement. Voilà pourquoi, pour ce profil d'individus ayant pris en compte le rapprochement familial, on ne peut émettre souvent que des suppositions dans leur choix de la commune.

La famille est parfois évoquée de manière claire. La suggestion de la famille se retrouve notamment dans les propos de Sarah qui, avant d'évoquer la famille, est venue habiter à Ailly-sur-Noye pour des raisons professionnelles mais aussi pour la gare et les déplacements de son mari. Elle nous apprend donc lorsque je lui demande s'il y avait d'autres critères : « *il y avait les grands-parents (me dit la personne en rigolant). Il y avait la famille aussi. Mon mari est proche de ses parents et les miens habitent aussi Ailly-sur-Noye donc ...* ». Voilà une phrase intéressante qui montre que la présence de la famille incite indirectement à se rapprocher ; on peut même émettre l'hypothèse selon laquelle la famille et donc les grands-parents constitueraient un critère de proximité pour les enfants. En effet, on peut émettre comme hypothèse que les parents veulent se rapprocher de la famille et des grands-parents pour que ceux-ci soient plus proches de leurs petits enfants, passent du temps avec eux et les gardent quand les parents sont absents. Cette proximité des parents qui n'apparaît pas forcément comme un critère mais peut devenir utile par la suite pour la garde des enfants par exemple se retrouve dans les propos d'Éric : « *[...] parce que j'avais mes parents qui habitaient ici mais ça n'a pas eu d'influence, ça a été très pratique après parce que avec les enfants ... avoir ses parents à 500 mètres c'est vachement pratique [...]* ». Ainsi donc le critère « parent à proximité » qui n'a pas été déterminant au moment de l'achat, s'est avéré « pratique » par la suite avec la naissance des enfants.

2,3) *Quitter la ville, un choix désiré ou contraint ?*

Bien que le profil des personnes venant à Ailly-sur-Noye pour la gare soit caractéristique, c'est désormais un profil de personnes venues pour la gare mais qui ne voulaient pas quitter la ville au départ qui se dégage aussi. Cette catégorie qui a été contrainte de quitter la grande ville pour diverses raisons, mais qui ne le souhaitait pas, a finalement choisi Ailly-sur-Noye

pour les mêmes raisons que les profils de personnes étudiés précédemment. Ainsi le projet résidentiel avec la présence d'une gare était réfléchi ; l'association des services, de la famille, tous deux présents dans la commune, et de la gare était aussi un prétexte.

C'est à ce niveau que ce profil de personnes ne souhaitant pas forcément quitter la ville devient difficile à cerner. Autant cette envie peut apparaître clairement dans les propos, comme Camille qui habitait à Amiens avant le met en relief : « *Je suis d'Ailly-sur-Noye. Mais c'était pas une volonté je voulais rester en ville moi* ». Pourquoi vouloir quitter la ville et être venu habiter à Ailly-sur-Noye dans ce cas ? C'est alors qu'interviennent les diverses raisons, parfois professionnelles, parfois d'accès à la propriété et donc du prix d'un foncier plus abordable.

Ce profil est difficile à cerner, car bien que ne désirant par forcément quitter la ville, il n'y a aucun regret quant au choix de la commune d'Ailly-sur-Noye. Ce profil de personnes trouve finalement ses nouvelles marques dans la commune et ceux qui ont été contraints de quitter la grande ville, paraissent enchantés d'avoir choisi cette commune. Cependant ce choix non désiré peut-être perçu dans les propos sans réellement apparaître clairement. Il est souvent sous-entendu par une volonté d'accès à la propriété, qui n'était pas possible dans la grande ville pour des raisons de moyens et de prix du foncier en ville au fond. Céline, travaillant à Amiens tout comme son mari, l'évoque clairement lorsque je lui demande pourquoi avoir choisi Ailly-sur-Noye et pas plus proche d'Amiens : « *hum non oui c'était pour vivre à la campagne pas dans Amiens parce que la ville c'était trop cher et bien après quand on regarde le prix du foncier c'est Ailly-sur-Noye qui était le plus proche d'Amiens et dans nos prix. Avec un collègue et une gare* ». Cela met en évidence cette emprise foncière qui ne permet pas à ces personnes d'accéder à la propriété avec les critères de choix qu'ils avancent pour leur logement ; à savoir de l'espace et un jardin pour la plupart, ou pour résumer la campagne à la ville. Ils se retrouvent par conséquent contraints de se rabattre sur un espace péri-urbain pour privilégier l'achat à la location.

En définitive, dans la stratégie résidentielle de personnes enquêtés, plusieurs facteurs mettent en avant que l'accès à une commune disposant d'une gare n'est jamais le seul objet de l'emménagement. Bien que présent à différents degrés dans les propos, ce critère gare intervient rarement seul. Il est imbriqué dans un système complexe et peut contribuer à faire

pencher la balance en faveur de la commune.

Ayant déterminé que les habitants d'Ailly-sur-Noye s'étaient installés sur la commune en partie pour la gare, il semble important à présent de chercher à comprendre quel rôle celle-ci joue pour eux.

II) Le choix gare incite-t-il à l'usage du train ?

1) Ils ont choisi la gare, mais n'ont pas un usage du train.

1,1) l'argument de la profession.

À l'intérieur du profil général des personnes ayant choisi Ailly-sur-Noye en raison de la présence d'une gare, un groupe d'usagers exclusif de la voiture se dégage. La présence d'une gare à Ailly-sur-Noye était un critère pour ce profil de personnes, mais à cause de leur profession elles n'ont pas l'usage du train, ou très peu. Pour Pierre c'est indéniable il est venu à Ailly-sur-Noye car comme il le dit « c'est une ville gare », mais lui effectue la totalité de ses déplacements en voiture : « *moi 100 % de mes déplacements c'est voiture [...] même pour aller à Paris pour aller partout je prends toujours la voiture, pour la rapidité et pour l'exactitude* ». Mais cette utilisation totale de la voiture se justifie pour ce profil de personnes dont le lieu de travail n'est pas fixe. Ils sont en déplacements continus et leurs destinations ne peuvent être accessibles que par la voiture par moment. Néanmoins en ce qui concerne l'utilisation de la voiture et non du train. Pierre le modère dans la suite de son propos lorsque je lui demande ce qu'il entend par rapidité : « *ben j'ai pas trouvé plus vite pour aller d'ici à Lille à l'endroit où je veux aller dans Lille. Ou d'ici à Paris dans l'endroit où je vais dans Paris, le train c'est plus long, plus court pour y aller mais plus long pour aller à l'endroit où vous voulez aller, parce qu'il faut cumuler ... temps d'aller à la gare, temps de transports, temps d'attendre un bus ou un métro ou ça fait que ça ... c'est trop long. Aujourd'hui tout le monde le dit moi je pourrai prendre n'importe quel transport si dans ma durée est égale ou inférieure à celui de la voiture* ». L'usage de la voiture dans ce cas est bien contraint par les activités professionnelles puisque dans les propos on identifie bien la contrainte horaire et le temps de parcours domicile travail. De plus, dans la façon de s'exprimer, on peut constater

que si un autre moyen de transport était plus efficace, la voiture serait mise de côté.

Dans ce profil centré sur l'utilisation de la voiture pour motif professionnel d'autres personnes vont encore plus loin dans leurs propos. Même si leur profession les oblige à faire usage de leur véhicule, quand il s'agit de se déplacer dans la commune, même sur de courtes distances, la voiture est encore une fois présente. Eric, négociant en pommes de terre, étant donc obligé de prendre la voiture pour se déplacer le montre bien : « *mais moi la voiture, si j'ai pas de voiture je suis ... ça va pas quoi. Je crois que j'ai jamais pris un bus en ville, j'ai jamais pris le métro, si à Paris bien-sûr. Non, non moi c'est la voiture. Je vais vous dire, des fois pour le volant on se chahute, puis la voiture elle est là garée, la boulangerie elle est au bout je prends ma voiture pour aller à la boulangerie* ». La voiture est donc essentielle et cela se voit dans ses qualificatifs : « *indispensable, moi je dis toujours ma vie est basée autour de la voiture et du téléphone portable, on m'enlève ces deux choses là je suis inexistant [...] la voiture c'est indispensable, ouais parce que c'est pas ... ouais ma vie s'est faite, s'est bâtie autour de ça quoi, autour de nos véhicules et pas l'inverse je pense pas. J'y ai pas trop réfléchi mais ... [...] outil de travail, indispensable ... moi sans voiture je suis mort quoi* ». On discerne bien le rapport à la voiture dans ses propos.

Lié à la profession, pour ce type de profil, le moyen de transport voiture est capital. On peut alors s'interroger sur le lieu de résidence et sur le critère gare dans le choix de projet résidentiel. En croisant l'usage de l'automobile pour les déplacements et les choix du critère de résidence, on remarque que pour ce type de profil utilisateur de la voiture, le choix de la gare n'est pas apparu seul et il arrive même après d'autres critères comme celui des services ou plus comme raison d'emplacement géographique de la commune. Nicolas, qui travaille à Montdidier, est obligé de prendre sa voiture pour se rendre sur son lieu de travail, car il n'y a pas d'autres moyens de transport ; ou comme il le dit : « *On peut pas faire autrement de toute façon. Il y a aucune correspondance entre Ailly et Montdidier. Il y a bien le train pour monter sur Amiens, mais si vous commencez votre journée à 7h15 ! Pas facile ! Il faut partir la veille (sourire)* ». Son explication du choix résidentiel est alors simple. Motivé à l'idée de devenir propriétaire, il le justifie ainsi : « *Alors ma femme travaille sur Amiens et moi j'ai eu un poste à Montdidier ; donc on a cherché un point entre les deux villes, pour faire bâtir. Donc c'était par rapport aux différents villages c'était soit Moreuil, soit Ailly-sur-Noye. On a choisi Ailly-sur-Noye, parce que bon on trouve que c'est plus joli et au niveau impôts locaux c'est quand*

même nettement plus bas que Moreuil ». Même si la gare est aussi entrée en compte dans la suite des propos, l'envie de devenir propriétaire était là et le choix d'Ailly-sur-Noye s'est fait dans une logique de trouver un point entre les deux lieux de travail des conjoints.

