

The spatial dimension of online shopping.Practices specific to peri-urban households?

P Sajous, Mariane Thébert, Hélène Nessi, Monica Coralli

► **To cite this version:**

P Sajous, Mariane Thébert, Hélène Nessi, Monica Coralli. The spatial dimension of online shopping.Practices specific to peri-urban households?. NETCOM: Réseaux, communication et territoires, Netcom Association, 2016, 29 (30-1/2), pp.29 - 60. <<http://journals.openedition.org/netcom/1869#entries>>. <10.4000/netcom.2329>. <hal-01675610>

HAL Id: hal-01675610

<https://hal-univ-paris10.archives-ouvertes.fr/hal-01675610>

Submitted on 4 Jan 2018

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

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

MOBILITES QUOTIDIENNES ET MODES D'HABITER DANS LE PERIURBAIN FRANCILIEN : QUELLE PLACE POUR LES TIC ?

SAJOUS PATRICIA¹, THEBERT MARIANE²,
NESSI HELENE³, CORALLI MONICA⁴

Résumé - Dans le cadre d'une recherche consacrée aux modes d'habiter périurbains (Aguilera et al., 2014), nous avons recueilli matière à lancer l'exploration du triptyque territoire - réseaux techniques (TIC, automobile) - mobilité quotidienne, en étant au plus proche des déclarations de programmes d'activités recueillies auprès de trente-et-un ménages sur trois terrains périurbains franciliens (Haute Vallée de Chevreuse, Brie Boisée, Carnelle Pays de France). Entrant sur le sujet par la gestion de l'incertitude et le rôle que les TIC y jouent, nous avons relevé que les TIC permettaient à l'individu d'opter pour une double posture face à l'incertitude. Si les TIC sont un progrès pour se jouer de l'incertitude des réseaux de transports, elles permettent également de jouer avec celle-ci afin de garantir une flexibilité recherchée dans le programme d'activité. Les conclusions de cette première partie ont conduit à ouvrir le spectre et à analyser les TIC au sein des modes d'habiter périurbains. Les TIC ne sont pas perçues comme l'outil permettant de gérer la tension temporelle et spatiale entre distance et proximité, caractéristique du périurbain. Néanmoins, elles accompagnent une dynamique d'amélioration de l'appropriation territoriale des ménages. Leur usage, encore largement consultatif, est subordonné aux liens que les individus développent avec le territoire et ne s'y substitue pas. Cette étape de l'appropriation d'une technique n'empêche pas de faire l'hypothèse que les TIC auront, à terme, un rôle d'adaptateur territorial semblable à celui que joue l'automobile.

Mots clés - TIC, mobilité quotidienne, territoire, périurbain.

Abstract - In a research devoted to ways of periurban living (Aguilera et al., 2014), we have collected material to question 3 aspects: territory - technical networks (ICT, automotive) - daily mobility, based on statements of thirty-one households living in Paris suburb (Haute Vallée de

¹ Maître de conférences, IDEES Le Havre, UMR 6266 IDEES, patricia.sajous@univ-lehavre.fr

² Chargée de recherches, LVMT, Université Paris Est, mariane.thebert@ifsttar.fr

³ Maître de conférences, CNRS/UMR 7218 LAVUE-Mosaïque, Université Paris X Nanterre

⁴ Chargée de recherches, LVMT, Université Paris Est, Chercheur LAA, CNRS/UMR 7218 LAVUE, ENSA Paris La Villette.

Chevreuse, Brie Boisée, Carnelle Pays de France). Starting with the management of uncertainty and the role played by ICT in said issue, we found that ICT enables the individual to elect a double position to face uncertainty. ICT is a clear progress to face uncertainty of transport network, we outline that it also ensures flexibility in activity program. The conclusions of this first part led to open the spectrum and analyse ICT in suburban ways of living. ICT are not seen as the tool to manage temporal and spatial tension between distance and proximity, typical of suburban areas. Nevertheless, they go together with an improvement of territorial household appropriation. Their use still largely advisory is subject to the links that individuals develop with the territory and does not replace it. This technical appropriation does not prevent from assuming that ICT will ultimately play a territorial adapter role similar to the one played by automobile.

Keywords - ICT, daily mobility, territory, periurban living.

INTRODUCTION

L'analyse des relations entre diffusion des TIC et mobilité physique des ménages se centre fréquemment sur un questionnement axé autour des hypothèses opposées de substitution (l'usage des outils de communication limite la demande de déplacements) et de complémentarité-induction (l'usage des outils de communication accompagne voire stimule la demande de déplacements). Au-delà de cette focalisation, les résultats restent partiels, et cela à plusieurs titres. Les tentatives d'analyse de la relation entre ces deux sphères de pratiques débouchent sur des conclusions contradictoires concernant l'impact des TIC sur la mobilité quotidienne et la conduite à tenir en matière environnementale (Loinger, 2011). Un important travail de réduction de la complexité à des fins méthodologiques limite l'observation des effets croisés (substitution pour certains motifs et induction pour d'autres) et la prise en compte fine des caractéristiques des individus et des activités (Rallet et al., 2009).

Les résultats présentés ici, en n'ayant aucune prétention quantitative, cherchent à dégager des pistes exploratoires plus directement orientées sur la *domestication* des techniques, c'est-à-dire sur la place que celles-ci acquièrent dans le quotidien des ménages et la manière dont elles accompagnent voire engendrent l'évolution du rapport que les individus entretiennent avec le territoire. La sphère domestique sera dès lors notre point d'entrée pour analyser le triptyque territoire – réseaux techniques (TIC, automobile) – mobilité quotidienne. Notre propos porte moins sur les modalités de la domestication dont chaque réseau technique a pu faire l'objet que sur la combinaison des savoir-faire en découlant. Comment les réseaux techniques, TIC et automobile, sont-ils combinés dans les pratiques territoriales des ménages ?

La recherche dont sont issus les résultats présentés ici utilise la mobilité (tous motifs confondus) comme porte d'entrée vers les modes d'habiter et concerne les espaces périurbains. Dans un premier temps, l'étude de situations d'incertitude a révélé les modalités de la domestication. S'intéresser à ce qui n'est pas fixé, déterminé à l'avance en matière de mobilité est un thème qui permet, au-delà de la recherche de la

caractérisation des astuces pour mieux vivre sa mobilité, d'approcher le jeu complexe entre utilisation des réseaux et motivations personnelles. Très rapidement, nous avons constaté que la limitation de la pénibilité n'est pas le seul moteur du règlement de la question de l'incertitude, et que cette dernière se pose au-delà des situations particulières de crise. La domestication des techniques n'a pas pour unique objectif de pallier des dysfonctionnements et d'affranchir l'individu –notamment dans le cas des TIC- des contraintes matérielles qui pèsent sur les arbitrages de la vie quotidienne. Par exemple, le territoire, loin de se dématérialiser, est partie prenante de ces arbitrages, non seulement comme contrainte (les faibles densités et la dispersion des ressources imposant aux programmes d'activités des tensions spatio-temporelles caractéristiques du périurbain), mais aussi comme ressource valorisée par les résidents. Dans cette articulation entre contraintes, opportunités et choix personnels, la domestication fait intervenir différents registres d'usage des techniques.

L'incertitude apparaît dès lors comme un premier temps de réflexion de ce texte, nous incitant à élargir le propos et à nous intéresser à la place des TIC dans les modes d'habiter périurbains, définis comme l'ensemble des dispositions et des pratiques qui régissent les rapports à l'espace à différentes échelles, la façon d'être mobile ou les identités spatiales afférentes (Cailly et Dodier, 2007). Nous proposons alors des pistes pour isoler les principes retenus par les ménages et présidant à la dématérialisation des activités ou, au contraire, à l'affirmation de leur *haute valeur territoriale ajoutée*, sorte de label qui consacre la valorisation conjointe et imbriquée de l'activité, du territoire qui l'accueille et donc du déplacement qui permet de l'effectuer.

1. LA PLACE DES RESEAUX TECHNIQUES DANS L'INSCRIPTION TERRITORIALE : DES TERRITOIRES FRANCILIENS PERIURBAINS COMME CAS D'ETUDE

1.1. Les rapports entre TIC et territoires du quotidien : un champ peu investi

La diffusion des équipements TIC au sein de la population a rapidement interpellé la communauté scientifique qui a produit de nombreuses publications sur le sujet (Jouët, 2000). Les études, majoritairement inscrites dans le champ de la sociologie des usages, portent sur les reconfigurations constatées ou envisageables que ces nouveaux outils pourraient engendrer dans les domaines traditionnels d'investigation du fait social : travail, famille, culture, etc. (ibid.).

En tant que moyen d'accéder à l'information et d'établir certaines formes de communication, la mobilité quotidienne individuelle s'est trouvée concernée par cette diffusion. Les propos se sont centrés sur la concurrence entre les deux réseaux techniques et les bénéfices divers (financiers, amélioration de la qualité de vie, avantages concurrentiels entre territoires) qui pouvaient en être tirés. Partant de là, *substitution*, *complémentarité*, *effets rebonds* (Dupuy, 2007, Rallet et al., 2009, Koenig et al., 1996) sont les entrées qui dominent cette question.

Le développement des TIC dans les ménages périurbains n'a, en revanche, que peu fait l'objet d'analyses en France. Il est toujours possible de déduire quelques hypothèses des indicateurs par taille démographique du lieu de résidence présentés dans les rapports annuels du CREDOC. Cependant, cette étude montre dès 2009 que la variable du lieu de résidence s'efface et devient non-discriminante dans l'équipement informatique et numérique (Bigot, 2009).

L'analyse de l'impact des TIC selon une entrée territoriale est donc encore confidentielle (Bakis, 2012). En 2014, les propos de Vidal et Rougé (2011) selon lesquels la littérature scientifique concernant mobilité et TIC en périurbain reste *introuvable* demeurent d'actualité. Outre les généralités sur l'abolition des distances et l'ubiquité offerte par les TIC, rappelées entre autres par Puel (2006), nous disposons d'un ensemble de travaux se focalisant sur la contribution des TIC à l'évolution de la pratique du territoire quotidien. Au-delà de la matérialité des infrastructures, les travaux cités ci-après abordent la complexité des usages pour tenter d'appréhender les changements qu'introduit leur massification dans les modalités d'appropriation et de pratiques des territoires, en tant qu'espaces où s'élaborent les rapports sociaux. Selon les conclusions de Jean Ollivro, *Internet sert de plus en plus à se connecter avec d'autres personnes qui sont dans un périmètre proche, à chercher les services dans la ville, voire dans un même immeuble, et ce, dans un souci d'économie* (Ollivro, 2009). Françoise Lucchini et ses collègues proposent des travaux d'un nouveau genre basés sur l'étude des SMS émis durant un événementiel (Lucchini et al., 2013). Dans cette même veine et portant sur l'espace périurbain, nous signalerons l'analyse cartographique, sur un secteur des marges franciliennes, des géoréférences relevés dans le contenu des réseaux sociaux numériques : elle révèle la forte consistance du territoire en tant que localité numérique vécue et partagée (Vienne et al., 2014). Antérieurement, Rougé et Vidal avaient signalé dans le périurbain la portée spatiale des reconfigurations des pratiques pour accomplir par déplacement physique ou voie numérique une tâche. *Le fait de s'exonérer d'un certain nombre de déplacements parmi les plus routiniers et les plus contraignants (les courses, les démarches administratives) contribue à une maturation des espaces périurbains. Les TIC participent à leur mesure à engager un certain nombre de territoires périurbains dans un processus d'épaississement territorial (gros bourgs, petites villes, premières couronnes, périurbain aisé). Les mobilités ne baissent pas, mais elles se réalisent de plus en plus sur un périmètre de plus grande proximité* (Vidal et Rougé, 2011). Courses alimentaires et démarches administratives semblent les motifs pourvoyeurs du basculement vers les TIC et en même temps de la relocalisation dans la proximité des mobilités.

