



HAL
open science

Eléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains : Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise

Thomas Buhler

► To cite this version:

Thomas Buhler. Eléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains : Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise. Architecture, aménagement de l'espace. INSA de Lyon, 2012. Français. NNT : 2012ISAL0087 . tel-00743702

HAL Id: tel-00743702

<https://theses.hal.science/tel-00743702>

Submitted on 19 Oct 2012

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.

Thèse

Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains

Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de
déplacement sur l'agglomération lyonnaise

présentée devant

l'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon

pour obtenir

le grade de docteur

Formation doctorale : Géographie, Aménagement, Urbanisme
École doctorale : ED 483 ScSo (sciences sociales)

par

Thomas BUHLER
(Ingénieur)

Membres du jury

	Rémi BARBIER	Professeur (ENGEES, Strasbourg)
Rapporteur	Vincent KAUFMANN	Professeur (EPFL, Lausanne)
Rapporteur	Francis BEAUCIRE	Professeur émérite (Université Paris 1)
	Thomas THEVENIN	Professeur (Université de Bourgogne, Dijon)
	Olivier BRETTE	Maître de Conférences (INSA de Lyon)
Directeur	Jean-Michel DELEUIL	Professeur (INSA de Lyon)

Remerciements

La réalisation de ce travail aurait été impossible sans le soutien, la bienveillance et les conseils de nombreuses personnes. Plus précisément mes remerciements s'adressent ...

à M. Jean-Michel Deleuil pour son aide, ses analyses et ses conseils, pour sa confiance.

à M. Vincent Kaufmann et à M. Francis Beaucire pour avoir accepté d'examiner et de rapporter mon travail.

à M. Rémi Barbier et à M. Thomas Thévenin pour avoir accepté de faire partie de mon jury.

à M. Olivier Brette, pour avoir accepté de faire partie de ce jury, ainsi que pour m'avoir donné l'opportunité unique d'une série de discussions sur les rationalités et habitudes, entre sciences économiques et urbanisme, toujours dans la bonne humeur.

à toute l'équipe de la composante ITUS de l'UMR 5600, à l'équipe de GCU, aux doctorants du laboratoire et de l'INSA, en particulier Noura, Carolina, Mathieu, Abel, Farah, Abbas, Hamouda, Yan, Ivone, sans oublier la fine équipe « H₂O » (Selma, Céline et Sébastien).

à mes amis d'ici et de là-bas, et surtout

à Isabelle, pour les franches rigolades salvatrices.

à Perrine, pour ces années de complicité.

à Vincent, pour son amitié, pour son soutien infailible face à tous les dangers.

à Goulven, fabuleux voisin, conseiller, tracteur, relecteur et surtout ami.

à mes parents, à ma famille.

à Barbora - *láska moje* – pour son amour et son soutien.

Résumé

Depuis une trentaine d'années en France, les politiques de déplacement visent une réduction de l'usage de l'automobile en ville. Dans le cas de l'agglomération lyonnaise, émerge au cours des années 90 une volonté de la collectivité de faire évoluer les comportements modaux, qui se traduit par des politiques de déplacement spécifiques. En suivant diverses formulations (report modal, intermodalité, multimodalité) et niveaux de contrainte sur l'usage des modes (incitatif et restrictif), ces politiques impactent les environnements urbains (stationnement, infrastructures, partage de la voirie ...), et s'accompagnent dans les années 2000 de dispositifs communicationnels et informationnels visant à obtenir un changement de pratiques de la part des usagers. Les injonctions de la collectivité au changement de mode peuvent ainsi prendre des formes implicites ou explicites. Les injonctions implicites traduisent l'hypothèse d'une rationalité instrumentale prédominante chez l'utilisateur-acteur, à la recherche de l'alternative « optimale » et modifient en conséquence l'environnement urbain au profit des modes « alternatifs » à la voiture. Les injonctions explicites s'adressent quant à elles à un usager, dont la rationalité serait davantage axiologique et s'attachent à le convaincre de changer de pratique par des campagnes de communication destinées à promouvoir des vertus et des valeurs associées aux modes alternatifs.

A Lyon comme ailleurs, ces politiques ne sont pas couronnées du succès espéré. L'adhésion aux dispositifs mis en place n'est pas massive, de sorte que nous constatons de fortes résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement. Que l'usage de la voiture reste prépondérant dans les espaces peu denses ne surprend pas, mais la résistance au changement de mode concerne également les communes centrales, denses et correctement desservies par les modes alternatifs. Nous en concluons que les hypothèses de la rationalité instrumentale et/ou axiologique de l'utilisateur de la voiture ne suffisent pas à couvrir les raisons de la pratique automobile.

En outre, la littérature de la recherche sur les déplacements urbains ne dit guère plus que ces deux hypothèses sur les comportements de mobilité. Que les approches scientifiques du choix modal reposent sur une théorie de la décision ou mobilisent les structures sociales pour expliquer les comportements, elles ne parviennent pas à expliquer et à rendre compte des résistances aux injonctions. Pour contribuer à cette réflexion, nous faisons l'hypothèse que le concept d'habitude peut utilement être convoqué, pour dépasser les dualismes « individu-structure » ou « choix-déterminisme », et permettre une lecture plus phénoménologique des pratiques de déplacements quotidiens. Par l'habitude, nous touchons aux apprentissages, aux processus d'intériorisation et d'incorporation dans l'acquisition de savoir-faire et de potentiels d'action qui peuvent expliquer de par leur inertie les résistances au changement. Afin d'identifier les formes et le rôle des habitudes dans les comportements de déplacement quotidien, nous avons développé une méthode originale en deux temps : le recueil de commentaires enregistrés par les acteurs-usagers en situation de déplacement automobile, puis un questionnaire qui nous a permis de comparer deux groupes d'utilisateurs de la voiture, distingués par ce que nous appellerons la force de leur habitude automobile. Nous montrerons en quoi la force de l'habitude, constituée de trois dimensions (psychique, temporelle, spatiale) permet d'expliquer la résistance des usagers aux injonctions au changement de mode. Nous concluons par la remise en cause des politiques de déplacement injonctives, et par la proposition de nouvelles perspectives tant opérationnelles que théoriques.

Abstract

Since the 80's the majority of French cities developed transport policies aiming at reducing car use. In the case of Lyon's metropolitan area, local authorities target transportation behaviour changes in terms of mode. This involves the development of specific urban transport policies following various formulas (such as modal-shift, intermodal or multimodal policies) and various constraint levels on car use (incentive or restrictive policies). Several communicational and informational plans emerged since the 2000's and support these policies in order to enable a change in urban transport practices. Local authorities' injunctions to modal change take two principal shapes that are rather implicit or explicit.

Implicit injunctions to modal change indicate a first hypothesis on the car-user developed by local authorities in charge of transportation planning and policies. This first hypothesis assumes a car-user in search of the "optimal" mode (instrumental rationality), and stipulates as a consequence a modification of urban environments in favor of "alternative modes" (public transport, cycling ...) to make him change. Regarding explicit injunctions, a second hypothesis is assumed on the car-user, who is defined as an actor following an axiological rationality. As a consequence, communication campaigns on values and virtues of "alternative modes" are stipulated to achieve consent to change in the case of daily-life transport.

In Lyon as elsewhere, these policies failed to meet with the expected success. The support to these plans and policies is not massive so that we observe strong resistances to injunctions to change. These resistances are not surprising in the case of low density spaces and are in line with the literature. However the resistances to modal change observed for the case of Lyon take place as well in central areas, accurately connected to public transportation services with high population density. We conclude that hypotheses of instrumental and axiological rationalities are limited in explaining the "reasons" of car use.

Mainstream research literature on urban transport doesn't go further than these two hypotheses, be they in line with decision theory or conveying social structures to explain behaviours. In this respect, they fail to explain the resistances to injunctions. To contribute to this reflection we assume the hypothesis that habit - as a concept - can be mobilized to go beyond fruitless dualisms such as "individual vs. structure" or "choice vs. determinism" and enable the development of a rather phenomenological interpretation of transport behaviours.

By the concept of habit, learning effects related to know-how and action potentials, internalization and embodiment processes are used to explain resistances to change. In order to identify the shapes and roles of habit in urban transport behaviours, we developed a two-step original method including the collection of comments recorded by car-drivers during their daily travels and a questionnaire-based survey. The latter enabled us to distinguish two sub-groups as regards to the strength of their automobile habit. As a major result we will show that automobile habit follows three dimensions, namely mental, temporal and spatial, and enable an explanation of user's resistance to injunctions to modal change. In line with these results we will conclude with a critical reconsideration of transport policies based on injunctions to change, and with new operational and theoretical perspectives.

Table des matières

Remerciements	3
Résumé	5
Abstract	5
Table des abréviations	13
Table des illustrations	14
Avant-propos	21
Introduction	23
Une mise en mobilité généralisée	23
Des ressources qui commencent à montrer leurs limites	26
Deux questions prohibées	27
De fortes attentes sur les pratiques	29
L'héritage d'environnements urbains « auto-centrés »	31
Des résistances qui posent question	33
Plan de l'exposé	33
PARTIE I Les habitudes en sous-représentation.	
Limites des modèles interprétatifs actuels sur la question des résistances aux injonctions au changement de mode	35
Chapitre 1 Politiques de déplacement sur l'agglomération lyonnaise. Une multitude d'orientations et d'actions renvoyant à deux formes principales d'injonction au changement	37
1.1 Cerner les différents types d'injonction au changement : une relecture des documents de planification urbaine et de planification des transports par les « figures implicites de l'utilisateur »	37
1.2 Présentation du corpus utilisé mobilisant les principaux documents de planification des transports et d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise	41
1.3 Analyse synoptique des différentes orientations et actions envisagées pour permettre un changement de comportements modaux	47
1.4 « Figures implicites de l'utilisateur » et formulation des deux principaux types d'injonction au changement de mode de déplacement	56
1.5 « Figures implicites de l'utilisateur » et formulation des deux principaux types d'injonction au changement de mode de déplacement	59

Chapitre 2 Résistances individuelles et collectives aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise	63
2.1 Résistances des pratiques automobiles : quelques constats sur l'agglomération lyonnaise	63
2.2 Le rôle des structures sociales dans le phénomène de « résistance automobile »	67
2.3 Le rôle des modalités de production de la ville dans le phénomène de résistance automobile	75
2.4 Trois hypothèses mobilisant les groupes sociaux dans leur résistance au changement de mode	103
2.5 Réseaux de transports et ville. Quatre niveaux pour quatre hypothèses principales sur les résistances au changement de mode de déplacement	105
Chapitre 3 Hypothèses sur les comportements de mobilité dans les modèles interprétatifs actuels. Limites et mise en discussion	111
3.1 Modèles "néo-classiques". Du modèle canonique aux amendements récents	111
3.2 "Les modèles compréhensifs"	124
Conclusions de la partie I	129
PARTIE II Les habitudes en questions	
Enjeux théoriques et questions méthodologiques	131
Chapitre 4 L'habitude, une « boîte noire » pour la recherche sur les déplacements urbains	132
4.1 De la nécessité d'une discussion conceptuelle	132
4.2 De quoi l'habitude n'est-elle pas le nom ?	134
4.3 L'habitude, un concept fort au-delà des dualismes	138
4.4 L'habitude, entre conscience et automaticité	143
4.5 Habitudes et délibérations	145
4.6 L'habitude, un « schème opératoire de commutation »	149
4.7 Habitude et objet. Une délégation à l'environnement et un porteur de mémoire sociale	151
4.8 L'habitude dans ses dimensions synchronique et diachronique	152
4.9 Habitude et « motilité ». Ambitions scientifiques comparables, mais constructions différentes	153
4.10 Synthèse et perspectives	156

Chapitre 5 L'habitude de déplacement. Une lecture critique des apports de la psychologie sociale	157
5.1 Pourquoi s'intéresser à la psychologie sociale ?	157
5.2 Psychologie sociale et déplacements, hypothèses sur les comportements	157
5.3 Une définition fragmentaire de l'habitude, entre scripts et classes de situations	161
5.4 Mesure de l'habitude, enjeux méthodologiques	165
5.5 L'habitude comme interférence dans la relation entre intentions et comportements	168
5.6 L'habitude comme interférence dans la relation entre normes et comportements	169
5.7 Synthèse et perspectives	171
Chapitre 6 Enjeux méthodologiques du concept d'habitude dans les déplacements urbains	175
6.1 De la nécessité d'une méthode <i>ad hoc</i>	175
6.2 Description générale de la méthode	177
6.3 Description de la première phase du protocole méthodologique : l'« acteur-descripteur »	179
6.4 Description de la méthode par questionnaire	185
6.5 Synthèse et perspectives	191
Conclusions de la partie II	193
PARTIE III Les habitudes en action	
Dimensions temporelle, spatiale et psychique de l'habitude modale	195
Chapitre 7 Les habitudes dans les déplacements automobiles, ou « habiter l'habitacle »	197
7.1 Les spécificités du temps automobile	197
7.2 Dispositions « libératrices »	199
7.3 Composer « ses » chemins habituels	202
7.4 Activités associées habituelles. Regards qualitatifs	204
7.6 Force de l'habitude automobile, pratiques associées et perception de la qualité du temps	228
7.7 Synthèse et perspectives	232

Chapitre 8 La dimension spatiale de l'habitude modale automobile	233
8.1 De la nécessité de questionner la dimension spatiale de l'habitude modale	233
8.2 Formes spatiales de l'habitude. Lecture comparative HAB+ / HAB-	234
8.3 Improvisations spatiales réglées par l'habitude	238
8.4 Synthèse et conclusions	241
Chapitre 9 Habitudes, représentations et modes de pensée	245
9.1 Représentations et pensées « habituelles » ?	245
9.3 Habitude et représentations des coûts de déplacement	250
9.4 Habitude et représentations des modes « alternatifs »	251
9.5 Habitudes et représentations, les limites	251
9.6 Habitude et sentiment de « choix modal »	254
9.7 Synthèse et perspectives	258
Conclusions de la partie III	261
CONCLUSIONS GENERALES	265
L'habitude, un construit multidimensionnel synchronique	267
L'habitude, ou l'objection majeure aux politiques injonctives	268
« Instrumentaliser » l'habitude pour réinventer les politiques de déplacement	272
L'habitude, ou les enjeux méthodologiques à venir	273
A la recherche de l'« homme ordinaire »	275
Les politiques de déplacement injonctives, productrices d'inégalités sociales	277
Injonctions et habitudes, les instruments d'un groupe social ?	278
Hypothèses sur le rôle politique des injonctions au changement de mode	279
Bibliographie	281
ANNEXES	295

Table des abréviations

AOTU	Autorité Organisatrice des Transports Urbains
CCFA	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CEA	Commissariat à l'Energie Atomique
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CETUR	Centre d'Etudes sur les Transports Urbains
COL	Contournement Ouest Lyonnais
DATAR	Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
DOG	Document d'Orientations Générales
DRIRE	Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche, et de l'Environnement
DTA	Directive Territoriale d'Aménagement
EMD	Enquête Ménages Déplacements
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LEOL	Lignes Express de l'Ouest Lyonnais
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
INVS	Institut National de Veille Sanitaire
IUT	Institut Universitaire de Technologie
MRG	Modèle rationnel général
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PDE	Plan de Déplacements Entreprise
PDIE	Plan de Déplacements Inter-Entreprises
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PPA	Plan de Prévention de l'Atmosphère
PTU	Périmètre des Transports Urbains
REAL	Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise
RER	Réseau Express Régional
RGP	Recensement Général de la Population
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SEPAL	Syndicat mixte d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise
SRU	Solidarité et Renouvellement Urbain
SYTRAL	Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise
TCL	Transports en Commun Lyonnais
TCR	Théorie du Choix Rationnel
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TER	Transport Express Régional
TOP	Tronçon Ouest du Périphérique lyonnais
VAL	Véhicule Automatique Léger

Table des illustrations

Graphiques

Graphique 1: Mobilité totale des personnes, en fonction du PIB/habitant, par grandes zones du globe, entre 1960 et 1990, avec une projection à 2050	24
Graphique 2: Equipement des ménages français en automobile	25
Graphique 3 : Densité urbaine et consommation d'énergie liée au transport	30
Graphique 4: Evolution du nombre de déplacements automobiles sur le Grand Lyon.....	64
Graphique 5 : Evolution des déplacements en voiture comme conducteur, sur le Grand Lyon	65
Graphique 6 : Evolution de la distance moyenne des déplacements automobiles sur le Grand Lyon..	66
Graphique 7 : Evolution du nombre de voitures pour 1000 habitants sur le Grand Lyon	67
Graphique 8 : Taux de motorisation des ménages (au moins une automobile), en fonction de la situation de la personne référente, sur la période 1980-2010	68
Graphique 9 : Taux de mono-, bi-, tri-motorisation et non motorisation des ménages français sur la période 1980-2010	71
Graphique 10 : Fréquence d'utilisation des transports en commun pour le sous-groupe ayant reçu une carte gratuite de transports en commun valable un mois (« experiment »), comparée avec un groupe témoin (« control »)	165
Graphique 11: Intentions, comportements et habitudes existantes dans le cas de la pratique du vélo ;	168
Graphique 12 : Importance des structures sociales dans l'explication du taux de motorisation.....	193
Graphique 13 : Taux de motorisation des ménages en fonction de la situation de la personne référent sur la période 1980-2010 en France métropolitaine	193
Graphique 14 : «Biais de perception des temps de déplacement en automobile et en transport public pour les déplacements domicile-travail»	197
Graphique 15 : Fréquences déclarées des pratiques associées à la conduite pour l'ensemble de l'échantillon	209
Graphique 16 : Fréquences déclarées des pratiques associées à la conduite, en fonction du genre	210

Graphique 17 : Fréquence déclarée des pratiques associées à la conduite, en fonction de la catégorie sociale.....	213
Graphique 18 : Fréquences déclarées des pratiques associées à la conduite automobile, en fonction de l'âge	217
Graphique 19 : Fréquence des pratiques associées en fonction de la force de l'habitude automobile	223
Graphique 20 : Pratiques associées dont les fréquences déclarées sont comparables entre les groupes « HAB+ » et « HAB- ».....	225
Graphique 21 : Pratique associée plus fréquente pour le groupe « HAB- »	226
Graphique 22 : Pratiques associées plus fréquentes pour le groupe « HAB+ ».....	226
Graphique 23: Répartition de l'ensemble des trajets automobiles déclarés « fréquents » en fonction de la qualité de l'estimation du temps de déplacement.....	246
Graphique 24 : Répartition de l'ensemble des trajets automobiles déclarés « fréquents », en nombre de trajets, en fonction de la qualité de l'estimation du temps de déplacement pour un trajet équivalent en TC (ratio évaluation/données objectives)	248
Graphique 25 : Nombre de personnes enquêtées par types d'estimations du coût d'un abonnement aux TCL.....	250

Illustrations

Illustration 1 : Affiche d'incitation au covoiturage pendant la Seconde Guerre mondiale.....	27
Illustration 2 : Trois affiches issues de la campagne publicitaire liée à la mise en service du réseau de bus « Atobus ».....	60
Illustration 3 : Les cinq pictogrammes collés sur le dictaphone fourni.....	179
Illustration 4 : Campagnes de promotion pour la réduction de l'usage de l'automobile	270

Schémas

Schéma 1 : Le processus de « transition urbaine »	32
Schéma 2 : L'urbanisation en « tâche d'huile ».....	32
Schéma 3 : Synoptique de la méthode d'analyse sociotechnique sur le couple dispositif-figure implicite de l'utilisateur	40
Schéma 4 : Liens de compatibilité à respecter entre les principaux documents de planification qui traitent de la question des déplacements.....	42
Schéma 5 : Les deux types d'injonction au changement de mode de déplacement	61
Schéma 6 : Modalités d'accès et cycles automobiles différenciés.....	69
Schéma 7 : « Urbanisme des réseaux » : niveaux, acteurs et modes d'action	106
Schéma 8 : Quatre hypothèses sur les résistances au changement de mode de déplacement	107
Schéma 9 : Hypothèses sur les comportements accompagnant la figure de l' <i>homo oeconomicus</i> dans la modèle néo-classique et traduction dans le cas des déplacements urbains	116
Schéma 10 : Hypothèses sur les comportements accompagnant la figure de l' <i>homo oeconomicus</i> dans le modèle néo-classique et amendements fondant la rationalité limitée simonienne	119
Schéma 11: Rationalités et bonnes raisons sous-jacentes à l'action. Généalogie de l'approche "compréhensive" des déplacements urbains.....	125
Schéma 12 : Habitude et comportements ; réalisation de l'auteur.....	136
Schéma 13 : Usages et polysémie des habitudes.....	139
Schéma 14 : Les trois plans distincts dans le comportement opératoire de l'Homme.....	144
Schéma 15 : Comportements, délibérations, instincts et institutions	147
Schéma 16 : Processus d'intériorisation et d'incorporation d'un schème.....	150
Schéma 17 : Motilité et déplacements.....	154
Schéma 18 : Théorie dite du « comportement planifié »	158
Schéma 19 : Théorie dite du "Comportement Interpersonnel"	159

Schéma 20 : Le modèle « MOA »	160
Schéma 21 : Modèle du processus de délibération des personnes dans le cas d'habitudes plutôt « fortes » ou plutôt « faibles »	164
Schéma 22 : Une définition de l'habitude, dans la méthode de mesure SHRI ; réalisation de l'auteur	167
Schéma 23 : Le modèle étendu de prise de décision normative	169
Schéma 24 : L'habitude comme interférence dans les relations entre intentions et comportements et entre normes sociales et comportements ; réalisation de l'auteur.....	173
Schéma 25 : Carte schématique des déplacements d'U7 pendant la semaine de descriptions enregistrées.....	184
Schéma 26: Une définition de la force de l'habitude automobile : envergure et intensité ; réalisation de l'auteur	220
Schéma 27 : « Modèle habituel de l'usage du temps automobile »	232
Schéma 28 : Corrélations entre la force de l'habitude modale (automobile) et les types de lieux souvent fréquentés.	235
Schéma 29 : Corrélations entre lieux habituels ; réalisation de l'auteur	236
Schéma 30 : Cartes schématiques hebdomadaire pour « U7 » et « U8 ».....	237
Schéma 31 : Cartes schématiques hebdomadaire pour « U5 » et « U3 ».....	238
Schéma 32 : Modèles spatiaux majoritaires pour les groupes « HAB+ » et « HAB- ».....	242
Schéma 33 : Force de l'habitude modale et représentations se renforcent mutuellement.....	258
Schéma 34 : Système habituel de l'usage automobile	261
Schéma 35 : Système habituel de l'usage automobile ; réalisation de l'auteur	267
Schéma 36 : Injonctions au changement, habitude modale automobile, et résistances	272
Schéma 37 : La « face cachée » de l'« homme ordinaire »	275

Cartes

Carte 1 : Périmètres du Grand Lyon, du territoire du SCoT de l'agglomération lyonnaise, et du périmètre des transports urbains (PTU) ; conception et réalisation de l'auteur	43
Carte 2: Le réseau express de l'agglomération lyonnaise	50
Carte 3 : Réseau REAL et dates de mise en service des différentes lignes de train et de tram-train ...	51
Carte 4 : réseau de voirie et actions envisagées par le SCoT pour « hiérarchiser les voies »	54
Carte 5 : Planification des itinéraires cyclable dans le PDU révisé de 2005	55
Carte 6: Territoires de la multi-motorisation et usage hégémonique de l'automobile pour les trajets domicile-travail.....	73
Carte 7 : Les différentes phases de l'étalement urbain dans l'agglomération lyonnaise (1975-2005)	77
Carte 8 : Etalement urbain et services aux ménages sur la métropole lyonnaise	79
Carte 9 : « Allongement des distances sur la métropole lyonnaise. Périurbanisation des cadres et classes moyennes »	81
Carte 10 : Etalement urbain et polarisations fonctionnelles sur la métropole lyonnaise.....	85
Carte 11 : Hégémonie automobile en grande périphérie lyonnaise	87
Carte 12 : Multimotorisation et catégories sociales aisées	91
Carte 13 : Multimotorisation et classes moyennes sur l'agglomération lyonnaise	93
Carte 14 : Multimotorisation et taux de chômage par commune sur l'agglomération lyonnaise.....	95
Carte 15 : Groupes sociaux sur la métropole lyonnaise en 2008	101
Carte 16 : Localisation de la commune de Villeurbanne dans l'agglomération lyonnaise	186
Carte 17 : Localisation du lieu d'habitation des enquêtés, pour l'enquête par questionnaire	187
Carte 18: Lieux habituels pour les groupes "HAB+" et "HAB-"	243

Tableaux

Tableau 1 : Documents mobilisés pour le travail d'analyse sur les déplacements urbains dans les documents de planification.....	45
Tableau 2 : Registres et actions qui attendent des changements de comportements dans la mobilité quotidienne pour l'ensemble des documents analysés.....	46
Tableau 3 : Registres d'action présents dans l'ensemble du corpus de documents analysés.....	47
Tableau 4 : « Vitesse généralisée » pour quatre profils-types, dans une situation spatiale considérée comme équivalente, et aux pratiques de déplacement égales (en distance, et en temps)	70
Tableau 5 : Les « trois vitesses » de la ville et le rôle de la mobilité automobile	97
Tableau 6 : Les trois « vitesses » de la ville, les groupes sociaux associés et les « bonnes raisons » collectives respectives pour le maintien de l'automobile comme mode hégémonique	103
Tableau 7 : Modèles "néo-classiques" basés sur le postulat de rationalité instrumentale comme seule logique sous-jacente aux pratiques de déplacement.	112
Tableau 8: Evaluation de la durée de déplacement effectif et évaluation de la durée de l'alternative en transport en commun pour le même trajet, par rapport à des données objectives	117
Tableau 9 : Gain (ou perte) de temps de déplacement (perçu et objectif), avec le choix de l'automobile plutôt que des transports en commun pour le trajet le plus fréquent.....	118
Tableau 10 : Série de postulats concernant l'action de l'individu, sous-jacentes aux grandes traditions sociologiques	123
Tableau 11 : Types de rationalités sous-jacents et explicatifs des pratiques modales.....	124
Tableau 12 : Définition courante de l'habitude et définition de l'habitude-concept	135
Tableau 13 : Liste des personnes participant à la première phase de l'enquête.....	181
Tableau 14: Une analyse de l'habitude dans l'usage de l'automobile, par l'analyse du contenu manifeste. Stratégies, pratiques et représentations comme clés d'analyse, et exemples d'éléments pris en compte.....	183
Tableau 15: Répartition des professions et catégories socioprofessionnelles dans l'échantillon, comparée à la population majeure de Villeurbanne en 2008.....	188

Tableau 16 : Répartition hommes-femmes de l'échantillon et de la population de Villeurbanne entre 15 et 64 ans en 2008	189
Tableau 17 : Variables expliquant l'apparition de l'adjectif « agréable » pour qualifier un déplacement	229
Tableau 18 : Variables expliquant l'apparition de l'adjectif « stressant » pour qualifier un déplacement.....	230
Tableau 19 : Variables explicatives de l'occurrence de l'adjectif « agréable » associé à certains déplacements.....	231
Tableau 20 : Indicateurs corrélés à la capacité à donner une estimation vraisemblable du temps de déplacement en automobile. Méthode de la régression logistique.	247
Tableau 21 : Indicateurs corrélés à la capacité de donner une estimation vraisemblable du temps que prendrait un trajet équivalent en transports en commun. Méthode de la régression logistique.	249
Tableau 22 : Adjectifs les plus fréquents pour caractériser les transports en commun comme mode de déplacement quotidien	251
Tableau 23 : Véhicules utilisés par les personnes interrogées, répartis par groupe	252
Tableau 24 : Adjectifs indiqués par les personnes interrogées pour caractériser leur véhicule	253
Tableau 25 : Bonnes raisons et contraintes données par les personnes interrogées pour justifier leur utilisation majoritaire de l'automobile dans les déplacements quotidiens.....	253
Tableau 26 : Sentiment de choix en fonction de la force de l'habitude modale automobile ; réalisation de l'auteur	255
Tableau 27 : Indicateurs corrélés au sentiment de « choix modal » au quotidien	256
Tableau 28 : Modes de représentation et modes de pensée, en lien avec la force de l'habitude modale automobile	258
Tableau 29 : Répartition des personnes interrogées en fonction de la difficulté (ou de la facilité) perçue à trouver une place de stationnement sur l'ensemble des lieux habituels indiqués	263
Tableau 30 : Sociologie des groupes « HAB+ » et « HAB- »	277

Avant-propos

Les déplacements urbains sont l'objet de nombreuses luttes idéologiques, dont le lexique est souvent le premier révélateur. L'exemple des débats et discussions, au sein de différents acteurs publics, tels que la SNCF (Largier, 2010 ; Jeannot, 2010), concernant la définition d'une terminologie commune pour désigner les personnes utilisant leurs services est un parfait exemple du poids idéologique de nombreux termes utilisés dans le champ des déplacements urbains. La substitution apparemment inoffensive de terme « client » au terme « usager » vient matérialiser une réelle confrontation politique et idéologique entre différents acteurs sur la question des transports urbains (Vallon, 2002).

Dans le cadre de ce travail, nous tenterons au maximum de ne pas employer certains termes que nous pensons connotés, puisqu'ils ne se contentent pas de décrire des personnes, des situations, des rôles mais s'accompagnent du poids de certaines idées doctrinaires sur ces questions, quelles qu'elles soient. Afin de quadriller au maximum le terrain sur lequel nous avançons, voici une liste des principaux termes que nous avons décidé de ne pas employer, et les raisons de ce choix. Quand cela est possible, nous proposons un terme que nous utiliserons tout au long de ce travail.

« *Usager* ». Ce terme a longtemps été opposé au terme de « client », qui représente l'idéologie libérale, et que nous n'utiliserons pas non plus, puisqu'il est encore plus connoté. Cette opposition terminologique, mais surtout idéologique, a eu lieu essentiellement les années 80 et 90, dans une période de discussion autour des différentes formes de délégation de service public à des compagnies privées d'exploitation de services urbains. En ce qui concerne le terme « usager », nous pensons qu'il ne reflète pas la personne dans son ensemble, mais plutôt la manière dont elle est perçue, voire « projetée » par les différents acteurs institutionnels en charge des déplacements urbains (Illich, 1973). Ce terme renvoie certes au droit d'usage dont peut bénéficier une personne, mais aussi aux différentes règles d'usage qui s'imposent à lui. En cela, il transmet une réalité de l'usage quotidien des différents modes. Tout au long de ce travail, et dans la continuité de Petit (2003), nous utiliserons le terme d'« *acteur-usager* », qui fait référence aux deux facettes de la personne dans les transports, celle de l'acteur, personne dans l'action, et celle de l'usager, de la personne devant donc se conformer aux règles d'usage qui s'imposent à lui. Nous utiliserons également ce terme afin d'enlever le monopole de l'usage du terme « acteur » à des personnes et des organisations institutionnelles. L'« usager » est aussi « acteur ».

« *Automobiliste* ». Le terme est souvent employé dans la presse, les milieux professionnels, comme par certains chercheurs. Ce terme renvoie l'idée qu'une personne est associée à un mode, uniquement. Il fait également référence à une catégorie de personnes, plus ou moins organisées, qui défendraient leur mode, les « automobilistes ». Du point de vue de la recherche, l'« automobiliste » est également « piéton » une fois sorti de son véhicule, et pourra être par la suite « cycliste », par exemple. Le terme d'« automobiliste » renvoie l'idée d'une appartenance unique à un mode, à un groupe, que nous ne souhaitons pas laisser implicite dans ce travail. Au risque de la redondance, et de la présomption de « snobisme », nous emploierons le terme d'« *acteur-usager de l'automobile* » ou « de la route ».

« *Modes doux* ». Ces modes n'ont rien de particulièrement « doux ». Ils nécessitent eux-aussi des aménagements urbains, parfois très lourds, très « durs ». Bien entendu, nous comprenons l'implicite de la « douceur » au regard de l'environnement, mais nous préférons parler ici de la « marche à pied » et du « vélo », pour plus de précision.

« *Modes alternatifs* » à l'automobile. Qualifier ces modes d'« alternatifs » à l'automobile correspond à une hypothèse implicite, celle d'une substitution possible entre les modes, toute chose devenant, comme l'exige la formule, « égale par ailleurs ». Cette hypothèse est largement critiquée, invalidée par de nombreux travaux (Massot et al., 2004). Nous n'utiliserons donc pas ce terme qui instaure déjà une manière particulière d'appréhender le problème.

« *Choix modal* ». Ce terme est la clé de voûte d'une vision idéologique très prononcée, et appliquée aux déplacements urbains. Assurément, certaines personnes peuvent se trouver en situation dite de « choix modal », dans certains cas, à savoir être en mesure de prendre plusieurs modes différents pour se rendre à un endroit très précis, et en revenir. Cela dit, ces situations ne concernent pas l'ensemble de la population. De nombreuses personnes ne sont pas en situation de « choix modal », dans les communes et quartiers pavillonnaires pour citer l'exemple le plus flagrant. Le terme de « choix modal » correspond également à une hypothèse implicite sur les pratiques, qui sont alors perçues comme le produit de choix effectués en amont. Or, nous le verrons, toute pratique ne peut s'expliquer par la seule analyse de la décision prise par une personne. Ce terme renvoie également une négation du rôle des habitudes dans les pratiques quotidiennes de mobilité. Nous n'utiliserons aucun terme en substitution, car nous ne considérons pas le « choix » comme décrivant de manière satisfaisante les situations dans lesquelles se trouvent les acteurs-usagers au quotidien.

Les termes présentés ici pourront être mentionnés au cours de ce travail, en restant entre guillemets, distance critique oblige. Leur usage correspondra alors à leur sens idéologique particulier, développé ici.