La logique de la centralité du lieu par exemple pour ce profil de personne habitant Ailly-sur-Noye avec le critère gare et l'utilisation de la voiture, n'est pas le seul. L'utilisation du train peut être faite par un autre membre de la famille, c'est pourquoi la commune a été choisie, mais nous y reviendrons par la suite (voir perception du train en fonction du mode de transport en annexe 17).

La perception de la voiture, et son usage.

Quelle est la relation entre l'utilisation de la voiture et l'image que les personnes en ont ? Bien qu'indispensable pour certains, les propos des entretiens montrent que la voiture est souvent vue de manière positive avec des adjectifs qui sont forts. Moyen de transport phare depuis des années la voiture est souvent vue de manière plus positive que les autres moyens de transports par les usagers, voire les non-usagers de celle-ci.

L'adjectif « *pratique* », revient souvent sur les lèvres, avec différentes significations mais une ligne directrice qui s'en dégage : « *elle est à ma disposition comme je veux, comme j'en ai envie* », « *quand on est prêt on s'en va on a plus qu'à calculer le temps de trajet* ». Souvent repris par les usagers de la voiture avec sensiblement la même signification ce terme un peu « passe-partout » montre que pour eux c'est le moyen de transport qui leur convient dans n'importe quelle situation.

Si des mots forts comme « *indispensable* », « *indépendance* », « *liberté* » la qualifient positivement et montrent que la plupart des personnes en ont un usage régulier, d'autres mots forts mais négatifs cette fois ressortent.

Les adjectifs et mots « *cher* », « *coûteux* », « *pollution* », viennent caractériser ce mode, même pour les utilisateurs de la voiture. Opposé au côté « *pratique* » le côté « *cher* » de la voiture revient souvent : « *un mode qui coûte très cher, [...] investissement [...] coût de fonctionnement régulier d'un véhicule, [...] ça peut devenir à terme un objet de luxe* ».

Cependant, même si les usagers de la voiture sont conscients de ces adjectifs négatifs, et le disent ouvertement, cela ne les empêche pas loin de là d'avoir un usage quotidien de leur véhicule.

Ce rapport à la voiture est un reflet de notre société. Nous vivons dans un monde mobile où la place de la voiture est importante, bien que les mentalités commencent à changer. Dans le périurbain, ce rapport à la voiture est très fort et le besoin de celle-ci se fait ressentir comparé à la vie dans les agglomérations. A Ailly-sur-Noye l'usage de la voiture est important et elle apparaît comme indispensable pour les habitants lorsqu'ils veulent se déplacer hors de la commune pour des raisons autres que le motif travail. L'usage de l'automobile, même si elle est perçue négativement, est donc indispensable. Ceci est bien notifié par une personne avec l'expression « *c'est un mal nécessaire* ».

Dans les zones périurbaines et les communes à tendance rurale, la perception de la voiture n'intervient en rien dans son usage. Car même si les personnes l'utilisent le moins possible et voudraient pouvoir s'en passer, il y a toujours un à-côté qui fait que son utilisation revient sur le devant à un moment donné, que ce soit pour les loisirs ou autres.

1,2) Des motivations personnelles.

Ce profil d'utilisateurs de la voiture est encore différent du premier. Ces personnes pourraient utiliser le mode de transport train, en partant d'Ailly-sur-Noye, mais préfèrent utiliser leur voiture pour des raisons et des stratégies bien précises.

L'éloignement du lieu de travail par rapport à l'arrivée en gare est ce qui a motivé ce profil de personnes à choisir le mode de transport voiture plutôt que le train. Les propos de Céline sur sa raison d'utiliser la voiture en témoignent : « *et parce que ici les bureaux sont loin de la gare, donc 20 minutes à pied pour aller jusqu'à la gare d'Ailly, le train, plus après euh ... les 20 minutes à pied ou les 10 minutes en vélo (pour aller sur le lieu de travail) ça fait beaucoup d'intermodalité, que la voiture de la maison à ici c'est direct [...] voilà ! c'est pas exemplaire je sais mais ... non du coup ça fait beaucoup de coupures pour un trajet que je fais même en 40 minutes quand il y a de la circulation en voiture je mettrai plus en train donc euh voilà et puis les horaires le soir le train c'est 16h23 ou 17h23 alors que moi je pars d'ici à 16h30 voilà c'est juste pour adapter le rythme de la vie de famille par rapport aux horaires de train* ». Pour ce profil de personnes c'est l'éloignement de la gare du lieu de travail et les horaires qui posent problèmes donc les orientent vers l'utilisation de la voiture. Pour aller plus loin dans l'analyse regardons ce que Jean-Michel nous dit concernant ses déplacements. Tout juste retraité depuis un mois, il m'explique comment il se rendait au travail : « *Alors je ferai*

... voilà je ferai le distinguo entre ce que je faisais avant puisque je travaillais à Amiens ! Donc à Amiens je venais en voiture quasiment toujours j'ai pris le train une fois ou deux mais c'était compliqué parce que autant faire Ailly-Amiens ça se fait bien mais moi je travaillais Vallée des Vignes donc au sud et donc ça m'obligeait de prendre le bus à la gare quoi et puis de remonter donc en termes de temps de trajet c'était quand même pra ... peut-être pas le double mais pas loin du double quoi donc souvent en fait quasi la totalité du temps je venais en voiture, seul ! ... mais à une époque j'emmenais mes enfants souvent au collège (au lycée) tout ça donc on avait des horaires à peu près identiques mais ça a duré trois quatre ans quoi le temps du Lycée [...] par contre aujourd'hui je viens beaucoup moins sur Amiens parce que je groupe mes déplacements [...] Pour l'instant je suis venu qu'une seule fois en train donc j'ai pas encore pris le rythme ». Cette contrainte de l'éloignement du lieu de travail est la principale motivation de ce profil d'individus qui les pousse à utiliser la voiture. D'un côté ce profil de personnes se rapproche du premier dans le sens où à cause de l'éloignement du lieu de travail la voiture est le moyen de transport. Toutefois dans le premier profil les personnes prenaient leur véhicule parce qu'elles n'avaient pas le choix ; dans le cas présent le choix explicite de prendre la voiture apparaît clairement.

Cependant dans ce profil d'individus ayant fait le choix d'utiliser la voiture, tous essaient au maximum de compenser cette utilisation, en le justifiant implicitement ou explicitement, par le covoiturage. Clément le notifie bien : « alors moi la plupart du temps en voiture. En covoiturage et puis quand c'est trop compliqué en voiture juste moi. En général minimum on se covoiture au sein de la famille. On s'arrange pour ne pas prendre deux bagnoles pour venir sur Amiens. Au minimum. Parfois on, enfin pendant quelques années on s'est organisé avec une ou deux autres familles pour remplir autant que possible la voiture parce qu'il y avait des gamins qui allaient au collège à Amiens juste ça ... en général la voiture elle était toujours pleine. Ces derniers temps il y a plus de gamins sauf peut-être un, mais là cette année en tout cas il y a eu un creux. On était à un ou deux dans la voiture, donc ça c'est pour moi ».

Il faut cependant relativiser cette utilisation de la voiture et pas du train et la replacer dans le contexte du travail et donc du quotidien. Car pour ce profil de personnes qui a choisi la voiture pour le travail et non le train, le choix d'habiter proche d'une gare n'en est pas moins réfléchi.

1,3) Les trajectoires de vie et leurs conséquences.

Pour ce profil particulier de personnes l'option d'habiter à proximité de la gare dans le projet résidentiel était réfléchi et se couplait parfaitement à l'utilisation du train pour aller travailler. Mais un événement est venu bouleverser les plans de mobilité mis en place. C'est le cas de Lucie qui nous exprime ses choix : « *alors, comme on faisait construire il fallait trouver un terrain, c'est pas très simple de trouver des terrains maintenant, donc ... nous on avait trois critères incontournables ! On voulait qu'il y ait un accès aux télécommunications, puisque mon mari travaille à la maison. Donc il fallait un haut débit et un réseau téléphonique. Ça c'était le premier critère, deuxième critère que ça soit bien relié au niveau transports en commun, donc c'est pour ça qu'on a choisi la proximité avec Ailly-sur-Noye parce que c'est relié soit vers Paris, soit vers Amiens, en termes de transport. Notre famille habite en région parisienne donc l'axe était pratique aussi pour aller en région parisienne. Et le troisième point c'était qu'il y ait un ... le tout à l'égout* ». Donc des critères résidentiels bien précis avec une accessibilité à la gare bien présente. Ces propos concernant le projet résidentiel tendent à faire penser que la personne va utiliser le train quotidiennement et occasionnellement pour ses déplacements. Cependant comme le dit Lucie dans la suite de son discours ses plans ont changé lorsqu'elle a eu un enfant : « *ben on avait regardé ... tout ce qui était proximité des établissements, mais j'avais pas forcément pensé à la toute petite enfance (sourire) ... donc on a pas eu de place de crèche dans le Val de Noye, donc du coup l'organisation qu'on avait pensée initialement elle est un peu tombée à l'eau quoi. Donc du coup on a une place en crèche à Sains-en Amiénois ; ce qui génère des transports différents* ». Ce choix d'habiter à proximité de la gare, qui a été réfléchi et pensé pour l'utilisation des transports en commun et donc du train a été complètement bouleversé à cause d'un changement qui n'était pas prévu. La question du transport pour se rendre au travail et du moyen à utiliser a donc été revue complètement : « *depuis que Benoît (son fils) est à Sains-en-Amiénois, tout est en voiture. Avant je prenais le train, pour venir à Amiens, mais comme maintenant, fin avec la crèche ça coince en fait. Donc j'avais essayé de ... j'avais pris une carte de bus quand j'étais arrivée à la DREAL. Donc on m'avait dit au départ que à la DREAL on pouvait pas se garer. Donc du coup j'avais pris une carte de bus, en essayant de faire un petit peu un système de parking*

relais (rire). Donc je faisais de Jumel à Cagny ! A Cagny je me garais, je prenais le bus ; mais ça me doublait mon temps de transport et ça me faisait pas un gain au kilomètre, d'économies d'essence vraiment significatif. Donc après je m'étais dit que j'allais ... prendre le bus à Sains-en-Amiénois, donc laisser la voiture. Et faire Sains-en-Amiénois Amiens en bus, donc là c'est possible ! Sauf qu'il y a que deux bus le matin et deux bus le soir, donc c'est assez contraignant en termes d'horaires. Mais ça encore c'était pas encore le plus compliqué, le plus compliqué c'est que en fait le bus, sa trajectoire s'arrête aux Impôts et après les Impôts il fallait que je prenne un autre bus pour venir jusqu'à la DREAL, et là ça venait vraiment impossible, fin en termes d'horaires je mettais plus d'une heure, c'est vraiment compliqué ». Ce profil est intéressant sous plusieurs angles puisque malgré la contrainte, tous les recours possibles pour ne pas prendre la voiture ont été essayés. Et on apprend que le mode de transport train était réellement utilisé avant le changement de plan. Cette volonté d'habiter à proximité d'une gare avait donc une vraie influence sur les déplacements. On peut toutefois émettre l'hypothèse selon laquelle il s'agit d'une situation transitoire et qu'une fois la contrainte de la crèche passée, le mode de transport train sera de nouveau utilisé.