Les travaux de Duarte portent sur l'internaute périurbain, l'aménagement du coin informatique, les usages d'internet. Elle note que *les espaces de sociabilité – l'espace domestique, l'espace médiatisé, c'est-à-dire construit par les usages de l'Internet, et l'espace public – des internautes habitant l'espace péri-urbain ne se distinguent en rien de ceux des internautes habitant la ville* (Duarte, 2007). Elle développe dans son article une vision assez géographique en concluant, d'une part, que les espaces médiatisés participent à une redéfinition des rapports avec les espaces de vie quotidiens (quartier, village, *quatre coins du monde*) et, d'autre part, que les entrées géographiques telles que les jeux d'échelles, la distance, la proximité spatiale sont réinterprétées.

Quelques études s'intéressent donc aux amorces de reconfiguration des territoires dans lesquels se déroulent les activités quotidiennes en considérant la double capacité de mettre en œuvre, pour les réaliser, une mobilité physique, réelle (réseaux public et privé de transports) ou une mobilité virtuelle (TIC). Mais à ce jour, proposer une analyse avec cette double lecture demeure une entrée peu investie par les chercheurs qui s'intéressent aux modes d'habiter périurbains. Si les dernières publications dans le domaine insistent sur le rôle toujours aussi important de la voiture, il n'est pas fait mention du rôle combiné avec les TIC (Berger, 2014 Dodier et al., 2012, Cailly, 2014) à quelques exceptions près (Pradel et al., 2014).

C'est dans ce champ que nous souhaitons nous inscrire en interrogeant le rapport quotidien au territoire périurbain qu'entretiennent des habitants pouvant tout autant avoir recours aux modes de transport qu'à internet. Nous observons et analysons l'entrée en résonance, le dialogue instauré entre réseaux et territoire périurbain, dialogue mis en place par les ménages. Dans cette étude, l'évolution de la pratique du territoire quotidien se fonde sur l'analyse de la gestion combinée internet / modes de transport, de la mobilité quotidienne et de la localisation des activités.

Pour mettre en place cette analyse du triptyque mobilité quotidienne / réseaux techniques / territoire, il ne faut pas perdre de vue que l'équipement TIC n'est pas prescriptif en matière d'usages et finalement, l'information reste partielle à travers ce prisme sur ce que sont les usages réels (Bigot, 2009).

Par conséquent, cela demande de s'intéresser à la mécanique fine de l'adoption des techniques, sachant que cette dernière a un retentissement dans la sphère de l'intime, du parcours personnel. L'adoption d'une technique se classe dans le domaine de la *domestication*, intuition que tel animal ou tel objet est une réponse à un besoin à satisfaire, qui justifie qu'on le fasse entrer dans le foyer pour en développer un usage. Scardigli a étudié les principes de l'appropriation d'une technique ou d'un objet dans la population. Les arguments développés par les concepteurs visant à démontrer la praticité sont passés au crible des parcours personnels et évalués à l'aune du sens que techniques et objets peuvent prendre dans ces parcours. C'est un processus contemporain de domestication qui est décrit (Scardigli, 1992).

Ainsi nous aboutissons à une question générale : comment les réseaux techniques de l'automobile, pour les transports, et d'internet, pour les TIC, entrent dans le foyer, y coexistent et par là, participent au sens (pratique et intime) donné par les ménages à leur inscription territoriale ? Comme décrit précédemment, nous procédons à l'analyse de ce dialogue en ne considérant pas seulement le produit de la concurrence des deux techniques qui viendraient rouvrir le jeu de l'organisation des programmes et les périmètres des espaces habités, nous recueillons et traitons également la « domestication » de ces techniques.

1.2. Terrains d'étude et méthodes

Nous nous appuyons sur les travaux menés dans le cadre d'une recherche soutenue par le PUCA sur la période 2012-2014 et regroupant une vingtaine de chercheurs : une quinzaine dans le champ quantitatif et les auteurs du présent papier pour traiter des dimensions qualitatives des problématiques soulevées.

L'objectif principal du programme portait sur l'analyse de la dynamique d'évolution des territoires périurbains sur une quarantaine d'années au travers de leurs habitants et de leurs pratiques de déplacement. Dans cette optique, l'analyse de la mobilité quotidienne est centrale. Le recueil des programmes d'activités a été retenu comme entrée principale. Les TIC représentent une des variables d'évolution.

Les communautés de communes périurbaines franciliennes de la Brie Boisée à l'est de la région, de Carnelle, Pays de France au nord et de la Haute Vallée de Chevreuse (fig.1) à l'ouest ont été choisies comme terrains d'études pour diverses raisons : éloignement au centre de l'agglomération parisienne (environ trente kilomètres), analyse concomitante des dynamiques spatiales en différents secteurs de la région, présence de transports en commun afin de tenir compte de leur place dans la mobilité quotidienne.

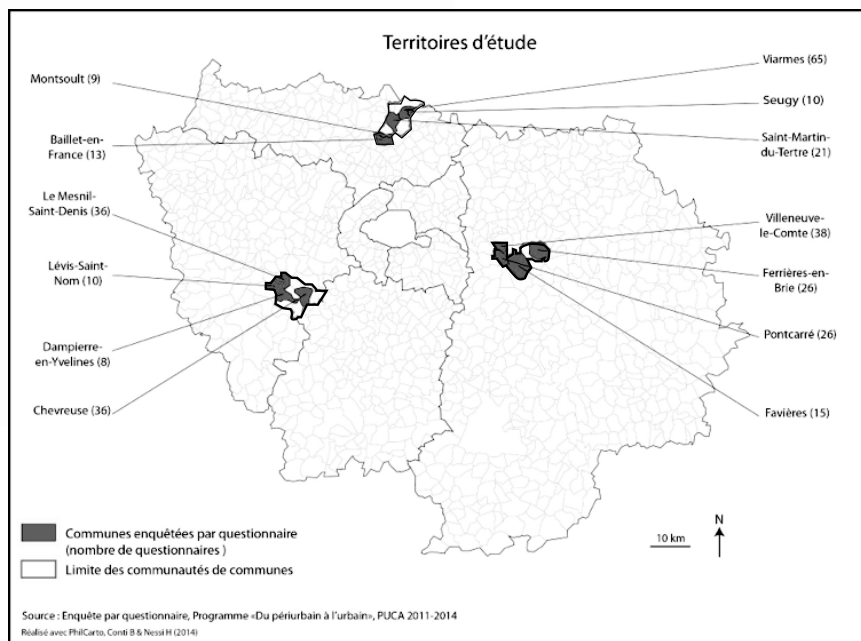


Figure 1 : Territoires enquêtés au sein des trois communautés de communes retenues : la Haute Vallée de Chevreuse, la Brie Boisée et Carnelle Pays de France.

Le premier terrain est constitué des communes composant la communauté de communes de la Brie Boisée (Favières en Brie, Ferrières en Brie, Pontcarré, Villeneuve le Comte et Villeneuve Saint Denis). Ces communes, accueillant chacune moins de 2000

habitants, se situent en bordure sud de la ville nouvelle de Marne la Vallée (secteur IV Val d'Europe et Chessy), à proximité du RER A et de l'autoroute A4. Largement rurales il y a une quarantaine d'années, elles ont connu de fortes mutations liées à l'implantation de la ville nouvelle et notamment à la construction de Disneyland Paris, il y a maintenant vingt ans.

Le deuxième terrain est situé dans la Haute vallée de Chevreuse. Ce territoire est marqué par la présence historique d'une ligne de chemin de fer (la ligne de Sceaux désormais intégrée au RER B), dont le terminus actuel est à Saint-Rémy-lès-Chevreuse, et par l'absence par contraste de grands axes routiers structurants⁵. L'habitat pavillonnaire côtoie des lieux de villégiature en pleine nature, et les mobilités parcourant ce territoire sont de ce fait hétérogènes. Il s'agit d'une des zones où l'utilisation des transports collectifs est la plus faible, à distance égale de Paris. Cela peut s'expliquer par la composition sociale du territoire, très aisée, mais aussi dans la façon dont le front de périurbanisation a été absorbé par ce territoire.

Le troisième territoire est celui de la communauté de communes de Carnelle Pays de France. Il regroupe 10 communes et 20 967 habitants. Contrairement aux deux autres, ce territoire n'est pas situé à proximité immédiate d'une ville nouvelle. Comme pour la Brie Boisée, on trouve une voie rapide : la N104 au sud de cette intercommunalité. Construit en deux étapes, le tronçon de la Francilienne concerné se connecte en 1999 avec la N184 qui mène jusqu'à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, puis en 2001 avec l'autoroute A1 qui permet un accès plus rapide au pôle de Roissy. La ligne H de Transilien parcourt le territoire et conduit jusqu'à la Gare du Nord.

Sur ces terrains, les mobilités ont été étudiées sur la base d'un protocole méthodologique se déclinant en trois phases. Un premier travail d'analyse a été effectué à partir des recensements depuis 1962 et de l'enquête générale des transports. Les équipes de chercheurs quantitativistes et qualitativistes ont élaboré en commun un questionnaire qui a permis de recueillir le parcours résidentiel et la mobilité quotidienne de 317 ménages sur les trois communautés de communes. Puis, un guide d'entretien a fait l'objet du même principe d'élaboration et a permis d'échanger avec 31 ménages afin de décrypter les mécanismes sous-jacents des pratiques résidentielles et de mobilité quotidienne repérés dans le questionnaire. L'enquête qualitative avait également un « champ propre » axé sur la mobilisation du local (réseau social et aménités territoriales) comme ressource.

L'échantillon des entretiens qualitatifs (31) est composé de 8 hommes et 23 femmes. En termes de tranche d'âge, l'échantillon est composé de 4 personnes entre 25 et 35, 13 personnes entre 36 et 50 ans, 7 personnes entre personnes entre 51 et 64, 7 personnes entre 65 et plus. En termes de CSP, notre échantillon est composé de 5 cadres et professions intellectuelles supérieures, 10 professions intermédiaires, 4 employés, 9 retraités, 1 chômeur, 2 personnes sans activité professionnelle. En ce qui concerne

⁵ Cette zone est celle d'un des maillons manquants de la francilienne, troisième rocade de Paris inachevée.

l'échantillon d'enquête quantitative, il est représentatif de la population résidente sur nos terrains d'étude⁶ (nombre de personnes par ménage, type de logement, statut socioprofessionnel), malgré une légère surreprésentation des 31-50 ans au détriment des 51-64 ans (écart = 5%) qui joue plutôt en faveur d'une meilleure visibilité des usages numériques.

L'enquête qualitative par entretien long permet une analyse de discours primordiale pour pouvoir approcher la domestication des TIC au côté d'une domestication plus ancienne, celle de la voiture, et pour pouvoir s'intéresser aux modes d'habiter. Nous considérons les résultats présentés ici comme exploratoires. Cela tient moins à la taille de l'échantillon qu'au fait de ne pas avoir anticipé la dimension de l'incertitude dans nos résultats qui ne s'appuient pas en conséquence sur des hypothèses préalablement structurées. En effet, si la question de la domestication avait été anticipée (à travers l'éventuelle évolution du savoir-faire automobile), le vecteur de son expression qu'est l'incertitude s'est plutôt imposé suite à l'élaboration du guide d'entretien où, d'expérience, nous savions que cette donnée pourrait perturber les recensements des programmes. Notre but n'était pas d'éradiquer cette incertitude, mais de la baliser, en privilégiant différentes questions afin de croiser la véracité des programmes. Cette posture nous a permis de recueillir des programmes de mobilités détaillés, dans lesquels l'incertitude peut être saisie.

2. TIC, MOBILITE ET GESTION DE L'INCERTITUDE

Lors du traitement des entretiens, la présence de différentes formes d'incertitude dans le discours et les pratiques nous a incitées à nous pencher sur la thématique, du fait d'une adéquation partielle au principe d'éradication de cette dernière qui motiverait avant tout les ménages.