Introduction

Une mise en mobilité généralisée

Un changement majeur s'est opéré en France, en à peine un peu plus d'un demi-siècle. Celui-ci a amené la population à se déplacer en moyenne neuf fois plus loin, chaque jour et en moyenne (Viard, 2006). Les déplacements quotidiens dans les années 50 se limitaient à cinq kilomètres en moyenne, par jour et par personne. La population française se déplace actuellement et quotidiennement quarante-cinq kilomètres chaque jour en moyenne (idem). Ce constat est uniquement fondé sur des caractéristiques concernant la mobilité physique, et ne prend pas en compte l'émergence puis la généralisation des technologies d'information et de communication¹. La tendance lourde est celle d'une croissance des déplacements et des échanges, tant physiques que « virtuels² » (Urry, 2005 ; Viard, 2006). Quarante-cinq kilomètres par jour. Bien entendu, il s'agit là d'une moyenne, et celle-ci ne témoigne aucunement des écarts qui se creusent au sein même de la population, entre certains différents groupes sociaux. Ainsi les « hypermobiles », qui constituent un groupe social privilégiant la mobilité dans leur mode de vie, par un usage intense des réseaux virtuels et physiques, s'opposent au reste de la population (Urry, 2005). Certes, des mouvements³ politiques et associatifs apparaissent et constituent une force critique face à la norme de la mobilité du plus grand nombre, sur des rythmes de plus en plus soutenus. Cependant ils ne parviennent pas à contester son statut de norme sociale dominante. L'ensemble de ces éléments caractérise un processus que nous pouvons appeler « mise en mobilité généralisée » au sein de la société. Certains chercheurs ont pu associer à ce phénomène d'autres termes, tels que la « transition urbaine » (Wiel, 2005) ou le « processus inflationniste de déplacements » (Kaplan et Marzloff, 2008).

Cette mise en mobilité généralisée n'a bien entendu aucun caractère « naturel » ou « évident ». Ce processus coïncide historiquement avec un changement de paradigme dans la nature du système capitaliste de production et de consommation (Rousseau, 2008). En effet, la deuxième partie du XXème siècle correspond à la transformation, politiquement construite, depuis les années 80, d'un capitalisme « paternaliste » correspondant à une logique d'accumulation des capitaux, des marchandises, de la main d'œuvre, en un capitalisme « néolibéral », qui suit une logique d'accumulation dite « flexible » du capital (Boino, 2009 ; Rousseau, 2008). Une mobilité spatiale accrue du capital émerge en réponse aux crises de suraccumulation de celui-ci (idem). Ce changement fondamental de paradigme dans le mode de fonctionnement du système capitaliste induit des changements majeurs dont une mobilité accrue du salariat, à commencer par les cadres techniques et financiers des entreprises privées (Cwerner et al., 2009). Cette mise en mobilité accrue du salariat s'étendra à une part plus large des employés, des différents secteurs. L'image « idéale »

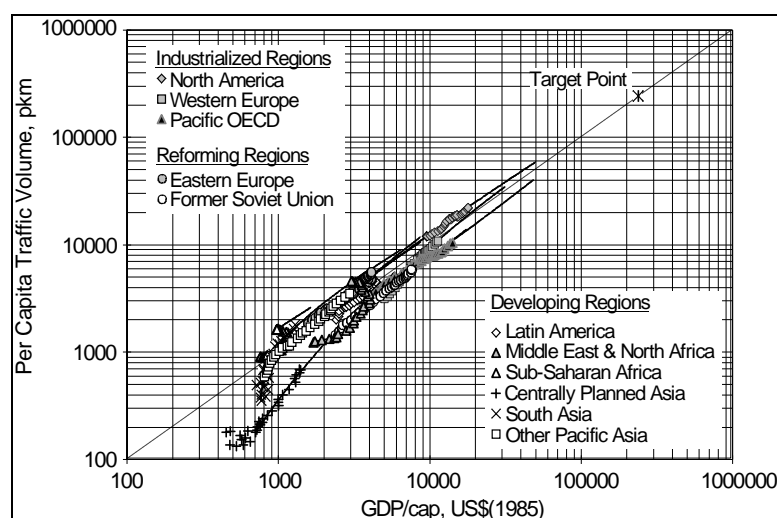
¹ A la fin de l'année 2011, plus de 18,3 millions de français possédaient un téléphone permettant d'aller sur internet. Fin 2010, on comptait plus de 63 millions d'abonnements à la téléphonie mobile (Médiamétrie, 2011).

² Nous les appellerons « virtuels », en suivant le langage courant, bien qu'ils soient construits sur des réseaux sociotechniques « physiques », « matériels » et « humains » (terminaux téléphoniques, réseaux électriques, serveurs, employés, ...).

³ Le mouvement « slow », est de ceux-là, il propose une réappropriation du temps dans la vie quotidienne et une vie centrée autour de son lieu d'habitation

de l'ouvrier capté par un « urbanisme de l'immobilité » (cités ouvrières, phalanstères, ...) se métamorphose, pour devenir celle de l'employé « mobile » (Rousseau, 2008). La ville d'aujourd'hui, peut alors être perçue comme une « machine à mobilité⁴ », dont l'urbanisme contemporain serait complice (idem). Cette mobilité n'empêche pour autant pas le contrôle de l'employé au sein du système de production, par l'intermédiaire des techniques d'information et de communication, véritables « chaînes invisibles » (Durand, 2004).

Cette combinaison entre mobilité spatiale du plus grand nombre et fonctionnement du système économique est également mise en évidence chez certains macro-économistes (Schäfer et Victor, 2000 ; Crozet, 2010). Pour être plus précis, il s'agit là de la mise en évidence d'un « couplage » (Schäfer et Victor, 2000) entre le produit intérieur brut par habitant d'un pays ou d'une grande zone géographique, et la mobilité totale des personnes⁵. Sur le graphique ci-dessous, en échelle logarithmique, les auteurs montrent l'évolution du rapport entre mobilité totale des personnes et produit intérieur brut, pour des grandes régions du globe, et pour la période 1960-1990, avec une projection à 2050. Les conclusions de ces auteurs soutiennent que l'ensemble des régions du monde tendent toutes vers un point-cible (appelé « Target Point »), optimum entre mobilité et croissance économique. Certes, ces travaux sont très éloignés, théoriquement et méthodologiquement de ceux que nous développons au cours de cette thèse. Nous ne partageons pas non plus l'idée d'une classification en « grandes régions » de la planète, les dénominations employées pour les « types » de « grandes régions », et encore moins cette préconception d'une mobilité qui proviendrait d'un processus « naturalisé », suivant un cheminement linéaire et ordonné, dans l'ordre des choses, et qui est pensé comme inévitable. Retenons tout de même de ces travaux que des chercheurs d'autres disciplines de sciences sociales pointent également du doigt l'encastrement de la mobilité des personnes dans le système économique dominant (Poulit, 2005). Cette définition de la mobilité correspond à celle qu'a pu formuler le courant de la géographie marxiste, à savoir, un « outil de mobilisation de la main d'œuvre » (Offner, 1995).



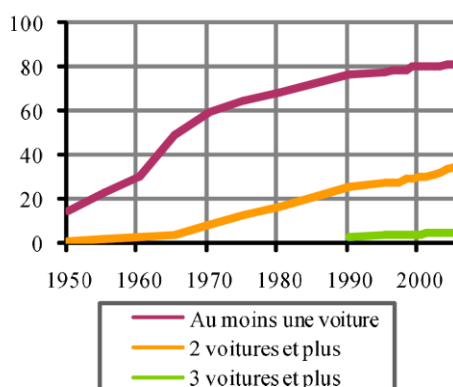
Graphique 1: Mobilité totale des personnes, en fonction du PIB/habitant, par grandes zones du globe, entre 1960 et 1990, avec une projection à 2050 ; source : Schäfer et Victor, 2000

⁴ Afin d'étayer sa thèse, Max Rousseau [2008] évoque également les évolutions fortes dans la figure de l'« ennemi public », entre le XIX^{ème} siècle et le vagabond, mobile et sans attache, aux différentes formes plus contemporaines de racolage, de mendicité, de « zonage » qui ont en commun leur fixité sur l'espace public.

⁵ Bien entendu, il ne s'agit pas uniquement de mobilité quotidienne, mais de la mobilité totale des personnes.

La mobilité généralisée n'est pas uniquement le prérequis indispensable au fonctionnement d'un système capitaliste « néo-libéral » (Rousseau et Béal, 2008 ; Rousseau, 2008). Elle est également l'un des instruments majeurs pour tenter de combler les contradictions qu'il génère. C'est ainsi que peuvent s'interpréter les différentes politiques visant l'« insertion sociale et économique » par la mise en mobilité de personnes qui n'ont pas accès à l'emploi (Féré, 2011). On pourra penser, par exemple, aux divers dispositifs engagés dans ce sens depuis 2009 par le Grand Lyon, et regroupés dans la plateforme « Mobilité Emploi Insertion⁶ ». La mobilité du plus grand nombre constitue donc à la fois un prérequis indispensable au système économique actuel, et l'un des instruments pour tenter de pallier les inégalités générées.

Nous l'avons vu, la mobilité spatiale quotidienne généralisée des personnes peut être analysée comme un outil au service d'un système économique particulier. Son importance peut également se comprendre pour la valeur d'échange qu'elle génère, non en tant qu'outil au quotidien, mais en tant que fin en soi, et ceci notamment pour l'ensemble des modes motorisés. En effet, le « système automobile » (Urry, 2004 ; Baudrillard, 1968) introduit des cycles de « consommation-destruction » nombreux (véhicules, goudron, essence, pneumatiques, ...) et donc la création sans cesse renouvelée d'une valeur d'échange, qui peuvent en partie expliquer son succès (G. Dupuy, 1995). Les transports en commun ne sont pas en reste. Nous pensons ici tout particulièrement à la forme que peuvent prendre certains contrats de délégation de service public, dans le cas des transports collectifs. Ces contrats stipulent généralement que les entreprises délégataires doivent être rémunérées en fonction d'un indicateur exprimé en « km.passager » (Amar, 2010). En d'autres termes, plus elles transporteront de personnes, plus elles seront rétribuées. Faire se déplacer le plus de monde constitue alors une source de création de valeur économique. Nous l'avons vu pour ces deux exemples, la mobilité peut devenir pour certains acteurs, une fin en soi. Retenons de cet aperçu très rapide que le système actuel de production et de consommation nécessite une mobilité du plus grand nombre, et que cette mobilité correspond à des intérêts puissants, et consacre certaines rentes, publiques comme privées⁷. En cela, la mobilité spatiale généralisée est un élément inséparable du fonctionnement global de la société française contemporaine. Elle est consacrée par le système économique actuel.



Graphique 2: Equipement des ménages français en automobile ; source : Duverney-Prêt, 2009

⁶ Cette plateforme propose, entre autres, un service de mise à disposition de deux-roues motorisés, un service de transport à la demande, une « auto-école sociale », une vélo-école, ainsi que des programmes de formation cognitive à la mobilité (Grand Lyon, 2012)

⁷ On pensera tout particulièrement aux réseaux autoroutiers, aux entreprises oligopolistiques de raffinage et de distribution de carburant, etc.

Cette mise en mobilité généralisée, consacrée par un système économique dominant, n'en repose pas moins sur des dispositifs techniques précis. Certes, la mise en mobilité généralisée du salariat s'est tout d'abord appuyée sur les transports ferrés (Beaucire, 1996) ainsi que sur la bicyclette (Paquot, 2009). Cependant, elle s'est renforcée, puis généralisée, avec l'appui du mode automobile. En trois décennies seulement (1960-1990) s'est opérée une massification de la propriété de l'objet « automobile », et de son usage (G. Dupuy, 1999). Les raisons d'un tel phénomène sont multiples, et soulignent essentiellement les performances objectives de ce mode (vitesse, coût, ...), en comparaison avec les transports en commun notamment. Ceci a pu se produire essentiellement en raison des performances de ce mode en comparaison avec les autres, des symboles associés de réussite sociale et de liberté, mais également des « effets de clubs ». Bien que nous divergions grandement sur son application à l'échelle individuelle, le concept de « dépendance automobile » a tout de même une portée explicative et interprétative intéressante à l'échelle sociale (idem). La société, dans son mode de fonctionnement actuel, est fortement « dépendante » de la mobilité, et surtout de la mobilité automobile. Or la mobilité spatiale quotidienne du plus grand nombre, rendue indispensable, et propulsée par la massification de l'automobile, entre en contradiction avec une seconde tendance, tout aussi prononcée, et qui n'est pas indépendante du système actuel de production-consommation, à savoir la limitation des ressources, notamment énergétiques.

Des ressources qui commencent à montrer leurs limites

Les ressources qui ont permis l'ouverture de cette « boîte de Pandore » des mobilités (Kaplan et Marzloff, 2008), commencent à montrer leurs limites, bien qu'elles eussent été annoncées et énoncées il y a quelques décennies déjà (Meadows et Club de Rome, 1972 ; Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, 1993 ; Brunel, 2012). Dans le cas du pétrole, source d'énergie qui supporte de manière hégémonique les déplacements automobiles actuels, les estimations peuvent diverger, refléter les intérêts des certains groupes de pression, groupes politiques ou lobbies (Reguly, 2009), mais toutes convergent sur le fait que le début des années 2010 coïncide avec le « pic de pétrole » (ou « *Peak Oil* »), moment historique où un maximum de pétrole est produit, raffiné, distribué et consommé. A partir de ce « pic », les limites des ressources pétrolières amèneront à une réduction, chaque année, de la quantité de carburant à base pétrolière produite et distribuée. Cette question de la limitation des ressources ne se pose pas qu'à l'énergie pétrolière, mais également aux autres formes d'énergie qui pourraient être amenées à se substituer aux hydrocarbures, à des degrés divers⁸.

Pour ce qui est de la mobilité quotidienne, les limitations des ressources ne concernent pas que les carburants, quels qu'ils soient. Les infrastructures de transport, également, se trouvent être de plus en plus congestionnées, dans le cas des plus grandes agglomérations⁹. La création de nouvelles infrastructures ne suffit pas à faire baisser la congestion, et a plutôt tendance à créer un appel d'air

⁸ On pensera tout particulièrement à l'énergie électrique, qui repose pour le cas français sur des gisements d'uranium, qui eux aussi commencent à montrer leurs limites. Le CEA parle d'une cinquantaine d'années de ressources (Capus, 2007) le réseau « *Sortir du nucléaire* » de vingt ans (Rabilloud, 2008)

⁹ Le cas de la ligne 13 du métro parisien est symptomatique. Cette ligne connaît une congestion en continu de 7h du matin à 20h, les jours de semaine. Cette situation a même fait la une du quotidien *Le Monde* en avril 2008 [*Le Monde*, 2008]. De nombreux axes routiers sont dans la même situation de congestion dans les grandes agglomérations françaises.

qui génère plus de mobilité¹⁰ et des distances de déplacement qui s'agrandissent (Joly et al., 2002 ; Zahavi, 1973 ; C. Lefèvre et Offner, 1990).

Dans l'histoire contemporaine, les sociétés humaines ont déjà été amenées à affronter certaines graves crises énergétiques. Pour ne citer que certains événements du XXème siècle, les périodes de limitation, comme les guerres ou les « chocs pétroliers », ont été des moments particuliers où les sociétés ont dû organiser différemment leurs modes de production, de consommation, de déplacement, en fonction des limites d'approvisionnement en ressources, principalement pétrolières. « *If you drive alone, you drive with Hitler* » disait cette affiche (ci-dessous), célèbre pendant la Seconde Guerre mondiale aux Etats-Unis, où la limitation des consommations de carburant par les civils était décrétée, afin de soutenir l'effort de guerre national. Toutes proportions gardées, puisque la situation actuelle n'est pas celle d'une pénurie généralisée, la question peut se poser dans des termes comparables, mais légèrement différents, à savoir : comment une société dont le fonctionnement repose sur une mobilité du plus grand nombre peut-elle faire face à une limitation des ressources qui lui permettent précisément de supporter cette mobilité ? Quel avenir pour le « processus inflationniste » de mobilité spatiale quotidienne (Kaplan et Marzloff, 2008) ?



Illustration 1 : Affiche d'incitation au covoiturage pendant la Seconde Guerre mondiale, aux Etats-Unis (1943) ; auteur: Weiner Pursell

Deux questions prohibées

Les déplacements urbains sont de nature politique. En tant que pratiques sociales qui prennent place sur l'espace public et dans certains espaces collectifs majoritairement détenus, contrôlés et exploités par ou pour la collectivité, les déplacements sont l'objet de nombreux débats, portant essentiellement sur les modes de financement, d'exploitation, sur la place donnée aux différents modes sur l'espace public, etc. Cela étant, dans le contexte actuel, qui peut se résumer très brièvement par une injonction à la mobilité de tous, et par une limitation des ressources, force est de

¹⁰ Soulignons ici le cas de la mise en service du métro de VAL de Lille, qu'ont étudié Lefèvre & Offner [1990]. L'effet principal aura été non pas de concurrencer directement le mode automobile, mais bien de générer plus de mobilité pour les personnes qui utilisaient auparavant le vélo, les transports en commun ou qui marchaient le plus souvent.

constater que deux questions principales, pourtant légitimes, n'émergent pas dans le débat public, ne sont quasiment jamais posées en tant que telles par les collectivités, ou les différents acteurs institutionnels.

La première de ces questions concerne un objectif de réduction de la mobilité. Elle n'est jamais mentionnée, à part peut-être dans certains groupes de réflexion¹¹. Certes la DATAR, depuis le début des années 90, a lancé des plans successifs pour voir le télétravail prendre une part plus importante dans les entreprises, afin de remplacer en partie la mobilité des personnes par des mobilités dites « virtuelles ». Pour l'heure, le succès est plus que mitigé (Carré et Craipeau, 1996 ; Largier, 2001). Quoi qu'il en soit, la logique poursuivie est plus celle d'une substitution que d'une réduction de la mobilité quotidienne. Il est possible de relier cette absence au rôle indispensable que joue la mobilité spatiale quotidienne dans le fonctionnement du système de production-consommation dominant.

La seconde question prohibée est celle de la possible réduction du nombre d'automobiles. Celle-ci est parfois évoquée, quelquefois prise comme un objectif, dans d'autres pays et dans des contextes de densité urbaine très forte¹², mais pour l'heure jamais formulée politiquement de cette manière dans le contexte français. Une hypothèse que l'on peut formuler est l'importance de l'industrie automobile, en termes d'emplois, en France. L'industrie automobile correspondait, en 2004, à 748 000 emplois dans le secteur de l'industrie automobile proprement dit (constructeurs, sous-traitants, etc...), soit 3% de la population active, mais également à près de 666 000 emplois entourant l'usage de l'automobile (réparation, contrôle technique, crédit, assurance, ...) soit à près de 2 469 000 emplois, en incluant les taxis, policiers, et les emplois liés à la création et la réfection des routes et des voiries (Cornu, 2007). Dans un pays qui connaît un fort taux de chômage, depuis plusieurs décennies, s'attaquer à la possession automobile n'est pour l'heure pas politiquement défendu.

Ces deux questions, pourtant légitimes au regard du constat environnemental et social, ne peuvent apparaître dans l'espace public, en raison de l'encastrement de la mobilité du plus grand nombre dans le mode de fonctionnement du système de production-consommation actuel, et de la « valeur d'échange » que constitue le « système automobile ». Cela dit, une forme politiquement plus consensuelle de forme d'action publique a pu émerger, celle-ci étant portée par un mouvement de chercheurs, d'élus et d'experts, afin de cibler prioritairement la réduction de l'usage automobile en ville. Les différentes politiques de déplacement menées dans les villes françaises, qui visent ou ont pu viser le « report modal¹³ », l'« intermodalité¹⁴ », la « multi-modalité¹⁵ », ont toutes ceci de commun qu'elles tablent sur un changement de comportement, sans cibler la propriété de l'automobile, ni chercher à réduire la mobilité spatiale quotidienne, tous modes confondus. En cela ces politiques

¹¹ Séminaire du Forum Chronos, 16 mars 2009 à Paris, « Mobilités et démobilités se conjuguent »

¹² Par exemple, pour pouvoir posséder une automobile à Tokyo, il faut justifier de la possession d'un parking privé, afin de ne pas encombrer les différentes voiries et l'espace public, de manière générale. Cas identique à Singapour (Emangard, 2011)

¹³ Type de politiques conduites en France dans les années 1980-1990 visant à ce que les acteurs-usagers de l'automobile changent totalement de mode et aillent vers les modes collectifs, la marche à pied ou le vélo.

¹⁴ Type de politiques conduites en France dans les années 1990-2000 visant à ce que les acteurs-usagers de l'automobile utilise ce mode en combinaison avec d'autres sur leurs trajets les plus fréquents, et plus particulièrement pour se rendre en cœur de ville. A donné lieu, entre autres, à l'apparition des parcs-relais.

¹⁵ Type de politiques conduites dans les années 2000 visant à amener l'acteur-usager de l'automobile à utiliser un « bouquet » de différents modes disponibles tout au long de la journée. Essentiellement dans le contexte métropolitain de Paris, voir quelques communes de provinces.

formulent de fortes attentes sur les pratiques de déplacement, en proposant une forme de résolution de la crise énergétique et environnementale, par la participation de tous aux efforts de réduction de consommation d'énergies fossiles.

De fortes attentes sur les pratiques

C'est entre la fin des années 60 et la première moitié des années 70, alors qu'a lieu le premier « choc » pétrolier et que l'écologie politique commence à se structurer politiquement¹⁶, que commence à poindre une critique radicale du mode automobile, dans sa forme à la fois individuelle et généralisée (Illich, 1973 ; Gorz, 1973 ; Charbonneau, 1967 ; Sauvy, 1968 ; J.-P. Dupuy, 1975). Ces travaux ont pu mettre en lumière, entre autres, le caractère « contre-productif » des « outils industriels », et en premier lieu de l'automobile (J.-P. Dupuy, 1975 ; Illich, 1973). Bien que cette critique radicale soit apparue dans les années 70, il faudra attendre la fin des années 80 pour qu'émerge, puis s'impose politiquement, un mouvement issu de la convergence de constats scientifiques et d'une re-discussion politique de la place de l'automobile en ville. Ce mouvement perçoit l'automobile comme source de nombreux effets négatifs, dont la collectivité doit payer le coût. Ce mouvement politique, qui se généralisera à l'ensemble des villes françaises au cours des années 90 puis 2000, est fortement influencé par les politiques de déplacement dites du « modèle rhénan », provenant principalement d'Allemagne et des Pays-Bas. Ce mouvement mobilise également les services de l'Etat (le CETUR devenu CERTU, par exemple), certaines municipalités de grandes villes de province (Grenoble, Strasbourg, Nantes et Lyon, notamment), qui reçoivent de nouvelles compétences liées aux transports urbains et à l'aménagement, à la suite du processus de décentralisation progressive amorcé dès 1983.

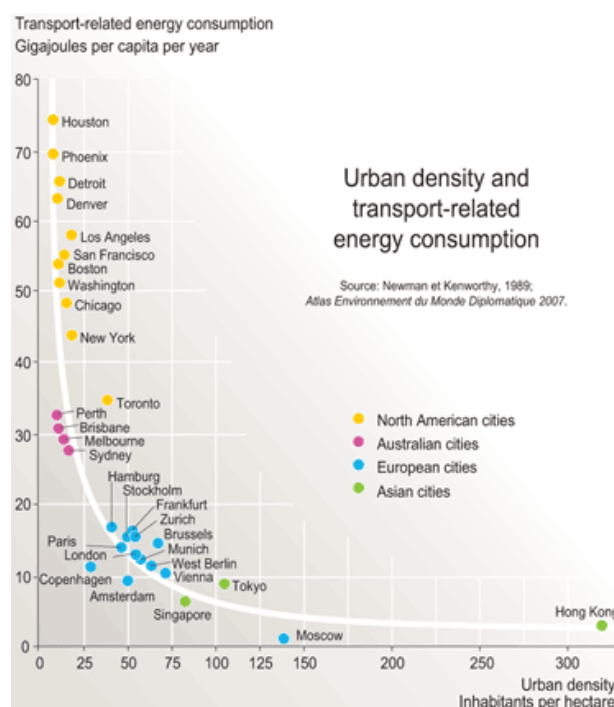
Ce mouvement qui cible une réduction de l'usage de l'automobile gardera la critique de l'objet automobile encombrant dans l'espace urbain, tout en laissant de côté la critique radicale des « outils industriels » contenue dans la pensée illichienne. C'est ce même mouvement puissant qui viendra imposer le retour du tramway en France, l'apparition du métro dans certaines villes (Rennes, Toulouse, Lille), l'extension de politiques de stationnement, tant incitatives que restrictives, la construction et la mise en service de parcs-relais, et surtout un réaménagement des espaces publics qui accompagne et permet ces autres actions. Parmi les constats scientifiques majeurs qui ont aidé à formaliser un tel consensus politique¹⁷, les différentes travaux de Newman et Kenworthy (1989), très référencés¹⁸, ont participé à mettre en lumière l'impact de l'usage massif de l'automobile sur la forme des villes (directement), et sur l'environnement (indirectement) (Graphique 3, page suivante). Ces travaux soulignent essentiellement les corrélations, à l'échelle de différentes planètes du monde,

¹⁶ Nous pensons ici par exemple à la candidature de René Dumont aux élections présidentielles de 1974

¹⁷ Bien entendu de nombreuses résistances ont vu le jour et l'émergence de ce mouvement visant une réduction de l'usage de la voiture a pris du temps pour s'imposer, mais semble désormais être la norme dans les milieux professionnels. Extrait d'entretien effectué en 2007 avec une chargée de projet à la Mission Déplacement du Grand Lyon: « *Je me souviens de l'époque, il n'y a pas si longtemps, où il était impossible de faire passer en concertation la moindre amélioration en faveur des autres modes que l'automobile. Même pour le moindre allongement d'un feu de signalisation pour les passages piétons, les personnes craignaient qu'on allait ralentir la circulation automobile ! Je parle d'une situation que l'on pouvait rencontrer il y a encore dix ans. Aujourd'hui, dans les réunions de concertation relatives à notre projet, si quelqu'un dans l'assemblée émet des réserves par rapport à ne serait-ce que la limitation du stationnement, par exemple, il se fera huer par la majorité des personnes présentes. Regardez le projet Confluence. Une grande phase de concertation a démarré pour la phase 2 du projet. Les personnes proposent quasiment un quartier sans voitures* » (Buhler, 2007)

¹⁸ Il peut arriver que dans une après-midi d'une journée jeune chercheurs, trois intervenants successifs débutent leur exposé avec le même graphique, comme à l'université d'été franc-bavaroise sur la mobilité en juillet 2009

entre la part de l'automobile dans les déplacements et l'étalement urbain. D'autres travaux sont également parvenus à montrer l'impact de l'usage de l'automobile sur l'environnement (Orfeuill, 1994 ; G. Dupuy, 1995 ; Blanchon, 2008 ; Blum Schlecher, 1986) et ont pu être mobilisés pour justifier des actions précises (Rennes et Orfeuill, 1997). Parmi les éléments pouvant alimenter ces justifications, de nombreux travaux ont tenté d'identifier l'ensemble des « externalités négatives » associées à un usage massif de l'automobile en ville (Frédéric Héran, 2001 ; Lévy, 2006), parmi lesquelles figurent la consommation d'espace public, tant pour le stationnement que pour la circulation, l'émission de polluants dont les impacts ont une portée locale (poussières, particules, ozone) et globale (CO₂). Les consommations énergétiques, les problèmes de santé publique et l'étalement urbain qui est produit, et qui contribue lui aussi à perpétuer la production de ces « externalités négatives », font également partie de ces impacts identifiés dans ces travaux, ainsi que les accidents de la route.



Graphique 3 : Densité urbaine et consommation d'énergie liée au transport ; sources : Bovet et al., 2007 ; Newman et Kenworthy, 1989

Dans de nombreuses villes françaises, des politiques de déplacement apparaissent et suivent l'objectif d'une réduction de l'usage de l'automobile en ville. Ces politiques, assises sur des constatations de la communauté scientifique, et accompagnées d'une évolution du cadre réglementaire et législatif¹⁹, conduisent alors la collectivité à la formulation de réelles injonctions au changement de mode de déplacement, nous le verrons au cours du premier chapitre. De manière générale, l'usage de la voiture en ville se retrouve volontairement et lentement dévalorisé, les coûts liés à cet usage augmentent, les contraintes se multiplient, et certaines campagnes d'incitation au changement de mode viennent compléter les modes d'action sur les dispositifs techniques, allant parfois jusqu'à une forme de culpabilisation de l'acteur-usager de l'automobile. L'une des premières difficultés pour ces politiques est qu'elles se situent en des espaces aménagés pour garantir l'accessibilité automobile.

¹⁹ On pensera ici aux lois LOTI en 1982 qui introduit l'idée des PDU, de la loi LAURE en 1996, qui leur donne un caractère obligatoire, ou encore à la loi SRU qui étend leur champ d'action.

L'héritage d'environnements urbains « auto-centrés »

Les fortes attentes sur les pratiques de déplacement, formalisées au sein des différentes politiques publiques, ont ceci de particulier qu'elles ont comme objet, en partie, des espaces qui ont été planifiés afin de garantir l'accessibilité automobile. Deux types de phénomènes interagissant sont à l'origine de l'aménagement et des pratiques sociales qui sont apparues sur ces espaces. Il s'agit des préceptes d'aménagement intégrant l'automobile comme système de mobilité principal, ainsi que le processus d'étalement urbain.

Pour le cas lyonnais, certains préceptes d'aménagement urbain, qui avaient pour objectifs d'intégrer l'automobile comme mode principal de déplacement en ville, ont influencé la planification urbaine et des transports urbains de l'ensemble de l'agglomération lyonnaise, notamment pendant les mandats de Louis Pradel, entre 1957 et 1976 (Montès, 2003 ; Grafmeyer et al., 2010 ; Gardon, 2011). La poursuite de l'objectif d'une accessibilité automobile en plein centre-ville n'est pas totalement indépendante d'un projet de modernisation de la société, et plus spécifiquement des villes, au cours des années 60 et 70 (Le Corbusier, 1970 ; Buchanan, 1963 ; Duverney-Prêt, 2009 ; Wiel, 1999). La ville de Lyon, pendant les mandats successifs de Louis Pradel, a engagé un certain nombre de chantier majeurs pour la ville et l'agglomération, à commencer par le tunnel de Fourvière (1971), le pôle d'échange autour de la gare de Perrache (1976), ou encore les premières sections du boulevard périphérique (1958). La logique d'ensemble peut se résumer en une phrase, il faut pouvoir amener l'automobile en plein cœur de ville, « jusqu'à la place Bellecour » (Montès, 2003 ; Scherrer, 2009 ; Gardon, 2011). Bien entendu, les acteurs institutionnels ne sont pas les seuls à vouloir privilégier ce mode de déplacement « moderne », puisque de nombreuses organisations, entreprises et groupes défendent également la présence de ce mode dans l'espace public (idem). Ces orientations d'aménagement deviennent principales à Lyon dans les années 50 à 70. Elles ne sont pas spécifiques à cette ville et ont pu s'observer dans de nombreuses autres villes européennes à la même époque.

Ces politiques successives, dont l'aménagement urbain a été un outil essentiel, et qui ont encouragé l'usage de l'automobile et son accès en plein centre-ville, sont également inséparables du phénomène d'étalement urbain. Ce phénomène a été analysé dans le champ des recherches sur les déplacements urbains (Wiel, 1999 ; Aguilera-Belanger, 2001 ; Newman et Kenworthy, 1989 ; Beaucire, 1996 ; Guidez, 1990). Nous ne nous éterniserons donc pas sur ce phénomène observé, inséparable d'un second projet politique, qui est celui d'un accès à la propriété immobilière pour le plus grand nombre, et ces effets en chaîne qui forment un cercle autoalimenté - vicieux ou vertueux en fonction des points de vue -, constituant ce que Wiel (1999) a appelé la « transition urbaine » (Schéma 1, page suivante).

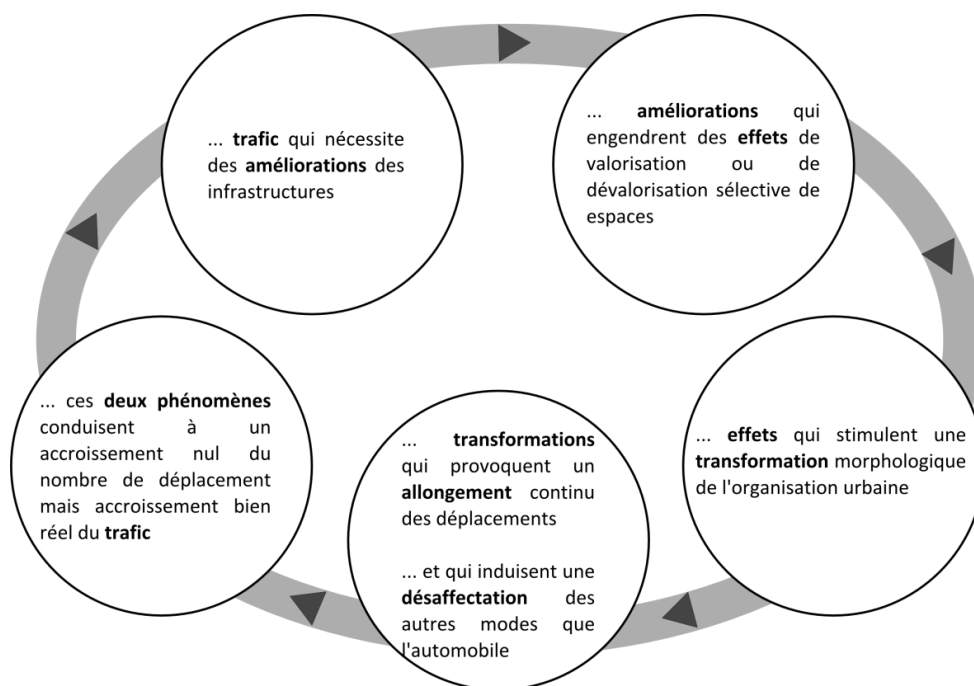


Schéma 1 : Le processus de « transition urbaine » ; source : Wiel, 1999 ; réalisation de l'auteur

Ce processus a conduit à ce que certains ont appelé l'urbanisation dite « en tâche d'huile », en gris ci-dessus (Schéma 1), prenant la suite d'une urbanisation dite « en doigts de gant », en bleu (Beaucire, 1996). Wiel (1999) rappelle que cette « transition urbaine » conduit à une situation « gagnante » pour certains, dont les propriétaires fonciers essentiellement, mais aussi l'Etat, et dans une moindre mesure les ménages installés en première couronne, issus des classes moyennes et supérieures, qui parviennent à avoir le meilleur accès à l'ensemble de l'agglomération. Le processus a également créé ses « perdants » (idem) : espaces et friches d'activités intra-urbains dévalorisés, concentrant des ménages modestes. Les collectivités locales, elles aussi, voient leur contribution aux coûts publics de la mobilité (externalités négatives incluses) s'accroître sans nécessairement toucher des recettes symétriques. Globalement, les activités vivant de la proximité (alimentation, achats divers, services du quotidien) ont beaucoup perdu, bien qu'actuellement un contre-mouvement s'amorce et voit les grandes enseignes réinvestir les centres-villes (Marchalot, 2010). Enfin, certains ménages de la seconde couronne, dont nous reparlerons au chapitre 2, qui ont contracté des prêts allant jusqu'à 50% de leurs revenus pour pouvoir acheter un bien immobilier et payer leurs dépenses liés à la mobilité (Wiel, 2002) se retrouvent très vulnérables actuellement face à la montée des prix de l'énergie (Florian Vanco et Verry, 2010).