2) Le choix de la gare, pour un usage du train.

2,1) l'utilisation du train au quotidien.

Ce nouveau profil de personnes est constitué par les utilisateurs du train, venus à Ailly-sur-Noye pour la présence de la gare, implicitement ou non, et de ce fait pour se rendre au travail avec le train. Il convient de faire une distinction à l'intérieur même de ce profil. Une majeure partie mentionne la gare dans sa stratégie résidentielle, mais d'autres pas du tout. Plusieurs éléments peuvent appuyer la théorie selon laquelle ils sont venus tout de même parce qu'il y avait une gare.

La première hypothèse est que ce profil de personnes utilisant le transport train a oublié de mentionner la gare dans sa stratégie résidentielle, du fait de l'évidence de celle-ci et de son usage au quotidien. La seconde, serait de penser que le fait de connaître la commune, d'en être originaire, ou d'habiter depuis longtemps dans une commune proche de la gare leur semble évident que celle-ci a pris part dans le projet résidentiel. C'est l'exemple de Julie qui

pourrait laisser penser ceci. Résidant à Guyencourt-sur-Noye, petite commune d'environ 200 habitants proche d'Ailly-sur-Noye, je lui demande pourquoi elle est venue s'installer ici elle me répond : « *je suis native de cette commune* ». Dans la suite de son propos on apprend qu'elle a quand même déménagé dans l'Oise pour le travail, mais en revenant travailler sur Amiens, elle est revenue à proximité de sa commune d'origine : « *je suis partie trois ans, ensuite je suis revenue sur Amiens (pour travailler) et j'ai habité une petite commune située proche d'Ailly-sur-Noye qui s'appelle Jumel* ». Puis, étant locataire à Jumel, elle a choisi de revenir à Guyencourt-sur-Noye pour être propriétaire. On suppose donc avec ce profil de personnes, que l'absence de référence à la gare dans le projet résidentiel est un oubli. C'est peut-être aussi une connaissance du territoire couplée à une utilisation du train qui fait qu'habiter à proximité de la gare leur semble évident et ce n'est même plus un critère puisque implicitement cette gare est liée au lieu de résidence. D'ailleurs, lorsque la question des déplacements est abordée pour questionner la personne sur comment elle se déplace quotidiennement Lucie me répond : « *pour me rendre à la gare ! Ou euh ...* ». Cette phrase vient appuyer un peu plus le fait que de ne pas parler de la gare dans le projet résidentiel était un oubli.

Pour ce profil de personnes l'emménagement à Ailly-sur-Noye est lié à l'influence de la gare, en raison des déplacements quotidiens en train. Cette utilisation habituelle du mode de transport train est due à plusieurs facteurs divers et variés mais rejoint le même projet sous le même profil celui d'un projet d'habiter près d'une gare pour pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture. Pour Marie, dont le mari est agent SNCF la question du train et de la localisation du lieu de résidence ne s'est même pas posée. Quand elle me parle des raisons pour lesquelles elle est venue à Ailly-sur-Noye la réponse est facile : « *comme il travaillait sur Ailly, donc il a ces maisons SNCF, donc lui il fait partie de la SNCF. Donc il est parti de chez lui pour venir ici. C'est une maison qu'il a eu l'opportunité de l'avoir quoi, qui était vide, et il l'a pris donc ça fait quelques années* ». Pour les déplacements la réponse est identique lorsque je lui demande comment son mari, qui travaille à Paris, se déplace : « *il prend la voiture, et le train. Donc il prend la voiture jusqu'à Longueau, ou bien il descend jusqu'à la gare avec, [...] Donc il prend la voiture il la laisse à la gare et puis il prend le train. Puis après c'est métro et à pied* ». Cette utilisation du train pour ce profil de personnes est donc liée à plusieurs facteurs dont le travail, qu'il soit lié au train ou que le lieu se trouve

proche de la gare de destination.

Pour le mari de Camille qui n'a pas de permis l'utilisation du train est primordiale. Lorsque je pose la question des déplacements quotidiens de son mari pour se rendre sur son lieu de travail à Amiens elle me répond : « *bah le train. Ah ouais le train il a un abonnement* ». Ici la question de l'utilisation du train et de la proximité de la gare est essentielle et influe beaucoup sur le quotidien du mari de Camille.

Pour ce profil de personnes la gare et le mode de transport train ont une influence quotidienne sur leurs déplacements. Le fait que la commune d'Ailly-sur-Noye dispose d'une gare a impacté leur mobilité d'une manière quotidienne. Même si ce profil des utilisateurs quotidiens du train n'est pas le profil dominant à Ailly-sur-Noye, ce groupe d'individus se regroupe autour d'une même mobilité dont on pourrait dire : « je suis venu à Ailly-sur-Noye car il y a une gare et je me déplace en train quotidiennement pour aller travailler ».

2,2) Le train, un usage occasionnel pour les loisirs.

Cette fois, le profil des personnes utilisant le train change du premier, ce n'est plus l'utilisation du train au quotidien pour le travail mais plutôt le « train vacances ». La pratique du mode de transport train se fait de manière occasionnelle, c'est avant tout pour les vacances ou pour les loisirs.

Pour ces individus le mode de transport au quotidien c'est la voiture, mais de manière occasionnelle ils vont prendre le train. Alors l'usage du train se fait de plusieurs façons, soit de manière rare concernant le travail pour se rendre à des réunions, des formations ou autres ; en région parisienne le plus souvent. Soit la pratique du train a lieu surtout pour partir en vacances ou pour les loisirs. Jean-Michel, utilisateur de la voiture pour se rendre au travail le spécifie bien : « *en résumé c'est plutôt voiture particulière pour domicile travail et puis pour loisirs souvent train* ». Son utilisation du train est donc principalement liée aux loisirs et aux vacances, d'ailleurs il a surtout une utilisation du train « pour les longues distances » qu'il nous explique dans la suite : « *Oh ben longues distances c'est dès que je fais 300 400 kilomètres quand je vais en Bretagne, je vais pas mal chez des amis, donc en Bretagne ou dans le sud ou ... ou dans la région de Montpellier ou à Grenoble bon j'ai ma fille qui est à Grenoble bon systématiquement j'y vais en train* ». Cette pratique occasionnelle du mode de

transport train, montre que cette proximité de la gare dans le projet résidentiel n'est pas caduque. Bien que son utilisation soit occasionnelle et rare, quand il y a un besoin ou une pratique différente, une envie de se déplacer autrement qu'en voiture, la pratique de ce mode de transport train permet de se mouvoir.

Cependant dans ce profil de personnes utilisant le train occasionnellement pour les loisirs, le coût est un frein à cette pratique. En effet, le point qui revient dans la majorité des cas est la question du prix quand on veut prendre le train en famille ou à deux, et le comparatif par rapport à l'automobile revient vite. L'explication de Brigitte tend à conforter cette appréciation lorsque je lui soumets l'idée du comparatif par rapport à la voiture : « [...] *quand on part, on est deux par exemple, je trouve que tout de suite la voiture est plus avantageuse ! L'autre jour on voulait aller à Paris avec mon fils, bah 80 euros aller-retour à deux je trouve ça excessivement cher pour aller à Paris. Et moi je voyageais beaucoup en train pour mon boulot, quand on est dans le TGV et qu'on est quatre dans un compartiment et qu'il y a une personne qui a payé les mêmes prix, vous vous demandez pourquoi vous, vous avez payé 120 l'autre 80, il y en a un qui a payé 50, fin je trouve que c'est n'importe quoi* ». Cette question du tarif et du coût excessif du train dès que l'on voyage à plus d'une personne revient souvent dans les propos de ce profil de personnes. C'est une contrainte qui les rebute et les incite plutôt à prendre la voiture lorsqu'ils se retrouvent en famille pour voyager. D'ailleurs Clément vient confirmer la tendance de ce profil d'individus à préférer la voiture lorsqu'ils sont plusieurs à voyager : « *Euh quand on est en famille en voiture parce que ça reste toujours moins cher que le train. Même avec les péages l'essence et tout ça ... quand on est cinq dans la voiture, parfois des fois on accueille aussi quelqu'un d'autre de la famille, ou un jeune un correspondant etc, on est six ... il y a pas moyen six billets de train ça coûte toujours plus cher que l'équivalent en bagnole. Même avec toutes les réductions qu'on veut ... (sourire) voilà. Donc par contre effectivement moi j'ai dû aller en Bretagne [...] des déplacements où on est un ou deux en général on va en train [...] à partir de trois en général, en général c'est la voiture* ».