2.1. Automobiles et TIC, des équipements bien présents dans les foyers périurbain, mais des usages plus limités pour les TIC

Selon l'EGT 2010, dans les communautés de communes constituant notre terrain d'étude, 91% des ménages possèdent au moins un véhicule, 9% ne sont pas motorisés et 62% ont deux véhicules et plus. Le nombre moyen de véhicules par ménage est de 1,6.

D'après le questionnaire administré durant notre étude, les ménages ont en moyenne 1,7 véhicule, 0,16 deux-roues motorisés et 1,6 vélo. L'échantillon de l'enquête qualitative présente une motorisation dominante des ménages, mais non totale. En effet, nous avons rencontré trois personnes dont deux sont non motorisés (l'un en Haute Vallée de Chevreuse, l'autre en limite de Carnelle-

⁶ Les moyennes des caractéristiques sociodémographiques des territoires d'études sont issues du RGP 2010, INSEE.

Pays de France) et un est motorisé, mais sans détenteur du permis de conduire à la suite du décès de l'unique conducteur (Haute Vallée de Chevreuse).

De même, l'équipement en TIC est très largement répandu dans notre échantillon qualitatif. Internet, en particulier, est incontestablement entré dans les foyers. Nous présenterons rapidement le parc TIC des ménages rencontrés. Les répondants au questionnaire sont équipés d'une connexion internet (domicile et/ou téléphone) à 95%. L'équipement informatique fixe au domicile et connecté est généralisé dans notre échantillon avec 30 enquêtés sur 31 qui en disposent. L'utilisation sous ce mode domine pour l'ensemble des activités de la vie courante qui trouvent un écho numérique. La portabilité d'internet sur les mobiles est une réalité qui s'affirme puisqu'elle concerne un peu plus de la moitié de l'échantillon (17 personnes). Elle ne semble cependant pas faire l'objet d'une utilisation importante notamment dans le domaine de la mobilité.

« Ce téléphone, c'est mon mari qui me l'a donné donc j'ai la possibilité d'avoir internet, mais ça ne me dit rien, parce que j'estime que je l'ai déjà à la maison puis au travail aussi, donc ça va déjà. (...) Je connais les horaires [des transports collectifs], je regarde sur mon téléphone, je surveille l'heure, mais je connais les horaires par cœur. » (Magali, Persan en limite de CC Carnelle-Pays de France, 48 ans, mariée, secrétaire Mairie)

L'utilisation de la fonction GPS est déclarée, mais se cumule avec la consultation préalable sur ordinateur fixe.

Parce que la nature du parc ne spécifie que partiellement l'application qui en est faite, nous donnons quelques indications sur le niveau de compétence informatique présent dans l'échantillon. Ce niveau a été évalué comme juste à la moyenne sur la base de l'étude CREDOC 2013. Trois points concourent à cette estimation : tout d'abord, l'utilisation d'internet n'est pas généralisée dans notre échantillon. L'équipement est présent au domicile, mais n'est pas d'utilisation quotidienne (Josée, Villeneuve, Brie boisée), ou de manière très limitée voire par procuration (Marie-Christine, Pontcarré, Brie boisée et Amina, Mesnil St Denis, Haute Vallée de Chevreuse) puisque les enquêtés précisent que les membres de la famille font les recherches pour eux ou les conseillent. Enfin, Christine se livre à une auto-évaluation assez négative.

"Non... non... parce que je suis très mauvaise." (Christine, CC Carnelle – Pays de France, Viarmes, 64 ans, veuve, retraitée)

"Je ne suis pas une geek, j'ai uniquement un ordi, mais je ne suis pas..." (Claude, CC Haute Vallée de Chevreuse, Chevreuse, 65 ans, veuve, retraitée)

Plus loin dans l'entretien, Claude indique que sa pratique consiste à regarder ses mails à partir de son téléphone et à commander des billets de train. En second lieu, les enquêtés déclarent se connecter pour se renseigner et acheter dans les domaines des transports, de la maison, des loisirs, des vêtements, gérer la communication à partir d'une boîte mails, rechercher des connaissances. Cet ensemble dénote une navigation

dans la norme dont le CREDOC se fait l'écho. Les personnes savent naviguer / rechercher, ont des sites préférés, mais ne déclarent pas de savoir-faire informatique développé. Dans l'ensemble, ils ne mentionnent pas des recours à des services (téléchargements) ou supports (tablettes) mentionnés par le CREDOC comme étant les tendances innovantes dans le secteur.

"Ben, j'y vais tous les jours parce que je prends mon courrier, enfin, je regarde mes mails, donc... au moins une fois dans la journée, oui. (...) Pour... oui, pour... pour de la documentation ou pour me renseigner sur un sujet ou des choses comme ça, et éventuellement pour... des billets de train que je prends sur Internet et puis... je vous avais dit tout à l'heure, j'avais pris des chaussures, j'avais pris, des fois, des livres, ça dépend... Voilà." (Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer).

Enfin, il existe une certaine méfiance sur la dépendance par rapport au temps passé devant l'écran et sur internet.

"Non, j'essaye de faire en sorte, non plus, que ça ne me bouffe pas, quoi." (Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer)

"Je ne suis pas accro, je ne passe pas ma journée devant." (Bernard, CC Carnelle Pays de France, Baillet, 65 ans, marié, retraité)

2.2. Une double posture face à l'incertitude

Considérant les dizaines d'occurrences cumulées sur les trente et un entretiens, *Ça dépend !* apparaît comme l'expression consacrée par les ménages pour nuancer la description des programmes d'activités et la mobilité associée. Expression de l'incertitude, de ce qui n'est pas fixé d'avance, les passages où cette expression apparaît ont fait l'objet d'une analyse restituée ci-après. Dans la littérature, l'incertitude est la plupart du temps un sujet présent en creux dans le champ de la mobilité : elle est traitée comme une conséquence à l'échelle individuelle d'un défaut d'accessibilité qui appelle correction afin d'établir les meilleurs temps de parcours (Chapelon et al., 2007). Ce registre est présent dans notre enquête qualitative, mais l'expression de l'incertitude ne se réduit pas à ce champ argumentaire. Nous exposons les deux dimensions rencontrées en montrant les rôles des réseaux de transports et TIC.

2.2.1. Les TIC, un progrès pour se jouer de l'incertitude des réseaux de transports

Les TIC sont mobilisées pour réduire les incertitudes que nous avons qualifiées de *dernière minute* et les incertitudes *par méconnaissance*.

Des modalités sont mises en œuvre pour obtenir leur effacement maximal lors des déplacements. Ces modalités sont exécutées dans une temporalité particulière. Tout est dans la préparation du déplacement : avant de partir de la maison, de quitter le bureau. On relève le principe d'anticipation pour les modes motorisés privé (VP, moto) ou public (train, bus) qui requièrent l'usage d'un réseau à infrastructure lourde. Nous ne l'avons pas mis en évidence pour les activités associées à un déplacement en vélo ou à pied.

Pour décrire finement les modalités, il faut préalablement noter qu'il y a deux cas. Les déplacements domicile-travail se singularisent par rapport au reste. Dans le cas des déplacements domicile-travail, il s'agit de lutter contre l'incertitude « de dernière minute », incertitude sur laquelle les individus ont en soi peu de prise, assimilable au *grain de sable* qui perturbe le fonctionnement du réseau. Les TIC ont permis d'améliorer sensiblement l'accès aux informations, obtenues quasiment en temps réel. Pour les ménages rencontrés, c'est un effet d'aubaine rapidement intégré, venant compléter des *modus operandi* antérieurs. Nous sommes face à un principe d'accumulation des moyens de réduire l'incertitude de dernière minute.

"Mon mari l'a sur le téléphone [site Sytadin] et il le regarde tout le temps pour les bouchons quand on se déplace ensemble, puis on croise les infos à la radio et on n'est pas bloqué." (Mireille, CC Brie boisée, Ferrière-en-Brie, 45 ans, mariée, cadre).

A côté, existe une prévision liée à l'expérience :

"Ça dépend à quelle heure je finis... à quelle heure je pars. Il y en a moins le soir, en général, oui. Il y en a le jeudi matin, en général. C'est le jeudi où la route est plus encombrée. Je ne sais pas pourquoi, mais c'est comme ça." (Josiane, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 50 ans, célibataire, institutrice).

La prévision par l'expérience qu'exprime Josiane semble la plus banale, fondée sur la mémoire. Elle s'est doublée depuis quelques décennies de l'information radio / télé avec, dans nos entretiens, un avantage à l'écoute de la radio. On détenait alors une information renouvelée toutes les heures ou demi-heures, au moment des heures de pointe, sur les axes majeurs avec l'*aléa* du temps de parole qui peut amener le journaliste à prioriser des secteurs. Cela reste une première étape vers le temps réel. Plus récemment, le temps de cette prévision s'est affiné grâce à une information diffusée plus rapidement *via* les TIC : *"Moi je regarde toujours le site de la RATP chaque jour avant de sortir du travail pour savoir à quelle heure passe le RER, quand j'ai la voiture comme ce soir, je regarde le site sytadin avant de partir, c'est obligatoire." (Mireille, CC Brie boisée, Ferrière-en-Brie, 45 ans, mariée, cadre).*

À travers ces citations, nous observons la complémentarité des moyens à l'œuvre. Les nouveaux ne remplacent pas les anciens. Au niveau des équipements, le GPS n'apparaît pas comme primordial.

Pour les autres motifs de déplacements, il s'agit ici de lutter contre une incertitude qui est de l'ordre de la pratique irrégulière. C'est pourquoi nous l'appelons « incertitude par méconnaissance ». Augmenter son niveau d'informations / de connaissances de manière préalable est un moyen de ne pas subir au moment du déplacement les effets cumulés de l'incertitude de dernière minute et de l'incertitude liée à une moindre connaissance, moindre pratique du réseau.

"Oui tout à fait, internet aujourd'hui est un outil qui nous permet de nous déplacer plus facilement, à avoir les horaires des passages des bus, à voir quand il faut prendre le train, à planifier nos horaires de transport si on peut dire" (Jérôme, CC Brie boisée, Pontcarré, 51 ans, marié, agent RATP).

Les modalités classiques de recherche d'informations, de comparaisons sont dès lors mises en œuvre non plus au guichet ou par téléphone, mais en autonomie depuis le domicile. La disponibilité de l'information au domicile *via* internet avec une bonne marge d'anticipation joue ici un rôle non négligeable. Ce sont les réseaux publics à infrastructures lourdes pour lesquels les modalités sont les plus décrites : transports urbains, train interurbain ou avion.

2.2.2. *Jouer avec l'incertitude, garant de moments de liberté*

En parallèle de l'expression du souhait de faire baisser « l'incertitude de dernière minute » et « l'incertitude par méconnaissance », les enquêtés nous laissent approcher d'autres motivations concernant l'incertitude, autres que celle de l'évacuer. On s'intéresse ici à une marge d'indétermination déclarée, bien inscrite dans le schéma d'activités pour des motifs de loisir... "*Ça dépend des jours. Mais... c'est ou de l'aquagym, ou de la plongée, ça dépend. Ça peut-être... ça peut aller jusqu'à 5 fois par semaine. Mais c'est... en moyenne, c'est 2, on va dire ... comme pour des motifs contraints : Ça peut arriver [faire les courses en rentrant du travail]. Ce n'est pas très régulier, les courses, chez moi, donc... ça peut arriver, oui. En passant devant, voilà, quoi.*" (Josiane, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 50 ans, célibataire, institutrice).

Ici, l'incertitude est assimilée à une part de liberté que les personnes enquêtées souhaitent conserver. Nous la qualifierons d' « incertitude-liberté ».

La citation de Josiane est une illustration de la dimension temporelle de cette incertitude-liberté. L'expression "Ça dépend" indique une mise à jour du programme d'activités s'opérant à la marge des grandes routines, des grands budgets temps du ménage pour intégrer l'imprévu, l'accommodation au quotidien.