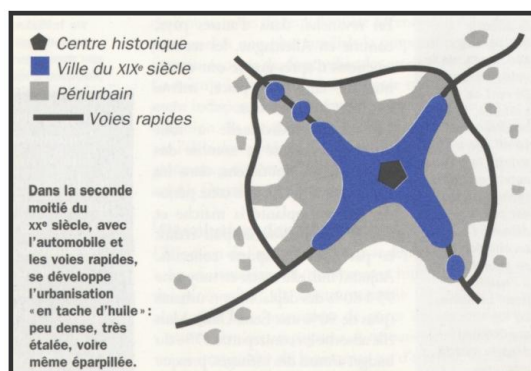


Schéma 2 : L'urbanisation en « tâche d'huile » ; source : Beaucire, 1996

Des résistances qui posent question

Certes, dans de nombreuses villes françaises, les politiques de déplacement menées ont pu parfois enrayer l'augmentation de la part modale de l'automobile, au cours des années 2000²⁰. Cela dit, ces politiques avaient en majorité l'objectif d'une baisse de l'usage de l'automobile qui ne s'est pas produite, nous discuterons cela au cours du chapitre 2, pour le cas lyonnais. Ces résistances amènent de nombreuses questions, d'autant plus que les modèles interprétatifs actuels peinent à les expliquer. Si on présume que l'individu choisit son mode en fonction d'une optimisation du budget temps et du coût, ce qui est la base de nombreux modèles issus de l'économie néoclassique depuis les années 70, comment expliquer que de nombreuses personnes continuent à prendre l'automobile, y compris dans le cas de personnes habitant dans des quartiers très denses et très desservis en transports en commun, en pistes cyclables et en stations de vélo en libre-service, et se déplaçant en permanence en milieu urbain ? Un renouvellement conceptuel s'impose. A la suite de travaux en sociologie, psychologie sociale et économie évolutionniste, nous mettrons en avant le concept d'habitude pour mieux comprendre ces résistances.

Plan de l'exposé

Notre démonstration s'effectuera en trois temps.

Dans la partie I, intitulée « Les habitudes sous-représentées », nous montrerons en quoi l'ensemble des actions incluses dans les politiques de déplacement lyonnaises peuvent être ramenées à deux grands types d'injonctions au changement de mode (chapitre 1). Ces deux types d'injonction, que nous nommons « implicites » et « explicites », correspondent aux deux hypothèses majeures sur les acteurs-usagers des transports dans les milieux professionnels des déplacements. Celles-ci consacrent l'idée d'un acteur-usager qui est poussé à agir soit par intérêt propre (*acteur instrumental*), soit par des valeurs personnelles (*acteur axiologique*). Dans le chapitre 2, à la lecture d'analyses de la mobilité sur l'agglomération lyonnaise, nous décrypterons comment se développent différentes formes de résistance au changement. Nous poserons ensuite une série d'hypothèses sur la nature de ces résistances, qui sont à la fois collectives, sociales et individuelles. Nous montrerons ensuite en quoi il est primordial pour la recherche sur les déplacements urbains de discuter ces résistances à l'échelle de l'individu, étant donné la limite des hypothèses sur l'usage qui sont développées dans les milieux professionnels. Dans le chapitre 3, nous analyserons les différents modèles principaux qui se sont succédé dans le champ des déplacements et nous indiquerons leurs limites au regard de notre objet de recherche. Face à ces limites conceptuelles, nous proposerons d'intégrer l'habitude comme concept pour penser ces résistances.

La partie II est consacrée à l'habitude et à son rôle dans les comportements quotidiens, notamment dans les déplacements. Nous introduirons ce concept d'habitude, oublié en partie par les sciences sociales en raison d'une série de malentendus et d'appropriations douteuses, notamment par les behaviouristes. Ensuite, nous ferons une analyse critique de la mobilisation de ce concept par la psychologie sociale dans le cadre de recherches sur les déplacements. En réponse à ces critiques, nous présenterons notre dispositif méthodologique.

²⁰ C'est le cas notamment pour Strasbourg, Grenoble, Nantes, Lyon et Lille (CERTU, 2012).

La troisième partie est fondée sur une analyse de résultats concernant l'usage de l'automobile et la place des habitudes. Elle s'attardera sur les trois dimensions constitutives de l'habitude modale automobile, que ce travail contribue à identifier. Nous verrons dans quelle mesure ces habitudes, construits à la fois par l'expérience d'usage et par des transmissions sociales, opposent une résistance aux injonctions au changement de la collectivité. Nous pourrions alors nous demander quel rôle social peut jouer l'ensemble composé des habitudes et des injonctions. Quelles formes d'inégalités sont produites ? Quelles sont les limites d'une telle construction politique et opérationnelle de la question, qui propose de faire changer principalement les choses en demandant à la population de changer ses pratiques de déplacement ?

PARTIE I

Les habitudes en sous-représentation

Limites des modèles interprétatifs actuels sur la question des résistances aux injonctions au changement de mode

Chapitre 1 Politiques de déplacement sur l'agglomération lyonnaise. Une multitude d'orientations et d'actions renvoyant à deux formes principales d'injonction au changement

1.1 Cerner les différents types d'injonction au changement : une relecture des documents de planification urbaine et de planification des transports par les « figures implicites de l'usager »

Au cœur de ce chapitre, la question fondamentale que nous nous poserons peut se résumer comme suit. Sur quelles hypothèses, posées sur les comportements sociaux, s'élaborent les politiques de déplacement dans le cas de l'agglomération lyonnaise ? Plus précisément, sur quelles hypothèses liées au changement de mode s'organisent les politiques de déplacement, comprises comme une projection sur le territoire des différents dispositifs techniques et spatiaux liés aux déplacements quotidiens urbains?

Pour arriver à répondre – en partie – à ces questions introductives, nous proposerons ici une méthode qui se conçoit dans le cas d'une convergence de diagnostic et d'objectifs entre les différents acteurs de la planification des déplacements urbains sur un même territoire. C'est le cas pour l'agglomération lyonnaise, puisque dans l'ensemble des sept documents de planification urbaine et de planification des transports analysés, que nous présenterons plus loin²¹, l'élément de constat principal reste le même, à savoir celui d'un étalement urbain dû à un usage considéré « excessif²² » de l'automobile et qui conduit à une série d'externalités négatives pour la collectivité que sont les « nuisances » (accidents de la circulation, pollution atmosphérique, bruit routier) (SYTRAL, 2005, p.7). L'objectif commun des différents plans présentés ici, pour le cas des déplacements de personnes, est donc de parvenir à une baisse de l'usage de l'automobile, ce qui implique de placer une forte attente dans les pratiques sociales de déplacement. L'élaboration des stratégies (ou orientations) que sont le report modal, l'inter-modalité, la multi-modalité ou le rapprochement des activités urbaines, se traduit par des actions sur des dispositifs techniques et spatiaux variés (infrastructure routières existantes, infrastructures ferrées à construire, stationnement en voirie, etc.). La « logique » d'ensemble de ces politiques de déplacements, dans le volet consacré aux déplacements de personnes, est de rendre possible un changement de pratiques modales des habitants (Grand Lyon, 2009a). C'est ainsi que peut se comprendre notre première hypothèse de travail qui considère la fabrication technique urbaine et sa planification comme consubstantielles d'une projection sur les comportements sociaux. Face aux enjeux urbains liés à l'automobile, les acteurs publics tentent de dresser des diagnostics, d'imaginer des leviers et leur mise en application qui composent les différents documents d'urbanisme et de planification de transports.

Certes, ces documents ont été l'objet d'une critique scientifique assez forte, appuyée sur des éléments d'analyse que nous partageons. Pour l'ensemble des Plans de Déplacements Urbains (PDU) français, par exemple, sont mentionnés quatre écueils récurrents, à savoir l'usage de termes trop généraux, l'absence de réelle problématisation, l'accaparement par les bureaux d'études techniques des phases de diagnostics, et surtout une standardisation générale de l'offre technique et

21 A savoir le plan de déplacements urbains, le plan modes doux, le plan de protection de l'atmosphère, la directive territoriale d'aménagement, le schéma de cohérence territoriale, le plan climat et l'agenda 21

22 Lorsqu'une citation n'est pas directement référencée, se référer à la suivante, qui partage la même source

conceptuelle (Offner, 2006). Quelle que soit l'aptitude de ces documents de planification à produire des référentiels de représentations partagées des problèmes et des manières de les traiter (idem), nous pensons qu'il s'agit là d'un corpus particulièrement intéressant, étant donné qu'ils manient, par le texte, les différents dispositifs techniques et spatiaux liés aux déplacements, dans une projection technique à des échelles différentes, mais toujours mêlée à un argumentaire centré sur la question des changements de comportements attendus.

Les documents étudiés ne sont pas tous égaux au regard de leur valeur juridique, ou dans l'importance qu'ils consacrent aux déplacements. Par exemple, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) n'est pas un document spécialisé ou sectoriel, mais garde un degré d'opposabilité très fort sur les autres documents qui doivent se mettre en « compatibilité » avec ce dernier, c'est-à-dire ne pas formuler de propositions, orientations ou plan d'action contradictoires avec les préconisations du SCoT. A l'extrême inverse, le plan « modes doux » du Grand Lyon n'est pas opposable, n'a pas de nature juridique bien définie, ce qui en fait un document où la collectivité s'engage avant tout sur le papier. Par contre, ce document est sectoriel, et même plus traite d'une seule partie des déplacements quotidiens, les modes « doux », et permet alors d'avoir une vision un peu plus complète des mesures que la collectivité souhaiterait voir apparaître sur ces modes de déplacement. Dans la diversité de ces documents de planification, nous avons relevé systématiquement les références aux changements de comportement dans le cas des déplacements quotidiens de personnes. La méthode que nous proposons ici consiste en une analyse qui s'applique à faire ressortir l'ensemble des orientations (ex : « *garantir l'accessibilité de tous aux TC* »), déclinées en un ensemble d'actions (ex : « *mettre en œuvre une tarification sociale pour les allocataires des minimas sociaux* ») formulées dans ces différents textes. Ensuite, nous avons procédé à un recoupage des convergences et divergences entre actions comparables, inscrites dans des orientations comparables, afin de former des registres d'action homogènes et d'envergure relativement conséquente. Cette première phase nous permettra de mettre en évidence qu'à la pluralité des dispositifs techniques et organisationnels préconisés répond, en définitive, un nombre restreint de registres d'action. Ce mode d'analyse permet alors d'examiner plus en détail le contenu programmatique de ce corpus de documents en l'expurgeant au maximum des préceptes et des termes trop généraux qui l'accompagnent. Cette entrée par les documents de planification, et plus précisément par les préconisations en termes de dispositifs techniques et spatiaux, donne alors une photographie des différentes représentations de l'acteur-usager et de ses « rationalités » face à la question des pratiques modales, et ce pour certains grands acteurs de l'aménagement urbain et des déplacements (collectivités, autorité organisatrice des transports urbains, services de l'Etat...). Dans la continuité de cette démarche analytique, nous tenterons de comprendre à quelles figures (implicites) de l'usager ces registres d'action et les dispositifs techniques et organisationnels qu'ils sous-tendent renvoient. Quelles figures prédominent-elles ? In fine, à quels types d'injonctions au changement de mode de déplacement cela renvoie-t-il ? Nous réutilisons ici le concept de « figure implicite » de l'usager que nous avons utilisé avec Vincent Renaud dans un article traitant des espaces publics (Buhler et Renaud, à paraître). Précisons tout de suite de quoi il s'agit.

Considérons les sept documents de planification que nous analysons dans ce chapitre. Ces documents peuvent se définir comme un engagement formalisé, explicité et publicisé d'une ou plusieurs institutions dans la mise en œuvre d'un certain nombre d'actions mobilisant divers dispositifs techniques et organisationnels, et ce dans une temporalité propre. Ces dispositifs

constituent l'environnement sociotechnique des déplacements urbains. Or, dans la littérature scientifique actuelle, les travaux de recherche qui interrogent la fabrication de dispositifs techniques et leur planification, sous l'angle des usages, sont principalement présents dans le champ de l'innovation, et plus précisément dans le domaine des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (Patriarche, 2008) ou dans celui des transferts techniques. Dans le domaine de l'urbanisme, le questionnement sociotechnique porte essentiellement sur les réseaux urbains d'eau potable (Jaglin, 2002 ; Pflieger, 2002), d'assainissement, d'éclairage (Deleuil, 2009) ou de collecte des déchets ménagers (Barbier, 2002 ; Deleuil, 2004). Dans le cas spécifique des déplacements, les recherches conceptuelles ou empiriques qui interrogent la fabrication technique sous l'angle des usages ne sont encore qu'à l'état de projet ou de prémices. Certains mettent l'accent sur les projections sociales liées à des dispositifs techniques particuliers, qui sont devenus des exemples « classiques » de l'approche sociotechnique, tel le projet manqué de desserte ferrée par mini-modules « ARAMIS » sur l'agglomération parisienne (Latour, 1992) ou la construction des ponts bas de l'autoroute New-York/Long-Island qui limitait l'accès aux plages aux seules populations blanches et aisées disposant d'automobiles (Winner, 1986). D'autres travaux plus récents mettent l'accent sur les « *grand récits* » de la mobilité et du nomadisme, mais pas dans la situation d'une projection sociale s'appuyant sur des dispositifs techniques et spatiaux (Urry, 2005).

Nous avons choisi de nous appuyer sur les concepts définis dans le domaine de l'innovation par les théoriciens de l'Acteur-Réseau (« *Actor-Network Theory* », ou « ANT »), également appelé sociologie de la traduction, pour proposer des notions spécifiques à l'analyse des déplacements urbains. Dans ce courant de pensée (Akrich et al., 2006 ; Latour, 1991) qui s'éloigne des paradigmes philosophiques modernes, post-modernes et structuralistes, l'action sociale dans le monde est représentée par l'ensemble des acteurs humains et non-humains (objets techniques) qu'elle mobilise, autrement dit par son « réseau d'acteurs » ou « collectif d'action ». Dans cette théorie de l'Acteur-Réseau appliquée à l'innovation, le processus de conception d'un objet technique peut alors se définir par l'ensemble des représentations du concepteur sur le monde dans lequel l'objet est destiné à s'insérer, c'est-à-dire son « script » tel que l'a défini Madeleine Akrich. Celle-ci présente sa méthode comme suit : « *Notre méthode consiste à suivre, tout au long de la conception, l'utilisateur tel qu'il est représenté, inscrit, traduit, dans les choix techniques qui sont effectués. Cette démarche repose sur une hypothèse sémiotique, à savoir qu'il est possible de décrire un objet technique comme un scénario, un script, définissant un espace, des rôles, et des règles d'interaction entre les différents acteurs (humains et non-humains) qui viendront incarner ces rôles: dans cette optique, toute décision prise en cours de conception opère un partage des compétences et des attributions entre l'objet, son utilisateur, et en un ensemble de dispositifs techniques et sociaux qui constituent leur environnement.* ». En ce sens, le script correspond à l'ensemble des hypothèses que le concepteur de l'objet pose sur le collectif d'acteurs humains et non-humains que son utilisation mobilise. Par conséquent, le « script » se caractérise par les représentations du concepteur des interactions non seulement entre l'objet et ses futurs utilisateurs mais aussi entre l'objet et son futur environnement technique.

A ce stade, quelques précisions sont nécessaires pour cadrer notre emploi de ce concept, dans le cas des documents d'urbanisme et de planification des transports. Bien entendu, nous ne pensons pas qu'un concepteur unique se cache derrière chaque document étudié. Nous avons bien conscience que ces documents s'élaborent en concertation large avec la population ainsi que les différents

services et organisations publiques et privées qui ont légitimité sur les questions de déplacements urbains²³. Quel que soit le nombre de concepteurs ou le nombre d'acteurs qui ont voix au chapitre dans la « conception » de la politique de déplacements, une action préconisée, inscrite dans le (ou les) document(s) mobilisera un certain nombre de dispositifs techniques et spatiaux. Ce que nous nommerons « figure implicite de l'utilisateur », dans notre cas, sera la partie du script qui concerne l'ensemble des interactions entre les dispositifs mobilisés et ses futurs utilisateurs, c'est-à-dire la projection d'usage à l'œuvre dans ces documents. Nous écarterons alors de fait la partie du script qui caractérise l'ensemble des hypothèses qui sont posées sur les relations entre environnements techniques, comme par exemple l'incompatibilité technique entre dispositifs. Nous tenterons donc de faire émerger, par l'analyse des actions et orientations envisagées, regroupées en registres d'actions, la (ou les) figure(s) implicite(s) de l'utilisateur associée(s), et ceci afin de proposer une typologie des différentes formes d'injonction au changement proposées. Ceci nous permettra par la suite de pouvoir discuter ces hypothèses sur les pratiques modales, et plus précisément sur les conditions du changement de mode, telle qu'elles sont abordées dans ces documents. La suite de cette démarche consistera à mettre en tension ces grands types d'injonction au changement avec les formes de résistances qui peuvent apparaître dans l'usage contemporain de l'automobile.

Des documents de planification aux types d'injonctions au changement de mode.
 Une méthode d'analyse sociotechnique sur le couple dispositif-figure implicite de l'utilisateur

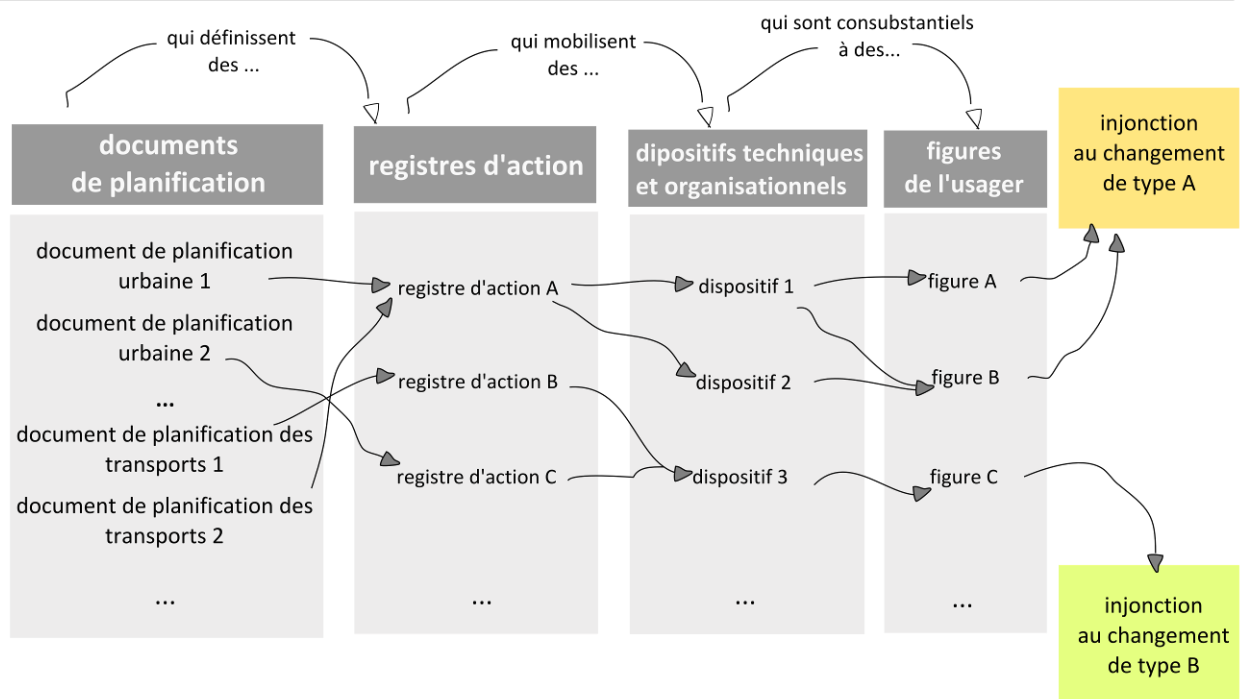


Schéma 3 : Synoptique de la méthode d'analyse sociotechnique sur le couple dispositif-figure implicite de l'utilisateur ; réalisation de l'auteur

²³ Pour la seule phase d'enquête publique des plans de déplacements urbains, notons a minima les autorités organisatrices de transports urbains, les communes, chambre de commerce et d'industrie et Etat (préfectures et ministères) (CERTU, 2002)

1.2 Présentation du corpus utilisé mobilisant les principaux documents de planification des transports et d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise

1.2.1 Plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise, révision de 2005

Les politiques « cadres » au niveau de l'agglomération, en matière de déplacements urbains, sont définies dans un document principal spécifique de planification. Il s'agit du Plan de Déplacements Urbains (PDU) élaboré par le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), qui n'est autre que l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) sur le périmètre des transports urbains (PTU) de l'agglomération lyonnaise (Carte 1, p. 43). Le SYTRAL a la prérogative de l'élaboration de ce document de planification des transports et déplacements, en concertation avec des techniciens, d'autres organisations du monde économique et associatif (CCI) et des élus (Grand Lyon, Département du Rhône, Etat, Région Rhône-Alpes). Le PDU, une fois voté par son comité syndical composé d'élus du Grand Lyon et du département du Rhône, a alors valeur de document de référence en ce qui concerne la détermination des besoins, la création et l'étude des possibilités de mise en œuvre des nouvelles infrastructures et nouveaux équipements liés aux déplacements urbains.

1.2.2 Le plan modes doux 2009-2020

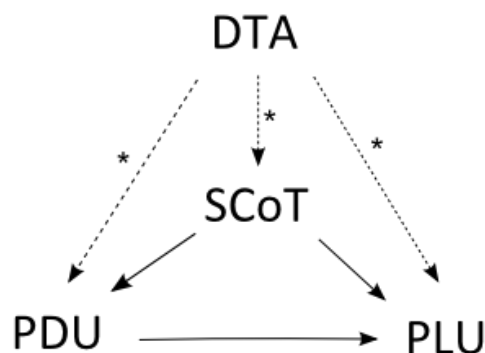
Pour le cas de l'agglomération lyonnaise, le PDU est complété par un second document, plus spécifique à la marche et au vélo, qui est le « plan modes doux », élaboré par le service de la voirie du Grand Lyon. Celui-ci, bien que n'ayant pas le caractère d'opposabilité, vient renseigner plus en détail les actions que la collectivité s'engage à prendre sur une période définie (2009-2020) pour la dernière version de ce plan. Une lecture attentive de ces deux documents peut laisser entrevoir une certaine forme de divergence, en termes de politiques publiques entre le SYTRAL et le Grand Lyon. Par exemple, aucune mention au système de vélo en libre-service « Vélo'V » n'apparaît dans le PDU de 2005, pourtant année d'inauguration de ce système. La division de la compétence déplacements n'est donc pas totale, puisque le document de référence, ainsi que le dernier projet majeur en date, restent sous l'autorité de la communauté urbaine. Ces deux documents, PDU et plan « modes doux », doivent se concevoir également dans l'architecture d'ensemble des documents d'urbanisme (Schéma 4, page suivante) issue principalement de la loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » (SRU), et amendée en partie par la loi Grenelle II. Ainsi, nous avons décidé d'intégrer dans notre lecture systématique des documents d'urbanisme, qui peuvent donner une grande place aux questions liées aux déplacements dans leurs orientations, plans d'action et prescriptions.

1.2.3 SCoT 2030 de l'agglomération lyonnaise

Le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise, voté en 2010, est de ceux-là. Il concerne « l'agglomération lyonnaise » définie comme l'ensemble des communes du Grand Lyon, ainsi que des communautés de communes de l'Est Lyonnais, du Pays de l'Ozon, auxquelles il faut ajouter les communes de Toussieu, St-Pierre-en-Chandieu, Chaponnay et Marennes, toutes situées à l'est du Grand Lyon (Carte 1, p. 43). Cet ensemble de 73 communes, regroupées dans un syndicat mixte (SEPAL), représentait environ 1 320 000 habitants en 2010. Le document d'orientations générales (DOG) de ce SCoT, qui définit les règles opposables, au PLU essentiellement, mais également au PDU, identifie comme une des entrées principales les « systèmes métropolitains » que sont la trame verte, la trame bleue, et enfin le réseau métropolitain des transports. Bien que les transports ne soient qu'une entrée thématique parmi d'autres, cette entrée apparaît centrale dans la

partie stratégique du document (PADD) puisque l'idée directrice de l'ensemble de la stratégie avancée, à savoir l'édification d'une « métropole multipolaire » (Carte 1, p. 43) repose sur les différents réseaux de transports, collectifs et « modes doux ». De plus, le caractère opposable de ce document en fait une référence essentielle afin de comprendre les enjeux associés aux déplacements dans les documents situés en « aval » (PDU, PLU essentiellement).

Liens de compatibilité à respecter entre les principaux documents de planification qui traitent de la question des déplacements



DTA: directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2007

SCoT: schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise de 2010

PDU: plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise, révision de 2005

PLU: plans locaux d'urbanisme du Grand Lyon et des 58 communes datant de 2005

* caractère d'opposabilité perdu depuis la loi Grenelle II

Schéma 4 : Liens de compatibilité à respecter entre les principaux documents de planification qui traitent de la question des déplacements, réalisation de l'auteur

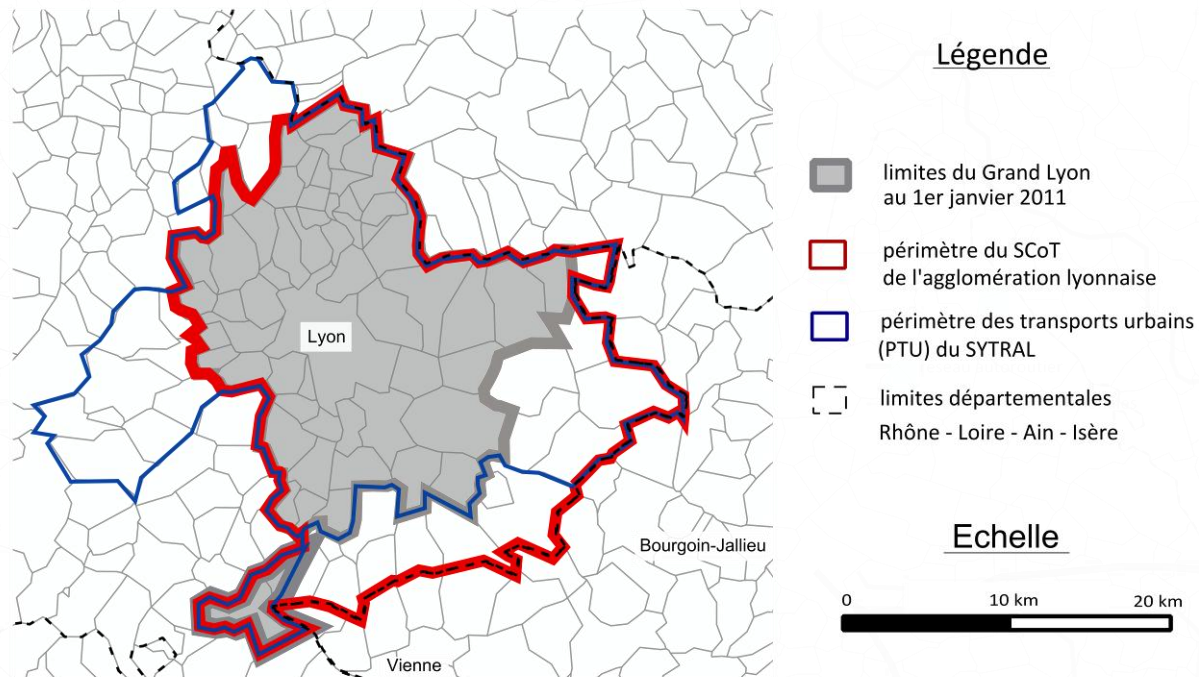
1.2.4 La directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA)

Notre travail d'analyse prend également en compte la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA). Les DTA, documents d'aménagement du territoire, ont été institués en 1995 par la loi d'orientation d'aménagement du territoire (dite loi Pasqua), et sont élaborés par l'Etat pour un nombre limité de territoires²⁴ qui représentent des enjeux stratégiques, sur lesquels l'Etat garde autorité en dépit des vagues successives de décentralisation de la compétence en aménagement aux communes et aux intercommunalités. En effet, jusqu'à la loi Grenelle II (2011), les SCoT de ces sept territoires devaient être « compatibles » avec les DTA ayant effet sur les territoires respectifs. Bien qu'ayant perdu récemment son caractère d'opposabilité face aux autres documents d'urbanisme, la version actuelle, qui a pris effet en 2008, n'en reste pas moins intéressante puisqu'elle place les infrastructures de transports au cœur même de ce document de planification, plus précisément sur les questions de développement économique, d'étalement urbain et de transports interurbains.

²⁴ A savoir les Alpes-Maritimes, les bassins miniers nord-lorrains, l'estuaire de la Seine, l'estuaire de la Loire, les Bouches-du-Rhône, les Alpes-du-Nord et l'aire métropolitaine lyonnaise.

Communes concernées par les principaux documents "cadres" de la politique des déplacements de l'agglomération lyonnaise

réalisation: Thomas Buhler, 2011



Carte 1 : Périmètres du Grand Lyon, du territoire du SCoT de l'agglomération lyonnaise, et du périmètre des transports urbains (PTU) ; conception et réalisation de l'auteur

1.2.5 Les plans locaux d'urbanisme du Grand Lyon et des communes de l'agglomération lyonnaise

Les plans locaux d'urbanisme sont élaborés à l'initiative et sous la responsabilité du Grand Lyon, en concertation avec les 58 communes qui le composent. Ces documents sont essentiels dans la planification urbaine, mais ne traitent qu'indirectement les questions liées aux déplacements. Document de référence quant à l'usage des sols et des contraintes appliquées à la construction, le PLU peut néanmoins être un maillon essentiel puisqu'il offre l'accès à deux leviers majeurs. En premier lieu, le PLU offre la possibilité d'allouer du foncier, et ceci afin de permettre des extensions du réseau de transport en commun ou de pistes cyclables, mais également de permettre la mise en œuvre de continuités pédestres. Le second levier inscrit dans ce document d'urbanisme et relatif aux déplacements reste l'action sur les normes de stationnement applicables à la construction neuve (normes « plancher » ou normes « plafond »), en fonction des activités du futur bâtiment de la proximité qu'il entretient avec une station de transport collectif et avec la centralité du lieu. Cela dit, ces normes et possibilités d'allocations foncières sont fortement déterminées par les orientations définies au sein du PDU et du SCoT, avec lesquels le PLU doit être « compatible » (CERTU, 2007). C'est pourquoi nous n'intégrerons pas directement ces PLU à notre corpus de documents étudiés.

1.2.6 Plan climat du Grand Lyon

Le plan climat est un document stratégique élaboré par le Grand Lyon (communauté urbaine) correspondant à un engagement chiffré pris à l'unanimité en 2007 au Conseil de Communauté, et concernant le réchauffement climatique. A ce titre, il émet des orientations stratégiques concernant les déplacements, qui prennent une part importante de ce document. Bien que n'ayant pas de caractère d'opposabilité au tiers ou à d'autres documents d'urbanisme, il n'en reste pas moins un document important dans lequel s'engage la communauté urbaine, d'où notre intérêt à l'intégrer dans notre corpus de documents.

1.2.6 Plan de protection de l'atmosphère pour l'agglomération lyonnaise

Ce document, élaboré par la préfecture du Rhône et la DRIRE, s'intéresse principalement à la qualité de l'air, ainsi qu'aux émissions de polluants dans l'atmosphère. Ce document est constitué d'une partie concernant des orientations et des actions à mettre en œuvre dans le but de faire baisser ces émissions. Une grande part des orientations concerne les déplacements et transports et permet d'avoir le point de vue d'autres acteurs que des organisations rattachées au Grand Lyon sur la question des changements de comportements modaux.

1.2.7 Agenda 21 du Grand Lyon

L'agenda 21, élaboré par la direction « Prospective et stratégie d'agglomération » du Grand Lyon, est un outil de planification et de gestion du développement durable à l'échelle de l'agglomération. Il doit faire fortement appel à la participation des publics dans son élaboration. Bien qu'il n'ait aucune valeur juridique qui lui permette d'être opposable à des tiers ou à d'autres documents de planification, il est tout de même un document intéressant à intégrer au corpus puisque, précisément, les orientations peuvent être plus pensées en termes de pertinence au regard de préceptes du développement durable qu'en termes d'arbitrage d'investissement et de hiérarchisation de différents projets. Les déplacements représentent une part remarquable de ce document.