Ce groupe d'individus tend à utiliser le train de manière occasionnelle pour les vacances ou les loisirs, mais émet des réticences à cette utilisation pour au final se diriger vers la voiture. Il y a ce repoussoir commun qui est le prix du train lorsqu'on se déplace à plusieurs, beaucoup moins avantageux que la voiture. Mais d'autres tendances peuvent apparaître et on peut

supposer que la facilité et l'habitude de la voiture agissent finalement de manière implicite et la question du train ne se pose plus. Cependant, l'hypothèse que si la gare n'était pas présente il n'y aurait aucune utilisation du train peut aussi apparaître et dans ce cas la présence de la gare a quand même eu une influence aussi minime qu'elle soit.

2,3) la perception du train influe-t-elle sur les pratiques de déplacements ?

Dans l'optique où les personnes de ce profil sont venues à Ailly-sur-Noye pour la présence d'une gare, pourquoi n'utilisent-elles pas toutes le train ? On a vu un profil significatif de personnes utilisant leur voiture car avec leur travail elles ne pouvaient pas faire autrement, mais elles ne prennent pas systématiquement le train non plus pour leurs déplacements occasionnels. La perception de l'image du train par les individus aurait-elle un impact sur son utilisation ? En tenant compte du profil complet des individus qui sont venus à Ailly-sur-Noye « car il y la gare », avec toutes les différenciations de profil, on va chercher à identifier la relation entre la perception du train et le mode de déplacement.

Pour le profil des utilisateurs quotidiens du train, celui-ci est perçu de manière positive avec « la convivialité » de ce mode de transport qui ressort dans les propos. Mathilde, utilisatrice quotidienne du train depuis six ans le voit comme cela : « *ba ça peut être convivial parce que j'ai rencontré de nouvelles connaissances de nouvelles personnes on côtoie d'autres personnes que les collègues de travail [...]* ». Cette remarque de « la convivialité » du mode de transport train revient pour tous les usagers quotidiens, mais elle n'apparaît nulle part pour ceux qui ne prennent pas le train. Ce point de la perception du train ne peut être connu que par les usagers du train. Pour les utilisateurs occasionnels cet aspect n'intervient pas, on peut concevoir que pour eux l'aspect convivialité se fait plutôt avec la famille et les proches. Pour appuyer cette hypothèse Clément l'exprime très bien : « *[...] Je dirai que ça reste quand même, la voiture ça reste quand même un déplacement collectif familial, on est ensemble. Alors que le train ... le train facilite pas l'aspect collectif ; parce que vous êtes pas en famille, vous êtes au milieu d'une cinquantaine de personnes dans le wagon. Faut pas faire de bruit, faut pas que les gamins dérangent les voisins, c'est compliqué. Donc ouais, l'aspect convivialité de la voiture* ».

En revanche tout le monde s'accorde pour dire que le train au niveau « rapidité » d'un point à

un autre est imbattable : « *je dirai rapidité du trajet, c'est indéniable, on fait pas mieux [...]* », selon les propos de Sarah. L'hypothèse de la rapidité du transport d'un point à un autre n'est donc pas ce qui rebute les personnes à l'usage du train et n'influence pas les déplacements. Il faut présumer que le déplacement d'un point à un autre ne pose pas de problème mais c'est pour se rendre sur le lieu de rendez-vous qui bloque. Pour vérifier que le train c'est « rapide » d'un point à un autre recueillons les mots d'Éric : « *[...] c'est pratique et puis la rapidité quoi, la rapidité quoi c'est vrai que un circuit, un voyage en voiture et un voyage en train on est plus vite arrivé en train quoi, après c'est les à-côtés. [...] pratique parce que ... parce que ça va vite, ça va vite c'est dans le sens on est vite arrivé d'un point à un autre* ». La supposition des à-côtés comme étant de se rendre sur son lieu de travail est toujours présente. Cela laisse penser que cette contrainte est une raison de la non utilisation du train mais il n'est pas certain que ce soit la seule.

Concernant la vision de la sécurité du train comparé à la voiture, tous les profils d'utilisateurs convergent. Le train incarne la sécurité, la tranquillité et le repos ; par opposition à la voiture qui nécessite une concentration constante sur la route.

D'une manière plus générale, que l'on soit utilisateur de ce mode de transport, ou utilisateur exclusif de la voiture, la perception du train est plutôt positive. Des deux côtés, des adjectifs positifs ressortent sur ce mode de transport et parfois ce sont même les utilisateurs de la voiture qui ont une vision positive. Il est alors logique de se poser la question, comment les non utilisateurs du train peuvent-ils avoir une vision positive de ce mode ? La réponse la plus probable est qu'ils transmettent la perception du train à travers les yeux d'une connaissance ou d'un de leur proche qui utilise ce moyen.

En d'autres termes cette vision plutôt positive du train (voir graphique en annexe) démontre que la perception n'est pas génératrice de l'utilisation de ce mode de transport.

Cette différenciation d'utilisateurs et cette perception du train révèlent tout de même que comme spécifié dans leur stratégie résidentielle, ces profils d'individus sont venus à Ailly-sur-Noye pour la gare, et pour le transport train. Ainsi, pour les personnes n'utilisant pas le train ou très peu, comment la gare peut-elle avoir une influence sur eux ?

III) L'autonomie des enfants, un enjeu peu visible mais très présent.

Finally, the influence of the station in the residential project would it not be to link with the children, and the fact « qu'il y ait tout » à proximité ?

1) Le binôme collège-gare.

This question of the college or schools and the station comes up often in the selection criteria. This way of enumerating things like the nursery school, primary, the college, the station, implies that this profile of people has come to Ailly-sur-Noye for the children. In addition to having moved here for various reasons the fact of citing schools is an indicator that shows that having schools nearby has influenced their actions. Céline specifies this directly in her selection criteria: « *parce qu'elle avait un collège et une gare* ». This short answer says a lot about the choice of the commune; it had to be served by a station and have a college for the children. This supposition that one makes at the announcement of these two criteria, one can justify when she explains to us how she moves her children: « *hum donc mon fils pour aller au collège c'est le transport scolaire, donc c'est du car et ma fille c'est du train, donc on la dépose à la gare le matin elle rentre en train ou elle rentre en voiture avec nous selon les horaires* ». Thus for this type of profile, the choice of the station can be justified for the use of the train by the children, for their studies more than for the question of work.

This question of the station for the studies of children and their autonomy, in addition to the college and other services on site, Éric reminds us well: « *Et puis pratique, on a la gare, à côté à 50 mètres pour les enfants qui vont au collège euh au lycée à ... parce que ici il y a le collège et après il y a le lycée à Amiens, ils sont autonomes quoi. J'ai eu quatre enfants, ils se débrouillent quoi, ils prennent le train, ils se lèvent. Que papa, habiter dans un village, tu vas me conduire au sport, tu vas me conduire à l'école, tu vas me conduire, non, non là je peux pas, ça, ça a joué. [...] je vois aujourd'hui les deux garçons les deux jumeaux ils ont 17, euh 16 ans, papa je m'en vais à Amiens, papa ... voilà ils se débrouillent, ils prennent le train* ». Following these remarks one clearly distinguishes the significant influence of the station for this profile of people, and its proximity with them. D'ailleurs

quand je demande à la même personne de qualifier la gare pour lui il me répond de suite : « *bah je vais dire pour moi c'est fonctionnel dans la mesure où mes enfants l'utilisent. Je veux dire j'habiterai pas ... j'habite ici, si j'habitais de l'autre côté de Ailly-sur-Noye ça me changerait la vie quoi. Parce qu'ils se débrouillent, ils s'en vont, au revoir papa tac ! De l'autre côté il faudrait qu'ils prennent les vélos peut-être j'en sais rien, ou papa tu me conduis à la gare, ou papa tu ... très pratique, fonctionnel, moi je veux des choses comme ça, j'ai pas de temps à passer à ... Moi je peux partir une semaine mes enfants ils se débrouillent. Je suis souvent en déplacements donc, ils sont autonomes [...]* ». La gare a une réelle influence pour les enfants dans ce profil d'individus, et même si la proximité de la gare a été un critère de choix pour les enfants sans le spécifier ouvertement dans les critères on le comprend très bien. Ceci permet de revenir au concept de « ville gare » abordé par Pierre dans son projet résidentiel. Pour mieux comprendre ce concept, voici comment Pierre me l'explique : « *ce qui a fait qu'on a pris l'option d'Ailly c'est que c'était ce qu'on appelle une ville gare, il n'y a pas beaucoup de ville gare dans la Somme, c'est que c'est pas, c'est un bourg de 2800 habitants assez structuré commercialement pour ne pas être dépendant de la ville tous les jours avec une gare et un collège euh pour la scolarité de notre fils mais c'était surtout pour le train pour nous niveau autonomie, la priorité c'était ça* ». Cette définition permet de résumer le profil d'individus auquel on a à faire, venus à Ailly-sur-Noye pour la gare, le train, ne pas être dépendant de la ville et ce qui finalement fait surface et n'est pas explicite dans les propos de chacun, l'autonomie des enfants.

De plus cette autonomie des enfants liée à la présence de la gare ne concerne pas uniquement la question du scolaire. Clément, dont les enfants prennent le train pour se rendre au lycée à Amiens nous dit aussi : « *Voilà, de temps en temps les gosses ils vont voir les grands parents dans l'Aisne ils prennent le train. Ils sont ados ils ont pas encore leur permis, ils sont assez grands pour prendre le train tout seul, donc ils prennent le train, ça nous évite nous de faire un aller-retour dans la journée ... donc ça oui, les ados ils prennent un peu le train pas mal, ça évite de faire la route [...]* ». Pour ce profil de ménages avec enfants, la possibilité de l'autonomie en termes de transport par le train se distingue. Si au départ, le choix de la commune n'était pas lié forcément à l'autonomie des enfants, tout laissait croire que c'était le cas, notamment avec la présence de tous les établissements scolaires jusqu'au collège. Même si l'autonomie des ménages avec enfants se vérifie avec l'arrivée au lycée et donc l'utilisation

du mode de transport train ; la présence d'un collègue et sa mention dans les critères de choix de la commune en dit long sur le rôle que cet établissement joue dans la réflexion des parents, et on peut supposer que cela se fait implicitement aussi. Dans les propos de Mathilde le rôle important du collègue est explicite lorsque je lui demande de parler de son quartier : « [...] *et puis euh bien situé parce que je suis vraiment ... moi mes enfants ils ont été au collège euh là [...] donc quand ils sortaient de la maison ils voyaient le collègue donc c'était vraiment facile vraiment super bien* ». Cette question du collègue apparaît, implicitement ou non, comme un premier point d'étape pour l'autonomie des enfants dans leur scolarité avant d'arriver au lycée et de prendre le train.