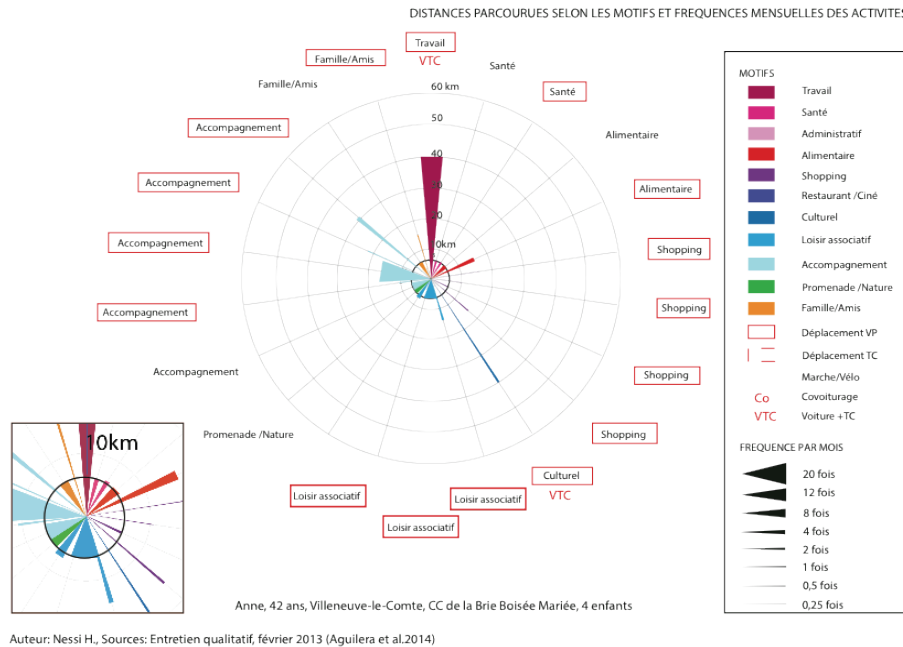


Figure 2 : Distances parcourues selon les motifs et fréquences mensuelles des activités⁷
 Source : Aguilera et al., Rapport pour le PUCA, 2014.

Lecture fig. 2 : Ce graphique donne à voir les pratiques de mobilité d'Anne, 42 ans, résidente de Villeneuve-le-Comte, dans la communauté de commune de la Brie Boisée, selon les motifs, les modes, les distances et les fréquences de leurs déplacements sur un mois. S'il permet d'observer les distances, son originalité repose sur l'intégration de la dimension temporelle traduite par la fréquence des déplacements. L'épaisseur du trait indique la fréquence de déplacement par mois. Cette information centrale permet de relativiser les informations utilisées pour délimiter des bassins de vie. En effet, la fréquentation d'un lieu éloigné du domicile, ici Paris, dans le cadre d'activités culturelles (musée, expositions) deux fois par mois a finalement moins d'importance que les activités de loisir associatif pratiquées au sein de la commune douze fois par mois, ce qui n'aurait pas été lisible sur la délimitation d'un bassin de vie à partir des lieux fréquentés.

L'analyse des diagrammes d'activités et de mobilité construits à partir des entretiens donne une inscription spatiale à l'incertitude-liberté (fig.2). Nous observons une incertitude-liberté représentée par la diversité de certains lieux, motifs et distances parcourues. Cela concerne particulièrement, dans le cas d'Anne, l'accompagnement, les

⁷ Afin d'avoir une vision plus précise sur les pratiques de temps libre nous avons classé ces dernières en différentes catégories : on distingue les achats quotidiens du shopping au caractère de loisir ; les loisirs de consommation (cinéma+ restaurant), les loisirs culturels (expositions, concerts, théâtre), les activités associatives, artistiques, sportives ou religieuses (qui apparaissent dans le graphique sous la terminologie « loisir associatifs»), et la promenade et activités dans la nature.

loisirs associatifs et le shopping. De manière plus générale sur l'échantillon, ce sont les motifs consommation et loisirs, au sens large. Le diagramme saisit en outre, la proportion importante des motifs de déplacement déclarés sur le temps libre par rapport aux motifs contraints. Il intègre enfin une dimension temporelle en cherchant à traduire le rythme de fréquentation. L'épaisseur du trait indique, sur le mois, le nombre de fois où le déplacement a été effectué.

Au croisement entre structuration du discours autour d'une expression et représentation graphique des programmes d'activités et de mobilité, nous sommes face à une répétition du quotidien qui est loin d'être monotone, rigide et implacablement menée par les obligations.

Pour terminer la caractérisation de cette incertitude-liberté, nous devons faire deux remarques concernant la manière dont les réseaux sont mis à contribution pour atteindre cette dernière. En premier lieu, cette dimension de l'incertitude est plus spécifiquement liée à l'utilisation de l'automobile. Elle prend corps dans le savoir-faire automobile (Sajous, 2004) défini comme une capacité à savoir organiser et faire évoluer sa mobilité automobile en mettant à profit les caractéristiques du réseau emprunté pour atteindre ses objectifs plus ou moins immédiats (atteindre un lieu, une ressource... ; obtenir son diplôme, avoir une carrière professionnelle...). L'incertitude-liberté représente la dimension adaptative inhérente au savoir-faire. Ici, le conducteur connaît la tolérance du réseau et sait y introduire de la personnalisation. On peut supposer que cette incertitude-liberté peut s'exprimer en ayant recours aux transports en commun, mais l'immédiateté dans l'intégration de l'inconnu à un schéma général de programmes est beaucoup plus contrainte. Par ailleurs, nous n'avons pas rencontré ce type d'expression durant l'enquête.

C'est à travers la facilitation de la mobilité culturelle que les TIC ont un rôle dans ce champ de l'incertitude-liberté. Elles ne perdent pas pour autant les fonctions de limitation des incertitudes de dernière minute et par méconnaissance, qui peuvent toujours être mises à contribution. Mais l'apport original des TIC porte sur l'amélioration de la disponibilité de l'information concernant la programmation des cinémas et des théâtres, facilitant ainsi la mobilité vers ces lieux.

"Tout ce qui est renseignements... organisation de la vie pratique... gain de temps... réservation des places de spectacle, ou d'entrées... Je ne sais plus où on a été l'autre jour... Foire de... Non, pas Foire de Paris... le truc de l'agriculture, là. J'ai réservé les billets et imprimé à la maison, et pff... pas de queue. Voilà." (Stéphanie, CC Carnelle Pays de France, Viarmes, 34 ans, mariée, commerciale).

On peut sentir l'influence du contexte francilien (ou plus largement métropolitain), c'est-à-dire de la richesse de l'offre et de la forte fréquentation qu'elle suscite, dans la façon dont sont ici mobilisées les TIC pour profiter de ces opportunités culturelles. Mais on se trouve également face à des déclarations du type de celle de Julie, qui souligne les spécificités de l'offre culturelle périurbaine :

« Dès qu'il y a un événement on y va, (...) c'est ce que j'aime aussi dans ces petites communes, nous on était sur Paris et on était tellement submergé d'informations et je ne répondais « présent » à rien, alors que là, quand vous êtes dans une petite communauté, dès qu'il y a un truc, vous y allez. » (Julie, Chevreuse, Haute vallée de Chevreuse manque des infos).

Ce contexte local peut-il également influencer l'appropriation des TIC ? Cette façon qu'ont les ménages périurbains de jouir de l'offre récréative doit être prise en compte pour comprendre les usages qu'ils ont des outils d'information et de communication. La double posture face à l'incertitude est une expression de l'autonomie dont les individus font preuve en usant des technologies, dans le cadre de stratégies diversifiées et non au service d'objectifs univoques : il peut s'agir de réduire comme de préserver certaines formes d'incertitude, de s'informer tout en évitant le trop-plein d'informations, peut-être de privilégier d'autres canaux de découverte des opportunités... L'exploration plus large des modes d'habiter périurbains révèle d'autres aspects de cette autonomie, et permet de préciser le rôle que peuvent jouer les technologies dans un processus de découverte et d'apprentissage qui renvoie avant tout au territoire.

3. L'USAGE DES TIC EN CONTEXTE PÉRIURBAIN : UNE APPROCHE TERRITORIALE

Aborder l'usage des TIC en contexte périurbain doit nous permettre d'appréhender les *interactions qualitatives situées dans le champ des pratiques spatio-temporelles et relationnelles des individus* (Rallet et al., 2009), interactions qui se nouent entre utilisation des technologies et mobilité.

En premier lieu, un rapide état des lieux des pratiques liées aux TIC déclarées par les ménages permet de relever sur nos terrains, à l'instar des conclusions établies par Vidal et Rougé (2011) sur le périurbain normand, la diffusion, voire la généralisation de l'usage des TIC pour effectuer diverses formalités administratives à distance (le téléphone est aussi évoqué), ainsi que pour les achats autres qu'alimentaires. Les neuf dixièmes des ménages enquêtés utilisent ainsi internet pour gérer leur relation avec les banques ou la sécurité sociale, dans un objectif clairement formulé de substitution au déplacement ; plus d'un ménage sur deux pratique le *e-shopping*, au moins occasionnellement.

Il ne saurait être question d'affirmer qu'on se trouve effectivement face à un phénomène de substitution à la mobilité, en premier lieu parce que l'absence de situation antérieure de référence interdit méthodologiquement cette démarche ; ensuite parce qu'envisager les interactions entre TIC et territoire sous l'angle d'une relation directe entre les caractéristiques de leur usage et les caractéristiques de la mobilité périurbaine est une réduction de la complexité qui ne se justifierait qu'au regard d'un apport conséquent de résultats quantitatifs. Or, l'approche qualitative est ici l'occasion

d'approcher les TIC par l'habitabilité ou les modes d'habiter, qui se manifestent par un ensemble varié de pratiques spatiales et sociales composant un « art de vivre situé » (Corneloup et alii, 2014), et dont la double posture face à l'incertitude a révélé l'une des facettes.

Il s'agit donc d'envisager la façon dont l'outil technique des TIC prend sens en tant qu'il participe de la construction de liens dans (et avec) un territoire de vie. Dans un premier temps, l'observation de l'usage des TIC fournit des éléments de connaissance relatifs aux modes d'habiter périurbains. En retour, ces éléments de connaissance permettent de formuler des hypothèses sur la place que sont susceptibles d'occuper les TIC dans la constitution et l'évolution d'un lien spatialisé à la société (Cailly, 2014).

3.1. Des modes d'habiter périurbains associant dépendance automobile et relative indépendance vis-à-vis des TIC

Spécifier les relations entre TIC et contexte périurbain est difficile car c'est en premier lieu l'absence de relation spécifique qui se fait sentir. L'usage des TIC s'apparente à une pratique « hors-sol », qui transcende les découpages territoriaux pour imposer un nivellement des pratiques. Dans le cadre d'un entretien construit pour appréhender le rapport des ménages à leur lieu de vie et l'ensemble le plus large possible de leurs pratiques spatiales, l'introduction de la question des TIC (par l'enquêteur et jamais spontanément par l'enquêté) induit une véritable rupture : pour les ménages périurbains rencontrés, la question relève presque du hors sujet.

L'idée que l'usage des TIC puisse être considéré comme un élément structurant de leur mode de vie présente à leurs yeux une certaine incongruité. Les ménages s'en défendent d'ailleurs, exprimant leur défiance à l'égard de cet usage en lui associant les notions négatives de dépendance et d'enfermement sur soi. Bien sûr, la « mise en récit » des modes de vie ne doit pas masquer l'usage effectif qui est fait de ces outils, d'autant plus facilement passé sous silence que banalisé et parfaitement intégré au quotidien. Néanmoins, l'automobilité est pareillement dévalorisée (ainsi que la dépendance qu'elle engendre), sans que son statut d'« adaptateur territorial » (Dupuy, 1995) ne soit jamais tu.