1.2.8 Projets urbains et schémas de déplacement correspondant

Pour être totalement exhaustif, il aurait fallu analyser l'inscription de la question des déplacements au sein des différents projets urbains de l'agglomération lyonnaise, qui ont chacun un schéma de déplacements spécifique²⁵. Cela dit, soucieux d'identifier des traits dominants dans l'ensemble des politiques de déplacements lyonnaises, nous avons décidé de ne pas les intégrer à notre corpus d'analyse (Tableau 1 : Documents mobilisés pour le travail d'analyse sur les déplacements urbains dans les documents de planification Tableau 1, p.45).

²⁵ On peut penser ici, par exemple, dans toute leur diversité, aux quartiers Lyon Confluence, au Carré de Soie, ou encore au Gratte-Ciel Nord de Villeurbanne.

Document	Echelle	Organisation porteuse	Document opposable ... ?	Doit être compatible avec ...	Importance des questions liées aux déplacements dans le document
DTA : Directive Territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2007	Région urbaine Lyon-Villefranche-Ambérieu-Bourgoin-Jallieu-Saint-Etienne	Préfecture de Région Rhône-Alpes	Perte de leur caractère d'opposabilité dans la loi Grenelle II	Document de référence	Axe thématique (Infrastructures de transport)
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale de 2010	Grand Lyon + Communauté de Communes de l'Est Lyonnais + Communauté de Communes du Pays de l'Ozon + communes de Marennes, Chaponnay, St-Pierre-de-Chandieu et Toussieu	SEPAL: Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise	au PLU et au PDU	-	Axe thématique (Transports et Déplacements)
PDU : Plan de déplacements urbains révisé en 2005	PTU : Périmètre des transports urbains, soit le Grand Lyon + Communauté de communes des Vallons du Lyonnais, CC de l'Est lyonnais, CC des Monts d'Or-Azergues	SYTRAL : Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise	au PLU	SCoT	Sujet du document
Plan « Modes Doux » de 2009	Grand Lyon	Grand Lyon – service de la voirie	Non	-	Sujet du document
Plan Climat 2009	Grand Lyon	Grand Lyon	Non	-	Axe thématique (Air-Santé-Mobilité)
PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère de 2008	« agglomération lyonnaise »	Préfecture du Rhône et DRIRE	Non	Plan Régional de Qualité de l'Air (PQRA)	Levier d'action
Agenda 21 du Grand Lyon	Grand Lyon	Grand Lyon – Direction de la Prospective et de la Stratégie d'agglomération	Non	-	Axe thématique

Tableau 1 : Documents mobilisés pour le travail d'analyse sur les déplacements urbains dans les documents de planification

		SCoT Schéma de Cohérence Territoriale	PDU Plan de Déplacements Urbains révisé	DTA Directive Territoriale d'Aménagement de la métropole lyonnaise	PPA Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise	Plan modes doux	Plan Climat	Agenda 21
	Date de prise d'effet de la dernière version du document	2010	2005	2008	2008	2009	2009	2007
	Institution porteuse	SEPAL	SYTRAL	Préfecture de Région Rhône-Alpes	Préfecture du Rhône	Grand Lyon - service de la voirie	Grand Lyon	Grand Lyon - service stratégie d'agglomération
Registre 1	Inciter à un report de tous vers les transports en commun urbains et ferrés : maillage du réseau, poursuite des lignes fortes, intermodalité Parc-relais-TC-REAL, intégration tarifaire et "mise en sécurité"	Mettre en place (et étendre) des infrastructures efficaces pour permettre l'intermodalité entre les lignes fortes TC et le réseau REAL (TER) à l'échelle de la métropole						
		Intégration tarification Parc-relais, REAL, TC						
		Améliorer la circulation et la régularité sur le réseau de bus						
		Développement de l'offre en parcs-relais						
		Aménager pour gagner en capacité sur l'axe ferroviaire saturé St-Clair-Part-Dieu-St-Fons						
		Extension du réseau de métro (B) vers les Hopitaux Sud à Pierre-Bénite						
		Améliorer la desserte des quartiers d'habitat social						
		Tarifification sociale et d'accès à l'emploi						
		Aménager les réseaux pour plus de sécurité TC et modes doux						
		"Sécuriser" les TC par l'obligation de validation à l'entrée du réseau						
		"Sécuriser" l'environnement des TC pour assurer la "tranquillité" des passager face à l'insécurité réelle et perçue						
		Urbaniser autour des gares et développement des pôles de proximité						
Registre 2	"Sensibilisation", "pédagogie", "communication" et "information" auprès des publics pour faire changer les comportements	Actions de communication et de pédagogie: campagne d'affichage, édition de plan, site internet spécifique Vélo'V, lettre d'information						
		Informers, par un répétition de messages simple (ex: mode de fonctionnement de parc-relais)						
		Sensibiliser: promotion des modes doux, pédibus pour le ramassage scolaire, "exemplarité des acteurs publics" via des PDIE, événements emblématiques, expérimenter pour convaincre, informations sur la pollution atmosphérique						
		Inciter les salariés, clients et fournisseurs à utiliser d'autres modes que la voiture individuelle par la mise en place de PDIE						
		Concerter habitants pour les documents de planification, et les "partenaires" via les PDE						
Registre 3	Agir sur l'efficacité objective du "système automobile" en centre d'agglomération, ainsi qu'en périphérie	Effectuer l'intégration urbaine du périphérique et des principes pénétrantes: réduction des vitesses et maintien des capacités, priorité aux TC et aux modes doux en fonction du type de voie						
		Expérimentation possible du péage urbain autour de Lyon-Villeurbanne						
		Limiter l'offre de stationnement privé via les PLU pour limiter les trajets pendulaires automobiles						
		Extension de la tarification et de la réglementation pour limiter les trajets pendulaires automobiles						
		Tronçon Ouest Périphérique à horizon 2015						
Contournement Ouest Lyonnais à l'horizon 2030								
Registre 4	Equiper l'espace public pour les modes doux	Augmentation du nombre d'itinéraires cyclables et maillage du réseau						
		Augmentation du nombre d'arceaux de stationnement vélo						
		Amélioration de la sécurité aux carrefours majeurs						
		Développement du service de vélo en libre service sur l'espace public, Vélo'V						
		Stationnement vélo sécurisé (gare, parking, campus) pour assurer l'intermodalité						
		Mise en place d'un service de location de longue durée						
		Mise en service de feux à synthèse vocale pour personnes aveugles et malvoyantes						
		"Pédibus" pour le ramassage scolaire						
Reprendre les espaces publics pour faciliter la marche à pied: mise en accessibilité des trottoirs, etc								

Tableau 2 : Registres et actions qui attendent des changements de comportements dans la mobilité quotidienne pour l'ensemble des documents analysés (une cellule grisée correspond à la mention de l'action dans le document en question)

1.3 Analyse synoptique des différentes orientations et actions envisagées pour permettre un changement de comportements modaux

Une fois l'ensemble des occurrences au changement de comportements modaux relevées dans les documents présentés plus haut, nous les avons réparties en fonction de l'action proposée et de l'orientation dans laquelle elle s'intègre²⁶. Nous avons ensuite combiné les propositions d'actions équivalentes, qui s'intègrent dans des orientations elles aussi équivalentes, afin de dresser un tableau synoptique de la question du changement de mode dans les documents de planification urbaine, et de planification des transports sur l'agglomération lyonnaise (Tableau 2, p.46). Celui-ci s'organise en quatre registres principaux, présentés ci-dessous, et déclinés en actions partagées ou non dans les différents documents. Nous ne souhaitons pas verser ici dans l'exhaustivité, ni dans la présentation d'une collection de mesures qui pourrait vite être redondante. Nous souhaitons tout de même mettre en évidence les quatre registres d'action particuliers issus du corpus documentaire présenté précédemment.

<p><u>Registre 1</u> : Inciter à un report de tous vers les transports en commun urbains et ferrés pour la totalité ou une partie des trajets effectués: poursuite des lignes fortes, mise en place du réseau ferré d'agglomération REAL, amélioration de la régularité et des vitesses de circulation sur le réseau de bus, intermodalité (intégration tarifaire, combinaisons horaires), maillage des réseaux et augmentation de l'offre en parc-relais</p>
<p><u>Registre 2</u> : Informer, sensibiliser, faire de la pédagogie afin de faire « partager les choix » et faire comprendre la « nécessité » des changements de comportement (Grand Lyon, 2009b ; SYTRAL, 2005, p.44)</p>
<p><u>Registre 3</u> : Agir sur l'efficacité du « système automobile » au centre de l'agglomération en gelant ou baissant les capacités de stationnement, de circulation, et en partageant plus la voirie avec les autres modes</p>
<p><u>Registre 4</u> : Equiper l'espace public pour privilégier les « modes doux »</p>

Tableau 3 : Registres d'action présents dans l'ensemble du corpus de documents analysés

1.3.1 Inciter à un report de tous vers les transports en commun urbains et ferrés pour la totalité ou une partie des trajets effectués

Notons tout d'abord le consensus quasi général et manifeste autour de l'incitation à un report de tout ou partie des déplacements actuels vers les transports collectifs urbains et ferrés, à l'échelle de l'agglomération. Celle-ci préconise en premier lieu l'ouverture de nouvelles « lignes fortes » dans les communes les plus centrales de l'agglomération, ainsi que le développement du réseau REAL (Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise) qui est défini comme un réseau de trains régionaux, cadencés et réguliers pour l'ensemble de l'agglomération élargie, inspiré du RER francilien. L'intermodalité entre ces deux modes, et avec l'automobile, à la fois par l'intégration tarifaire, et l'augmentation de l'offre en parcs-relais est également un point de convergence dans les deux documents opposables de référence (SCoT et PDU).

²⁶ Un type d'action peut très souvent se retrouver dans deux orientations différentes de la planification. Ainsi, le pédibus (système de ramassage scolaire à pied) impliquant des parents d'élèves peut intégrer l'orientation « *sécurité et accessibilité pour les piétons* » mais également l'orientation « *sensibilisation* » (des parents via leurs propres enfants).

La création des « lignes fortes », qui sont des lignes de transport collectifs de surface et en site propre, sont une orientation majeure de la politique de déplacements depuis quinze ans. Cela renvoie au Plan de Déplacements Urbain de 1997, qui constitue un tournant dans la politique de déplacements de l'agglomération lyonnaise (carte A, annexe 1). Il s'agit alors du premier document d'orientation à l'échelle de l'agglomération visant à agir sur tous les modes de déplacement de manière simultanée. Son élaboration fait suite aux résultats de l'enquête ménages-déplacements de 1995 qui avait alors indiqué une croissance de l'usage de l'automobile, combinée à une baisse de l'usage des transports en commun, ainsi que de la marche à pied et du vélo. Le plan de déplacements suivait alors trois grands objectifs prioritaires : la réduction des nuisances (accidents, pollution atmosphérique, bruit, ...), le maintien de l'accessibilité de tous les secteurs de l'agglomération, et enfin un renversement de la tendance dans la répartition en parts modales. L'élaboration du PDU de 1997 découle d'un débat communautaire qui portait sur trois scénarios différenciés²⁷.

Cette première phase de politique des déplacements (1997-2005) peut alors se synthétiser comme suit, au risque d'être trop synthétique. Tout d'abord, l'objectif d'un développement des « alternatives » de transport en commun de surface s'est matérialisé par la mise en service de deux lignes de tramway (Montrochet/IUT-Feyssine et Perrache/Porte-des-Alpes, respectivement lignes fortes « A11 » et « A5 ») permettant de desservir les deux grands campus de l'agglomération, La Doua et Bron, l'hôpital St-Luc-St-Joseph, et ceci pour compléter et surtout pour pallier le simple maintien du réseau de métro existant alors. Dans la même période, une extension de la tarification du stationnement en hyper-centre a eu lieu, afin de favoriser l'accessibilité automobile des « visiteurs » (qui stationnent occasionnellement au centre-ville, sur une courte durée) au détriment des « pendulaires », sans pour autant toucher aux « résidents ». La révision du plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise, datant de 2005, mais dont le processus de révision date de 2002, a pour but de rendre conforme le document aux exigences de la loi SRU intervenue entre-temps, ainsi que d'affirmer la mise en place future d'un certain nombre de nouvelles actions peu traitées dans le document précédent, à savoir la logistique urbaine et la sécurité des déplacements. Cette révision coïncide également avec le changement d'équipe municipale et communautaire de 2001.

Sur le diagnostic en 2005, peu de changements sont intervenus depuis le PDU de 1997. La future enquête ménages-déplacements n'est pas encore mise en œuvre, elle sera publiée en début 2007. Dans cette situation où peu d'éléments permettent de tester l'impact des mesures entreprises précédemment, le plan de déplacements urbains ainsi élaboré s'attache essentiellement à poursuivre les actions entreprises en faveur des « lignes fortes » de surface. Ces orientations de la politique de déplacements se matérialiseront par la création des lignes de bus dits à « haut niveau de service » sur les lignes C1, C2 et C3, reliant Vaulx-en-Velin à Saint-Paul, et Rillieux-la-Pape ainsi que Caluire à la Part-Dieu (carte B, annexe 2). La prolongation du tramway T2 vers Saint-Priest-Bel-Air, ainsi que la mise en service des tramways T3 entre la Part-Dieu et Meyzieu Z.I, puis l'aéroport Saint-Exupéry, et du tramway T4 entre Vénissieux-Minguettes et Jet-d'eau-Mendès-France, dont la

²⁷ Notons que le scénario C a alors été retenu, scénario le plus axé sur la question du partage de l'espace public entre modes, ainsi que sur la création de « lignes fortes » de surface pour compléter le métro, mais bien moins sur les mesures restrictives à l'usage de l'automobile (stationnement, circulation, ...) qui se limitèrent alors au gel des capacités des pénétrantes urbaines de 1997.

prolongation jusqu'à la Part-Dieu est prévue pour 2013, rentrent également dans l'orientation d'un développement des « lignes fortes » de surface pour l'agglomération. Pour finir, les prolongations du métro A vers Vaulx-en-Velin-La-Soie et du métro B vers Oullins-la-Saulaie vont dans le sens d'un maillage plus fin, ainsi que d'une articulation plus forte entre les différents modes. Notons également deux projets inscrits dans ce PDU, et qui devraient apparaître avant la fin du plan de mandat 2008-2014 du SYTRAL: une liaison de bus en site propre baptisée LEOL (Lignes Expresses de l'Ouest Lyonnais) qui reliera Gorge-de-Loup à Vaugneray et Brindas (prévue en 2013). Les prolongations des réseaux de tramways T1 vers Debourg et T2 vers Chassieu-Eurexpo sont également attendues, respectivement pour 2014 et 2012 (carte B, annexe 2).

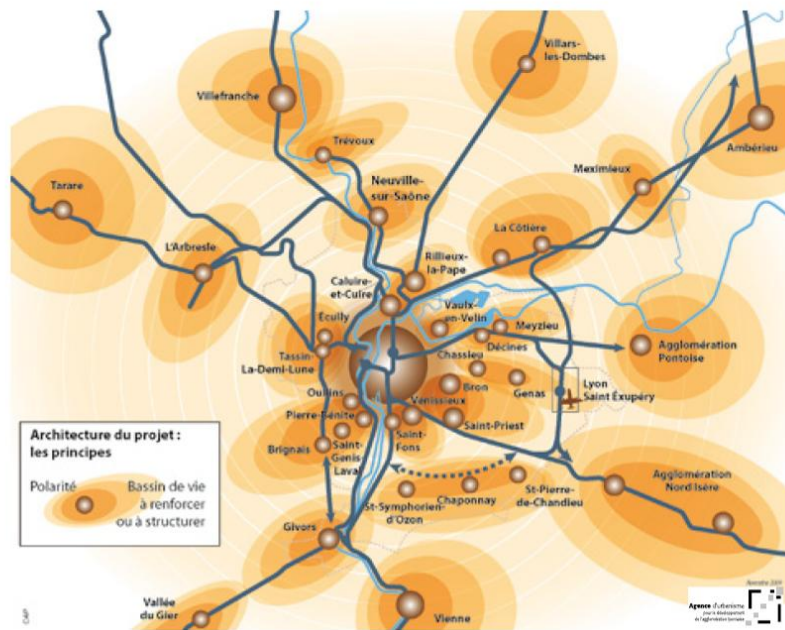
La révision du PDU de 2005 mobilise également un nouvel instrument, celui d'une reconfiguration du réseau de bus existant en ciblant une amélioration de la « performance des lignes de surface », c'est-à-dire de la régularité des bus ainsi qu'une diminution de leurs temps de parcours. Cette orientation débouchera sur le projet « Atobus » mis en service le 29 août 2011 et qui correspond à une nouvelle hiérarchisation des lignes de bus sur l'ensemble du périmètre des transports urbains, à une simplification des lignes et des nouveaux horaires, à une réduction du temps des correspondances entre bus et les autres modes de transport collectif. A l'heure actuelle, l'essentiel des différentes « lignes fortes » du PDU de 1997 ont été mises en service, ou sont prévues sur la durée du plan de mandat 2008-2014 du SYTRAL. Il reste encore deux lignes « tangentielles » qui sont en projet à long terme. Il s'agit de l'axe A7 qui était prévu pour relier le campus de la Doua au campus de l'ENS, à Debourg, et de l'axe A8 qui était pensé comme une ligne de transports en commun reliant Vaulx-en-Velin à la Gare de Vénissieux, en passant par la Porte-des-Alpes.

Un second point majeur de consensus dans ce registre d'action est la mise en service d'un réseau ferré d'agglomération prenant exemple sur le RER francilien. Les lignes directrices de ce projet de réseau remanié (appelé REAL : réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise), issu du réseau de transport ferré régional (TER) exploité par la SNCF, insistent sur le cadencement, une desserte plus fine du réseau, une régularité de passage plus forte pour les trains, des aménagements pour favoriser le report de voitures aux abords des gares, et enfin de la mise en place d'une tarification et d'une information centralisées. Ce projet est issu du schéma régional des transports de 1997, et initié par la Région Rhône-Alpes, la communauté urbaine de Lyon, le SYTRAL et la SNCF. Les lignes sont mises en service depuis 2006 et s'échelonnent jusqu'en 2013, elles permettront d'atteindre depuis les différentes gares lyonnaises les villes de Bourg-en-Bresse, Mâcon, Saint-Etienne, Bourgoin-Jallieu, Ambérieu, Vienne ou encore Roanne, avec un nombre conséquent d'arrêts dans des gares de taille réduite (carte 3, p.51).

Si le SCoT fait référence à ce projet de réseau métropolitain en le mobilisant comme un outil au service d'une politique de planification urbaine plus large, dans le cadre d'une stratégie d'urbanisation prioritaire autour des gares (carte 2, page suivante), les autres documents voient également et plus directement une opportunité de raccorder aux transports en commun des communes dont le service actuel n'est pas jugé suffisant pour susciter des changements de comportements.

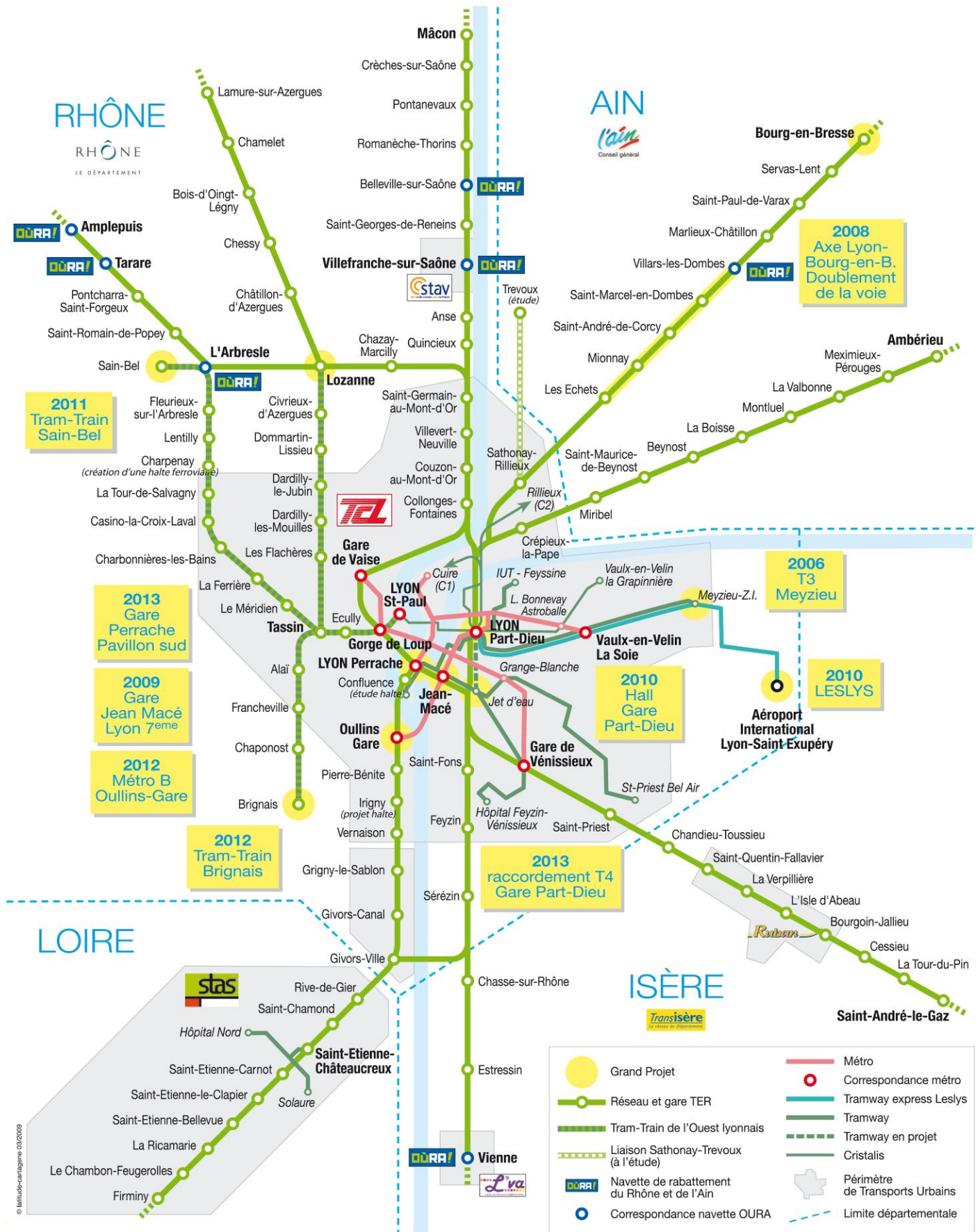
Le réseau express métropolitain et les polarités urbaines

La relation urbanisme/transport :
le principe d'un réseau express métropolitain de transport qui organise et structure le développement urbain multipolaire.



Carte 2: Le réseau express de l'agglomération lyonnaise comme instrument au service d'une politique de polarisation de l'urbanisation autour des gares ; source : SCoT 2030 document d'orientation générale, Urba'Lyon

Ce réseau de transport ferré métropolitain prend appui sur le réseau existant, propriété de Réseau Ferré de France, et pour l'heure, aucune extension du réseau physique n'est à l'ordre du jour, hormis la mise à quai de la voie K de la gare de la Part-Dieu, mise en service en décembre 2011. L'ensemble du travail autour du projet REAL est donc proche d'une réflexion sur le service de transport, et promeut une utilisation plus dense du réseau ferré d'agglomération. Cela ne va pas sans poser de nouveaux problèmes : la gare de la Part-Dieu et l'axe ferroviaire St-Clair-Part-Dieu-St-Fons sont déjà totalement saturés avant la mise en service totale du réseau cadencé (SEPAL, 2010, p.115).



Carte 3 : Réseau REAL et dates de mise en service des différentes lignes de train et de tram-train

1.3.2 : Informer, sensibiliser, faire de la pédagogie afin de faire « partager les choix » et faire comprendre la « nécessité » des changements de comportement

Autant le premier registre que nous venons de mentionner rapidement s'inscrit dans la continuité des documents de planification antérieurs, autant le second registre apparaît subitement quelque part entre 1997 et 2005. Il s'agit de la nécessité de mettre en œuvre des dispositifs afin de « sensibiliser l'usager », pour « influencer sur les comportements » (SYTRAL, 2005, p.44). Le PDU révisé de 2005 est très clair sur le positionnement des acteurs face à la question. Il s'agit de « *faire partager les choix* », formule assez paradoxale pour un document qui se veut être élaboré en concertation avec la population, et pour ce faire, « *informer, concerter, communiquer et sensibiliser* ». L'objectif de cette démarche est de faire « *évoluer les pratiques de déplacement en s'appuyant sur une opinion publique favorable, qui prend conscience des excès de l'automobile* » (idem). Il est très intéressant de constater que ces éléments ne figurent pas dans la version initiale du PDU de 1997, qui partage pourtant de nombreux objectifs avec sa version révisée. Nous y reviendrons un peu plus tard. Dans ce « système communicationnel » préconisé par certains documents de planification, et surtout par les documents les plus spécialisés sur les questions relatives aux déplacements, l'« information aux usagers » est considérée comme prioritaire afin de faire connaître à tous les « services qui leurs sont offerts », et de leur en fournir un mode d'emploi. Pour arriver à cela, certains messages, mêmes « très basiques » doivent « être rappelés » comme par exemple le « mode de fonctionnement d'un parc-relais » afin de toucher l'ensemble des habitants et surtout les « cibles mal couvertes » (SYTRAL, 2005, p.42).

A l'information vient également s'ajouter une nécessité de « sensibilisation » des habitants, qui prend la forme de journées de promotion des « modes doux », d'évènements emblématiques, d'informations sur les liens entre la pratique automobile et la pollution atmosphérique. La sensibilisation peut également passer par la mise en place d'expérimentations, que ce soit un couloir de bus temporaire dans le périurbain pour en montrer l'efficacité ou encore un « pédibus » afin de sensibiliser les parents par les pratiques des enfants (plan « modes doux »). Il apparaît que « les scolaires représentent un public d'avenir à prendre en compte tout particulièrement et les actions de communication envers eux sont à développer » (SYTRAL, 2005, p.43). Les « acteurs publics » sont eux aussi appelés à montrer l'exemple, en mettant en place des plans de déplacement dans les principales collectivités, et ceci afin de pouvoir « influencer sur l'opinion et les comportements des habitants » (idem). Cette « sensibilisation » joue sur plusieurs registres que nous reprendrons un peu plus tard : l'engagement, les valeurs, la réciprocité. La « concertation » est également présentée comme étant l'un des éléments-clés de ce dispositif communicationnel. Le texte du PDU est le seul à vraiment le mentionner, en donnant autant de place à la concertation des habitants qu'à la concertation des « partenaires économiques » via les différents plans des déplacements inter-entreprises (PDIE) sur différentes zones d'activités.

Pour finir, la « communication et la pédagogie » sont préconisées, par exemple par l'intermédiaire d'une distribution de plans, la mise en ligne d'un site spécifique « Vélo'V » ou encore des lettres d'information. La communication a pour ambition de « faire connaître les orientations de la politique de déplacements » et les « enjeux à long terme », qui sont perçus comme étant souvent contradictoires avec les pratiques actuelles. Elle nécessite « pédagogie et force de conviction » afin de remettre en cause les idées reçues. Par ailleurs, les « cibles » étant diversifiées (« grand public », techniciens, associations, professionnels...), le PDU affirme que les supports de communication

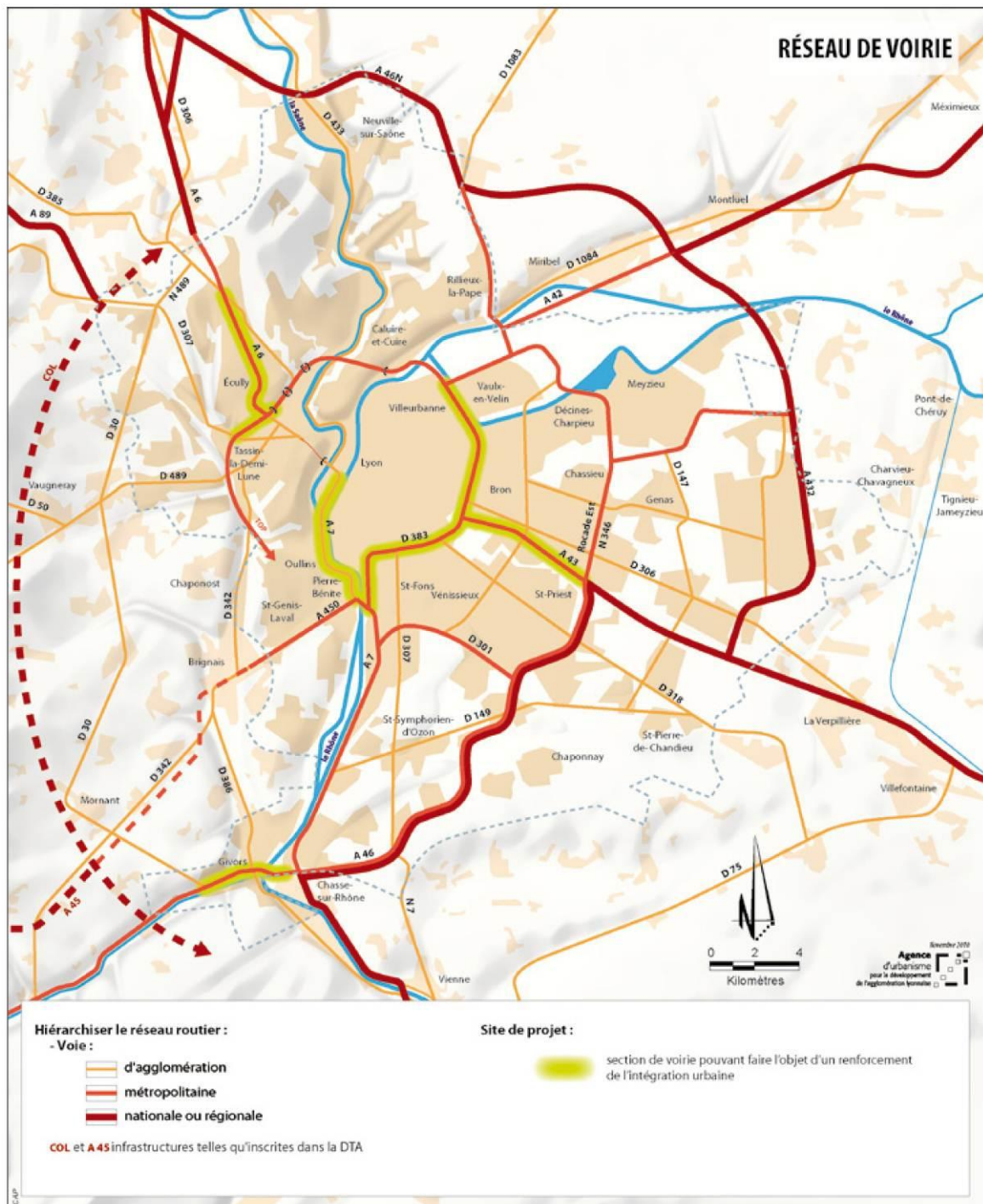
doivent l'être également. Le document donne alors l'exemple d'explication à donner, pour convaincre, tel que les impacts environnementaux des modes, les coûts réels d'usage de la voiture et des transports en commun, les enjeux que représentent la fraude, l'importance d'une réglementation du stationnement sur voirie, « pour améliorer la disponibilité des places au centre-ville » ou encore la nécessité de mesures de priorité aux lignes de bus pour leur productivité et leur attractivité » (idem).

1.3.3 Actions sur l' « efficacité » du système automobile d'agglomération

Afin d'agir sur les comportements, l'ensemble des documents du corpus préconisent des actions – parfois différentes – mais qui se retrouvent dans leur nature plutôt restrictive pour les acteurs-usagers de la route. L'idée développée dans les principaux documents opposables (PDU et SCoT) est celle d'une hiérarchisation des réseaux routiers et autoroutiers (Carte 4, page suivante). La question des priorités de passage aux carrefours et croisements est essentielle dans cette idée de hiérarchisation. Ainsi, sont préconisées la priorité aux cyclistes et aux piétons dans les voies de dessertes - que sont la majorité des rues de Lyon-Villeurbanne - et la priorité des transports en commun sur les voies urbaines, boulevards et autres grands axes urbains. Ces actions de « hiérarchisation » se composent également de l' « intégration urbaine » du périphérique et des principales routes pénétrantes, c'est-à-dire essentiellement d'une limitation des vitesses de circulation, ainsi que du partage de bandes de circulation avec d'autres modes (bus, vélo, taxi essentiellement). Le stationnement est également un levier identifié, tant dans la préconisation de l'intégration de normes plus contraignantes à la construction par l'intermédiaire des PLU, que sous la forme d'une politique de stationnement d'agglomération qui consiste à réglementer et à tarifier le plus possible les places en voirie, afin d'augmenter les taux de rotation des véhicules, de manière à privilégier plutôt les « visiteurs » (*qui payent cher et restent peu de temps*) et les « résidents » (*à qui on donne plus de légitimité*) que les « pendulaires » qu'on destine plus aux parcs-relais, dont on espère voir doubler le nombre entre 2005 et 2014. La politique de stationnement en hyper-centre a également longtemps été développée en partenariat avec la société d'économie mixte Lyon Parc Auto, avec la stratégie de substitution aux places de stationnement en voirie, de parcs publics payants. Cette stratégie qui a longtemps permis de libérer de l'espace public et des surfaces de voirie pour des usages plus diversifiés (pistes cyclable, zones piétonnes, sites propres...) était localisée au départ uniquement dans la Presqu'île et petit à petit a gagné un territoire plus élargi sur Lyon et Villeurbanne.