2) la gare permet de se projeter pour l'autonomie des enfants.

Pour ce profil d'individus la présence de la gare et du mode de transport train leur permet de se projeter pour la future autonomie de leurs enfants. Alice, jeune maman de deux enfants, voit l'utilisation du train et le quartier de la gare de cette manière : « *bah c'est un endroit que je vais pratiquement jamais ... pour l'instant, parce que l'école primaire est juste derrière, donc quand ma fille ira je pense que je me garerai ici en voiture (sur le parking de la gare) et après je ferai le trajet jusque l'école ici. Donc c'est un coin que j'irai plus souvent après ! [...] mais pour l'instant je l'utilise pas pour le moment pour moi me déplacer. Ça viendra pour quand les enfants seront au lycée. Parce qu'on a pas de lycée ici, donc ils auront fait le collège, après ils dépendront de la gare pour aller à Amiens au lycée quoi. [...] mes enfants seront plus autonomes après, ils partiront directement à pied de la maison pour aller prendre leur train et aller au lycée par la suite, j'aurai pas besoin à chaque fois de les amener. Ça c'est une proximité de la maison à la gare qui est bien* ». Ce profil de personnes, dont les parents n'utilisent pas le train, souligne quand même l'importance de celui-ci pour leurs enfants. Ce n'est pas un mode de transport qui leur convient dans la vie quotidienne, par contre il a un certain intérêt et aura une future influence sur leur vie quand leurs enfants l'utiliseront pour leurs études et de ce fait pour leur autonomie.

Il faut souligner que dans ce profil d'individus, lorsque les personnes n'avaient pas d'enfants en arrivant à Ailly-sur-Noye le critère gare n'apparaissait pas dans les critères de stratégie résidentielle. Cette influence de la gare, ou plutôt cette projection pour la future influence de

la gare, ne fait surface que plus tard avec la naissance des enfants. Toutefois le critère des établissements scolaires et celui de ne pas vouloir un village isolé avec tout sur place était bien présent. Par contre on peut tout à fait imaginer que ce critère gare était sous entendu dans leur projet résidentiel dans l'optique d'avoir des enfants. Ou bien ils avaient connaissance de cette gare, non pour eux donc ne l'ont pas mentionnée, et pouvaient déjà penser à l'influence ultérieure et au rôle qu'elle pourrait jouer. Pour Sylvie, qui n'avait pas encore d'enfants quand elle est arrivée avec son mari à Ailly-sur-Noye, on peut corroborer ces précédentes hypothèses. Mère de deux enfants scolarisés au collège à Amiens, elle me dit lorsque je rebondis sur l'usage du train, après avoir parlé des activités des enfants en voiture : *« bah là c'est ce qu'on fait pour Amiens. Mes enfants vont facilement à l'école en train, parce que l'école est près de la gare. Après je suis une maman poule donc je vais pas laisser mes enfants traverser la ville. Par exemple il y a un bus ; mais bon ... des trains il y en a toutes les heures alors que le bus il y en a très peu. Donc le bus m'intéresse pas mais ... je préfère la gare parce qu'elles ont déjà moins de trajet que si elles s'arrêtent à la gare routière qui est encore derrière la gare »*. Pour elle, ses enfants alors qu'ils sont encore jeunes et au collège, sont déjà à moitié autonomes. De plus lorsque je lui demande son opinion sur le train elle me répond : *« bah ici c'est le rêve, la gare est à côté de chez moi et il arrive à côté de l'école, donc pour moi c'est parfait ! Pour les trajets Amiens Ailly ! Après le reste forcément il faut aller ailleurs. En revanche les horaires de retours sont, pas du tout bien par rapport aux horaires d'école mais les horaires du matin sont très bien. Très pratiques, et presque qu'à l'heure [...] comme mode de déplacement pour mes enfants aller à l'école parfait. [...] au quotidien pour aller à Amiens je vous dis pour les enfants c'est parfait. Le jour où ils seront prêts à revoir leurs horaires du soir, à décaler un tout petit peu ça sera encore mieux ! »*. Cette opinion du train légèrement appliquée à la scolarité des enfants démontre que pour ce profil de personnes le train a une influence sur eux à travers les enfants.

Cependant dans ce même profil, si les parents se sont projetés sur l'utilisation du train pour l'autonomie des enfants, il n'en reste pas moins que l'âge de l'enfant et le ressenti du quartier de la gare, que ça soit à Amiens ou Ailly-sur-Noye pour cette étude, influencent toujours les parents pour les pratiques de mobilité de leurs enfants. Sarah, qui a un fils de dix ans au collège à Amiens nous explique comment son fils se rend à son établissement scolaire : *« [...] j'ai trouvé cette solution là, déposer mon fils à Sains-en-Amiénois, il fait le trajet en bus [...] »*

il est à la providence, donc vraiment à l'entrée d'Amiens ; et le bus le dépose devant. Alors que s'il prenait le train, il faudrait qu'il fasse descendre à la gare, il a 10 ans (sourire). Donc quand j'ai vu l'environnement de la gare, les gens qui traînaient, je me suis dit, non je le laisse pas tout seul ». Pourtant avec le train présent dans la commune au départ elle avait envisagé que son fils prenne ce mode de transport : « oui, oui, ça on avait pensé, même avec d'autres maman d'Ailly-sur-Noye, mais on se dit qu'ils sont trop jeunes encore. Les aînés grandissent aussi, donc on va peut-être faire ça, les aînés emmènent les plus jeunes sur le collège. Ils seront en groupe, je pense que ça se passera mieux qu'un petit garçon de 10 ans tout seul avec son sac à dos. [...] je le sens plus en sécurité, voilà c'est ça qui m'a ... qui a fait qu'on a choisi cette option là ». À travers ces propos on voit bien que le train interviendra plus tard dans la scolarité de l'enfant et son autonomie.

Ces profils de personnes ayant des enfants plus jeunes, qui ne sont pas encore au lycée, ont déjà une optique d'utilisation du train pour la scolarité de leurs enfants. Le fait de dire que la présence de la gare dans la commune a une influence particulière pour eux est donc vrai, puisque celle-ci va contribuer à rendre l'autonomie de leurs enfants potentielles pour le moment, mais qui se concrétisera plus tard lorsque leurs enfants seront plus âgés et plus autonomes.

La perception du quartier de la gare.

Cette question de la perception du quartier de la gare et de la gare d'Ailly-sur-Noye, par les utilisateurs ou non du train, permet de révéler une vue plutôt négative sur ce lieu de la part des habitants. Mis à part quelques adjectifs positifs, surtout sur le bâtiment gare en lui-même puisqu'il a été rénové récemment (photo gare d'Ailly), la majeure partie de la perception de ce quartier est négative.

Quel que soit le profil de personnes étudié leur perception de ce quartier est toujours orientée vers la négative. Le mot « triste » et le ressenti des personnes sur les bâtiments dégradés à l'abandon viennent alimenter cette perception négative. Pourquoi les habitants d'Ailly-sur-Noye ont-ils cette vision du quartier de la gare ?

Le fait de la proximité des silos situés à quelques pas au sud de celle-ci joue beaucoup sur cette vision négative. La présence de silos agricoles et la vue de ceux-ci, surtout en fonctionnement, n'encourage jamais un bon ressenti du quartier à proximité. De plus d'autres mots fort tel que « mort », « vieux » et le manque d'activité vient enrichir cette vision pessimiste. Dans les propos des personnes la fermeture du café situé auparavant sur la place de la gare appuie cette vision du manque d'activité. En visitant moi même le terrain j'ai ressenti ce que les personnes voulaient dire en s'exprimant sur la fermeture de ce lieu d'activité pour le quartier et la gare (photos place de la gare et café). Il ressort des propos que la seule activité restante de ce quartier est l'activité commerciale de l'Intermarché situé avant les silos agricoles.

De plus pour les habitants il faudrait travailler sur l'accessibilité du quartier de la gare. C'est un lieu avec beaucoup de passage de voitures et très dangereux selon les propos recueillis. Accessible par une seule rue, « la rue de la gare », la circulation est très dense ; renforcée par la présence du Intermarché dans la continuité de la rue et par les silos agricoles en bout qui ferment la rue. Qualifiée d'étroite cette « rue de la gare » voit tout le flux de passage pour accéder au magasin Intermarché et la circulation de poids-lourds et de tracteurs qui se rendent au silos. La contrainte de stationnement, notamment liée à la présence d'un garage dans cette même rue apparaît aussi dans les propos. Ce garage révèle aussi une contrainte de circulation pour les habitants puisque d'un côté de la rue il y a toujours des voitures de stationnées donc le croisement de véhicules dans les deux sens devient dangereux.

La solution serait peut-être un éventuel déménagement de ce garage sur la zone industrielle au nord de la commune

La question du déménagement du magasin Intermarché sur l'ancien site des usines Tubesca, qui se sont installées sur la zone industrielle au nord, est étudiée par la commune et pourrait désengorger aussi le quartier. Mais dans ce cas la supposition de la « mort » du quartier de la gare, dans lequel on ne viendrait plus du tout sans l'Intermarché peut être mise en avant.

Cette perception négative liée à la circulation et à la dangerosité de la rue de la gare dans ce cas présent est à mettre en relation avec la venue des personnes dans le quartier. Sans l'Intermarché les personnes continueraient-elles à passer par ici et ne perdrait-on pas ce quartier et le passage en voiture ou à pied venant de la passerelle.

En parlant de cette passerelle, elle n'est pas qualifiée de manière positive par les habitants et ses alentours donnent le ressenti d'un laisser à l'abandon (photo).

Ce ressenti du quartier de la gare du côté est tranche avec le ressenti pour le côté ouest. En traversant la passerelle le quartier de la gare apparaît d'une manière plus positive, lié à la présence de l'école maternelle et du centre périscolaire qui sont récents et tranchent avec le côté « à l'abandon » de la gare (photo périscolaire).