Au regard de l'« écoute » de nos terrains, la question de ce que l'habitabilité spécifiquement périurbaine doit aux TIC n'apparaît pas pertinente, sauf à accepter que la réponse soit : rien. Si les ménages ont parfois mobilisé internet pour trouver leur lieu actuel de résidence, la perspective de pallier les « manques » du territoire grâce à une couverture numérique satisfaisante n'a pas joué dans la stratégie résidentielle. Les ménages jugent d'ailleurs positivement leur accessibilité aux aménités (péri)urbaines et, bien loin de se sentir « éloignés de tout », valorisent une dimension de proximité qu'ils estiment constitutive de leur mode de vie. Internet ne constitue un palliatif que dans quelques rares cas d'isolement perçu ou réel. C'est par exemple le cas pour Ivan sans automobile et handicapé suite à un accident du travail *"Oui, j'ai internet, heureusement, ça*

me permet de rester connecté au monde." (Ivan, Chevreuse, handicap, 50 ans, célibataire sans enfant).

Les usages des TIC et le sens que les ménages enquêtés donnent à cette technique ne paraissent donc pas présenter de spécificité périurbaine. On rejoint là des conclusions énoncées par ailleurs. Notamment, Margot Beauchamps (2012), étudiant deux quartiers stéphanois en situation centrale et périphérique, observe l'absence de lien entre recours aux TIC et degré d'urbanité (entendu comme combinaison de densité et de diversité des ressources locales) des lieux de résidence. L'exploitation de l'EGT 2010 (fig. 3 et 4) montre également qu'en matière d'achats ou de formalités administratives effectués par le biais d'internet, les résidents⁸ de la couronne périurbaine francilienne ne se distinguent guère de l'ensemble régional. En la matière, l'« anormalité » (limitée) est avant tout parisienne.

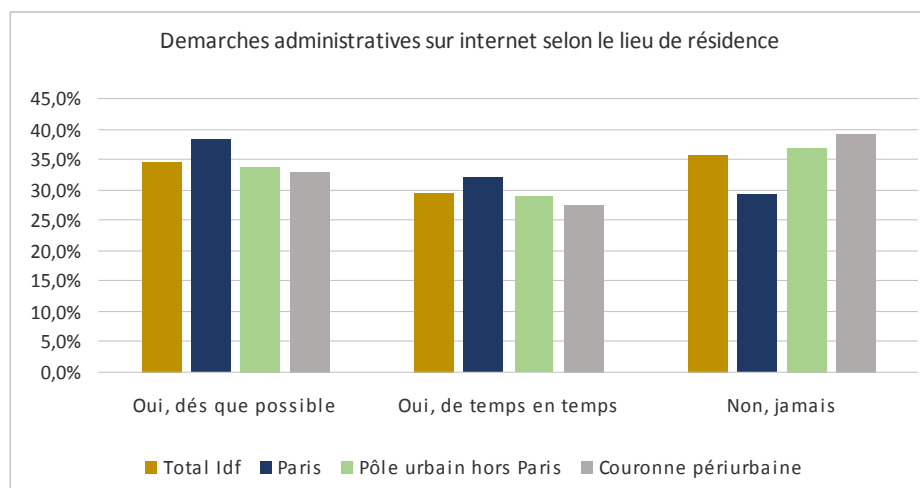


Figure 3 : Fréquence de l'usage d'internet pour les démarches administratives selon le lieu de résidence des individus de plus de 18 ans. Source : EGT 2010 et ZAU 2010. Exploitation : Laurent Proulbac (LVMT).

⁸ Seuls les individus de plus de 18 ans ont été pris en considération, le cas des individus plus jeunes et par conséquent dépendants des autres dans leur rapport à l'automobile étant particulier au regard de la problématique.

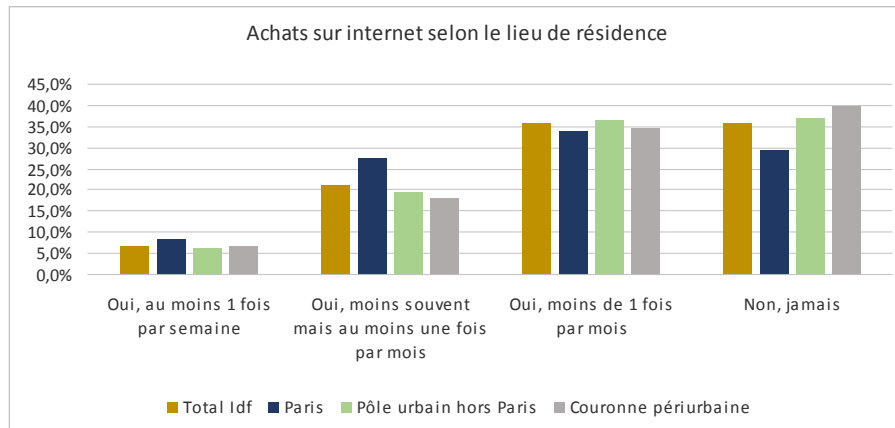


Figure 4 : Fréquence de l'usage d'internet pour les achats selon le lieu de résidence des individus de plus de 18 ans. Source : EGT 2010 et ZAU 2010. Exploitation : Laurent Proulbac (LJ/MT).

Comme décrit précédemment, les TIC viennent compléter la boîte à outils des ménages pour réduire la part d'incertitude dans l'effectuation des schémas établis de déplacements. Mais ils ne constituent pas pour autant un paramètre reconnu de configuration des programmes d'activités, des routines et du système des territoires vécus. En 2010, leur usage est plutôt moins développé dans le périurbain francilien que dans les autres catégories du zonage Insee. En revanche, l'usage de l'automobile reste bien évidemment le marqueur reconnu du mode de vie périurbain. C'est cette autre technique qui soutient l'évolution des pratiques habitantes et du lien au territoire telle qu'elle a pu être reconstituée au travers des entretiens.

Dans la lignée d'autres recherches investiguant les modes d'habiter périurbains (Berger *et al.*, 2012, 2014 ; Cailly, 2014), les discours recueillis ont effectivement permis de saisir l'évolution des territoires fréquentés : la dynamique est celle d'un investissement accru dans une proximité de « secteur », c'est-à-dire incluse dans un périmètre d'une quinzaine de kilomètres autour du domicile. C'est dans ce périmètre que les ménages accèdent à un ensemble varié de ressources, en premier lieu pour les activités d'achats et de loisirs (par le biais de l'offre associative, des nombreux événements rythmant la vie locale, des espaces verts qui sont une destination récréative privilégiée). Ces ressources sont en nombre croissant (par exemple, avec le renforcement du maillage des supermarchés de taille moyenne, que les ménages déclarent mettre à profit) ou tout simplement exploitées de plus en plus assidûment au fur et à mesure d'un véritable processus d'apprentissage du territoire et de ses opportunités. Le semis épars de ces ressources dispersées devient dense au regard de l'accessibilité que lui confère la voiture. Cette dernière permet aux ménages d'y composer, selon le mode précédemment évoqué du « ça dépend », des programmes à la carte, finalement moins formatés par les impératifs de gestion de la distance et du temps que par le désir de faire varier les offres fréquentées, régulièrement remises en concurrence.

C'est donc l'automobile qui permet l'exploration puis l'exploitation de ces ressources, et le processus d'assimilation territoriale qui en découle. Ce processus se manifeste par le rétrécissement des bassins de vie pour certains motifs (achats et loisirs), et l'adoption de normes comportementales valorisant l'investissement dans la « proximité » (de secteur) et la capacité à se satisfaire de ce qu'elle offre. Contrairement à l'automobile, le rôle des TIC dans ce processus ne paraît pas déterminant. Il n'est pas plus clairement déterminé : même en substituant à la notion d'impact celle d'évolutions congruentes, l'usage des TIC en tant qu'élément participant de tel type d'évolution, reste à discuter. Leur place *in fine* dans le système est en conséquence difficile à cerner. Son ambiguïté se manifeste dans les hypothèses qu'on peut formuler à cet égard, comme dans les représentations associées par les ménages à leur usage : celui-ci est tour à tour susceptible de contrecarrer le désir d'ancrage en poussant au repli sur soi...

"Oui, j'ai essayé [les courses sur internet], mais alors le piège de ça, c'est qu'on peut se lever le matin et se recoucher le soir sans... Pour le coup, malgré tout, le fait d'avoir des courses à faire m'oblige à aller aussi à l'extérieur, et ne pas vivre dans une espèce de cocon. Donc, ça ne me convient pas." (Carole, Cernay en limite CC Haute Vallée de Chevreuse, 45 ans, mariée, décoratrice d'intérieur) ... Ou au contraire d'en créer les conditions de faisabilité (Vidal, Rougé, 2011). L'analyse plus détaillée des pratiques habitantes périurbaines permet de formuler des hypothèses sur les différentes facettes de l'usage des TIC et de tenter de dépasser le nivellement opéré par les moyennes statistiques.

3.2. Des usages TIC révélateurs du processus de territorialisation des ménages

On peut mettre en relation l'usage des TIC pour l'achat ou l'accomplissement de formalités administratives avec le désintérêt fortement revendiqué des ménages périurbains pour certaines activités, au premier rang desquelles les courses et la fréquentation des grands centres commerciaux jugés répulsifs. Bien évidemment, la fréquentation des administrations n'est pas particulièrement attractive non plus, sans que les ménages éprouvent le besoin de verbaliser un rejet supposé universel et qui ne permet pas de caractériser leur mode d'habiter périurbain en tant qu'« art de vivre situé » (Corneloup et al., 2014). Dans cette perspective, le *e-shopping* et l'accomplissement de diverses formalités à distance permettent, dans l'absolu, d'éviter les déplacements et surtout la perte de temps liée à l'activité en elle-même. Les TIC créent donc, au moins en théorie, les conditions de faisabilité d'un réinvestissement du temps ainsi épargné dans des activités de proximité, nourrissant le processus d'« épaissement territorial » perceptible dans le périurbain (Vidal, Rougé, 2011).

Valider ce mécanisme par le biais d'entretiens qualitatifs est difficile, car la domestication d'une technique ne ressort pas d'une telle énonciation stratégique. On ne peut que noter la concordance -et les potentialités de mise en résonnance croissante- entre les opportunités du *e-shopping* et la dévalorisation discursive de la fréquentation des grands centres commerciaux. Mais, si les entretiens manifestent explicitement la valeur que les ménages accordent à l'usage d'internet pour la réalisation de formalités

administratives en tant qu'il permet bien d'éviter une « corvée », cette mise en relation entre usage des TIC et évitement (ou « dématérialisation ») de l'activité est en revanche rarement faite en ce qui concerne le *shopping*. Dans le discours des ménages, le rejet des grands centres commerciaux se traduit moins par le recours au *e-commerce* que par la volonté de privilégier des structures « à taille humaine » ou spécialisées, qui permettent de minimiser la perte de temps associée non au déplacement vers de plus grandes structures commerciales, mais bien au temps passé en leur sein. Il se manifeste aussi dans le désir de préservation de l'incertitude-liberté : le « ça dépend » permet d'atténuer le sentiment de contrainte associé à l'activité. Même pour le motif (considéré comme contraint) de l'achat, les résidents périurbains cherchent à investir le territoire selon les modalités décrites plus haut, en variant destinations et temporalités. Davantage que le recours à internet, potentiellement chronophage et parfois peu valorisé, c'est la combinaison de ces deux stratégies spatiale et temporelle qui caractérise l'évolution des modes d'habiter. C'est dans le déplacement que se construit le lien identitaire au territoire dans ses composantes matérielle et symbolique, pourvu que ce déplacement réponde aux critères de « proximité » et soit suffisamment court pour échapper à une programmation trop rigide.