Au sein des documents de planification analysés, certains éléments ne sont pas convergents, avec en premier lieu, la question de la possibilité d'expérimentation d'un péage urbain autour de Lyon-Villeurbanne. L'Etat l'insère comme orientation possible dans le PPA de 2008, mais n'est repris par aucun document plus « local », opposable ou non. Les tronçons ouest du périphérique (TOP) et le contournement ouest lyonnais (COL) sont également tous deux objets de division ou d'interprétations bien différentes en fonction de l'institution porteuse du document. La DTA et le PPA, tous deux élaborés par les services de l'Etat, en font mention, en annonçant même des horizons de mise en service, 2015 pour le premier, 2030 pour le second. Le SCoT fait figurer le premier sur ses cartes stratégiques d'agglomération, et le second en pointillés. Les documents élaborés par le Grand

Lyon ou le SYTRAL (PDU, plan « modes doux », Plan Climat, Agenda 21) n’y font aucunement référence²⁸.



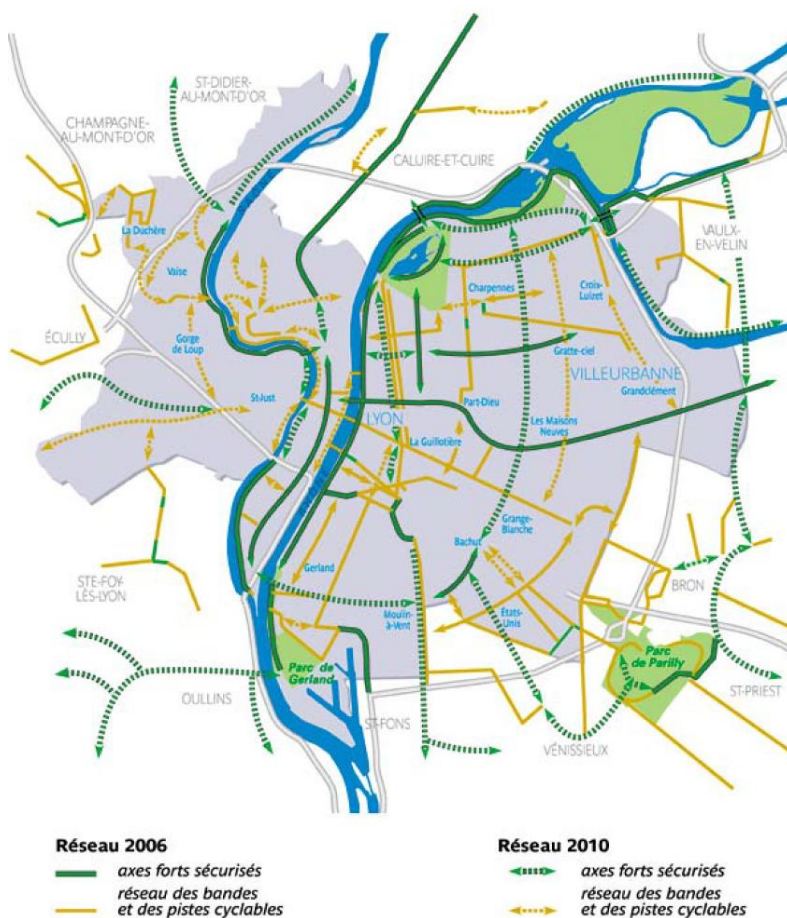
Carte 4 : réseau de voirie et actions envisagées par le SCoT pour « hiérarchiser les voies » ; source : SEPAL, 2010

²⁸ Les négociations ont repris depuis 2011, le Département du Rhône et le Grand Lyon soutiennent ce projet. L'argumentaire peut se résumer comme tel : pour reprendre la ville à l'automobile en hyper-centre, un contournement de ce dernier est nécessaire. L'argument des opposants est tout aussi clair : créer de nouvelles infrastructures autoroutières amène un appel d'air et se traduit par plus de circulation automobile. Ce projet n'est pas notre sujet central ici, puisque celui-ci nécessiterait une thèse entière. Notons tout de même que la situation conflictuelle entre d'un côté les services de l'Etat, le Grand Lyon et le Département et de l'autre les communes traversées et les riverains.

1.3.4 Equiper pour les « modes doux »

Augmenter le nombre d'itinéraires cyclables et veiller au maillage d'un réseau à l'échelle d'agglomération ressort comme une orientation générale des principaux documents opposables et spécialisés (PDU, SCoT, plan « modes doux »). Le plan « modes doux » enchaîne à lui seul une série d'actions complémentaires d'équipement afin de renforcer le vélo comme mode de déplacement quotidien : augmentation du nombre d'arceaux de stationnement pour vélo, diversification des « formats vélo », entre le vélo en libre-service à intensifier, le développement de stationnements sécurisés dans des endroits « stratégiques » (gares, campus, ...), et la possibilité de mettre en place des services de location de longue durée. L'extension du réseau d'itinéraires cyclables est considérée comme nécessaire dans les différents documents de planification urbaine. La marche à pied est également un point de convergence entre PDU et plan « modes doux ». En effet, l'espace public y est présenté comme donnant toujours la priorité à l'automobile. Ainsi, les actions envisagées pour le développement de la marche à pied pour tous, ainsi qu'une plus grande facilité de mouvement pour les personnes handicapées, vont dans le sens d'un élargissement des trottoirs et d'une mise en accessibilité des places publiques.

Plan de développement des modes de déplacements doux de l'agglomération lyonnaise Les itinéraires cyclables



Carte 5 : Planification des itinéraires cyclables dans le PDU révisé de 2005 ; source : SYTRAL, 2005

1.4 « Figures implicites de l'utilisateur » et formulation des deux principaux types d'injonction au changement de mode de déplacement

1.4.1 Figure générale et hégémonique de l'« acteur instrumental »

Si les actions préconisées sont multiples, nous l'avons vu dans la revue très synthétique des registres d'action, celles-ci renvoient à un nombre limité de figures de l'utilisateur. Avant toute chose, nous pouvons nous demander à qui sont destinés ces registres d'actions. Est-il question des acteurs-usagers actuels des transports en commun, à conforter dans leurs choix, ou encore à des cyclistes occasionnels qu'on souhaiterait aider à utiliser ce mode comme mode de déplacement quotidien ? Non, le lecteur des différents documents de planification comprend vite, bien que cela reste implicite tout le long du document, qu'il s'agit exclusivement de trouver les modalités efficaces pour faire changer de modes aux personnes se servant régulièrement de leur automobile. Les figures qui peuvent transparaître de chacun des dispositifs techniques ou communicationnels sont alors des figures d'acteurs-usagers de la route, prises sous un angle différent, qui se focalisent sur un élément particulier potentiellement explicatif de leur utilisation de l'automobile. Notons également, avant d'entrer dans le détail, que toutes ces figures de l'utilisateur renvoient à un individu qui arbitre, choisit, compare entre plusieurs solutions (modes) jugées extérieurement comparables.

Le premier registre d'actions que nous avons identifié est celui de la mise en place d'un réseau ferroviaire et de transport en commun d'agglomération, qui permette une intermodalité effective, un paiement intégré, ainsi qu'une articulation avec l'usage de l'automobile, par la mise en place de nombreux parcs-relais (*registre 1*). Les actions soulignées comme étant urgentes sont la liaison avec les « pôles de proximité » du périurbain (gares du réseau REAL), ainsi que l'amélioration de la desserte des « quartiers d'habitat social ». Nous voyons émerger ici deux figures spécifiques et contrastées de l'acteur-usager de l'automobile, le « captif » et l'« exclu », qui ni l'un ni l'autre n'ont accès aux transports en commun.

Le premier est imaginé comme ayant un lieu de résidence dans les tissus diffus du périurbain, qui de fait, n'offrent pas de transports en commun suffisants pour qu'on envisage de se passer totalement de son automobile ou de la laisser dans un parc-relais. La figure de l'« exclu » habitant dans des quartiers d'habitat social est secondaire dans les différents documents, puisqu'elle n'intervient en général que dans un chapitre périphérique sur l'insertion (PDU), ou tout simplement n'intervient pas du tout (SCoT, DTA, plan « modes doux »). L'idée développée étant qu'une tarification spéciale, ainsi qu'une desserte améliorée, permettront un accès à l'emploi et à la ville par les transports en commun. Pour les deux cas, outre une tarification spéciale, cette orientation préconise une « sécurisation » des publics urbains, « usagers des transports en commun » par une obligation à valider à l'entrée du réseau, ainsi que par une « mise en sécurité » des environnements des transports collectifs pour assurer la « tranquillité » des passagers face à une insécurité réelle ou perçue (SYTRAL, 2005, p.40). Ces deux figures de l'utilisateur accompagnent donc un premier « projet » de dispositif technique et spatial urbain, celui d'un réseau étendu et maillé de transports collectifs, accessibles en automobile, dont le coût est inférieur à un déplacement automobile équivalent, et dont la « tranquillité » pendant le trajet est garantie. Ainsi, pour permettre les changements de comportements, la mise en place d'un environnement « *technico-économico-sécuritaire* » sera nécessaire, comme le résume le passage suivant, extrait du Plan Climat : « pour inciter davantage les usagers à renoncer à leur véhicule personnel, il conviendra de proposer un service de transport en

commun de qualité, que ce soit en terme de temps ou de budget, l'utilisateur devra être gagnant à utiliser les transports en commun, plutôt que son propre véhicule ». La figure implicite de l'utilisateur qui transparaît derrière ce passage, ainsi que dans l'ensemble de ce registre, est celle d'un individu qui entretient un rapport instrumental aux différents modes de transports. En d'autres termes, l'acteur-utilisateur choisirait entre plusieurs alternatives qui seraient comparables, et cela en fonction des qualités objectives d'un mode (coût, temps, sécurité, tranquillité, facilité de paiement ...) par rapport aux autres. Cette figure de l'utilisateur, très relayée dans les milieux professionnels des transports (Doyen et al., 2010), se retrouve également dans deux autres registres d'action analysés plus tôt.

Limiter l'efficacité de l'automobile en ville par une hiérarchisation des axes, une politique de stationnement privilégiant résidents et visiteurs, ainsi qu'une priorité de circulation donnée aux transports collectifs et « modes doux » constitue le registre numéro 3. Celui-ci laisse transparaître une image d'un acteur-utilisateur de l'automobile à qui il faudrait ajouter plus de contraintes temporelles et économiques afin d'induire un changement de comportement. Là encore, la figure est clairement celle d'un acteur-utilisateur de la route, à qui il conviendrait non seulement de proposer des alternatives, mais surtout d'imposer des mesures restrictives et des environnements urbains qui réduiraient les « qualités objectives » du mode automobile que sont le coût (par la tarification du stationnement) et le temps (par la difficulté à trouver une place de stationnement pour les non-résidents). Cette figure d'« automobiliste tenace » qu'il serait nécessaire de contraindre au changement par de tels leviers technico-économico-sécuritaires peut également s'intégrer à la figure générale de l'« acteur instrumental », puisque en définitive, il s'agit là d'une figure de l'utilisateur qui comparerait les « alternatives » entre elles, et pourrait aisément changer de mode si la qualité objectivable de l'automobile devenait trop faible.

Notons qu'il en va de même pour l'orientation relative aux « modes doux », dont la forme d'action principale sera l'équipement en réseaux prolongés et « sécurisés » au regard de la circulation automobile, ainsi qu'en dispositifs de stationnement « facilités » sur l'espace public. A ces « gains » de qualité, de praticité, peut s'ajouter une aide économique directe. La communauté urbaine aide par exemple au financement de l'achat d'un vélo électrique, à hauteur de 250€ depuis début 2012, avec l'initiative « *Watt else ?* ». La figure ici en filigrane est celle d'un acteur-utilisateur à convaincre sur la base d'environnements technico-économico-sécuritaires renouvelés, qui assureraient pour les « modes doux » une qualité objective, et relative en comparaison des autres modes. Là encore, nous retrouvons la figure de l'« acteur instrumental » qui changerait de mode de déplacement dès que deux conditions seraient réunies: son accès au réseau en question, qui doit être effectif, et le fait que cette alternative est alors la solution jugée la plus appropriée par la personne elle-même, selon un nombre de critères identifiés (*temps, coût, confort, tranquillité, sécurité, productivité du temps de déplacement...*). Cette première figure implicite de l'utilisateur qui est majoritaire dans les documents de planification analysés renvoie à la notion d'*homo oeconomicus* défendue par une bonne part des sciences économiques, nous en discuterons les postulats au chapitre 3.

1.4.2 Figure de l' « acteur axiologique »

Le registre d'action qui met en lumière la nécessité d'une sensibilisation des habitants et acteurs-usagers porte également une série de « figures implicites de l'utilisateur ». La « nécessité d'informer » (SYTRAL, 2005, p.44) les habitants sur des informations « très basiques » qu'il conviendrait de « rappeler » (idem) s'appuie sur une figure implicite de l'utilisateur de l'automobile « mal informé », et qui de fait, continue à ne pas avoir conscience des « services qui lui sont offerts ». Cet acteur-usager fait alors partie des « cibles mal couvertes » (idem, p.42), terme emprunté au marketing qui traduit bien la figure développée ici d'un client à « informer ».

Dans la famille des figures implicites liées au deuxième registre d'action, le « non informé » est accompagné du « sympathisant à convaincre » et de la « personne en besoin d'accompagnement pédagogique ». Le premier correspond aux dispositifs de « sensibilisation » préconisés de concert dans le PDU révisé de 2005, le Plan « modes doux » et l'agenda 21 du Grand Lyon, ainsi que dans le PPA. La figure implicite du « sympathisant à convaincre » implique que la personne n'a besoin pour changer de mode de déplacement que d'être convaincue par une démonstration des excès liés à la pratique automobile, et mobiliserait valeurs environnementales, culpabilisation et informations concernant l'(in-)efficacité économique de l'automobile.

Pour finir, les dispositifs de communication et de pédagogie laissent transparaître une troisième figure implicite de l'utilisateur qui est celle d'une « personne en besoin d'accompagnement pédagogique ». Celle-ci est considérée comme ayant formulé une envie de changement, mais dont l'accomplissement ne peut être assuré qu'à la suite de l'action de dispositifs de pédagogie et de formation. Pour cela, le PDU propose de répondre à la multiplicité des publics (« grands publics », « techniciens », « militants », ...) par une multiplication des supports de communication et de pédagogie, tels que –pour le seul exemple du vélo - la distribution de plan d'itinéraires cyclables, la mise en place d'un site internet pour « Vélo'V », l'ouverture d'une Maison du vélo pour apprendre à réparer un pneu crevé, etc. Cette pédagogie un peu « frontale » et individuelle peut également s'appliquer au sein d'organisations humaines, jouer sur l'engagement individuel face au collectif de collègues, et également sur la contrainte exercée par la direction de l'entreprise (dans les PDE, par exemple).

Ces trois figures de l'utilisateur développées ici correspondent à l'établissement d'un dispositif communicationnel et informationnel destiné à pousser la personne au changement de mode, par des voies « directes et frontales » jouant sur les valeurs environnementales, ainsi que par des voies « indirectes » par l'intermédiaire des relations hiérarchiques d'entreprise, des engagements aux yeux de ses propres enfants ou collègues. L'idée développée par ce registre d'action est de créer l'accompagnement vers le changement en suivant une chaîne considérée comme logique dans la poursuite d'un changement : information – sensibilisation – pédagogie. L'ensemble des trois figures spécifiques développées ici forment la figure générale d'un « acteur axiologique », qui tendrait à agir en fonction de registres de valeurs associés à des pratiques, sur la base non pas de la qualité d'une solution plutôt que d'une autre, mais bel et bien parce que l'action effectuée en tant que telle lui apparaît « bonne », « juste » ou « nécessaire ».

1.5 « Figures implicites de l'utilisateur » et formulation des deux principaux types d'injonction au changement de mode de déplacement

L'« acteur instrumental » et l'« acteur axiologique » sont donc les deux figures implicites générales et hégémoniques de l'utilisateur. Elles sont indissociables de la planification d'environnements urbains, structurés par des dispositifs techniques, qui répondent, dans le cas lyonnais, à une attente sur les pratiques sociales de déplacement. Ces deux figures implicites de l'utilisateur peuvent également être considérées comme les marqueurs de deux types d'injonctions formulées par les collectivités à l'adresse des habitants (Schéma 5, p.61).

Nous l'avons vu, la figure de l'« acteur instrumental » accompagne un projet de projection sociale des comportements, qui passe par la mise en place d'environnements urbains « technico-économico-sécuritaires » qui sont pensés comme devant permettre d'améliorer les qualités objectivables (temps de déplacement, coût, sécurité face à l'insécurité routière et les incivilités, confort, ...) de certains modes, jugés plus vertueux que l'automobile. Les dispositifs techniques et organisationnels liés à cette dernière (voiries, stationnement, péages...) sont également mobilisés dans ce cadre-là, afin de contenir ou de faire baisser ces mêmes qualités objectivables pour ce mode de déplacement. Etant donné qu'il s'appuie intégralement sur des dispositifs techniques et organisationnels, nous qualifierons ce premier type d'injonction d'« implicite ». En effet, et conformément à sa définition, l'adjectif « implicite » renvoie à un message qui, « sans être énoncé formellement, découle naturellement de quelque chose » (Larousse, 2012). Nous pensons que l'ensemble de ces registres d'action, qui sont indissociables de la figure de l'« usager instrumental », entrent dans ce cadre dans la mesure où les actions préconisées mobilisent des dispositifs urbains « typés », dont le message découlerait implicitement de leur existence. En d'autres termes, ce premier type d'injonction au changement de mode ne passe pas par une verbalisation publicisée des messages des différentes collectivités à destination des habitants, et présuppose une compréhension « implicite » des messages adressés par l'intermédiaire des dispositifs techniques et organisationnels. Les dispositifs deviennent alors prescripteurs. Cette première forme d'injonction peut être utilisée dans les cas où les attentes sur les changements de pratiques modales ne sont pas considérées comme étant socialement ou politiquement « acceptables » à l'état explicite. Le gel des capacités circulatoires des différentes voies pénétrantes urbaines, intégré dans le SCoT, est un bon exemple d'une action qui entre majoritairement dans ce type d'injonctions « implicites ». Cette action vise à réduire le nombre de trajets automobiles à destination du centre de l'agglomération, sans pour autant passer par des grandes campagnes d'information adressées aux différents acteurs-usagers.

L'« acteur axiologique », seconde figure implicite de l'utilisateur des transports, agirait pour sa part en fonction de la valeur qu'il donne à l'action en tant que telle, plutôt qu'en comparant différentes alternatives sur un registre d'optimisation²⁹. Nous l'avons vu, le registre d'actions associé à cette figure est celui de la mise en place de dispositifs « *informatifs, normatifs et pédagogiques* » et suit une chaîne toute tracée qui mènerait au changement de mode, appuyé sur des valeurs et convictions. Dans ce registre, l'enjeu pour la ou les collectivité(s) est de pouvoir transmettre des informations quant à l'utilisation des différents modes de déplacement, des argumentaires convaincants sur les « excès » liés à l'automobile, et enfin un accompagnement permettant aux

²⁹ On peut également voir l'acteur axiologique comme un cas particulier de l'acteur instrumental dont le registre d'optimisation correspond à des valeurs idéologiques.

personnes d'intégrer des savoir-faire nécessaires à la pratique d'un nouveau mode de déplacement. Toutes ces différentes actions sont contraintes par un passage par la rhétorique, par la démonstration, par l'argumentation, et souvent par une forme de culpabilisation verbalisée. C'est pourquoi nous qualifierons ce deuxième type d'injonctions d' « explicite ».

Ces deux injonctions sont "idéales-typiques" dans le sens où elles n'existent jamais entièrement seules, mais elles permettent de cristalliser autour de deux notions des formes d'action plurielles. Toute action, tout registre d'une politique de déplacement qui vise des changements de comportement passe par le maniement de ces deux types d'injonctions, à des degrés divers. La mise en place d'un réseau de bus redéployé à la rentrée 2011 sur l'ensemble du PTU dont le SYTRAL est l'autorité organisatrice, peut servir d'illustration. Ce projet composé d'une hiérarchisation du réseau et d'une simplification des numéros de lignes, ainsi que d'un cadencement prenant en compte les autres modes, s'est également accompagné d'un système explicite d'injonction au changement matérialisé par la distribution de titres de transports gratuits dans les boîtes aux lettres des habitants, ainsi que d'une campagne d'information et de communication en plusieurs temps (du printemps à la fin août 2011), sur des sujets divers (environnements, qualité du service, simplicité de l'usage) et sur des supports divers (campagne presse, campagne d'affiches sur le réseau, vidéos, nouveaux panneaux directionnels amovibles un mois avant la mise en service, nouveaux plans de réseau ...).



Illustration 2 : Trois affiches issues de la campagne publicitaire liée à la mise en service du réseau de bus « Atobus ». L'injonction explicite prend ici trois formes : l'argument de la simplicité d'usage, la promotion de la qualité du service et l'argument environnemental

En dépit de ces différents assemblages d'injonctions au changement de mode de déplacement, adressés à une population d'acteurs-usagers de la route, force est de constater une certaine forme de résistance des comportements automobiles, phénomène que nous discuterons au chapitre suivant. De ce terme de « résistance » aux injonctions, que nous emploierons fréquemment, nous excluons les mouvements de résistance politique pour la défense du mode automobile, qui existent toujours, même s'ils se montrent plus discrets qu'il y a une vingtaine d'années. Nous nous intéressons essentiellement aux résistances qui prennent forme dans l'usage actuel de l'automobile, tout d'abord au niveau collectif et social, dans la deuxième partie du chapitre 2, puis à l'échelle analytique, qui est celle de l'individu.

Les deux types d'injonction au changement de mode de déplacement

Implicite et explicite en jeu dans une projection des comportements sociaux

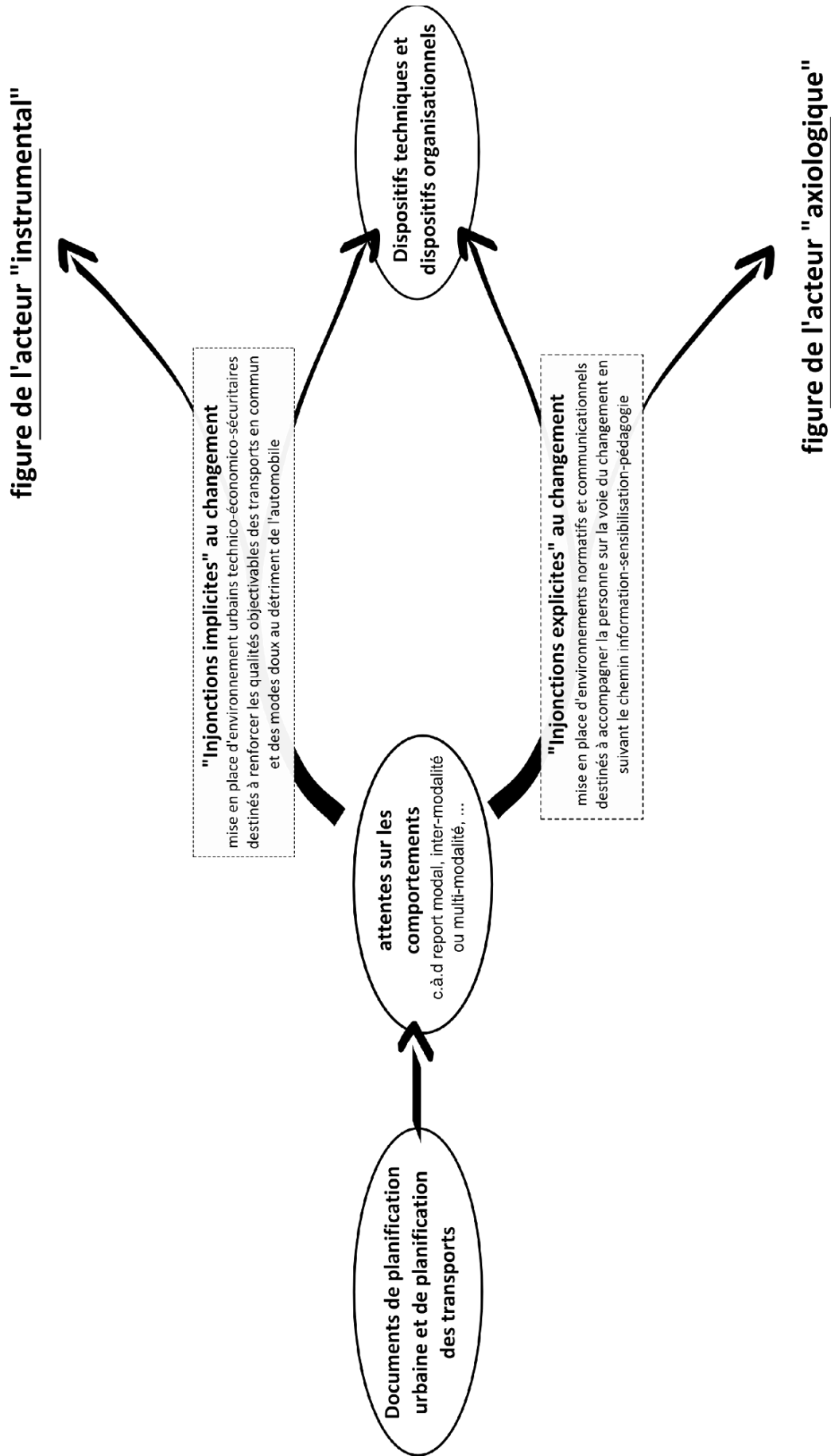


Schéma 5 : Les deux types d'injonction au changement de mode de déplacement ; réalisation de l'auteur

Chapitre 2 Résistances individuelles et collectives aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise

2.1 Résistances des pratiques automobiles : quelques constats sur l'agglomération lyonnaise

2.1.1 Une baisse de la « mobilité automobile » : de l'importance des indicateurs de mobilité

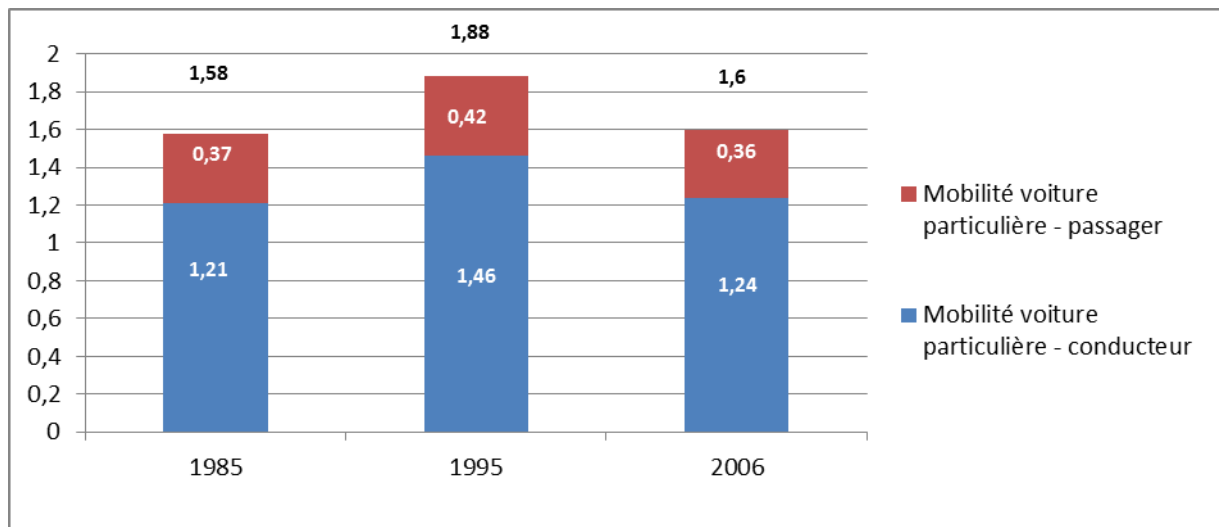
L'enquête ménages-déplacement (EMD) de l'agglomération lyonnaise, publiée en 2007, concerne les déplacements effectués sur l'année 2006 pour ce territoire. Elle constitue une première base d'éléments pour appréhender les grandes tendances concernant les déplacements et l'utilisation des différents modes de transport sur le temps long et sur un territoire donné. Pour le citoyen ainsi que pour une grande majorité de chercheurs, l'accès à ces informations est limité à des notes de synthèse et à des données agrégées sur certains indicateurs sélectionnés par l'autorité organisatrice des transports urbains (le SYTRAL), qui en est le commanditaire. Un regard critique, ainsi que des recoupements d'information sont alors nécessaires, tant ces données sont considérées par leur commanditaire comme relevant d'un enjeu politique majeur.

La méthodologie utilisée pour cette enquête étant conforme aux standards du CERTU, il est possible de saisir la portée et les limites de cette approche. On pensera en premier lieu aux méthodes de terrain employées. A l'instar de nombreuses études quantitatives, celles-ci ne parviennent pas à éviter les biais liés à un questionnaire quasi-exclusivement fermé, par « effet d'imposition » de terminologies, de contexte, en un mot, d'un cadre de référence donné et projeté. Cette enquête procède en questionnant l'ensemble des membres d'un ménage individuellement, sur la base des déplacements effectués la veille, tous modes y compris la marche à pied (CERTU, 2008). L'échantillon des ménages, ainsi que les personnes interrogées, qui sont tirés aléatoirement, par secteur de résidence, doit être de taille assez conséquente pour être considéré comme étant représentatif³⁰. Ces enquêtes sont souvent considérées comme étant exhaustives, permettant de nombreuses analyses par une réutilisation des données a posteriori. En effet, ces enquêtes permettent le développement d'une « *modélisation des comportements* » entre deux instantanés. Cela implique de penser les transports quotidiens comme des systèmes « équilibrés », de ne pas prendre en compte les processus de changement, qui peuvent être parfois hésitants, mais de penser les évolutions comme étant linéaires, sous la forme « d'élasticités » des comportements. Enfin, ces méthodes passent essentiellement par des indicateurs, qui « dénaturent » la diversité des résultats par l'emploi d'outils d'analyse statistique qui lissent les résultats au profit de « comportements moyens », qu'il faut savoir appréhender de manière critique, au risque d'établir des diagnostics faux. Ceci caractérise l'« *orthodoxie* », comme dirait Goodwin (Goodwin et al., 1987) il y a plus de vingt-cinq ans, en relevant les limites que présentent ces méthodes, quand celles-ci ne sont pas complétées par des approches longitudinales. Nous y reviendrons au chapitre 5.

Quelles que soient leurs limites méthodologiques, certaines des conclusions de l'enquête ménages-déplacements de 2006 sont riches d'enseignements sur la question des résistances au changement, ainsi que sur la question des rapports entre connaissance sur les pratiques et enjeux politiques locaux. En effet, certains résultats de l'EMD 2006 ont été très vite diffusés dans la presse nationale,

³⁰ Pour le cas de l'EMD du Grand Lyon, 5700 ménages ont ainsi été enquêtés, pour une population-cible de 1 160 000 habitants (Bakis et al., 2007).

locale et spécialisée par le SYTRAL³¹, le CERTU et l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise. Dans ces communiqués et articles de presse, ainsi que dans certaines interviews publiées en janvier 2007, est soulignée la baisse de la « mobilité automobile » comme résultat historique. A première vue, l'enquête ménages-déplacements de 2006 montre effectivement une baisse de cette « mobilité automobile », par rapport à celle de 1995 (Graphique 4, ci-dessous).



Graphique 4: Evolution du nombre de déplacements automobiles sur les trois EMD sur le Grand Lyon

Ces résultats ont alors pris valeur de démonstration des effets bénéfiques de la politique de déplacements menée depuis le PDU de 1997, particulièrement depuis l'élection de Gérard Collomb à la mairie de Lyon, et à la présidence du Grand Lyon ainsi que de Bernard Rivalta à la présidence du SYTRAL, en 2001³². Sur la base des résultats agglomérés de l'EMD 2006, effectivement, il est indéniable que la « mobilité automobile » est en baisse depuis 1995, nous l'avons vu. Cela dit, tout dépend de la définition que l'on donne à l'indicateur de « mobilité automobile », qui, s'il n'est pas précisé, comme ce fut le cas dans les premières annonces publiques, risque d'amener à une confusion voire à une erreur de diagnostic. L'indicateur qui a permis ce constat, et qui est appelé « mobilité automobile », n'est autre que le nombre de déplacements effectués en automobile, par personne et par jour sur « un jour moyen de semaine » (CERTU, 2008). C'est le même indicateur du nombre moyen de déplacements par jour en automobile qui se trouve derrière l'indicateur de la part modale (nombre de trajets automobiles sur nombre de trajets tous modes) qui fut le second résultat annoncé, censé étayer l'argumentaire d'un changement massif des comportements sur la période 1995-2006.

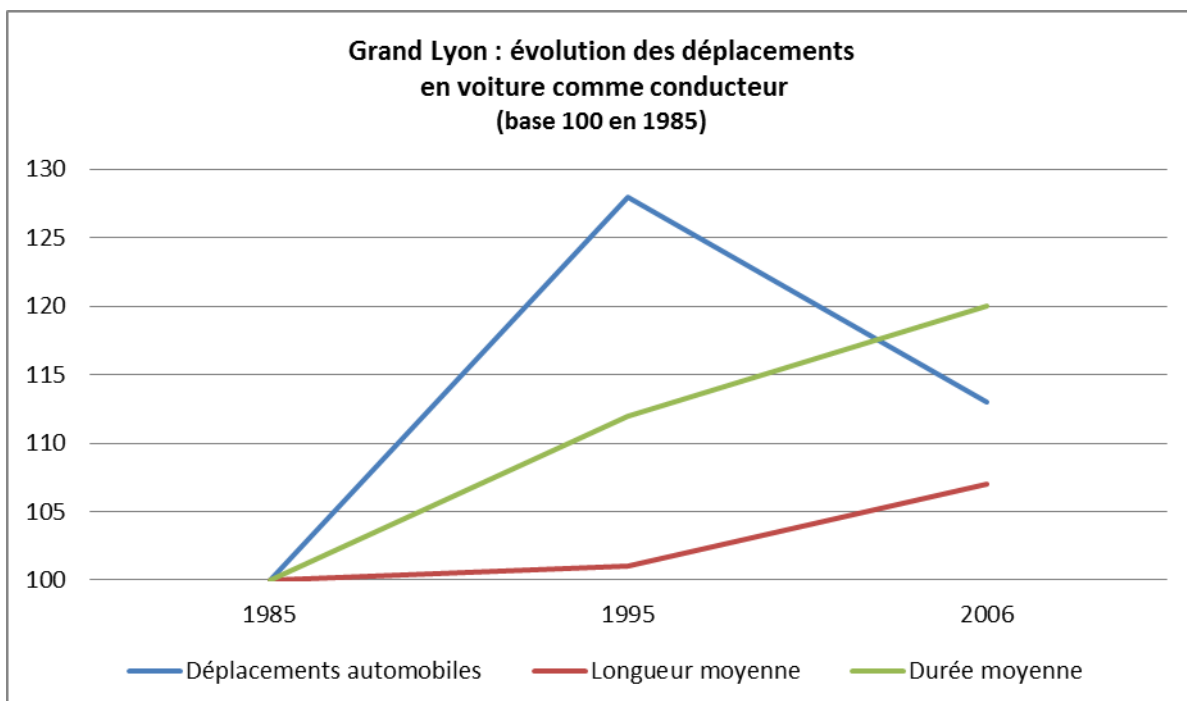
Il n'est donc question ici que du nombre de déplacements. Or, on cherche à analyser les évolutions de l'utilisation de différents modes et, dans un souci d'intégrité et de rigueur, ce dernier indicateur doit, a minima, être mis en parallèle avec la distance moyenne, ainsi qu'avec la durée moyenne de ces mêmes déplacements automobiles.