D'une manière générale le quartier de la gare d'Ailly-sur-Noye est vu de la part des habitants comme un lieu morose vivant au grè du passage des trains. Les habitants regrettent le manque d'activité existant auparavant, il n'y a pas de lieu de vie dans ce quartier.

L'éventualité du changement de lieu du magasin Intermarché pourrait-il accélérer la fin du passage dans ce quartier ? C'est une hypothèse à envisager, puisque sans ce magasin l'activité serait essentiellement liée au silo agricole et au garage dans la « rue de la gare », cependant des programmes d'habitats peuvent voir le jour, un PLH peut se mettre en place si le centre commercial déménage et un autre PLH est à l'étude pour une résidence pavillonnaire au Nord du Mont-Henry (le quartier le plus récent de Ailly-sur-Noye).

En définitive, vécu selon les habitants comme un quartier dont l'attractivité principale se présente le matin et le soir avec les heures de pointes des trains, et le temps de courses au supermarché, comment faudrait-il aménager ce quartier autour de la gare pour que les habitants ne le voient plus comme un lieu repoussant ? (voir perception de la gare et son quartier en fonction du mode de transport en annexe 18).

Pour conclure, cette analyse a permis d'identifier différents profils de personnes. La gare a une influence à différentes échelles sur ces profils d'individus, avec en ligne de mire, une utilisation et une influence du train sur les personnes pour l'autonomie de leurs enfants.

Ailly-sur-Noye est une commune dont la gare a une influence sur l'installation des personnes, mais elle n'est pas le seul critère de choix dans le projet résidentiel. Pour certain profil il n'y a pas de doutes, la gare a influencé grandement les mobilités et des personnes du ménage ont un usage du train. Pour d'autres cette influence est à relativiser et à coupler avec d'autres éléments, comme l'envie de devenir propriétaire sans les contraintes financières de la grande ville, la proximité d'Amiens, les services présents ou encore le rapprochement familial.

Cependant le profil des personnes qui au final voit l'influence du train pour leurs enfants est important et c'est peut-être une commune qui permet aux ménages d'acheter dans le périurbain proche d'Amiens, pour son aire d'influence, sans laisser ses enfants à la campagne, tout en leur procurant une autonomie et une mobilité grâce à la gare.

Première analyse des cartes mentales

Lors de l'étude de la compréhension de la mobilité des résidents de quartier de gare à Ailly-sur-Noye, j'ai demandé aux personnes de me dessiner le quartier de la gare, avec les lieux qu'elles connaissaient et les lieux qu'elles fréquentaient. La réalisation de ces cartes mentales a été demandée à différents moments de l'entretien selon les personnes. Parfois je demandais à la personne de dessiner son quartier quand il me semblait évident que la gare apparaîtrait, et pour d'autres personnes je leur demandais de dessiner le quartier de la gare.

Cette première analyse va se faire selon plusieurs points. Comme il a été vu dans la partie bibliographique chaque représentation est unique et révèle différents point de vue.

Concernant le quartier de la gare d'Ailly-sur-Noye, les cartes mentales tendent à montrer que c'est un lieu bien défini mais pas un espace étendu, à part pour certaines personnes pour qui la commune d'Ailly-sur-Noye est un quartier dans son ensemble. Dans ce cas présent le quartier de la gare n'est pas « détaillé » et seul le mot gare apparaît sur le lieu. L'échelle est plus grande et la gare n'est pas le lieu qui ressort le plus de la carte mentale. Cette représentation de la commune complète et de la gare en plus petit a d'ailleurs été dessinée par les personnes ne prenant pas le train.

Pour d'autres, le quartier de la gare se termine avec la voie ferrée, ces personnes ne dessinent qu'un côté de la gare, celui avec le bâtiment et la voie ferrée apparaît réellement comme une coupure. Le quartier de la gare apparaît alors comme un lieu un peu refermé sur lui-même, sans véritable continuité avec l'espace urbain avoisinant de la commune. Cette coupure peut être visible pour certaines cartes sur lesquelles la passerelle n'a pas été représentée et le seul accès pour arriver à la gare serait la voiture.

Dans les cartes mentales du quartier de gare d'Ailly-sur-Noye, l'espace vécu avec les équipements et les services assimilés au quartier ne sont pas nombreux, voire absent. Le seul lieu qui est présent quasiment à chaque fois est l'Intermarché. Cela montre que les personnes voient aussi le quartier de la gare en allant faire leurs courses à l'Intermarché, c'est le passage obligé pour les habitants d'Ailly-sur-Noye pour accéder en voiture à ce supermarché.

De plus la toponymie présente sur les cartes mentales ne montre pas un attachement à un lieu du quartier de la gare. Ce quartier est vécu comme un lieu de passage par les personnes et un lieu fonctionnel pour les usagers du train. Quand dans l'entretien je demandais de dessiner le quartier de la gare, les personnes l'on représenté souvent à une petite échelle géographique, centré sur le bâtiment gare avec peu de lieux autour. Par « centré sur le bâtiment gare » je n'entends pas qu'il est au centre du dessin mais que mis à part ce lieu, les alentours du bâtiment ne sont pas extrêmement détaillés.

Cette première analyse montre que le quartier de la gare d'Ailly-sur-Noye vu par les habitants n'est pas un endroit vaste et fréquenté. Les lieux sont représentés succinctement. Certains ont une structuration de ce quartier par les axes de communication, tandis que d'autres ont une structuration de ce quartier par des lieux importants à proximité (Intermarché, la gare, l'église ou le garage).

(voir reportage photos en annexe 20).

Bilan personnel

Ce stage effectué à la DREAL Picardie, m'a permis de mieux connaître un service déconcentré de l'État employant environ 300 personnes et de voir la transversalité de ses missions. D'une durée de six mois, ce stage a été ma première expérience professionnelle aussi longue dans le futur domaine où je désire travailler. Il a fallu que j'apprenne à m'adapter au contexte et à de nouvelles habitudes de travail, mais aussi à gérer mon temps, que ce soit pour les horaires de bureau ou pour les déplacements extérieurs et la prises de contact avec les personnes pour réaliser mon enquête.

Ce stage de fin d'étude de master 2 est un peu comme une période entre deux cycles : celui de la fin des études et celui de la rencontre avec le monde professionnel.

Pour revenir sur mon stage en détail, le sujet sur l'analyse et la compréhension des mobilités de résidents de quartiers de gare m'a permis de travailler sur un sujet nouveau, qui est une problématique dans la mobilité, l'utilisation du train et sa perception. Au-delà des recherches bibliographiques et de l'analyse territoriale d'une commune apprises durant mon cursus universitaire, la réalisation d'enquêtes qualitatives a été une expérience nouvelle et originale pour moi.

Le fait de réaliser des entretiens individuels en face à face avec les personnes, le tout enregistré m'a quelque peu désarçonné au démarrage, mais m'a contraint à aller de l'avant. Connaissant déjà les enquêtes quantitatives pour en avoir réalisé durant mes années passées à la faculté de Géographie, c'était la première fois que je réalisais des enquêtes qualitatives. Celles-ci n'ont rien à voir avec les enquêtes que j'ai déjà réalisé durant mon parcours à l'université. Le fait d'avoir juste une trame d'entretien sans véritables questions et sans grille de réponse attendue a été un véritable défi. Puisque face aux personnes il ne fallait pas se contenter de poser les questions mais bien d'ouvrir sur une question large, laisser parler les gens et opérer les relances au moment propice sans casser le déroulement de l'entretien.

Une autre découverte de ce stage a été la réalisation de cartes mentales, dont je connaissais l'existence mais sur lesquelles je n'avais jamais travaillé. Demander aux personnes de dessiner le quartier de la gare d'Ailly-sur-Noye sous forme de cartes mentales, m'a fait

constater que pour chaque personne la carte mentale est quelque chose d'unique. D'ailleurs me prêtant aussi à l'exercice avant de la proposer aux personnes, je me suis rendu compte que je n'avais pas non plus la même vision du quartier de la gare.

Cette façon d'étudier la mobilité d'un quartier de gare à travers une analyse et une compréhension des enquêtes qualitatives d'un échantillon de personnes que j'ai établi m'a montré que ce travail était au croisement de plusieurs disciplines intégrant pleinement la géographie et la sociologie. Toutefois cela m'a appris aussi à ne pas croire tous les propos des personnes, mais à vérifier l'information pour la conforter. C'est un travail transversal qui permet de découvrir de nouvelles facettes de la géographie. De plus en termes de rédaction, ce type d'analyse m'a enseigné à intégrer des verbatims et à bien les choisir afin d'illustrer au mieux la démonstration.

Je regrette cependant de ne pas avoir pu utiliser mes connaissances en SIG pour réaliser des cartes. Connaissant le logiciel ArcGis et sachant l'utiliser grâce à ma formation universitaire, sur mon lieu de stage le logiciel de SIG était MapInfo. Le temps d'apprendre les bases pour réaliser des cartes je n'aurais pas eu le temps de me consacrer à d'autres parties de mon stage.

Au final étant déjà intéressé par les questions de mobilités et déplacements, mais n'ayant pas eu l'opportunité de travailler sur la mobilité ferroviaire, j'ai découvert une autre facette de cette problématique liée aux transports, mais aussi aux stratégies résidentielles qui font partie intégrante de la mobilité également. J'ai pu rencontrer différents acteurs, que j'ai listé à la fin de mes remerciements, qui m'ont permis d'élargir mes connaissances. En parallèle j'ai aussi pu étoffer mes connaissances sur l'organisation des transports publics, et sur les missions de service Déplacement Infrastructure Transport de la DREAL Picardie.

Conclusion générale

Pour conclure, l'analyse des représentations et de la compréhension de la mobilité des résidents de quartiers de gare m'a permis de voir que cette question n'était pas simple et engageait de nombreuses réflexions.