Si l'usage des TIC par les ménages périurbains paraît donc bien susceptible d'accompagner le processus d'ancrage, il n'en est pas le ressort. Il ne peut participer de ce mouvement qu'à condition d'acquiescer du sens dans la trajectoire qui conduit les ménages à établir un lien avec le territoire de résidence. Là où se mesure, en creux, l'autonomie des modèles comportementaux par rapport aux TIC (c'est-à-dire le fait que les TIC accompagnent cette construction de la territorialité sans la déterminer), c'est dans le courant très fort de rejet de l'usage des TIC pour passer commande de produits alimentaires (que les denrées soient ensuite livrées ou récupérées dans un *e-drive*). Ce rejet, quasi généralisé dans les entretiens qualitatifs, est aussi très perceptible dans l'exploitation du questionnaire (fig. 5).

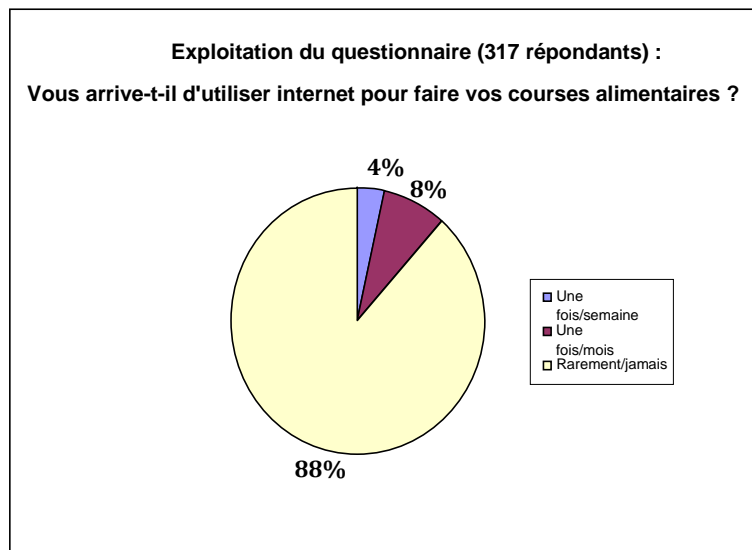


Figure 5 : Recourir à internet pour les achats alimentaires : une pratique minoritaire.
Exploitation : Laurent Proulbac (LVM/T).

Alors même que les courses alimentaires représentent la corvée récurrente par excellence, loin devant les formalités administratives, beaucoup de ménages ont testé cette pratique pour l'abandonner ensuite.

"Alors [utiliser internet pour les courses alimentaires], je l'ai fait quand j'étais enceinte, parce que j'étais alitée. Plus maintenant." (Eléonore, CC Haute Vallée de Chevreuse, Dampierre-en-Yvelines, 34 ans, mariée, informaticienne).

"Je ne fais jamais de commande internet pour des achats alimentaires ; en revanche pour d'autres achats, oui." (Claude, CC Haute Vallée de Chevreuse, Chevreuse, 65 ans, veuve, retraitée).

"Oui [pour certains achats], je me fais livrer, mais pas pour mes courses alimentaires, et je ne vais pas non plus au drive..." (Mireille, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 45 ans, mariée, cadre).

"Pour les livraisons, non, j'ai essayé une fois, mais ça ne m'a pas plu (...), même si ce n'est pas ma passion, je préfère aller faire mes courses moi-même." (Gabrielle, CC Carnelle-Pays de France, Baillet-en-France, 34 ans, mariée, RH).

"Je n'aime pas. J'aime bien voir ce que j'achète." (Béatrice, CC Haute Vallée de Chevreuse, Dampierre, 60 ans, mariée, retraitée).

"J'aime bien sortir, faire mes courses moi-même." (Amina, CC Haute Vallée de Chevreuse, Mesnil-St-Denis, 45 ans, veuve, aide-soignante).

Ce rejet s'accompagne souvent d'une volonté revendiquée de privilégier –en complément avec des déplacements vers les supermarchés proches– une relation directe à la production agricole : l'achat direct aux producteurs locaux, ou dans les petits commerces dont l'approvisionnement est perçu comme local et/ou maîtrisé (donnant l'assurance de traiter avec quelqu'un qui s'y connaît qui a constitué un réseau de qualité),

constitue alors, dans les représentations, les deux facettes d'un même recours à des circuits « courts », au sens moins géographique que d'une relation sécurisée et la plus personnalisée possible. Cet accès à une alimentation non industrielle⁹ participe de l'identité et de l'habitabilité périurbaines, et constitue une des déclinaisons de la nature en « figures » caractéristiques du tiers-espace (Vanier, 2003).

Le développement de ces pratiques nécessite un véritable décryptage des potentialités locales, et signale donc le processus d'insertion dans les réseaux sociaux territorialisés. L'espace périurbain offre en effet des ressources qui doivent être décodées : tout un pan de l'offre et de commerces et de services n'a en effet pas « pignon sur rue », s'effectuant à domicile (services à la personne) ou à la ferme (vente des produits alimentaires). Elle ne se livre qu'aux initiés. Si l'achat se fait au lieu de production, il faut en connaître les modalités, parfois complexes, voire volontairement discrètes.

"On a une ferme, mais là, il faut téléphoner, ce n'est pas une boutique, si vous voulez, il faut passer un coup de fil, ils vous disent tel jour, de telle heure à telle heure, vous pouvez passer les récupérer." (Anne, Villeneuve-le-Comte, Brie boisée).

"Ça [l'AMAP], je l'ai trouvé un peu... un peu par hasard... donc, j'en fais profiter... mon amie... voilà." (Christine, Viarmes, Carnelle).

"Il y a eu à Luzarches un fermier qui a tenu boutique (...), les normes européennes ont fait qu'il a été obligé de fermer boutique, et il n'a plus le droit de vendre, sauf au noir apparemment, mais il faut aller à sa ferme..." (Jean-Michel, Seugy, Carnelle).

La commande est parfois passée puis réceptionnée par le biais d'un système auto-organisé entre voisins : le repérage et l'exploitation des opportunités de consommation sont ici induits et permis par le réseau social de voisinage.

"En fait, c'est une maman qui est à l'école, et on lui commande, et elle nous livre les pommes de terre, les poireaux, les légumes, elle vend aussi du cidre et du jus de pomme du pays Briard, et elle vend... du fromage. (...) Ma voisine, tout ce qu'elle commande, c'est déposé chez moi et puis après, on lui remet, quoi. Elle passe par moi pour que je passe commande à la maman que je vois à l'école, parce que c'est pas la même école." (Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le-Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer)

Dans ce processus d'assimilation, le territoire devient ressource : l'insertion dans les réseaux de sociabilité en permet le dévoilement et la jouissance, car certaines des opportunités périurbaines n'ont ni pignon sur rue, ni même (encore) pignon sur web. Ce dernier point peut être considéré comme une anomalie temporaire, vouée à

⁹ On notera que la mention du « bio », absente des discours, n'est pas un marqueur des aspirations de consommation formulées dans les entretiens. On peut faire l'hypothèse qu'il s'agit là d'un label qui sert de repère aux urbains, quand les périurbains ont accès par d'autres biais (ceux de la proximité, de la familiarité et partant d'une forme de connaissance et de maîtrise) à une « bonne » alimentation.

disparaître : en l'absence de boutique en « dur » et permanente, internet s'impose comme l'interface évidente entre offre et demande. Mais certains acteurs de l'offre semblent encore, en l'état actuel des choses, moins désireux d'élargir leur aire de chalandise que de maîtriser la logistique afférente¹⁰. En dehors des AMAP, organisées en vue de reconstituer par l'agrégation de plusieurs producteurs une offre large et diversifiée, un nombre conséquent des acteurs de l'offre « locale » (produits agricoles, services à la personne, artisanat) peuvent être répertoriés sur internet sans offrir pour autant la possibilité de commander ou de réserver une prestation par ce biais.

3.3. La progressive domestication des TIC en contexte périurbain : de la fonction consultative à celle d'adaptateur territorial ?

L'usage (ou le non-usage) des TIC accompagne donc l'évolution des aspirations à un certain mode d'habiter périurbain sans la déterminer. C'est la construction du lien au territoire qui apparaît déterminante de la relation aux TIC, plus que l'inverse. La pratique de cet outil reste néanmoins susceptible de prendre une place croissante dans ce processus, place dont les statistiques de 2010 ne restituent sans doute pas l'ampleur actuelle. Mais évaluer les potentialités de l'outil nécessite de considérer avec attention le processus de construction d'une territorialité périurbaine, ainsi que les caractéristiques des individus engagés dans ce processus puisque les modes d'habiter sont pluriels. Sur certains segments, les TIC semblent à même de jouer un rôle d'adaptateur territorial. Dans cette perspective, on peut tirer des observations conduites sur nos terrains quelques constats synthétiques.

On constate d'abord que l'usage se territorialise différemment selon le lien établi entre les résidents et des territoires périurbains aux caractéristiques variables. Sur nos terrains, l'usage des TIC, y compris pour les achats alimentaires, est ainsi un peu plus marqué sur la communauté de communes de Carnelle-Pays de France¹¹, qui est également un territoire perçu par ses résidents comme plus isolé et moins bien équipé que les deux autres. À l'inverse, les résidents de la Brie boisée, qui comptent 90% de non-usagers, sont les plus satisfaits de leur environnement en matière d'aménités. Sans rentrer dans l'analyse spatiale objective de l'armature des ressources territoriales, on ne peut que noter la proximité du centre commercial et de loisirs du Val d'Europe. Située entre 5 et 15 minutes en voiture des différentes communes de la Brie boisée, cette structure est effectivement fréquentée par les résidents pour le *shopping* et les loisirs, malgré la récurrence, ici comme sur les autres terrains, du discours portant rejet des grands centres commerciaux et particulièrement des complexes polyvalents. Ces structures, lorsqu'elles sont situées dans l'environnement considéré comme proche, participent du discours sur la multitude des ressources locales et viennent légitimer la pertinence du choix résidentiel. Elles acquièrent donc une sorte de valeur territoriale.

¹⁰ Certains élus avouent d'ailleurs ne pas chercher à relayer l'information les concernant, faute de savoir « ce qu'ils veulent » stratégiquement parlant.

¹¹ Il s'agit là d'une tendance perceptible dans les entretiens qualitatifs et, de façon très mesurée, dans le questionnaire (le pourcentage des répondants n'utilisant que rarement ou jamais internet est de 85%).

Pour comprendre ce qui peut pousser les périurbains à refuser le truchement des TIC pour effectuer telle activité, il faut considérer cette valeur territoriale, qui combine le motif et l'accessibilité pour aboutir à une représentation de la valeur ajoutée propre au territoire habité dans l'exécution de l'activité.

On constate effectivement que la place des TIC dans la construction de cette territorialité varie en fonction du motif qui préside au déplacement. Si l'automobilité dans sa globalité n'est pas valorisée (il n'est pas « bien vécu » ni « bien vu » d'aller loin pour faire quelque chose), cette appréciation varie en fonction des motifs, et certains déplacements sont plus stigmatisés que d'autres, indépendamment de leur longueur. La distinction entre mobilité valorisée et mobilité dévalorisée (à laquelle les TIC peuvent se substituer) doit être affinée en considérant que l'activité générant le déplacement est d'autant moins investie qu'elle contrecarre le désir d'assimilation territoriale, c'est-à-dire qu'elle ne peut s'effectuer dans une relative proximité et/ou ne met pas en valeur le territoire périurbain (fig. 6). Dans le premier cas, la valeur des motifs et la valeur ajoutée du territoire dans la réalisation de l'activité se renforcent mutuellement. L'exemple type est celui de la participation à la vie locale ou des loisirs pratiqués dans les espaces verts. Ces motifs « à haute valeur territoriale ajoutée » nourrissent la mise en récit des modes d'habiter périurbains, dont on peut dire qu'ils se caractérisent dans leur ensemble par une aspiration à l'ancrage (Berger et al., 2014, Bouleau et Mettetal, 2014, Cailly, 2014, Aguilera et al., 2014).