31 Un communiqué de presse datant du 22 janvier 2007, ainsi qu'un article dans le quotidien *20 Minutes* du même jour, font état d'une « baisse historique de la mobilité automobile » qui « constitue une première en France ».

32 Ce dernier déclare alors : « Tout cela (ndla: la baisse de la mobilité automobile) est lié à la hausse du prix du pétrole, à une prise de conscience environnementale et au développement du réseau de transport en commun » (*20 Minutes*, 2007)

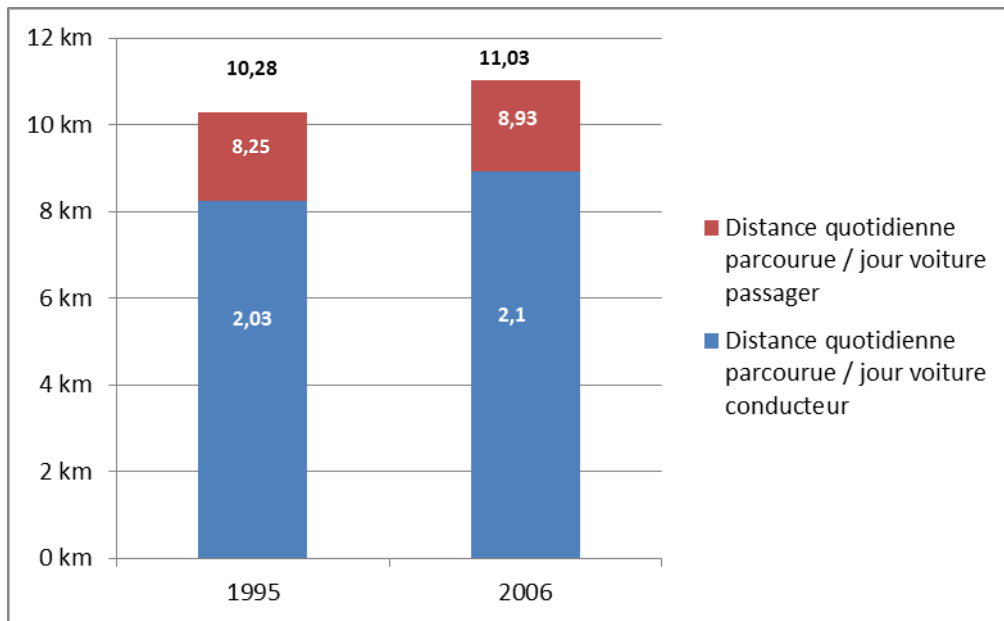
2.1.2 Mobilité automobile « objective » : une rectification des premiers résultats annoncés

Les exploitations de l'enquête ménages-déplacements, effectuées à la suite de la diffusion des premiers résultats par des chercheurs du CERTU et du laboratoire d'économie des transports, qui disposent des données désagrégées, mettent en avant des résultats bien plus contrastés que la baisse de la mobilité automobile annoncée dès janvier 2007. Semblat (2007), par exemple, montre que la baisse du nombre de déplacements automobiles est concomitante d'une hausse de la distance moyenne et de la durée moyenne de ces mêmes déplacements. En outre, il relie le phénomène de baisse du nombre de déplacements automobile, non pas à une « prise de conscience environnementale » ou au développement d'une offre d'alternatives, mais bien, en tout premier lieu, à un vieillissement de la population, ainsi qu'à la hausse corollaire du nombre de personnes à la retraite sur cette même période (1995-2006).



Graphique 5 : Evolution des déplacements en voiture comme conducteur, sur le Grand Lyon, sur les trois EMD de l'agglomération ; source : Semblat, 2007 ; réalisation de l'auteur

Le constat est alors tout autre que celui d'une baisse de l'utilisation de l'automobile qui suivrait une volonté collective de changement. L'augmentation moyenne des longueurs compense presque totalement la baisse du nombre de trajets automobiles (Bouzouina et al., 2011) . Pour ce qui du CO₂, les modélisations appliquées aux deux EMD de 1995 et 2006 montrent une stabilisation des émissions, due au fait que les durées des déplacements ont augmenté sur la même période de 1995-2006 (idem). En termes de trafic, la baisse est bien plus faible que ce que pourrait laisser penser la focalisation sur le seul indicateur du nombre de déplacements, ce qui a été corroboré depuis par une enquête de l'INSEE (Baccaini et al., 2007). L'indicateur des distances de déplacements, présent dans l'EMD 2006, indique une hausse de 7% des distances parcourues (Graphique 6, page suivante).



Graphique 6 : Evolution de la distance moyenne des déplacements automobiles, entre les EMD de 1995 et 2006 sur le Grand Lyon ; source : Bouzouina et al., 2011 ; réalisation de l'auteur

2.1.3 Enquête ménage déplacements de 2006, quelques enseignements concernant les résistances

La confrontation de ces données moyennes sur les comportements nous permet de dresser un constat plus nuancé sur les évolutions passées en matière d'usage des différents modes. Il apparaît que les déplacements automobiles deviennent certes moins nombreux mais plus « complexes ». En effet, la baisse du nombre de déplacements trouve une source d'explication dans le fait que les personnes réalisent plus volontiers des activités regroupées entre elles. En d'autres termes, un déplacement équivaut de moins en moins à une seule activité à destination, mais peut en regrouper un nombre plus conséquent, soit en cours de trajet (*aller chercher ses enfants à la sortie du travail, faire une course rapide, etc.*) soit en regroupant des activités différentes à destination (*faire ses achats près de son travail, manger près de son lieu de travail à la mi-journée, etc.*) (Semblat, 2007). Ainsi, la dernière enquête ménage déplacements souligne essentiellement une résistance collective forte à des environnements urbains qui deviennent de plus en plus contraignants par la pratique automobile: certaines activités tendent à être regroupées, ce qui fait diminuer le nombre de déplacements, certes, mais pas le rôle toujours quasi-hégémonique de l'automobile comme mode de déplacement urbain quotidien.

Là encore, il est utile d'affiner et de confronter les résultats puisque on observe de fortes disparités sociales et spatiales. Les évolutions du trafic routier depuis 2007, par exemple, indiquent un trafic en baisse aux portes de l'hypercentre (la Presqu'île), une circulation qui reste stable aux portes de Lyon-Villeurbanne, et une circulation en hausse aux portes de l'agglomération (UrbaLyon, 2011). Le constat est le même pour les distances automobiles parcourues sur ces mêmes territoires (Bouzouina et al., 2011). Les changements observés en hypercentre, la fréquentation en hausse des transports en commun et l'utilisation croissante du vélo dans certains quartiers ne doivent pas faire oublier que l'automobile continue à gagner du terrain dans d'autres lieux, dans la même agglomération urbaine.

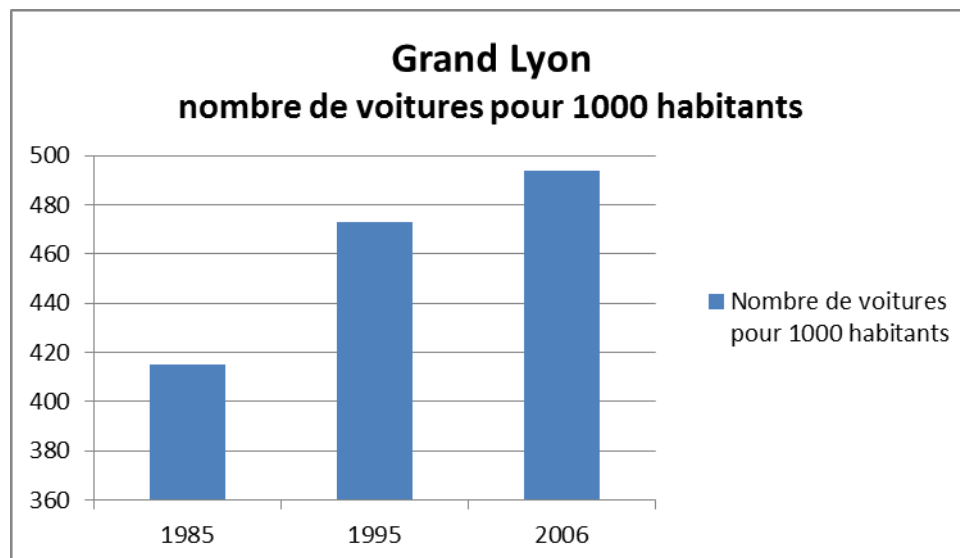
Ces résultats nous autorisent à formuler l'hypothèse d'un phénomène collectif de résistance aux injonctions au changement de mode de déplacement. Cela dit, l'analyse ne peut se permettre de

rester à ce niveau de généralité, tant les indicateurs de moyenne (les seuls disponibles pour notre travail de recherche) empêchent de pouvoir rendre compte des disparités géographiques ou sociales, moins encore des hésitations ou discontinuités dans les pratiques de déplacement sur un temps plus long, puisque la base même de la méthode EMD est la journée d'une personne enquêtée. Par le travail méthodologique développé lors de notre travail de recherche, et qui est présenté dans le chapitre 6 de cette thèse, nous tenterons de répondre à cette focalisation « orthodoxe » sur des méthodes quantitatives et transversales, afin d'approcher plus finement les évolutions à l'échelle individuelle. Cela dit, avant d'entrer dans une lecture plus longitudinale des comportements, il est pertinent de convoquer certains phénomènes sociaux et collectifs qui peuvent permettre une explication de certains de ces phénomènes de « *résistance automobile* ».

2.2 Le rôle des structures sociales dans le phénomène de « résistance automobile »

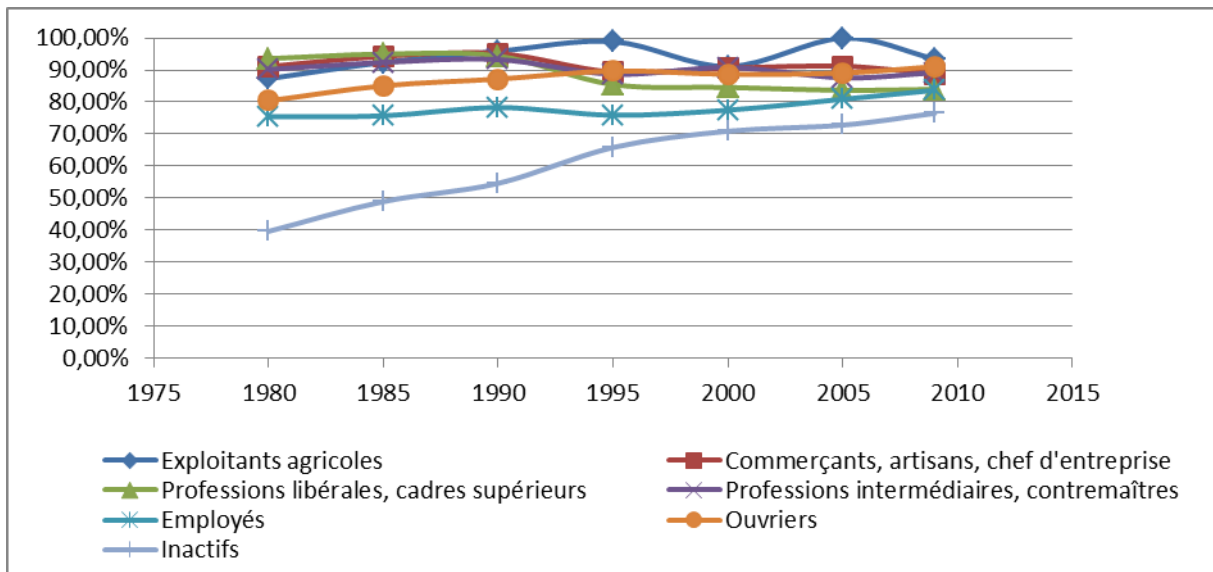
2.2.1 Un accès élargi à la motorisation ...

Tout d'abord, notons pour le cas de l'agglomération lyonnaise que le taux de motorisation des ménages continue d'augmenter sur la période 1995-2006, ce qui peut apparaître à première vue comme une contradiction avec les résultats de « baisse de la mobilité » (idem). Cela dit, ces chiffres nous aident à penser que si la voiture est en moyenne un peu moins utilisée, les habitants du Grand Lyon continuent – en moyenne toujours – de s'équiper en automobile (Graphique 7, ci-dessous).



Graphique 7 : Evolution du nombre de voitures pour 1000 habitants sur le Grand Lyon, pour les trois dernières EMD

Il serait alors facile de rétorquer qu'il s'agit là uniquement d'un chiffre moyen, rapporté au nombre d'habitants, qui ne représenterait qu'une tendance sur l'agglomération, et qui ne reflèterait nullement des différences sociales dans l'accès à l'automobile. Les travaux documentés de Zélem (2010) sont très instructifs à ce titre. A l'aide d'enquêtes par questionnaire sur un échantillon conséquent de personnes, Zélem souligne que l'accès à la motorisation automobile, aujourd'hui, est bien plus large et moins exclusif socialement qu'il y a vingt ou trente ans (Boltanski, 1975 ; Illich, 1973). Ces affirmations peuvent être appuyées par des chiffres de l'INSEE et du CCFA sur le temps long (Graphique 8, page suivante).



Graphique 8 : Taux de motorisation des ménages (au moins une automobile), en fonction de la situation de la personne référent, sur la période 1980-2010, en France métropolitaine ; sources : INSEE RGP, CCFA ; réalisation de l'auteur

Cela dit, l'indicateur d'accès élargi à l'automobile, utilisé ci-dessus, masque des modalités d'accès et d'entretien différenciées au sein de la population, qui épousent trait pour trait les structures sociales (Zélem, 2010). On distingue alors deux « types » de rapports à l'automobile, équivalant à deux types de « sous-parcs automobiles ». Le premier est plutôt vieux et peu entretenu, un second récent et très entretenu. Ces deux sous-parcs correspondent à deux populations qui diffèrent par leurs revenus et conditions de vie d'un côté, et leur mode d'insertion professionnelle de l'autre (idem), tous deux conséquences de structures sociales persistantes, ce qu'il est difficile à percevoir avec le seul indicateur de motorisation des ménages.

2.2.2 ... qui cache de nouvelles formes de distinction sociale

La distinction sociale apparaît aujourd'hui fonction du mode d'acquisition et d'entretien du ou des véhicules, du modèle de l'objet automobile en question, et enfin de la multi-motorisation au sein d'un ménage. Les modalités d'accès à l'automobile sont assez peu étudiées dans la littérature. Pourtant, l'enquête de Marie-Christine Zélem (2010) est très éclairante, sur ce point tout du moins. Elle effectue une cartographie sociale des voies d'accès à la mobilité automobile en fonction des revenus des ménages. L'exercice est très pertinent puisqu'elle distingue deux grands modes d'accès à l'automobile. Celui des personnes et ménages les plus modestes, tout d'abord, se constitue comme suit. L'achat d'un véhicule se fait d'occasion, essentiellement par petites annonces. Une majeure partie de l'entretien du véhicule est effectué par la personne elle-même ou par une personne de son réseau de relations sociales, rétribuée par échange de services, le plus souvent. Ainsi, les entretiens techniques passant par un circuit plus officiel s'effectuent le plus rarement possible, uniquement lorsqu'en dépend l'autorisation de circulation du véhicule (contrôles techniques, ...), et compte tenu du coût de telles réparations. Les véhicules sont alors utilisés plus longtemps que la moyenne, afin de tirer un maximum de la valeur d'usage du véhicule, celui-ci ne valant alors plus grand-chose sur le marché des occasions (idem). Il s'agit là bien-sûr d'un idéal-type, qui s'oppose à un second, qui définit les modalités d'accès à l'automobile des personnes et ménages les plus aisés.

Ces derniers accèdent à l'automobile en achetant des véhicules neufs³³, gardent leurs véhicules assez peu de temps, avant que le véhicule en question ne perde trop de valeur marchande sur le marché officiel de l'occasion (concessionnaires, garages, etc.). La quasi-totalité des réparations et de l'entretien est effectué dans le circuit officiel des garagistes et des concessions de la marque en question. Le rachat d'un nouveau véhicule s'effectue justement de manière très informée, et en fonction des critères de reprise de l'ancien véhicule, afin de perdre un minimum de valeur marchande. Bien-sûr ces deux idéaux-types d'accès à l'automobile sont interdépendants, puisque les premiers achètent souvent aux seconds leurs véhicules d'occasion (idem), créant ainsi, socialement, une interdépendance dans l'ensemble du système automobile entre les différents groupes sociaux³⁴ (Schéma 6, ci-dessous).

Modalités d'accès et cycles automobiles différenciés deux idéaux-types qui soulignent les structures sociales à l'oeuvre

inspiré de Zélem, 2010 ; réalisation de l'auteur

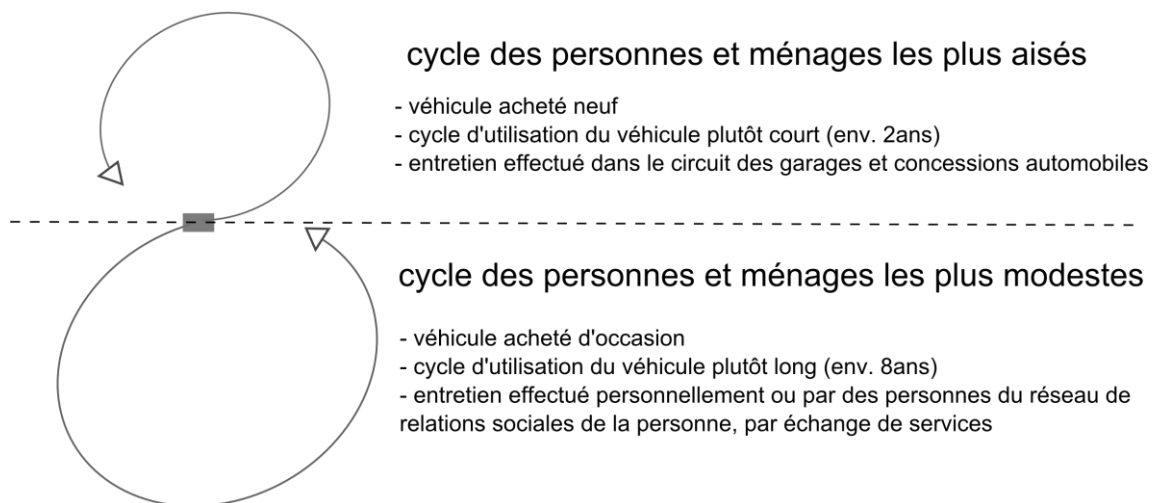


Schéma 6 : Modalités d'accès et cycles automobiles différenciés

Ces modalités d'accès à l'automobile, imperceptibles dans le taux d'équipement, épousent les lignes de fracture des structures sociales. Pour aller très vite, certains payent cher dès le départ, aidés par un recours plus facile au crédit, pour ensuite tenter un maximum de conserver cette mise de départ en changeant régulièrement de véhicule. Les autres, plus modestes, achètent des véhicules plus anciens, ne les changent que très rarement, en cas d'obligation légale ou technique, et passent un temps personnel plus conséquent à l'entretien. Ces deux modes d'accès complémentaires, bien qu'antagonistes, permettent une motorisation très diffuse dans la population française (idem).

³³ Rappelons en passant que l'âge moyen de l'acquéreur d'un véhicule neuf en 2009 était de 51,5 ans, d'après une enquête BIPE auprès des constructeurs

³⁴ L'introduction de la « prime à la casse » (prime allouée par l'Etat à tout acquéreur d'un nouveau véhicule, se séparant de fait de son ancienne voiture, afin de relancer les commandes de véhicules neufs) a d'ailleurs partiellement modifié ces rapports économiques entre groupes sociaux puisque les véhicules d'occasion récents, non aidés, ont difficilement trouvé preneur, l'acquisition d'un véhicule neuf étant alors facilitée par ce dispositif incitatif de l'Etat. Certains ménages plutôt aisés ont dû alors revoir en partie leur stratégie de rotation rapide des véhicules, ceux-ci perdant plus vite de leur valeur

D'autres éléments de distinction sociale sont liés à l'automobile, comme le modèle et la marque du véhicule. Le modèle de calcul dit de la « vitesse généralisée » permet de le montrer pour la situation actuelle. Bien que ce modèle ait servi à démontrer avec brio la contre-productivité du système automobile, en continuité de la pensée illichienne, la « vitesse généralisée » peut aider à identifier les différences d'accès aux différents modèles d'automobiles, ainsi que la manière dont les déplacements automobiles suivent toujours - en partie - les structures sociales existantes.

En effet, ce modèle propose de redéfinir le calcul de la vitesse des déplacements, non en termes de distance parcourue sur du temps chronométré, mesuré, mais en prenant cette même distance sur le « temps généralisé », c'est-à-dire, le temps de déplacement plus le temps de travail, considéré par retournement de point de vue comme nécessaire pour « s'offrir » ses déplacements, quel que soit le mode, d'ailleurs. On obtient alors un indicateur de vitesse généralisée très pertinent pour appréhender les différences d'accès à l'automobile. Si le constat d'une différence sociale dans l'équipement automobile est moins vrai aujourd'hui, nous l'avons vu précédemment, ce constat s'applique toujours aux différentes marques et modèles existants. En effet, lorsque l'on prend en compte la « vitesse généralisée », un ouvrier à faible revenu horaire ira toujours « moins vite » dans une voiture de luxe, que dans une voiture « économique ». Un calcul prenant en compte les coûts fixes, variables, le temps de travail, sur la base de distances et d'un emploi du temps équivalents sur une semaine type, d'après la méthode de J.-P. Dupuy (1975), nous donne des résultats (tableau 4, ci-dessous) qui valident pour l'époque contemporaine certains de ces développements³⁵ effectués dans la France des années 70. Bien que ces méthodes de calcul aient été partiellement critiquées (Frédéric Héran, 2009) et qu'elles ne se concentrent que sur l'échelle individuelle, sans questionner les effets de redistribution au sein des ménages, par exemple, elles restent tout de même, d'un point de vue heuristique, une très bonne entrée en matière pour comprendre le poids des structures sociales sur les pratiques de mobilité, et plus particulièrement sur l'acquisition d'un véhicule.

	bicyclette (200 €)	voiture économique (10 000 €)	voiture de sport (30 000€)
cadre dirigeant	19 km/h généralisés	15 km/h généralisés	12 km/h généralisés
enseignant du secondaire	18 km/h généralisés	13 km/h généralisés	6 km/h généralisés
secrétaire	16 km/h généralisés	12 km/h généralisés	6 km/h généralisés
ouvrier	15 km/h généralisés	9 km/h généralisés	5 km/h généralisés

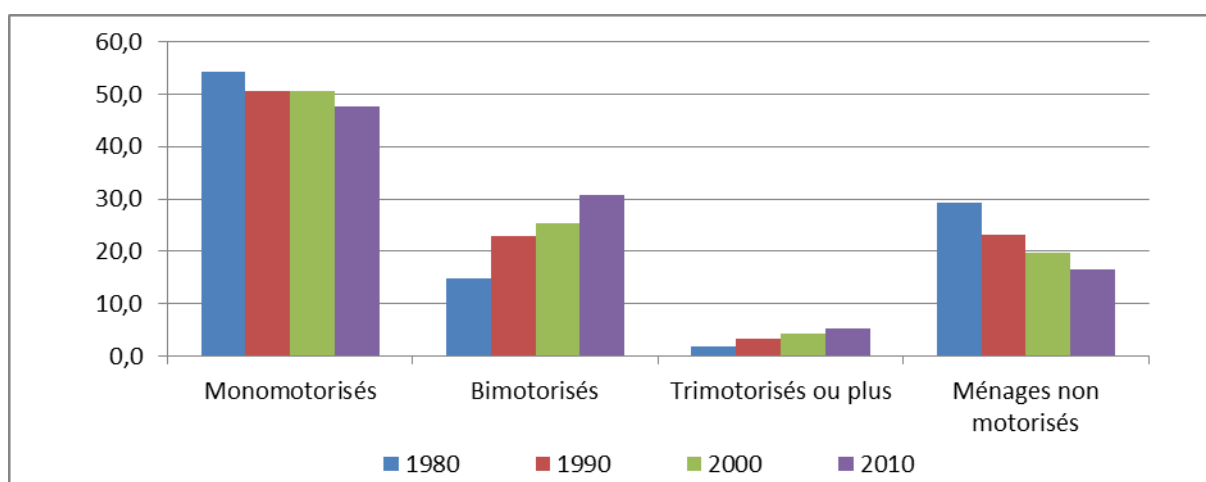
Tableau 4 : « Vitesse généralisée » pour quatre profils-types, dans une situation spatiale considérée comme équivalente, et aux pratiques de déplacement égales (en distance, et en temps)

³⁵ Ces résultats sont à prendre à titre d'illustration, et sont le résultat du travail d'étudiants préparés aux concours d'ingénieur territorial en aménagement et urbanisme. Les résultats des quatre groupes, basés sur des données et observations vérifiées, était convergents. Nous assumons pleinement au sein de l'équipe EVS-ITUS ce « renversement de repères » pour des futurs ingénieurs territoriaux aux commandes des futurs projets d'infrastructures.

Les différentes vitesses généralisées (Tableau 4, page précédente) permettent de voir que pour les seules catégories sociales aux revenus les plus conséquents, l'achat d'un véhicule plus cher ne fait pas baisser trop fortement la vitesse généralisée, et cela sans que soient pris en compte les effets de rotation rapide des véhicules en fonction de leur valeur de revente à l'occasion. Ce qu'il est important de retenir ici est que le modèle de l'automobile reste un élément fort de distinction sociale, puisque certains modèles de véhicules ne sont quasiment pas accessibles à certaines catégories de population.

Certains résultats de notre enquête, que nous présenterons au chapitre 9, vont également dans ce sens. Lors de l'enquête de terrain auprès de personnes utilisant l'automobile « au moins plusieurs fois par semaine », nous avons demandé aux personnes interrogées d'associer jusqu'à trois adjectifs à la voiture qu'ils utilisent le plus régulièrement. Un tri à plat de ces différentes réponses et de leurs occurrences fait ressortir les adjectifs « fonctionnels » et « utilitaires ». Les adjectifs les plus fréquemment employés sont « pratique » (48 occurrences), « confortable » (41), « utile » (17), « économique » (15), « petite » (13) et « belle » (13). Un tel décompte, « à plat », n'apporte aucun élément de connaissance particulier. En recoupant ces éléments avec l'âge, le sexe, la profession de la personne, son niveau de diplôme, la marque et le type de véhicule de la personne, par contre, on peut percevoir que l'automobile reste un instrument persistant de distinction sociale, non dans son accès mais dans l'amplitude des marques et des modèles. Ainsi les commerçants et chefs d'entreprise ne représente que 17,3% des personnes interrogées, mais correspondent à plus de 53,3% des adjectifs relatifs à l'image véhiculée par l'automobile (« belle », « féline », « gracieuse », « élégante », ...). A contrario, les étudiants et employés représentent 28,9% des personnes interrogées mais emploient à eux seuls plus de 50% des adjectifs liés au caractère « économique » du véhicule (« peu consommante », « économe », ...). Par ailleurs, ces adjectifs sont très corrélés aux véhicules mais aussi aux personnes, ce qui conforte l'idée du rôle d'instrument de distinction sociale qu'est aujourd'hui le fait de posséder non pas un véhicule, mais un certain type de véhicule.

Le troisième élément de distinction sociale, la multi-motorisation, est un phénomène perceptible sur la base des enquêtes de consommation des ménages pour l'ensemble de la population française (Graphique 9, ci-dessous).



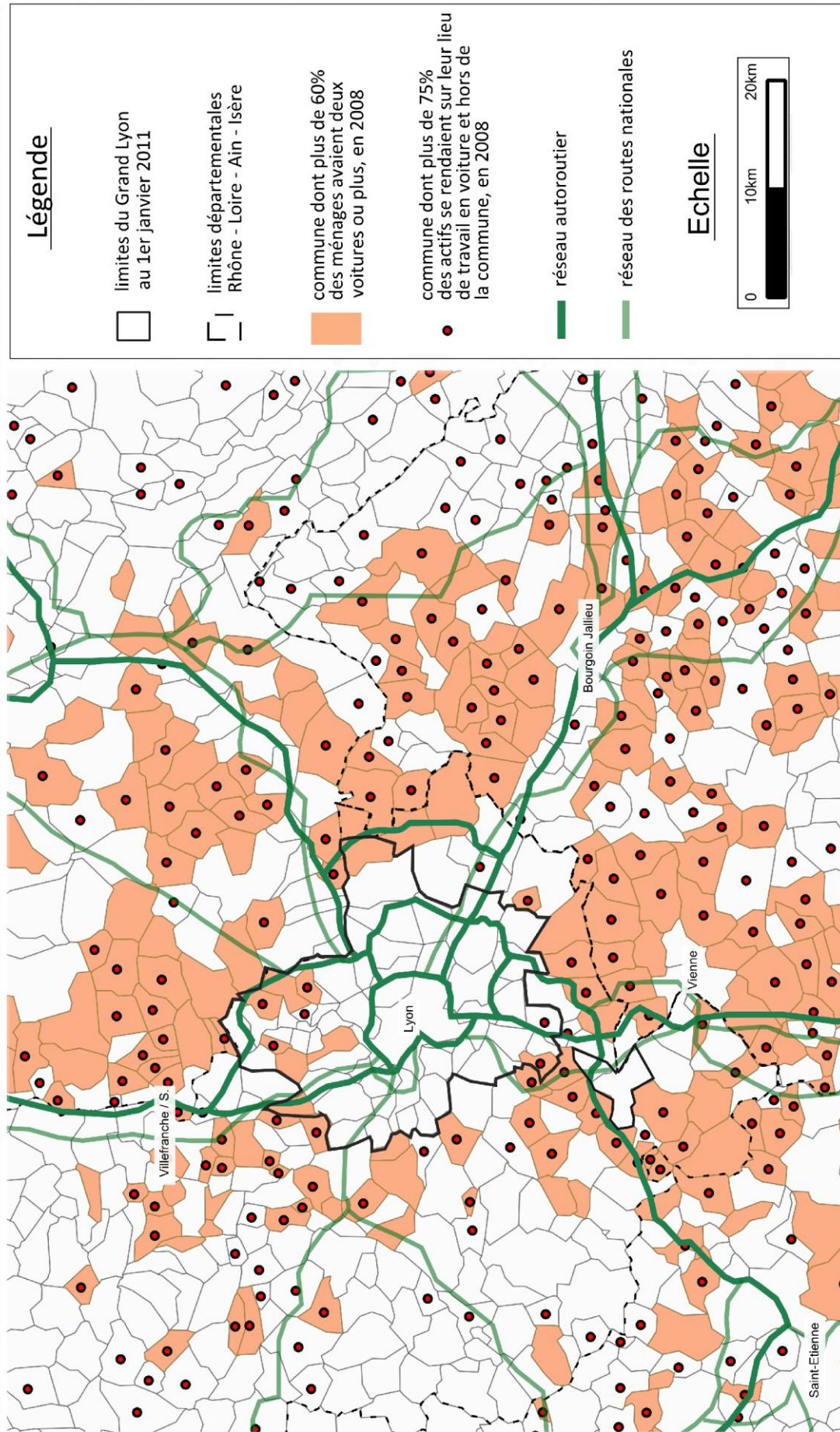
Graphique 9 : Taux de mono-, bi-, tri-motorisation et non motorisation des ménages français sur la période 1980-2010 ; Sources : SOFRES, CCFA, INSEE ; Réalisation de l'auteur

En effet, à l'automobile des foyers aisés des années 60 se sont ajoutées une deuxième voire une troisième automobile accompagnant et permettant une individualisation de la mobilité pour certains groupes sociaux (Paulo, 2006). Ce phénomène d'individualisation, observable depuis les années 1970, peut s'expliquer en partie par la progression de l'emploi féminin, nécessitant au sein de certains ménages des renégociations de localisation, d'emploi du temps (Coninck, 2010), des tâches domestiques et familiales. Ces processus de renégociation au sein du ménage ont pu déboucher fréquemment dans le périurbain sur un accès individualisé à l'automobile (G. Dupuy, 1999), lequel est devenu peu à peu une norme pour certains groupes sociaux (Motte, 2007).

La multi-motorisation est un phénomène qui s'observe aujourd'hui essentiellement dans des territoires périphériques sous « dépendance automobile » (G. Dupuy, 1999). En effet, lorsqu'on considère les communes de l'agglomération lyonnaise où plus de 60% des ménages sont multi-motorisés, la carte obtenue montre un ensemble de communes distantes pour la plupart de plus de vingt kilomètres de Lyon (Carte 6, page suivante). La compréhension de ce phénomène implique de mobiliser le concept de mode de vie (V. Kaufmann, 2000) instrument suprême de distinction sociale et spatiale, nous y reviendrons, qui joue un rôle majeur sur les pratiques de mobilité quotidienne. Ainsi, afin de dépasser une simple analyse de l'étalement urbain et d'une dépendance de ces territoires à l'automobile, nous souhaitons décrypter les modalités contemporaines de production de la ville, et leur influence sur les résistances au changement de mode.