Dans la partie bibliographique, on a vu que la notion de quartier de gare était complexe et qu'elle ne pouvait pas s'exporter pour n'importe quelle commune ou ville. Chaque commune présente des caractéristiques précises qui font que sa définition du quartier de gare est unique. Ainsi que l'on soit dans une grande agglomération, dans une ville périphérique ou une petite commune, l'étendue du quartier de gare change. Cette étendue varie aussi selon la topographie de la commune, son périmètre d'attractivité et de proximité. Ainsi pour mon étude du quartier de gare à Ailly-sur-Noye j'ai décidé, comme expliqué dans ma partie stage, d'inclure la commune de Jumel.

À l'échelle d'une petite commune située dans la périphérie sud du Grand Amiénois le quartier de gare n'apparaît pas facilement définissable comme cela s'est senti dans les propos des personnes enquêtées. Quand pour certains il y avait bien un quartier de gare, restreint autour de l'entité « gare », pour d'autres la commune d'Ailly-sur-Noye dans son ensemble était un quartier.

Dans l'analyse de la mobilité des personnes, la place de la stratégie résidentielle est aussi très importante. Le choix de vivre dans le périurbain, à proximité d'une grande agglomération implique des critères résidentiels bien définis. Chaque individu a une vision bien particulière dans sa stratégie résidentielle. Mais dans mon analyse qui s'attachait à comprendre la place de la gare dans le projet résidentiel des personnes, celle-ci a joué un rôle plus ou moins influent selon les profils d'individus enquêtés. La présence de la gare dans la commune d'Ailly-sur-Noye a fait opter les personnes pour la commune : un premier critère auquel viennent se greffer d'autres points importants tels que les services et la proximité avec Amiens. Cette influence de la gare est ressentie dans les propos et a permis d'approfondir la réflexion en se posant la question de l'influence de la gare, mais y a-t-il un usage du train ?

Pour cette partie relative aux déplacements et à l'usage du train, d'autres profils ressortent. Bien que les habitants soient venus pour la présence de la gare, tous n'utilisent pas le mode de

déplacement train, et la pratique de la voiture reste importante. Il est évident que dans une commune périurbaine la place de l'automobile sera plus importante qu'en agglomération pour des raisons d'activités ou de déplacements le week-end notamment. Cependant, l'usage de la voiture est essentiel et indispensable au quotidien pour un profil de personnes ne pouvant se déplacer autrement ou pour d'autres ne voulant pas se déplacer autrement. Mais il ne faut pas en faire une généralité, d'autres sont venus pour la gare et ont un usage du train également.

L'enseignement qui ressort de cette analyse des résidents de quartier de gare sur Ailly-sur-Noye est que l'autonomie des enfants apparaît de manière évidente en fond. Les parents sont venus, au final, pour l'autonomie de leurs enfants grâce aux établissements scolaires jusqu'au collège dans la commune et pour l'autonomie des enfants par le train pour la suite de leur scolarité, voire pour leurs déplacements le week-end.

Pour continuer sur ce travail et donner de nouvelles perspectives à cette étude, il pourrait être intéressant de la croiser avec celle réalisée sur le quartier de gare de la commune de Corbie, afin d'analyser les ressemblances et différences entre ces deux communes de la périphérie Amiénoise. Cette première poursuite de l'étude en cours apparaît importante pour comprendre les mobilités liées au ferroviaire en Picardie.

Ensuite une autre perspective de recherche serait de mener également une comparaison similaire avec les études réalisées par le CEREMA sur les quartiers de gare de Templeuve et de Don-Sainghin afin d'analyser les points communs et divergent entre la région Picardie et la région Nord-Pas-de-Calais.

Pour l'étude du quartier de la gare d'Ailly-sur-Noye l'analyse peut prendre d'autres formes et à la vue des entretiens d'autres pistes d'analyse restent à explorer, dont une étude plus détaillée sur les cartes mentales, et les perceptions des modes de transports et du quartier de la gare au travers des adjectifs qualificatifs recueillis.

Bibliographie

Ouvrages :

FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Histoire Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2^{ième} semestre 2009.

GEORGE Pierre, VERGER Fernand, *Dictionnaire de la géographie*, Quadrige, Paris, août 2009.
JOSEPH Isaac, *et al.*, *Gare du Nord mode d'emploi*, RATP, 1995.

KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2011.

Articles :

CAILLY Laurent, DODIER Rodolphe, « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Norois*, 205 – 2007/4.

DEPEYROT Caroline, BENLEMSELMI Ahlam, BELLOT Samuel, REBOUL Jean-Louis, INSEE Picardie, « Les quartiers de gare picards, de forts enjeux de développement pour les communes et la région », *INSEE Picardie Analyses*, n°72, 2012.

DEVISME Laurent. « Villes en gare (sous la direction de Isaac Joseph) », *In : Flux*, n°39-40, 2000, p 123-128.

DODIER Rodolphe, « L'espace dans les stratégies résidentielles des ménages », *ESO*, n°21, mars 2004.

DODIER Rodolphe, « Quelle articulation entre identité campagnarde et identité urbaine dans les

ménages « périurbain » ? », *Noroi*, 202 – 2007/1, mis en ligne le 1 mars 2009.

FOURNAND Anne, « Images d'une cité. Cartes mentales et représentations spatiales des adolescents de Garges-les-Gonesse », *In : Annales de Géographie*, 2003, t.112, n°633, p537-550.

GINGEMBRE Julien, BAUDE John, « Les mobilités domicile-travail dans les réseaux d'agglomérations », *EchoGéo*, 27/2014, mis en ligne le 30 mars 2014.

GUEBEN-VENIERE Servane, « En quoi les cartes mentales, appliquées à l'environnement littoral, aident-elles au recueil et à l'analyse des représentations spatiales ? », *EchoGéo*, juin/juillet 2011.

HAMZA Kaira, « Représentations cognitives de l'espace urbain chez les adolescents. Une première approche méthodologique des disparités liées à l'âge. », *Septièmes rencontres de Théo Quant*, janvier 2005.

HANIN Yves *et Al.*, « Requalifier les quartiers de gares pour favoriser le report de mode », *Territoire (s) Wallon (s)*, septembre 2007.

KOKOREFF Michel, « Pratiques urbaines d'un quartier de gares », *Espaces et Sociétés*, n°108-109.

KOKOREFF Michel, STEINAUER Odile, VALDENNAIRE Philippe, Anatomie d'un « quartier de gares » : recomposition urbaines, logiques d'acteurs et pratiques d'espace dans la métropole Lilloise, novembre 2000.

LEVY Albert, « La renaissance des gares », *Médium*, 2008/2 n°15, p39-47.

MADORE François, PIHAN Jean, « Habitat et stratégies résidentielles », *texte introductif au séminaire ESO*, mars 2004.

MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre, « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Cahier Internationaux de sociologie*, 2005/1 n°118, p81-100.

MONFROY Brigitte, AUTHIER Jean-Yves (*dir.*), et *Al.*, « Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales », *Espaces populations sociétés* [En ligne], 2007/2-3 – 2007, mis en ligne le 09 juillet 2009.

Organismes, Institutions :

Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois, « SCOT du Grand Amiénois ».

Agence d'urbanisme de la Région Angevine, « Enquête « la ville toujours plus loin », habiter le périurbain, Note de synthèse », 2012, 12p.

CERTU, « mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales : pourquoi ? comment ? », fiche n°1, mars 2012.

CERTU, « Les typologies de gares quels enjeux ? Quelles méthodes ? », fiche n°2, juillet 2012.

CERTU, « Le foncier ferroviaire, Acteurs et modalités d'intervention », fiche n°3, novembre 2012.

CERTU, « Repérer et maîtriser le foncier stratégique autour des gares TER enjeux et outils à disposition des collectivités », fiche n°4, octobre 2013.

CERTU, « Agir sur le stationnement autour des gares TER : un enjeu pour les politiques de mobilité et d'aménagement », fiche n°5, décembre 2013.

CPDT, « Le quartier de gare, un atout à valoriser », Conférence Permanente du Développement Territorial région Wallonne, octobre 2008.

DREAL Picardie, ADEME, Conseil Régional Picardie, « Etude pour un Aménagement et un Urbanisme Orientés vers le Rail en Picardie », 2012-2013.

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île-de-France, « La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités », n°646, mars 2014.

6-t bureau d'étude, « Etude de mobilité d'un échantillon d'habitants afin d'amener de nouveaux usagers vers le train : expérience de marketing individualisé. Résultats de l'expérimentation, *Rapport final* », juin 2013.

Site Internet : (consulté entre le 17 mars 2014 et le 15 août 2014)

picardie La Gazette – hebdomadaire économique et régional, www.picardiegazette.fr, La gazette, faire des quartiers de gare des vitrines, N°3507/80, 07/03/2014.

site internet de la DREAL Picardie, <http://www.picardie.developpement-durable.gouv.fr/>

site internet de la commune d'Ailly-sur-Noye, <http://www.mairie-aillysurnoye.fr/>

Glossaire

Déplacement : mouvement d'un point à un autre.

Modes alternatifs : mode de déplacement autre que la voiture par exemple.

Zones périurbaines : processus de « retour » des citadins vers les campagnes.

Rurale : c'est la campagne, s'oppose à la ville et à l'urbain.

Urbain : relatif à la ville.

Intermodalité : concept qui implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Ville : commune qui compte plus de 2 000 habitants.

Pôle multimodal : plate-forme qui vise à favoriser les échanges entre différents modes de transport.

Mosaïque : fait d'assembler des fragments.

Morphologie : en termes de morphologie urbaine, c'est l'étude des formes urbaines, elle vise à étudier les tissus urbains au-delà de la simple architecture des bâtiments.

Écologie urbaine : ensemble des problématiques environnementale concernant le milieu urbain ou périurbain.

Sédentariser : action de se déplacer peu.

Statut d'occupation : situation juridique d'un ménage concernant l'occupation de leur résidence

principale.

Métropoles : ville principale d'une région géographique ou d'un pays, à la tête d'une aire urbaine importante, la métropole compte plus de 500 000 habitants.

Migration : déplacement du lieu de vie d'individus.

HLM : Habitation à Loyer Modéré.

Agglomération : entité urbaine qui renvoie selon sa taille à une communauté urbaine, une communauté d'agglomération, une communauté de communes.