Contrairement aux activités de loisirs, de consommation de produits frais ou de produits pour la maison et le jardin, certaines activités n'ont pas de coloration territoriale spécifique : il en va ainsi sans surprise de l'achat de livres, de vêtements ou de cadeaux. La notion de « shopping-plaisir », associée à un environnement aux qualités urbaines plus traditionnelles¹², ne semble quant à elle pas pouvoir trouver d'expression concrète dans le périurbain :

"Moi, je ne suis pas une folle de... une folle du shopping, ah, ah ! Oui, c'est... c'est amusant, je m'aperçois que... autant, quand j'étais à Paris, oui, on sortait dans la rue, j'allais me balader, les boutiques et tout, mais ici, non." (Anne, CC de la Brie Boisée, Villeneuve-le -Compte, 42 ans, mariée, femme au foyer).

Les ménages recourent alors à internet, sauf dans le cas notable où, soulignant la chance qu'ils ont d'avoir une librairie ou une boutique de ce type à proximité immédiate, ils revendiquent alors leur besoin de contact direct avec la marchandise. La fréquentation des services publics locaux ou des banques n'a pas non plus de « valeur

¹² « [Pour le shopping] Si j'ai un coup de cafard, ou que je ne vais pas à Paris, je vais à Nogent parce que là je... je me promène. (...) J'aime bien les belles boutiques. C'est vrai... Alors, bon, ben, Nogent, il y a deux-trois boutiques... (...) J'y vais souvent. J'aime bien. Même si je n'achète pas. (...). [Et donc, là, vous m'avez dit que vous utilisiez un peu Internet, mais plus pour repérer...] Voilà... voilà. C'est ça, oui. » (Catherine, CC Brie Boisée, Pontcarré, 55 ans, veuve/remariée, fonctionnaire Université Paris Est).

territoriale ajoutée » : si ces institutions ne sont pas considérées comme lointaines géographiquement, leurs horaires d'ouverture et leur gestion sont critiqués. La présence sur la commune (ou dans une commune environnante) de banques et/ou d'un bureau de La Poste participe pourtant bien du discours sur l'abondance des ressources locales, et les ménages sont souvent à même de réciter la chronique territoriale des éventuelles fermetures, rénovations d'agences, mises en service de distributeurs, etc. Mais la comparaison avec l'espace de la ville dense n'est pas, sur le plan des modalités de fonctionnement, à l'avantage du périurbain.

Les activités qui suscitent l'usage d'internet ont ainsi en commun d'être dévalorisées, mais surtout de ne pouvoir être effectuées sur le territoire dans des conditions satisfaisantes. Dans le cas de cette mobilité « dévalorisée », l'usage des TIC élargit l'univers de choix et redonne maîtrise du temps et des coûts, en permettant la saisie d'opportunités variées et des comparaisons de prix à une échelle inaccessible physiquement.

"Mon mari, il aime les chaussures un peu de marque, donc souvent c'est cher, donc sur internet (...), il y a pas mal de sites, il paie en plusieurs fois et puis souvent c'est en promo." ((Magali, Persan en limite de CC Carnelle-Pays de France, 48 ans, mariée, secrétaire Mairie).

Cet usage nous semble (mais nous sommes là plutôt dans le registre de l'hypothèse) privilégié, dans notre échantillon, par les ménages moins « dotés » économiquement et/ou en situation d'isolement réel ou perçu et/ou dont la relation au territoire habité est vécue comme moins satisfaisante. Il y a donc une dimension palliative dans l'usage actif d'internet. Cette dimension ne résume pas le rôle, surtout potentiel, que les TIC peuvent jouer dans les modes d'habiter périurbains. Que peut-on en dire au regard des éléments de connaissance réunis sur ces derniers ? Le tiers espace (Vanier, 2003) ne manque pas de valeur d'usage pour ses habitants : que peuvent lui apporter les TIC sur ce plan ?

Tout d'abord, on voit au regard de l'ensemble de ce qui précède que l'impact des usages TIC sur l'organisation de la mobilité périurbaine est loin d'être négligeable. Mais leur potentiel d'optimisation se heurte, dans le cas de la mobilité « dévalorisée », au fait que les ménages se refusent à ajouter de la contrainte à la contrainte, c'est-à-dire à pratiquer le covoiturage ou l'autopartage pour ces motifs contraints lorsque le déplacement n'est pas évité (notamment pour le travail ou les achats alimentaires effectués en grande surface).

"C'est compliqué [le covoiturage]. (...). Les fois où je vais faire les courses, ce n'est pas organisé à l'avance." (Bernard, CC Carnelle Pays de France, Baillet-en-France, 65 ans, retraité).

"Franchement, faire des détours le matin ou le soir, juste pour faire du covoiturage... Non, ça va aller. On galère déjà comme ça. Ce n'est pas la peine." (Stéphanie, Carnelles, Viarmes, 34 ans, mariée, commerciale). Néanmoins, la contrainte économique peut jouer un rôle incitatif au covoiturage pour le domicile-travail, en se combinant plus généralement avec le sentiment de pénibilité largement associé à la conduite automobile et qui peut aussi

motiver le partage de cette activité pour différents motifs de déplacement. Le covoiturage est ainsi une solution envisagée par les ménages confrontés au cours de l'entretien à un scénario de très forte hausse du carburant. Dans ces cas-là, le potentiel de l'outil TIC, et de la médiation ainsi introduite, se fait jour.

"Nous ne sommes pas non plus réticents au covoiturage, mais il faudrait que des choses se mettent en place pour se mettre en connexion avec d'autres intéressés pour les mêmes trajets." (Bernard, CC Carnelle-Pays de France, Baillet-en-France, 65 ans, retraité).

"Moi je préfère ne pas être seule, surtout si je peux ne pas conduire et m'incruster dans une voiture, je saute sur l'occasion, en fait je n'aime pas spécialement conduire donc si je peux éviter ça me va bien. Après, les histoires de co-voiturage il faut se donner rendez-vous, il faut que les horaires coïncident, etc., et si c'est un truc plus en autopartage, voilà on s'inscrit, ce n'est pas exactement la même démarche." (Mireille, CC de la Brie Boisée, Ferrière-en-Brie, 45 ans, mariée, cadre).

L'utilité des téléphones mobiles et sites internet est déjà avérée sur d'autres terrains, tout aussi périurbains et davantage « covoitureurs » (Pradel et al., 2014). Notons que, sur nos terrains, cette solution du covoiturage, si elle n'est pas rejetée, n'est guère plébiscitée¹³ même dans l'exercice de projection, et n'intervient qu'après la mise en œuvre de stratégies de réduction des véhicules.kilomètres par suppression de certains déplacements et relocalisation des destinations à proximité du domicile : c'est encore le savoir-faire automobile et le territoire qui fournissent les ressources nécessaires à l'adaptation stratégique. Les TIC en soi ne sont pas une technique mobilisée pour mettre en œuvre une stratégie d'adaptation à la hausse du coût du carburant. Le recours plus fréquent à la livraison des courses à domicile est une solution peu envisagée (sans doute parce que les ménages ont conscience qu'elle ne résout pas la question des coûts) : là encore, le « repli » vers les ressources locales est une alternative plus crédible.

Dans le cas de ce que nous avons appelé une mobilité « à haute valeur territoriale ajoutée », la place des TIC est avant tout « consultative » :

"Je regarde sur Internet, mais je n'achète pas sur Internet." (Christine, CC Carnelle – Pays de France, Viarmes, 64 ans, veuve, retraitée).

"Pour regarder les produits, je m'en sers comme catalogue, oui." (Carole, Vallée de Chevreuse, Cernay, 45 ans, mariée, décoratrice d'intérieur).

Ils peuvent enrichir la connaissance de l'offre territoriale (programme de la fête de la musique dans telle commune voisine, offre associative, localisation d'un espace de cueillette...), et vont alors plutôt engendrer des déplacements que s'y substituer. Ils sont un vecteur d'appréhension de l'environnement, en permettant par exemple d'établir le repérage et le premier contact associatif (fondamental dans le processus d'ancrage social), mais leur fonction reste plutôt consultative : l'inscription se fait dans le cadre ritualisé des divers forums des associations tenus annuellement dans les communes.

¹³ Et seuls 2% des répondants au questionnaire affirment l'avoir effectivement mise en œuvre lors de la dernière hausse du carburant.

Leur place reste limitée, pour partie selon un processus conscient et délibéré : les ménages font état de leur réticence à se noyer dans un trop-plein d'informations et de leur satisfaction quant à une offre localisée dont le périmètre et le contenu ne doivent pas être élargis et enrichis inconsidérément. Ce qui participe de la valeur de la ressource périurbaine, c'est aussi d'être plus circonscrite que l'offre à disposition dans l'agglomération, ce qui facilite son appréhension et permet d'en profiter finalement davantage. En matière de maîtrise et d'élargissement de l'univers de choix, l'usage d'internet devient en conséquence très équivoque et frappé de suspicion, potentiellement contre-productif et chronophage. Cet usage ne doit pas se substituer à la relation directe au territoire qui s'établit selon d'autres médiations (notamment par l'ancrage social), et permet le décryptage progressif et maîtrisé d'aménités « invisibles » pour le non-résident. Mais Corneloup et al. (2014) ont montré qu'internet est un des vecteurs d'échanges participant, aux côtés des associations et de la sociabilité de proximité, de la structuration d'une habitabilité récréative périurbaine. On peut alors se demander si les TIC, utilisés comme *média* vers les ressources territoriales, sont susceptibles de susciter de nouvelles formes « d'appropriation et de pratique du territoire » en offrant aux usagers une acuité inédite en matière de perception des ressources (Vienne et alii, 2014), de modifier les conditions du partage et de la structuration d'un « univers culturel » donnant du sens au territoire (Corneloup et al., 2014), bref de renouveler les modes d'habiter et les modalités de construction du lien social dans un territoire de vie.

Enfin, si les ménages pratiquent plus volontiers le covoiturage pour ces activités valorisées, l'apport des TIC est là aussi porteur d'interrogations : la mutualisation du moyen de déplacement s'effectue dans des cercles préconstruits et n'a pas vocation à s'étendre, s'institutionnaliser, se rigidifier, se « marchandiser ». C'est là une caractéristique générique des pratiques d'auto-organisation et plus largement du « désir d'incertitude » revendiqué.

Motifs à haute valeur territoriale ajoutée	Motifs sans valeur territoriale ajoutée
- Ce qu'offre le territoire : loisirs, festivités locales, vie associative, approvisionnement alimentaire	- Ce que n'offre pas le territoire : formalités diverses, <i>shopping</i>
- Une offre moindre, mais maîtrisée et pleinement exploitée	- Valorisation du service rendu par internet (maîtrise et choix)
- Usage consultatif des TIC	- Usage interactif des TIC

Figure 6 : La place des TIC dans les modes d'habiter

DISCUSSION DES RÉSULTATS ET CONCLUSION

En parallèle au questionnement principal d'une recherche consacrée aux modes d'habiter périurbains (Aguilera et al., 2014), nous avons recueilli matière à lancer l'exploration du triptyque territoire - réseaux techniques (TIC, automobile) - mobilité quotidienne, en étant au plus proche des déclarations de programmes d'activités recueillies auprès de trente-et-un ménages sur trois terrains périurbains franciliens (Haute Vallée de Chevreuse, Brie Boisée, Carnelle Pays de France). Les renseignements recueillis doivent être prolongés par l'investigation d'autres terrains, notamment en considérant que nos territoires d'étude sont favorisés tant sur le plan de la desserte numérique que du niveau de vie des ménages : l'accès au réseau et à la technique n'y est que très peu discriminant et problématique en soi. Et ils doivent d'ores et déjà être discutés à la lumière de travaux complémentaires. Notamment, les recherches de Vidal et Rougé (2011), Motte-Baumvol, Belton-Chevallier et al. (2014), qui sont consacrées directement à cette problématique des TIC dans le périurbain, en dévoilent des aspects différents. Nos propres travaux, en s'attachant aux modes d'habiter périurbains, n'abordent les TIC qu'au travers du prisme des relations qui s'établissent avec et au sein des territoires vécus. Les enseignements recueillis dévoilent donc des pistes davantage que des conclusions. Cependant, ils présentent l'avantage de situer l'usage du numérique dans l'ensemble beaucoup plus vaste des interactions entre activités et territoire, en évitant l'effet de grossissement d'une focalisation thématique sur les TIC. Ils permettent de formuler des hypothèses mesurées sur la place de celles-ci dans la territorialité périurbaine, et notamment au regard de cette double posture face à l'incertitude que manifestent les ménages périurbains.