Hégémonie automobile en grande périphérie lyonnaise

conception-réalisation: Thomas Buhler, 2011
source: INSEE, RGP 2008



Carte 6: Territoires de la multi-motorisation et usage hégémonique de l'automobile pour les trajets domicile-travail ; conception et réalisation de l'auteur

2.3 Le rôle des modalités de production de la ville dans le phénomène de résistance automobile

2.3.1 Des modalités dominantes de production de la ville qui s'appuient sur l'implicite automobile

A l'heure de la multiplication des discours vilipendant l'étalement urbain, à l'heure de nouvelles formes de précarité liées à une inéluctable hausse des prix des carburants, force est de constater que le phénomène d'étalement se poursuit dans le cas de l'agglomération lyonnaise (carte 7, p. 77), au risque de mettre un nombre toujours plus grand de personnes en situation de vulnérabilité énergétique (Vanco et Verry, 2010). Par l'intermédiaire d'un travail de recherche sur les modalités de production de la ville, Benoit Lefèvre et Vincent Renard (B. Lefèvre et Renard, 2011) pointent du doigt trois éléments convergents qui permettent de mieux comprendre la persistance de ce phénomène, pourtant décrié et sur lequel certaines collectivités tentent d'agir. Ils pointent en premier lieu la difficulté à se loger dans les plus grandes agglomérations françaises, et de surcroît dans le secteur du logement social, où l'attente pour une famille de milieu modeste peut correspondre à une dizaine d'années. Le second élément de constat souligne le fait que « l'arme absolue » en urbanisme - à savoir le permis de construire - reste entre les mains des maires des 36 000 communes françaises, qui ne sont en définitive que peu contraints lorsqu'ils accordent ou non un permis sur leur commune. Entre les deux, on constate qu'il est toujours plus rentable - économiquement parlant et à court terme pour les ménages - de se « faire construire » sa maison, sur un terrain pas cher, c'est-à-dire éloigné de toute aménité urbaine, des commerces et autres services, et surtout des transports en commun. Combinées à un prêt sur un minimum de vingt ans, ces stratégies contraintes de localisation permettent toujours à un grand nombre de personnes de se loger pour un remboursement équivalent à un loyer de logement social, à surfaces égales (idem). Naturellement, il s'agit là d'un pari risqué compte tenu de la dépendance potentielle de ces ménages modestes aux coûts des transports et à la vulnérabilité énergétique que cela pourrait constituer. Quoi qu'il en soit, la construction de ces « maisons à l'unité » représente encore aujourd'hui une part plus que conséquente de la construction dans de nombreuses agglomérations françaises³⁶.

Il va sans dire que ces « stratégies » de localisation résidentielle prennent appui sur « l'implicite automobile ». En effet, la valeur relativement faible des terrains ainsi achetés et bâtis est due à l'absence d'aménités, de services - publics ou privés - et surtout de transports en commun. L'utilisation de l'automobile pour les déplacements quotidiens - quasi-inévitable- est consubstantielle à ces stratégies de localisation (Carte 8, p. 79). Bien plus qu'à l'idée de mode de vie, ces relocalisations en série correspondent à un effet de la force centrifuge appliquée aux ménages des classes moyennes et populaires, conséquence, principalement, d'une montée spectaculaire des prix fonciers et immobiliers dans les années 2000, elle-même fortement liée au phénomène de gentrification des centres-villes, observable dans un grand nombre de villes européennes sur cette même période (Criekingen, 2008). Rappelons tout de même que c'est en cela que le phénomène actuel d'étalement urbain se différencie de sa « première vague » des années 60 à 80, où l'accès à la maison individuelle matérialisait plus un idéal de mode de vie partagé par certains groupes sociaux les plus aisés, accompagné d'une fuite relative de la ville des dites des classes aisées (B. Lefèvre et Renard, 2011).

³⁶ Lefèvre et Renard parlent de 60% des maisons individuelles, qui elles-mêmes représentent deux tiers de la construction neuve (soit 40% de la construction neuve).

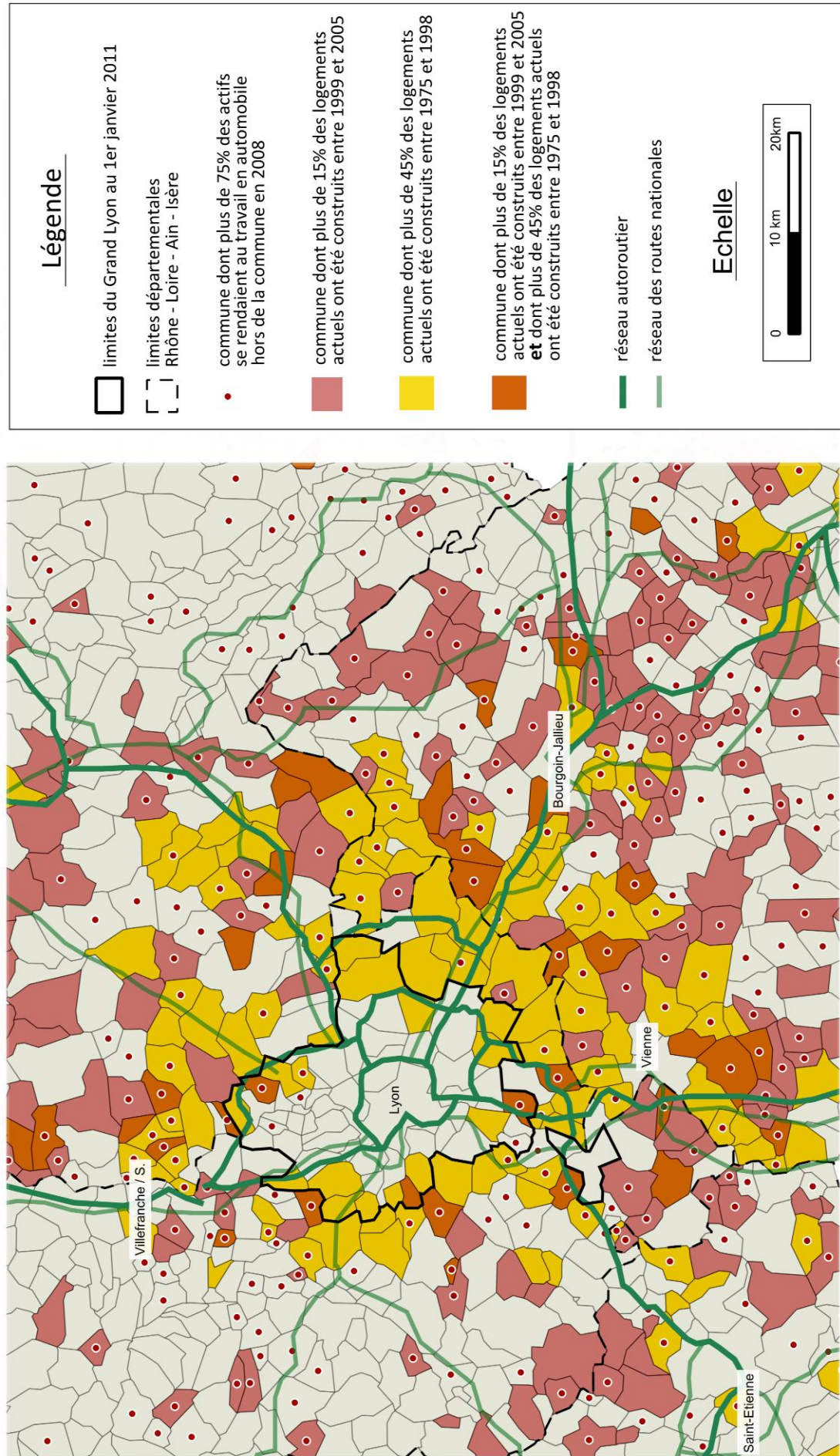
Ainsi, on constate que les communes de l'agglomération lyonnaise où l'étalement urbain des années 2000 a été le plus soutenu correspondent à celles qui ont « attiré » le plus d'habitants surtout issus de la classe moyenne, mais aussi certains cadres (Carte 9, p.81). Si le phénomène d'étalement urbain récent a été relié aux stratégies contraintes de localisation des ménages de la classe moyenne et des classes modestes, une partie des cadres semble également être engagée dans cette mise à distance des centres urbains. Ces derniers semblent également, dans une plus faible mesure, victimes de la hausse généralisée des prix des logements (à la location et à l'achat). Bien que partant d'une autre logique que pour les personnes et ménages de la classe moyenne, puisque qu'ils comptent bien accéder à des logements suffisamment spacieux (de leur point de vue) à un coût moindre, une partie des ménages et des personnes issus des classes « moyennes-aisées » (cadres) participent également à cet étalement urbain. Celui-ci allonge fortement les distances aux différents centres fonctionnels de la métropole (représentés, dans la carte 9 par l'indicateur du nombre d'emplois dits « métropolitains » à la commune).

Comment changer de mode de transport dans ce contexte ? La plupart de ces personnes sont contraintes soit par les revenus, soit par le temps passé au travail et dans les déplacements quotidiens, et tous le sont par le budget conséquent qu'elles allouent aux transports, qui peut atteindre 20 à 30% du budget des ménages (Vanco et Verry, 2010). Ces derniers n'ont eu d'autre alternative pour accéder à la propriété que l'endettement et l'éloignement. Comment pouvoir changer de mode de transport lorsqu'on habite à plus de 20 kilomètres de son travail et qu'aucune offre alternative n'existe, même pour des ménages qui, économiquement, pourraient s'offrir des mixtes de mobilité ? Ces questions deviennent brûlantes. Elles sont adressées aux acteurs de l'aménagement urbain. Car, en parallèle des éco-quartiers et des projets de renouvellement urbain qui privilégient la densité et la mixité sociale en centre-ville, continuent à se développer des territoires périphériques vulnérables énergétiquement, qui sont moins la conséquence de modes de vie choisis que de l'empreinte des modes de domination sociale. Certains groupes sont mis à distance et contraints à prendre le pari risqué d'une dépendance automobile en des temps d'incertitudes énergétiques.

Étalement urbain et dépendance automobile (1975-2005)

Conception-réalisation: Thomas Buhler, 2011

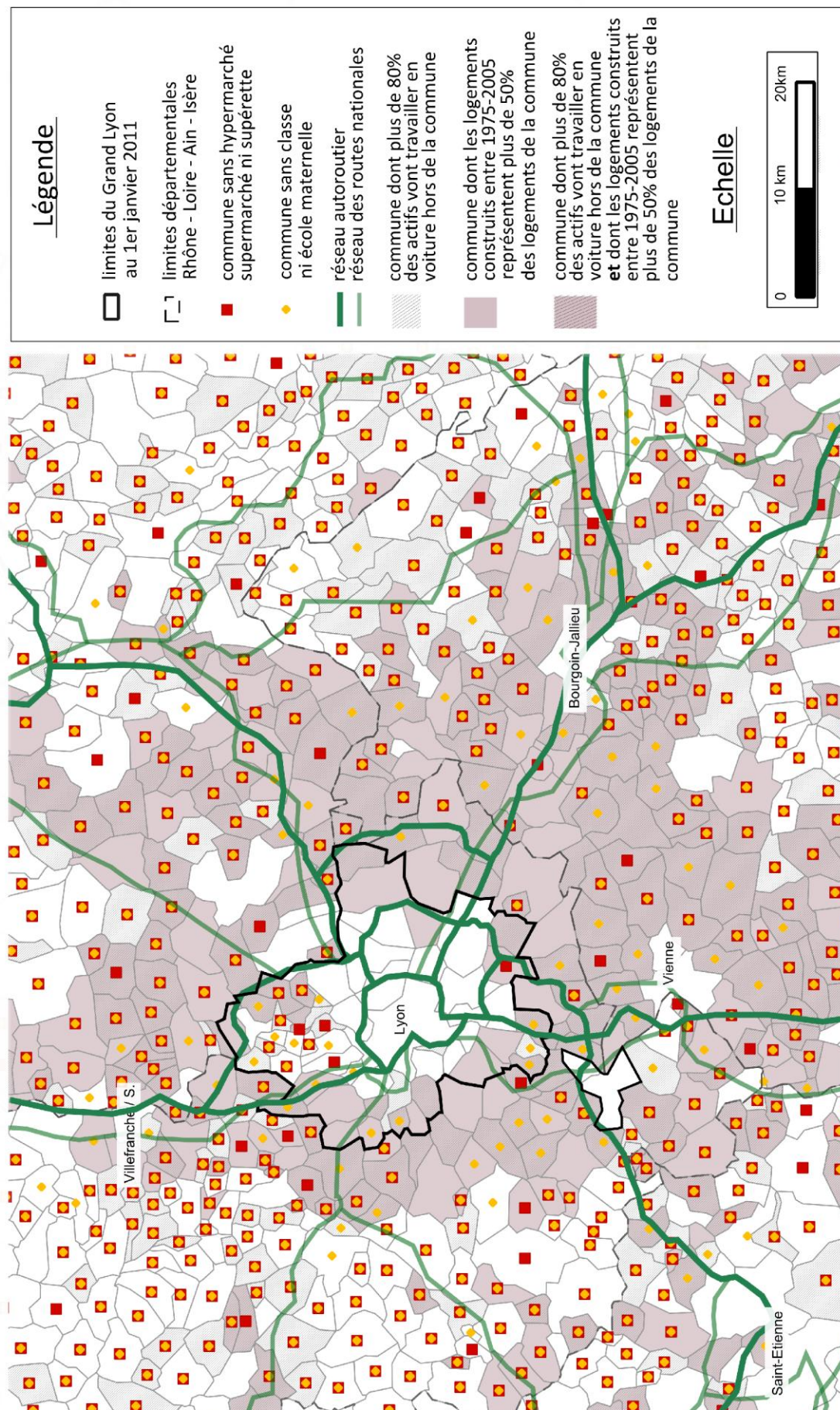
source: INSEE, RGP 2008



Carte 7 : Les différentes phases de l'étalement urbain dans l'agglomération lyonnaise (1975-2005) ; conception et réalisation de l'auteur

Etalement urbain et services aux ménages sur la métropole lyonnaise

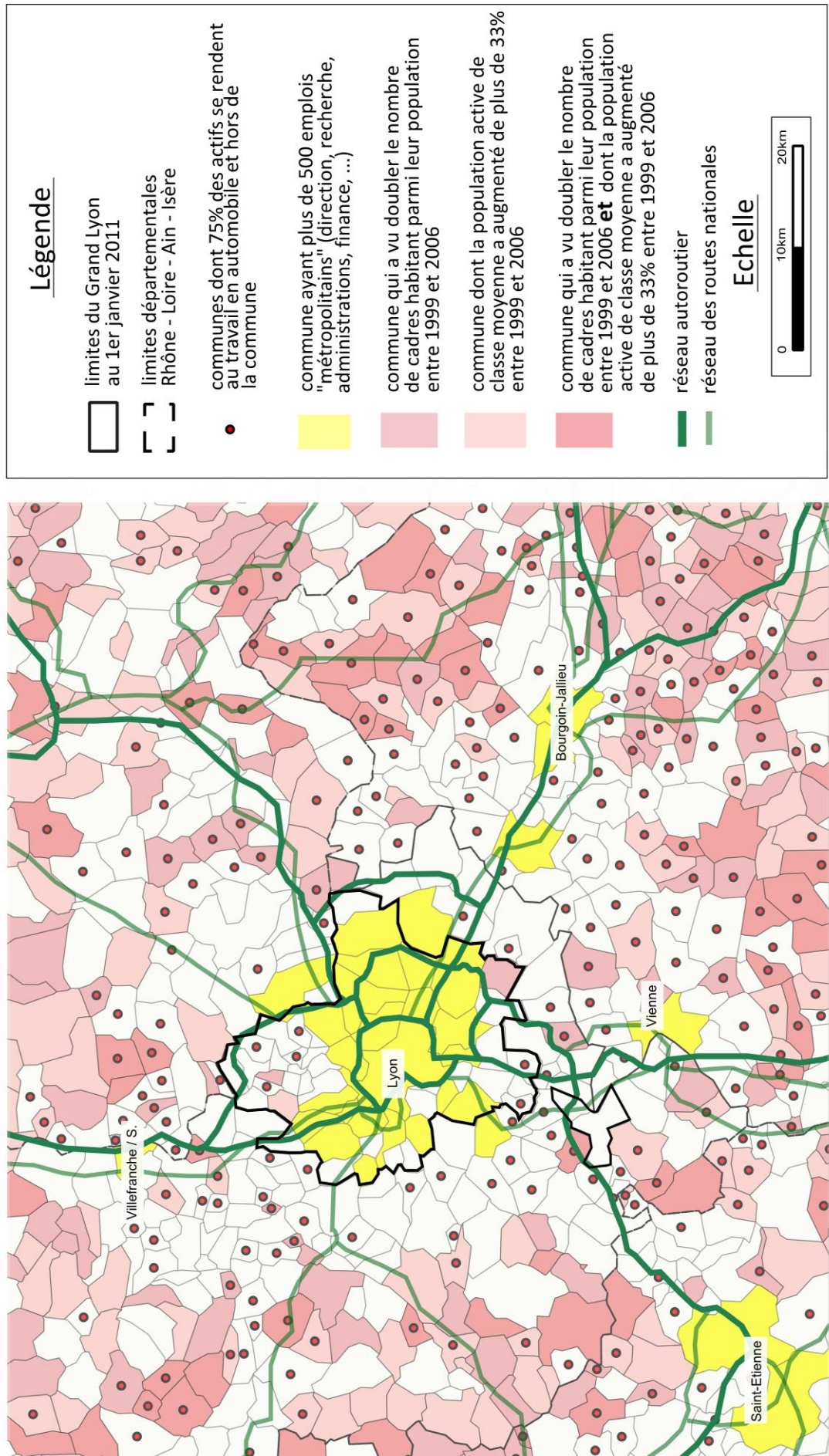
conception-réalisation: Thomas Buhler, 2011
 source: INSEE, RGP 2008, INSEE données communales 2011



Carte 8 : Etalement urbain et services aux ménages sur la métropole lyonnaise ; conception et réalisation de l'auteur

Allongement des distances sur la métropole lyonnaise Périurbanisation des cadres et classes moyennes

Conception-réalisation: Thomas Buhler, 2011
sources: INSEE, RGP 2008 ; INSEE, données communales 2011



Carte 9 : « Allongement des distances sur la métropole lyonnaise. Périurbanisation des cadres et classes moyennes » ; Conception et réalisation de l'auteur

2.3.2 La mobilité automobile comme cause et conséquence de la métropolisation

L'automobile permet un certain mode d'occupation sociale de l'espace (Da Cunha et al., 2005). Ce mode d'occupation de l'espace, réglé par les pratiques sociales, l'influence des marchés fonciers et immobiliers, l'offre en logement social et la planification urbaine a donné forme, pour notre terrain de recherche, à l'espace métropolitain lyonnais. Une première tendance forte à observer est la fragmentation spatio-fonctionnelle (Boino, 2009). Si ce phénomène n'est pas récent, puisqu'il débute dans les années 70, il s'est considérablement renforcé lors des dernières décennies, avec l'apparition de plateformes périphériques (Ecully, Vénissieux, Porte des Alpes), de centre-commerciaux de centre-ville, de quartiers d'affaires (Gerland, Vaise), de zones d'activité économique et de campus universitaires (La Doua et Bron-Parilly). L'ensemble de ce phénomène débouche aujourd'hui sur une métropole dont les secteurs centraux et péricentraux sont mixtes en termes fonctionnels, mais dont les zones périurbaines sont de plus en plus spécialisées. S'en suit une mise à distance généralisée entre les différents lieux nécessaires au fonctionnement quotidien de la ville (idem).

Ce phénomène semble s'être considérablement intensifié lors des années 2000. Preuve de cette accélération à l'échelle de la métropole, le phénomène de polarisation entre logements et emplois semble très marqué (carte 10, p.85). Ainsi, dans un contexte de chômage de masse, de mise en mobilité des travailleurs et de mise en compétition des territoires, la tendance semble aller vers une course à l'attraction et à la concentration des emplois pour les communes centrales (Lyon, Caluire, ...) et les communes les mieux connectées aux réseaux de transports urbains régionaux et nationaux (Vénissieux, Saint-Priest, Bron, Ecully, Colombier-Saugnieu...) comme le montre l'indicateur utilisé pour la carte 10, à savoir la différence entre l'évolution du nombre d'emplois et l'évolution du nombre d'habitants entre 1999 et 2008. Ce phénomène de concentration des emplois et des activités est lié à la fragmentation spatio-fonctionnelle évoquée plus haut. Elle s'accompagne d'un étalement de la population sur les communes périurbaines, « rurbanes », voire rurales de l'ensemble métropolitain lyonnais. Ce mode d'occupation contemporain de l'agglomération lyonnaise s'accompagne d'une mobilité des travailleurs, et plus particulièrement d'une automobilité (comprise comme norme de déplacement) généralisée dans les espaces les plus lointains de la ville-centre. Nous pouvons observer sur la carte 10, que la quasi-totalité des communes ayant attiré plus d'habitants que d'emplois sur la période 1999-2008 sont également celles dont la proportion des actifs (habitants) qui se déplacent en automobile pour se rendre à leur travail, hors de leur commune de résidence, est supérieure à 75% (en 2008).

Ce phénomène de polarisation emplois-logements, combiné au processus de métropolisation, par l'intermédiaire des leviers d'attraction des emplois des collectivités et des stratégies de localisation des entreprises de service et de distribution, s'établit sur une hypothèse d'automobilité généralisée dans les espaces périurbain (Motte-Baumvol, 2007), et en particulier à l'Est de la métropole (carte 11, p.87). En effet, lorsque les entreprises de services – publics ou privés – aux ménages visent l'accès à une grande partie de la population périurbaine, ils ont tendance à se localiser en posant l'hypothèse de l'automobilité de ces derniers. Cette norme d'automobilité dépasse d'ailleurs largement les espaces périurbains lorsqu'il s'agit d'équipements de taille conséquente³⁷. Cette

³⁷ Cette norme d'automobilité persiste autant dans le périurbain qu'en hyper-centre, lorsqu'il s'agit de grands équipements à l'échelle de la métropole. On pense ici tout particulièrement aux 1800 places de parking du centre commercial du Carré de Soie, à Vaulx-en-Velin, ouvert en 2009, ou encore aux 1500 places du futur centre commercial du quartier Confluence, en plein cœur de l'hypercentre lyonnais.

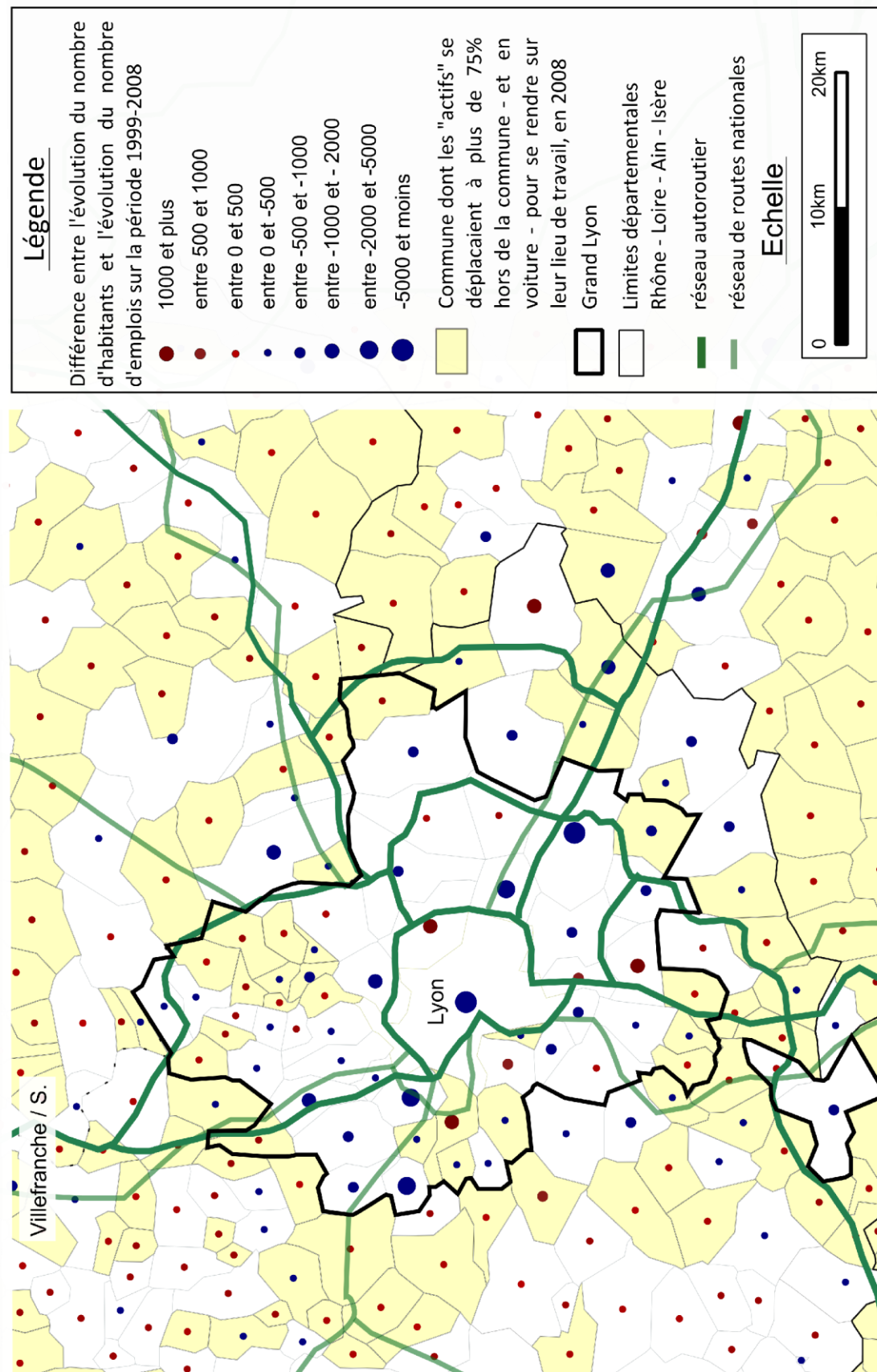
norme est également partagée par les habitants des espaces pavillonnaires dans leur localisation, parfois lointaine des lieux de services, mais toujours accessible rapidement en automobile (Motte-Baumvol, 2007, 2008).

Ce processus de métropolisation, associé à la persistance de l'hypothèse d'automobilité, joue un rôle central dans les résistances automobiles. Par une démultiplication des espaces fonctionnels, et par les chaînages complexes de déplacements qui s'imposent désormais à une grande partie des habitants de la métropole, l'automobile est rendue nécessaire et indiscutable dans le fonctionnement métropolitain quotidien (Boino, 2009). Cela dit, cette lecture ne suffit pas à elle seule à appréhender la totalité des formes de résistances au changement, ce qui nous amène à considérer les différents rapports sociaux et collectifs, portés par l'automobile.

Etalement urbain et polarisations fonctionnelles sur la métropole lyonnaise

Conception-réalisation: Thomas Buhler, 2011

Sources: INSEE, RGP 2008 ; RGP 1999

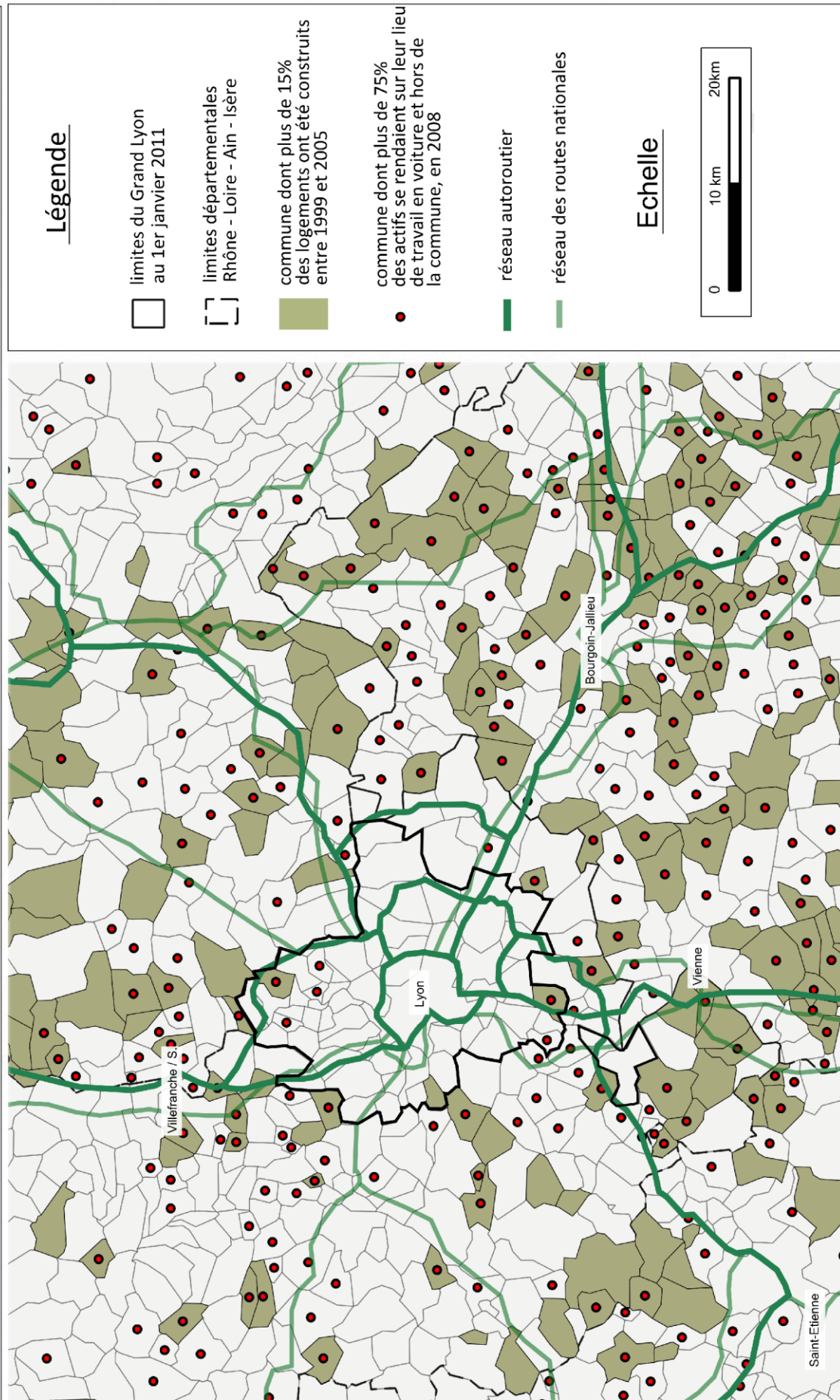


Carte 10 : Etalement urbain et polarisations fonctionnelles sur la métropole lyonnaise ; conception et réalisation de l'auteur

Étalement urbain et hégémonie automobile en grande périphérie lyonnaise

Conception-réalisation: Thomas Buhler, 2011

sources: INSEE, RGP 2008 ; INSEE données communales 2011



2.3.3 Occupation de l'espace par les groupes sociaux et rôle de l'automobile

L'espace de l'agglomération lyonnaise est usuellement caractérisé par des inégalités lisibles dans le sens Est-Ouest (Grafmeyer et al., 2010 ; Bonneville, 1997). Le travail d'analyse spatiale que nous présentons ici se propose d'apporter des éléments sur le rôle joué par l'automobile dans cette division sociale du territoire d'agglomération. Dans la continuité des éléments de réflexion sur les modalités dominantes de la production de la ville, et plus précisément sur les stratégies de localisation des ménages modestes, nous proposons une analyse portant sur le groupe des classes moyennes.

Tout d'abord, notons que l'automobile, moyen de déplacement individuel et privatif par excellence, est particulièrement présente dans les communes accueillant les populations les plus aisées. La corrélation est frappante, puisque dans la grande majorité des communes aux populations les plus aisées, le taux de multi-motorisation peut dépasser 50% des ménages de la commune. Il ne s'agit pas là uniquement d'une corrélation entre richesse et multi-motorisation, mais bel et bien d'un « mode de vie » (V. Kaufmann, 2000) et d'un mode d'occupation collectif de l'espace qui repose sur l'instrument qu'est l'automobile. Ceci correspond à un phénomène de périurbanisation à destination de communes, anciennement rurales, entre les années 60 et 80, par un groupe social spécifique.