Localité : lieu déterminé constituant une entité géographique.

Durable : pérenne.

RFF : Réseau Ferré Français.

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer français.

Parking : espace ou bâtiment spécifiquement aménagé pour le stationnement de véhicules.

Friche : zone, terrain ou propriété sans occupant humain actif.

Parc relais : espace de stationnement pour automobile, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder aux centres-villes en transport en commun.

TER : Trains Express Régional.

Gentrification : phénomène urbain d'embourgeoisement.

Étalement urbain : phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie en des villes.

CETE : Centres d'Études Techniques de l'Équipement.

ADUGA : Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois.

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie.

Flyer : tract au format papier distribué ou déposé dans des endroits de passage pour promouvoir un événement.

Relief : au sens large du terme, c'est la différence de hauteur entre deux point.

Plateau : aire géographique d'altitude plus ou moins élevée, où les cours d'eau sont encaissés.

Zone humide : région où le principal facteur d'influence du biotope et de sa biocénose est l'eau.

Quartier pavillonnaire : quartier de maisons individuelles.

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

Table des matières

Remerciements.....	2
Introduction.....	5
Présentation de la structure d'accueil.....	7
I) Activités.....	7
II) Ma place au sein de la DREAL et présentation du service SDIT.....	11
Synthèse des connaissances bibliographiques.....	12
I) Qu'est-ce qu'un quartier de gare ?.....	12
1) La notion de quartier.....	12
2) La gare.....	12
3) Le quartier de gare.....	13
II) la mobilité et la stratégie résidentielle.....	15
1) Définition de la mobilité.....	16
2) La stratégie résidentielle.....	17
2.1) stratégie et habitat.....	17
2.2) Stratégie et espace.....	18
3) La problématique de la mobilité dans le périurbain.....	21
III) Perception et représentation sociale.....	22
1) Les enjeux autour des gares.....	22
2) Les perceptions de quartiers de gares.....	24
3) les cartes mentales comme outils.....	26
Méthodologie.....	28
I) Élaboration de la trame d'entretien.....	28
II) Déroulement, analyse, remarques.....	30
Ailly-Sur-Noye et le quartier de gare, analyse territoriale.....	35
I) Un territoire rural.....	35
II) Une topographie contraignante.....	37
III) Infrastructures de transport.....	38
IV) Transports et déplacements.....	41
V) L'espace urbain d'Ailly-Sur-Noye.....	47
VI) Analyse de la population.....	50
VII) Équipements et services publics.....	55
VIII) Emploi-Economie.....	56
Analyse.....	60
I) Une installation motivée par la présence d'une gare.....	60

1) Une stratégie résidentielle réfléchie autour de la gare.....	60
2) la gare un critère déterminant mais pas unique.....	62
2,1) Le critère explicite du « il y a tout ».....	62
2,2) L'enjeu du rapprochement familial.....	63
2,3) Quitter la ville, un choix désiré ou contraint ?.....	64
II) Le choix gare incite-t-il à l'usage du train ?.....	66
1) Ils ont choisi la gare, mais n'ont pas un usage du train.....	66
1,1) l'argument de la profession.....	66
1,2) Des motivations personnelles.....	69
1,3) Les trajectoires de vie et leurs conséquences.....	71
2) Le choix de la gare, pour un usage du train.....	72
2,1) l'utilisation du train au quotidien.....	72
2,2) Le train, un usage occasionnel pour les loisirs.....	74
2,3) la perception du train influe t-elle sur les pratiques de déplacements ?.....	76
III) L'autonomie des enfants, un enjeu peu visible mais très présent.....	78
1) Le binôme collège-gare.....	78
2) la gare permet de se projeter pour l'autonomie des enfants.....	80
Bilan personnel.....	87
Conclusion générale.....	89
Bibliographie.....	91
Glossaire.....	95
Liste des graphiques.....	100
Liste des cartes.....	101
Liste des tableaux.....	102
Annexes.....	103

Liste des graphiques

Graphique 1 : principales caractéristiques du terrain d'étude. p33

Graphique 2 : Ancienneté d'emménagement dans la résidence principale à Ailly-sur-Noye en 2009. p49

Graphique 3 : Ancienneté d'emménagement dans la résidence principale à Jumel en 2009. p50

Graphique 4 : État matrimonial des personnes de 15 ans ou plus en 2009 à Ailly-sur-Noye p54

Graphique 5 : État matrimonial des personnes de 15 ou plus en 2009 à Jumel. p54

Graphique 6 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2009 à Ailly-sur-Noye. P 57

Graphique 7 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2009 à Jumel. p58

Graphique 8 : Evolution de la population active de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle à Ailly-sur-Noye. p59

Liste des cartes

- Carte 1 : Communauté de Communes du Val de Noye (source : DREAL Picardie). p35
- Carte 2 : localisation de Ailly-sur-Noye (source: google map). p36
- Carte 3 : Carte IGN secteur d'Ailly-Sur-Noye et Jumel (source : Géoportail). p38
- Carte 4 : Carte IGN Ailly-Sur-Noye et Jumel (source : Géoportail). p38
- Carte 5 : infrastructures routières avec Ailly-Sur-Noye au centre (source : Géoportail). p39
- Carte 6 : Axes structurants communauté de communes du Val de Noye (source: DREAL). p40
- Carte 7 : réseau viaire d'Ailly-sur-Noye (source : PLU cabinet urba-service, DDTM80/SHS). p43
- Carte 8 : carte d'état-major d'Ailly-sur-Noye 1820-1866 (source : Géoportail). p47
- Carte 9 : carte d'évolution du bâti de la commune d'Ailly-sur-Noye (source : Géoportail). p48

Liste des tableaux

Tableau 1 : Équipement automobile des ménages en 2010 et 1999 d'Ailly-sur-Noye. p44

Tableau 2 : Trajets Origine Destination des personnes prenant le train à Ailly-sur-Noye. p45

Tableau 3 : modes d'accès et de diffusion de la gare d'Ailly-sur-Noye. p45

Tableaux 4 : commune de départ, commune d'arrivée et motif du trajet en janvier 2013 à partir de la gare d'Ailly-sur-Noye. p46

Tableau 5 : résidences principale et statut d'occupation de la commune d'Ailly-sur-Noye en 2010 et 1999. p49

Tableau 6 : population et densité de population à Ailly-sur-Noye. p50

Tableau 7 : population et densité de population à Jumel. p50

Tableau 8 : population par sexe et age en 2009 pour Ailly-sur-Noye. p51

Tableau 9 : population par see et âge en 2009 pour Jumel. p51

Tableau 10 : population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle à Ailly-sur-Noye. p52

Tableau 11 : ménage selon leur composition. p53

Tableau 12 : ménage selon la catégorie socio-professionnelle de la personne de référence en 2010 à Ailly-sur-Noye. p55

Tableau 13 : population de 15 à 64 ans par types d'activités à Ailly-sur-Noye. p56

Tableau 14 : population de 15 à 64 ans par types d'activités à Jumel. p57

Annexes

Annexe 1 : organigramme de la DREAL Picardie

Annexe 2 : trame d'entretien

Annexe 3 : carte périmètre de proximité et d'attractivité de la gare d'Ailly-sur-Noye, étude AUOR

Annexe 4 : courrier au maire

Annexe 5 : flyers

Annexe 6 : carte enquête gare Ailly-sur-Noye

Annexe 7 : exploitation de l'Enquête Ménage des Picards

Annexe 8 : tableau récapitulatif

Annexe 9 : tableau stratégie résidentielles

Annexe 10 : tableau déplacements

Annexe 11 : tableau adjectifs

Annexe 12 : tableau quartier et quartier de gare

Annexe 13 : ligne 41 du réseau Trans'80

Annexe 14 : orthophotographie Ailly-sur-Noye

Annexe 15 : orthophotographie Jumel et Berny-sur-Noye

Annexe 16 : tableau AT-AE

Annexe 17 : carte évolution de la tache urbaine (source : ADUGA)

Annexe 18 : graphique perception du train en fonction du mode de transport (source : Thomas Schlieckau ; conception Thomas Tournay)

Annexe 19 : graphique perception de la gare et de son quartier en fonction du mode de transport (source : Thomas Schlieckau ; conception Thomas Tournay)

Annexe 20 : reportage photos

Annexe 21 : exemples d'entretiens

Les questions de mobilité et de déplacements, dans un monde où le développement durable et les modes alternatifs à la voiture sont au cœur des discussions, posent les bases de notre réflexion. Appliquées à la Région Picardie, la mobilité ferroviaire et la compréhension des mobilités d'individus résidant à proximité des quartiers de gare sont des sujets d'actualité. Comprendre les mécanismes de la demande de mobilité et analyser les relations entre la population des quartiers de gare et la gare font débat dans ce mémoire. Avec un réseau ferré bien structuré desservant les grandes agglomérations Parisienne et Lilloise, le mode de déplacement par le train est un enjeu du territoire Picard. Dans ce mémoire la commune d'Ailly-sur-Noye a été retenue pour analyser et comprendre les mobilités d'individus résidant à proximité du quartier de la gare. À travers la réalisation d'enquêtes qualitatives menées auprès des habitants de la commune, l'auteur va chercher à comprendre les choix des individus à venir habiter dans le périurbain de la ville d'Amiens et quelles influences la gare a sur leur projet résidentiel et leur mobilité.

Mots-clés : gare, quartier de gare, mobilité, déplacements, stratégie résidentielle, train.

As sustainable development and the use of car alternatives have become the focal points of our society, mobility and moving topics have reached a major level of preoccupation. Train use and understanding of moving habits of people living in districts surrounding a railway station are relevant for Picardie. That region benefits from a well-structured railway network in-between Paris and Lille, thus providing a favourable ground for such a study.

This thesis is dealing with those topics in a cross-examination of the people living in a station area and their links with the railway station and their district.

In the present thesis, Ailly-sur-Noye has been chosen to carry out that survey about the individuals' mobilities of people living in the railway station area. The author tries to understand their choices for settling in the suburb of Amiens. And then he focuses on the way the station influences their choices for housing and moving.

Keywords : station, moving, mobility, railway, train, housing, station area