L'entrée par la gestion de l'incertitude en matière de mobilité donne à voir des relations quotidiennes très intriquées entre réseaux de transport et TIC. Nous en déduisons que la domestication est bien avancée dans ces foyers et permet la mutualisation d'effets de ces réseaux au bénéfice de la limitation de l'incertitude de dernière minute, par méconnaissance comme au bénéfice de l'incertitude-liberté. Les missions assignées aux TIC en matière de mobilité ne semblent pas remettre en cause le dialogue instauré par les ménages avec le territoire du quotidien, les TIC étant dans un rôle d'aide à l'amélioration de l'inscription territoriale des ménages. Un résultat intéressant révélé par l'usage des TIC porte sur une vision jusqu'alors partielle de l'incertitude vue en miroir des problèmes de transport alors qu'elle comporte une dimension toute autre, en lien avec la liberté et dont l'automobile en particulier permet l'expression. Si les ménages enquêtés réfutent aux TIC tout rôle structurant dans l'orchestration de leur quotidien, il n'en va pas de même de cette autre technique du quotidien, qui reste l'« adaptateur territorial » (Dupuy, 1995) par excellence, et même par monopole.

A ce stade du processus de domestication des TIC dans le périurbain, les formes d'usage du numérique dépendent de la relation au territoire. Alors que la réciproque, c'est-à-dire l'émergence grâce à l'usage des TIC d'un nouveau rapport au territoire et de pratiques spatiales en rupture avec l'existant, n'est pas encore avérée. Les

TIC ne sont pas perçues comme l'outil permettant de gérer la tension temporelle et spatiale entre distance et proximité, entre mobilité et ancrage, caractéristique du périurbain. Ce n'est pas tant la relation au territoire qui est médiatisée par la technique que la relation à la technique qui est passée au crible du territoire. Néanmoins, les TIC accompagnent une dynamique de « recomposition de la quotidienneté des ménages autour du domicile », dans le sens d'un ancrage renforcé qu'elles contribuent à rendre possible » (Vidal, Rougé, 2011). Cette dynamique, qui n'est pas impulsée directement par elles, peut trouver d'autres réponses, notamment dans le développement d'une offre territoriale répondant à cette double aspiration de gestion/préservation de l'incertitude. Mais elle fait sentir ses effets : les changements les plus notables portent d'abord sur l'espace de la maison, dont la valeur d'usage (historiquement fondatrice du phénomène périurbain et qui trouve par ailleurs son expression au travers d'autres pratiques comme la décoration, le bricolage, le jardinage) est accentuée par les possibilités numériques. En ce qui concerne l'échelle élargie des « modes d'habiter », l'impact est encore difficile à saisir, mais on peut faire l'hypothèse de son affirmation prochaine, moyennant certaines considérations.

Les TIC peuvent favoriser une perception immédiate et inédite des ressources du territoire. Elles sont dès lors susceptibles, non seulement de soutenir, mais même de renouveler le processus d'appropriation du territoire. Elles peuvent ainsi jouer un rôle structurant dans la construction d'une habitabilité récréative spécifiquement périurbaine (Corneloup et al., 2014). Elles permettent des formes de découverte aléatoire, une sérendipité qui pourrait caractériser aussi bien les itinéraires de navigation sur internet que les pérégrinations périurbaines, et correspondre à l'aspiration de réduction/préservation de l'incertitude. Si ce sont encore les pratiques d'auto-organisation qui répondent le mieux à cette double aspiration périurbaine, les TIC pourraient avoir leur place dans le fonctionnement de ces réseaux de partage territorialisés. En revanche, si « *Il y a bel et bien innovation, dont on peut attendre à terme de nouvelles façons de s'inscrire et de se déplacer dans l'espace* » (Rallet et alii, 2009), l'hypothèse du renforcement des pratiques de chaînage ne paraît finalement pas adaptée aux modes d'habiter périurbains et à un ancrage territorial qui se manifeste par le déploiement d'une étoile de déplacements dont le cœur est le domicile.

Enfin, c'est peut-être l'ébauche d'un profil de « bobo périurbain » qui se laisse appréhender sur nos terrains, termes d'emploi contestable, mais présentant l'avantage de limiter, en l'état actuel des recherches, la définition de cette catégorie au critère de l'adhésion à des valeurs et des choix de consommation, tout en esquissant des hypothèses relatives à une caractérisation socio-économique dont il ne s'agit nullement de nier la force explicative : comme le gentrifieur des centres urbains, ce profil est celui d'un nouvel arrivant, porteur de transformations sociales de son espace résidentiel d'accueil, mais qui cherche à en maintenir certaines caractéristiques considérées comme participant intrinsèquement de sa valeur ; largement connecté, satisfait d'une localisation périurbaine choisie, il utilise les TIC comme un médium vers les ressources territoriales, une source d'information dont il s'agit de faire « bon usage », un outil finalement chronophage, mais enrichissant, moins susceptible d'éviter un déplacement que d'ouvrir

le champ des possibles et de restaurer des espaces où il est possible de « prendre son temps ». Tandis que l'outil se transforme en palliatif lorsque l'exploitation des ressources du territoire est plus difficile et la relation au local moins porteuse d'opportunités (situations économiques plus tendues, ancrage social contrarié par le caractère trop récent de l'installation...). Loin d'une conception utilitariste visant à rationaliser la mobilité ou à s'extraire des contingences locales, les TIC sont chez nos enquêtés au service d'une stratégie motivée par le rapport -la plupart du temps très satisfaisant- au territoire.

BIBLIOGRAPHIE

- AGUILERA A. (resp.) et al. (2014), *Dynamiques du peuplement, des formes urbaines et des mobilités dans les territoires de la périurbanisation. Quels enseignements au regard des enjeux du développement durable ?* Rapport final pour le PUCA, 2014, 264 p.
- BAKIS H. (2012), Le numérique territorial en ses lieux. De la nécessité des études de cas, *NETCOM*, vol. 26, N° 3-4, pp. 149-168.
- BEAUCHAMPS M. (2012), Espace urbain et stratification sociale. Une lecture spatiale des inégalités sociales à l'heure d'internet, *Reset*, n°1.
- BERGER M., ARAGAU C., ROUGE L. (2012), Du périurbain aux périurbains. Diversification sociale et générationnelle dans l'ouest francilien, *Pouvoirs locaux*, n°94, p. 58-64.
- BERGER M., ARAGAU C., ROUGE L. (2014), Vers une maturité des territoires périurbains ?, *EchoGéo* [en ligne], 27, URL : <http://echogeo.revues.org/13683>
- BIGOT R., CROUTTE P. (2009), *La diffusion des technologies de l'information et de la communication dans la société française*, <http://www.credoc.fr/pdf/Rapp/R297.pdf>
- BIGOT R., CROUTTE P., DAUDEY E. (2013), *La diffusion des technologies de l'information et de la communication dans la société française* http://www.telecom.gouv.fr/fonds_documentaire/rapports/09/0912etudecredocgietarcep.pdf
- BOULEAU M., METTETAL L. (2014), La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités, *Note rapide*, n°646, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme – Ile-de-France, mars 2014.
- BOULLIER D. (2001), Les conventions pour une appropriation durable des TIC. Utiliser un ordinateur et conduire une voiture, *Sociologie du Travail*, p. 369-387
- CAILLY L. (2014), Les habitants du périurbain tourangeau à l'épreuve d'un changement de modèle : vers une recomposition des modes d'habiter ? L'exemple des habitants de la ZAC des Terrasses de Bodets à Montlouis-sur-Loire, *Norôis*, n°231, 2014/2, p. 75-90.

- CAILLY L., DODIER R. (2007), La diversité des modes d'habiter périurbains dans les villes intermédiaires, *Noréis* [En ligne], 205 | 2007/4, p. 67-80.
- CHAPELON L., LECLERC R. (2007), sous la direction, *Accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020*, CNRS-Libergéo - La documentation française, 171 p.
- CORNELOUP J., BOURDEAU P., BACHIMON P., BESSY O. (2014), L'habitabilité récréative périurbaine, *Sociétés*, 2014/3, n°125, p. 47-58.
- DODIER R., CAILLY L., GASNIER A., MADORE F. (2012), *Habiter les espaces périurbains*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 220 p.
- DUARTE P. (2007), Les espaces de sociabilité chez l'internaute habitant : Le coin informatique, *Les annales de la recherche urbaine*, n°102, p.
- DUPUY G. (1995), The automobile system: a territorial adapter, *Flux*, n°21, Genève : Metropolis.
- DUPUY G. (2007), Les nouveaux travaux d'Hercule, in LANNOY P. et RAMADIER T. (dir), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Academia Bruylant, Louvain-la-Neuve
- JOUET J. (2000), Retour critique sur la sociologie des usages, *Réseau*, 2000, vol. 18 n°100, pp. 487-521.
- KOENIG B.E., HENDERSON D.K., MOKHTARIAN P.L. (1996), The travel and emissions impacts of telecommuting for the State of California Telecommuting Pilot Project, *Transportation Research*, Vol. 4, No. 1, p.13-32.
- LOINGER G., (2011), Controverse sur les mobilités : compte-rendu du séminaire OIPR n°94 du 7 mai 2010, *Les territoires du futur*, n°13, p.11-48.
- LUCCHINI F., ELISSALDE B., FRAIRE-DIAZ S. (2013), Caractériser l'attractivité des quartiers urbains par les données de la téléphonie mobile, *L'information géographique*, 2013/1, Vol. 77, p. 44-62.
- MOTTE-BAUMVOL B., BELTON-CHEVALLIER L. (resp.), (2014), *Les effets de la vente en ligne sur les inégalités territoriales d'accès au commerce : vers un nivellement des disparités urbain-périurbain ?*, rapport scientifique Paris Est-Université de Bourgogne pour le PUCA, 189 p.
- OLLIVRO J. (2009), Territoires : de la communauté de destins à une communauté de desseins, *Le journal de l'école de Paris du management*, 2009/6 n°80, p. 31-36.
- PRADEL B., CAILLY L., FOURNY M.-C., CHARDONNEL S., DODIER R., LOUARGANT S. (2014), Relations sociales et solidarités collectives dans les déplacements périurbains : vers une identité de mouvement, *Recherche Transport Sécurité*, 2014/2-3, p. 125-141.

- PUEL G. (2006), Territoires et Tic : vieux mythes et nouvelle vague, *Texte présenté dans le cadre de la préparation du Sommet Mondial sur la société de l'information* <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-0008583>
- RALLET A., AGUILERA A., GUILLOT C. (2009), Diffusion des TIC et mobilité : Permanence et renouvellement des problématiques de recherche, *Flux*, n° 78.
- SAJOUS P. (2004), Habiter en périurbain et usages de la voiture, *Revue ESO Travaux et documents*, n° 21.
- SCARDIGLI V. (1992), *Le sens de la technique*, PUF, Paris.
- VANIER M. (2003), Le périurbain à l'heure du crapaud buffle : tiers espace de la nature, nature du tiers espace, *Revue de géographie alpine*, 91-4, p. 79-89.
- VIDAL P., ROUGE L. (2011), *Les espaces périurbains habités par le numérique ? Le cas de la Normandie*, Éditions du Certu, 54 p.
- VIENNE F., DOUAY N., LE GOIX R., SEVERO M. (2014), Les territoire(s) des réseaux sociaux numériques : le cas des géoréférences sur Facebook, *communication au 51^{ème} colloque de l'ASRDLF*, 7-9 juillet 2014, Marne-la-Vallée.