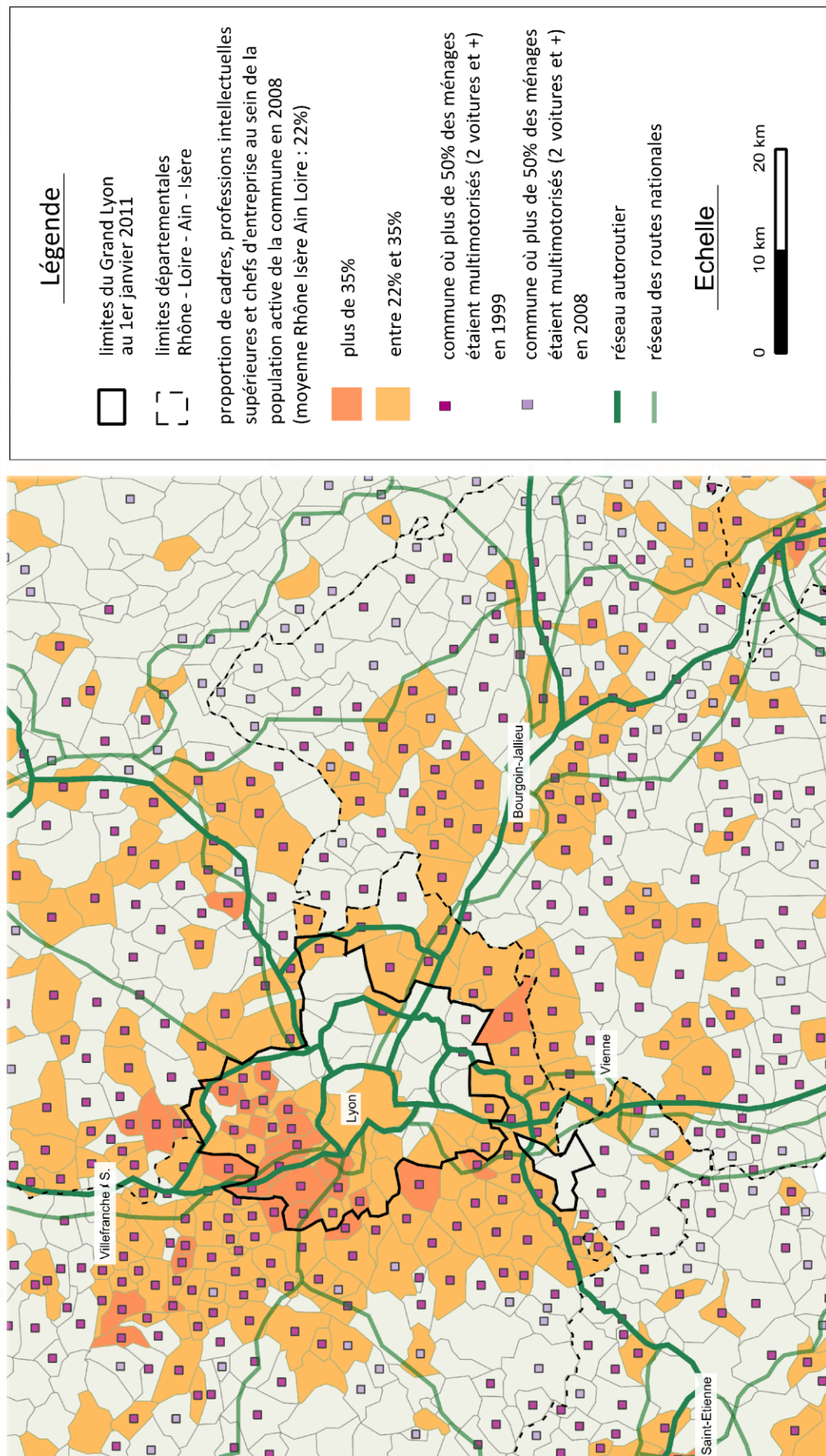
Ces traits particuliers s'appliquent essentiellement aux communes périphériques du Nord-Ouest et de l'Ouest lyonnais, avec comme « cœur » les communes des Monts d'Or, mais on les retrouve dans la première couronne de communes, à l'Est des limites administratives du Grand Lyon, ainsi que le long de l'autoroute de l'Est, l'A43 (Carte 12, p.91). Le contexte est similaire pour les classes moyennes, sur d'autres territoires bien sûr, plutôt ceux de la grande périphérie Est, qui dessinent un arc Nord-Est-Sud. Cette localisation reste elle aussi indissociable de l'objet automobile et de l'individualisation de la possession automobile. Ces communes sont également celles dont une grande partie des logements a été construite entre les années 90 et 2000 (Carte 13, p.93 ; Carte 8, p.79). Leur périurbanisation est plus récente et concerne, nous l'avons vu plus haut, des personnes et des ménages différents.

A contrario, les communes de l'Est du Grand Lyon, qui sont les plus pauvres, sont également exclues de la multimotorisation, élément particulièrement fort de distinction sociale (carte 14, p.95). Notons tout de même que dans certaines communes rurales, le taux de chômage reste fortement et positivement corrélé à la multimotorisation. Il s'agit là des limites des catégories proposées par l'INSEE, puisque le taux de chômage, en milieu rural, peut renvoyer à des situations très différentes (conjoint ou conjointe d'exploitant agricole, par exemple) de celles des communes à majorité d'habitat social. Le constat de cette triple corrélation entre groupes sociaux et multimotorisation nous incite à pousser l'analyse du rôle social de l'automobile dans le cas de la métropole lyonnaise. Jusqu'à quel point les formes sociales et collectives de « résistances automobiles » sont-elles liées à une occupation différenciée de l'espace métropolitain ?

Multimotorisation et catégories sociales aisées (1999-2008)

Conception-réalisation: Thomas Buhler, 2011

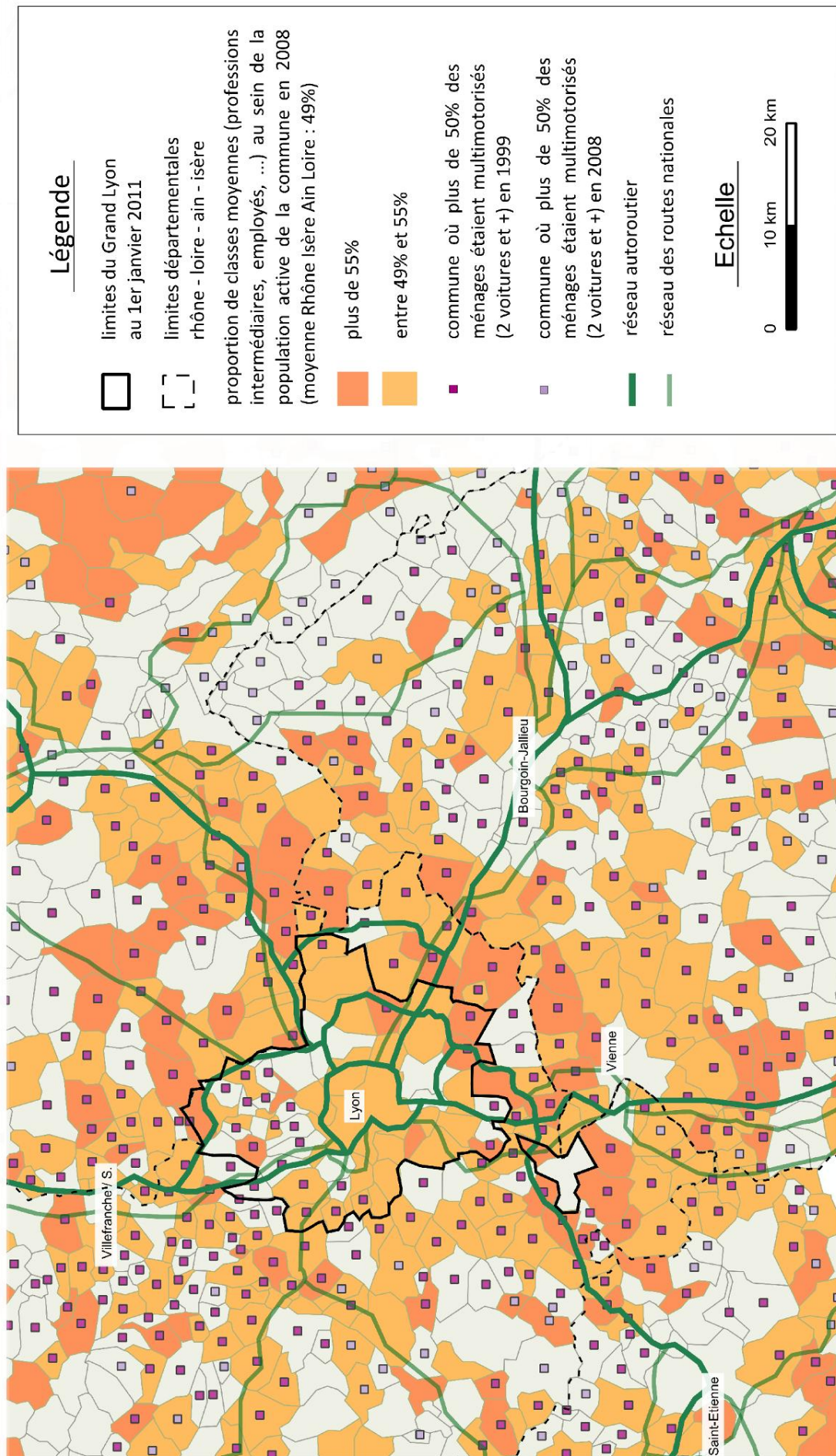
sources: INSEE, RGP 2008 ; RGP 1999



Carte 12 : Multimotorisation et catégories sociales aisées

Multimotorisation et classes moyennes sur l'agglomération lyonnaise (1999-2008)

Conception-réalisation: Thomas Buhler, 2011
sources: INSEE, RGP 2008 ; RGP 1999

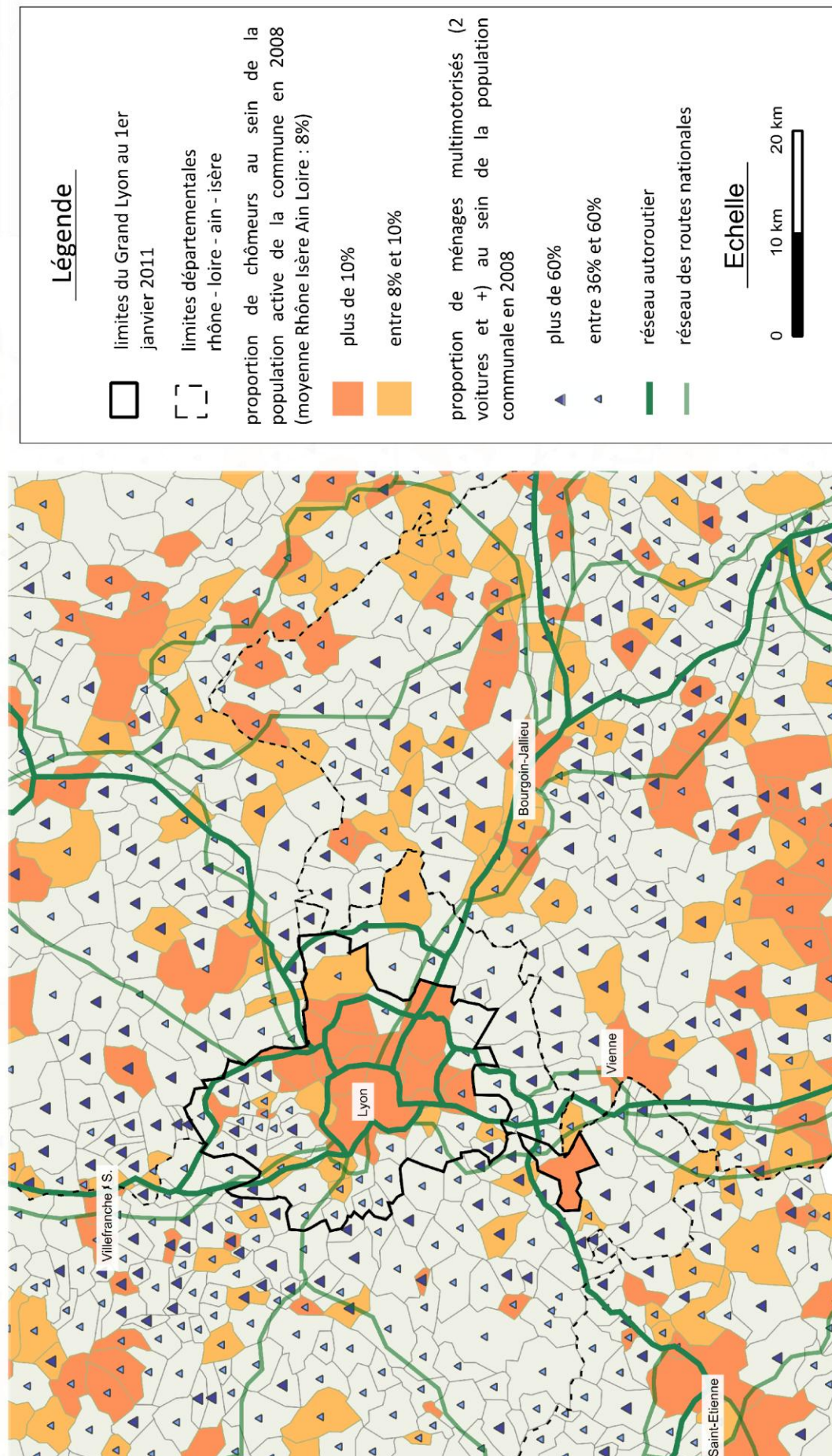


Carte 13 : Multimotorisation et classes moyennes sur l'agglomération lyonnaise

Multimotorisation et taux de chômage par commune sur la métropole lyonnaise

Conception-réalisation: Thomas Buhler, 2011

sources: INSEE, RGP 2008



Carte 14 : Multimotorisation et taux de chômage par commune sur l'agglomération lyonnaise

2.3.2 La métropole lyonnaise, une ville à trois vitesses ?

Face à ce triple constat, comment ne pas voir une combinaison de la logique foncière explicitée plus tôt avec une logique de différenciation et de fragmentation spatiale ? En référence à Donzelot (2004), nous pouvons parler d'une ville à trois vitesses, révélatrice d'une mise à distance mutuelle et croissante des divers groupes sociaux. En dehors des communes les plus centrales, qui restent les plus mixtes socialement, on peut observer des modalités d'occupations spatiales du périurbain qui témoignent d'une séparation des groupes sociaux rendue possible par les phénomènes d'exclusivité et d'exclusion à l'automobilité.

Donzelot (2004) identifie trois processus parallèles majeurs, qui sont de nature idéale-typique. Ces « vitesses », ou plutôt ces processus actifs depuis la fin des années 1980, sont les suivants : relégation des plus pauvres dans des quartiers d'habitat social, périurbanisation des classes moyennes, « gentrification » des centres urbains (idem). L'analyse de ces trois « vitesses » de la ville contemporaine fait intervenir plusieurs critères d'analyse : la manière de vivre l'« entre-soi », l'attitude collective face au mouvement, l'attitude collective face à la sécurité et la relation à l'éducation qui s'y greffe. Puisque nous mobilisons cette analyse dans la nôtre, nous y adjoignons le rapport du groupe social à l'automobilité.

	Manière de vivre l'« entre-soi »	Attitude collective par rapport au mouvement	Attitude par rapport à la sécurité	Relation à l'éducation	Rapport du groupe social à l'automobilité
Processus 1 : Relégation dans l'habitat social	Nature « contrainte » de l'entre-soi	Spectacle de l'immobilité	Espaces communs synonymes d'insécurité	« Hyperesthésie spatiale »	Exclusion ou seule échappatoire aux contraintes d'un entre-soi imposé
Processus 2 : Périurbanisation des classes moyennes	Entre-soi « protecteur »	Hypermobilité contrainte	Quasi-privatisation des espaces communs	Défense des accès	Consubstantiel aux modes de vie du groupe social
Processus 3 : Gentrification des centres urbains	Entre-soi « sélectif »	Ubiquité	Sentiment de sécurité lié au marché pensé comme « naturel » et qui met à distance les autres groupes sociaux	Elitisme	Expression de la distinction et instrument nécessaire à l'ubiquité

Tableau 5 : Les « trois vitesses » de la ville (Donzelot, 2004 ; Donzelot et Simoes, 2009) et le rôle de la mobilité automobile ; réalisation de l'auteur

Ainsi, les populations touchées par la relégation dans des quartiers et communes à majorité d'habitat social vivent un entre-soi majoritairement contraint et imposé socialement, même s'il peut être vécu de différentes manières. L'accès à la mobilité spatiale quotidienne est lui aussi imposé, et va jusqu'à mettre en forme une immobilité collective, que vient renforcer l'insécurité perçue dans les espaces collectifs et publics. L'exclusion d'un grand nombre de la mobilité (et de surcroît de la mobilité automobile) est flagrante et témoigne d'une mise à l'écart, qui peut se traduire de manière explicite chez certains autres groupes sociaux³⁸ constitués, ou par l'intermédiaire de leurs élus locaux.

³⁸ Jacques Donzelot prend l'exemple des parents d'élèves de la classe moyenne péri-urbaine qui s'organisent pour faire pression sur les chefs d'établissement scolaire afin qu'ils refusent toute dérogation permettant aux enfants des cités de s'inscrire dans « leurs » écoles. Nous pouvons penser au cas de l'agglomération parisienne, et tout particulièrement à la

La périurbanisation des classes moyennes est un phénomène qui débute bien avant les années 80 mais qui continue en mobilisant d'autres groupes sociaux, comme nous l'avons vu précédemment. Ces derniers vivent majoritairement un entre-soi « protecteur », dont le ticket d'entrée reste la possibilité d'achat d'une maison individuelle au regard de la solvabilité de la personne ou du ménage. Ceci permet alors l'accès à un mode de vie « à la campagne » mais également « dans le mouvement » (idem). La norme dans les espaces pavillonnaires est l'hypermobilité pour tous, au sein d'une même famille, dont chacun des membres peut disposer d'un véhicule individuel, de l'adolescent à scooter, aux parents, individuellement « auto-mobilisés » (Motte-Baumvol, 2008). Nul besoin d'épiloguer sur le fait que la mobilité automobile est consubstantielle à ce mode de vie, nécessaire pour avoir accès à des services, et aux lieux de vie quotidiens les plus essentiels que sont l'école, le supermarché ou encore le « lycée de secteur ».

Enfin le phénomène de « gentrification », traduit un retour en ville des classes les plus aisées : cet entre-soi « sélectif » est le produit « naturel » du marché (du point de vue de ce groupe). « Le prix du foncier suffit pour tenir à distance respectable la plèbe des banlieues », note Donzelot (2004, p.19). Le rapport à la mobilité est alors transformé puisqu'est valorisée la proximité entre domicile et lieu de travail, afin de limiter les « heures de trajet harassantes » des pavillonnaires. Le rapport de ce groupe à la mobilité prend alors la forme de l'ubiquité: ses membres sont plus souvent dans les TGV, l'avion ou l'automobile le week-end que dans le métro ; l'accès facilité aux réseaux virtuels de mobilité favorise une flexibilité totale, devenue nécessaire face aux exigences des nouvelles formes du travail des classes dominantes. L'automobile, là encore, joue un rôle essentiel puisqu'elle est le maillon essentiel des chaînes multimodales des élites. Ce groupe social tire profit de l'urbanisme fragmenté, ou « *splintering urbanism* » identifié dans la littérature (Graham et Marvin, 2001), qui autorise des accès facilités sur certains réseaux de transport urbain (offre d'une place de stationnement sur le lieu de travail à Paris, péage urbain payé par l'entreprise dans le cas des élites londoniennes, etc.). L'usage actuel des réseaux s'éloigne ainsi du modèle égalitaire selon lequel ils ont été pensés, et pratiqués jusque dans les années 80 (idem).

Est-ce à dire que les villes françaises seraient en voie de fragmentation avancée, qui mènerait tout droit à une « ville qui ne fait plus société » ? Restons très prudent sur ce point. Les trois processus-types présentés ici sont de nature idéale-typique, et soulignent plus les dynamiques du territoire que ses régularités. Pour l'heure, les centres-villes des plus grandes agglomérations françaises restent toujours les communes les plus mixtes socialement : c'est le cas de Lyon (carte 15, p.101). Dans leur ensemble, les communes centrales résistent au phénomène de « gentrification », lequel peut s'observer avec plus d'acuité en revanche dans certains arrondissements et quartiers lyonnais (pentes de la Croix-Rousse, Guillotière). Par ailleurs, il reste bien-sûr des quartiers bourgeois hérités des divisions spatiales de la ville industrielle (les Brotteaux ou Ainay sont des exemples de quartiers bourgeois antérieurs au phénomène de « gentrification »). Cela dit, les trois phénomènes identifiés, particulièrement prégnants dans le cas de la métropole lyonnaise, éloignent la ville contemporaine de la situation qui pouvait exister jusque dans les années 1970 dans la ville industrielle, alors faite essentiellement de deux « pôles antagonistes », qui restait unis, spatialement et socialement, par une relation conflictuelle sur le lieu de travail, ainsi que par la possibilité d'accès à la promotion

résistance très vive des communes pavillonnaires de Livry-Gargan et de Pavillons-sous-Bois au projet d'extension du tramway T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

sociale symbolisé par les pavillons (Donzelot, 2004). Cette « mise à distance » des différents groupes sociaux dans la métropole lyonnaise formerait une « tripartition » de la ville contemporaine. Elle semble se développer dans un processus auto-légitimant et auto-alimenté par la peur. Donzelot (idem) lit l'accroissement du vote « protestataire » (comprendre « Front National ») dans le secteur péri-urbain comme le signe d'une double perte sociale plus ou moins fantasmée: ces populations sont prises entre la menace que feraient planer les habitants de « cités », et d'autre part le rejet des classes aisées qui « ne sont pas soumises aux mêmes contraintes » qu'elles, et en premier lieu aux contraintes des déplacements (Le Breton, 2008).

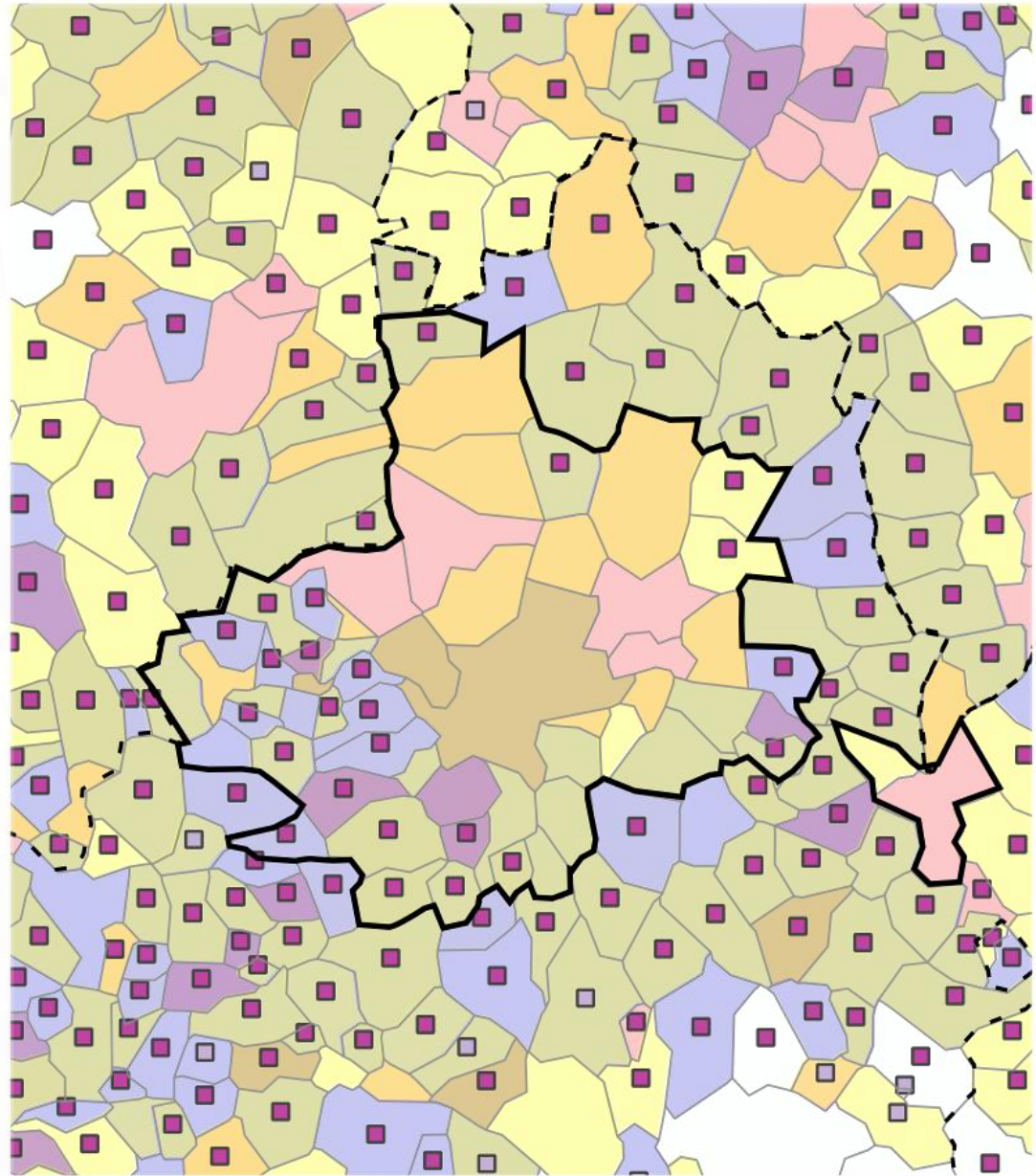
Cette tripartition, nous l'avons vu, apparaît si l'on considère – outre l'accès au foncier et à l'immobilier - les rapports d'inclusion et d'exclusion à l'automobilité, définie comme norme d'occupation et d'accès à l'espace par certains groupes sociaux. Une telle analyse sociologique semble très faiblement présente dans la littérature existante sur les pratiques modales. La littérature actuelle traite majoritairement du rapport entre mobilité résidentielle et mobilité spatiale quotidienne sous l'angle des « modes de vie ». Si ce concept nous semble pertinent, puisqu'il mobilise les groupes sociaux dans une analyse des pratiques modales et permet de dépasser l'idée d'un « individu face au marché des déplacements » de l'économie des transports, cette perspective nous semble limitée puisqu'elle fait l'impasse sur la dimension politique et plus précisément sur les ressorts de la domination sociale à l'œuvre. Les trois « modes de vie³⁹ » principaux proposés par Kaufmann (2000) ne sont certes pas explicitement associés à la seule modalité de choix. Cela dit, les rapports d'inclusion et d'exclusion sociale ne sont traités qu'à l'état de prémisses, alors qu'elles semblent essentielles dans le processus d'occupation sociale du territoire. De plus, le mode de vie contraint des habitants des « cités » n'apparaît tout simplement pas, et les rapports d'exclusion à l'œuvre au centre-ville ainsi que dans les espaces pavillonnaires ne sont pas traités. Cette structuration de l'espace métropolitain, qui prend appui sur l'instrument politique qu'est l'automobile, est pourtant essentielle pour comprendre les phénomènes collectifs de résistance au changement de mode.

L'espace métropolitain lyonnais, comme le montre la carte 15 page 101, peut alors se décomposer en quatre territoires socialement contrastés. Quelques communes centrales (Lyon, Caluire, ...), encore mixtes en terme de population mais en voie de « gentrification », nous l'avons vu, forment un premier territoire (en brun). Les communes de l'est de l'agglomération, à majorité d'habitat social, représentées en rose et orange, forment l'espace de relégation sociale et spatiale au sein de l'agglomération. Les communes pavillonnaires aisées du nord-ouest de l'agglomération (en bleu) constituent un territoire périurbain des classes moyennes et supérieures. Enfin apparaît un territoire des classes moyennes. Elles peuvent être plutôt aisées (en gris), majoritairement à l'ouest de l'agglomération, mais également à l'est, précisément à l'extérieur des limites administratives du Grand Lyon. Les classes moyennes plus modestes (en jaune) se retrouvent éloignées, sur un arc nord-est-sud à une vingtaine de kilomètres du centre-ville de Lyon.

³⁹ Les modes de vie « citadin », « californien » et « métropolitain » s'opposent essentiellement dans leur rapport à l'environnement immédiat via les modes de sociabilité et les pratiques de déplacement. Cette catégorisation ne renvoie pas nécessairement

Catégories sociales et professions sur la métropole lyonnaise en 2008

réalisation: Thomas Buhler, 2011
 source: INSEE, RGP 2008 & RGP 1999



Carte 15 : Groupes sociaux sur la métropole lyonnaise en 2008; conception et réalisation de l'auteur

2.4 Trois hypothèses mobilisant les groupes sociaux dans leur résistance au changement de mode

Risquons-nous maintenant à formuler trois hypothèses (intermédiaires) quant à la résistance au changement de mode de déplacement quotidien, et quant au maintien de l'automobile comme mode hégémonique, en lien avec la fragmentation sociale de l'espace qu'elle a rendu possible. Ces hypothèses intermédiaires viendront ensuite construire l'une des quatre hypothèses, présentées à la fin de ce chapitre, relatives au phénomène de résistance au changement de mode, dans ses aspects individuels, collectifs, techniques, économiques, sociaux et spatiaux.

Liées à chacune des « vitesses » de la ville présentées précédemment, une ou plusieurs bonne(s) raison(s) (Boudon, 2003) collectives peuvent être mobilisées pour déconstruire les résistances sociales face au changement de mode, et formuler trois hypothèses intermédiaires (Tableau 6, ci-dessous).

	« Bonnes raisons » collective (Boudon, 2003) allant dans le sens d'un maintien de l'automobile comme mode hégémonique de déplacement
Relégation sociale vers les quartiers et communes à majorité d'habitat social	<p style="text-align: center;">Emancipation sociale</p> <p>L'automobile est considérée à la fois comme un symbole de réussite sociale et comme un des seuls moyens de contrer un « entre-soi » subi dans les espaces collectifs (transports en commun entre autres) et dans l'espace public.</p>
Périurbanisation des classes moyennes	<p style="text-align: center;">Servitude primordiale</p> <p>L'automobile est inséparable du mode de vie périurbain. Une légère inflexion du nombre de déplacements est envisageable, par effet de combinaisons d'activités et regroupement de trajets. Cela dit, l'automobilité reste la norme dans ces territoires. La résistance au changement risque d'apparaître forte, en dépit d'un coût de l'énergie s'élevant progressivement et des injonctions au changement.</p>
« Gentrification » des centres-villes	<p style="text-align: center;">« Auto-cratie »</p> <p>L'automobile est partie intégrante du « mixte de mobilité » utilisé quotidiennement au travail par les élites mobiles. Si l'automobile n'est pas nécessairement utilisée pour les déplacements quotidiens, les facilités d'accès dues à la position sociale ainsi que les symboles sociaux que représentent les automobiles « haut de gamme » vont dans le sens d'un maintien de l'automobile en centre-ville dense et « gentrifié ».</p>

Tableau 6 : Les trois « vitesses » de la ville, les groupes sociaux associés et les « bonnes raisons » collectives respectives pour le maintien de l'automobile comme mode hégémonique

Tout d'abord, il est notable que dans les milieux populaires, l'accès à la motorisation est grandissant et tend vers une convergence avec les groupes sociaux plus aisés. Ceci peut s'expliquer – entre autres raisons – par les difficultés à pouvoir accéder à un emploi lointain avec les seuls transports en commun. Dans la lignée de Donzelot (2004) nous pouvons également poser l'hypothèse que le recours à l'automobile peut être considéré, dans certains cas, comme un moyen de contrer un entre-soi « subi ». La valeur d'usage de l'automobile viendrait alors se combiner avec le symbole de réussite sociale qu'est toujours l'objet automobile dans les groupes sociaux les plus modestes. Ainsi se construit la première forme de résistance collective au changement de mode que nous proposons ici, et qui mobilise l'automobile comme instrument d'**émancipation sociale**.

L'automobilité est la norme sociale dans les espaces pavillonnaires et péri-urbains (Motte-Baumvol, 2008). Comme nous l'avons vu, habiter un pavillon c'est habiter loin de la ville ou des villes centres, et dans le « mouvement », le plus souvent automobile (Donzelot, 2004). L'hypothèse d'un très difficile changement de mode à moyen terme n'est donc pas risquée. Cela dit, si une baisse des déplacements peut être observée, il y a fort à parier que le caractère fusionnel de la relation entre automobilité et modes de vie dominants dans les communes péri-urbaines constitue une seconde forme de résistance au changement, que l'on appellera **servitude primordiale**.

Les classes aisées, enfin, bien qu'étant localisées pour certaines en centre-ville, sont moins dépendantes de l'automobile dans leurs mouvements pendulaires que les deux autres groupes évoqués précédemment. Cela dit, l'automobile constitue toujours un maillon essentiel des chaînes de mobilités complexes de l'« *homo mobilis* », travailleur post-moderne maniant mobilités physiques et virtuelles, rendues nécessaires par les nouvelles conditions de travail des cadres et des élites (Amar, 2010). Si la motorisation des plus riches régresse un peu depuis dix ans (Graphique 8, p.68), l'automobile reste un symbole de réussite sociale par la marque du véhicule, le modèle acquis, mais également par les facilités d'accès aux réseaux octroyées par les entreprises pour compenser leur exigence toujours plus grande de mobilité. Cette troisième forme de résistance, nous l'appelons « **auto-cratie** ».

« Emancipation sociale », « servitude primordiale » et « auto-cratie » : ces trois hypothèses intermédiaires et « collectives » relatives à la résistance au changement de mode de déplacement nous amènent à formuler une hypothèse synthétique. La voici donc. A l'échelle de la métropole, les phénomènes d'exclusion et d'exclusivité entre groupes sociaux, qui mobilisent comme leviers principaux l'accès au foncier et l'accès à la mobilité automobile individuelle, forment une structure socio-spatiale qui, en l'état, s'oppose à toute possibilité de changement de mode de déplacement à l'échelle individuelle⁴⁰.

Il conviendrait d'analyser plus longuement les modalités de formation et de renforcement de cette structure socio-spatiale, qui détermine très fortement les pratiques individuelles. A notre connaissance, la littérature actuelle manque cruellement d'éléments et d'analyses portant sur ce sujet. Nous l'avons dit en ouverture de cette section portant sur le rôle social joué par l'automobile, la forme « collective » de résistance au changement de mode⁴¹ n'est pas la seule constatée, et s'intègre dans le système de quatre d'hypothèses que nous présentons à la section suivante.

⁴⁰ Par la suite, nous nommerons cela l'hypothèse « H3 » : « l'exclusion et l'inclusion des groupes sociaux dans l'automobilité individuelle, comme modalité persistante de structuration socio-spatiale ».

⁴¹ Approfondie ici par les trois hypothèses intermédiaires que sont « l'émancipation sociale », la « servitude primordiale » et l'« auto-cratie ».

2.5 Réseaux de transports et ville. Quatre niveaux pour quatre hypothèses principales sur les résistances au changement de mode de déplacement

2.5.1 Quatre réseaux, pour comprendre les « résistances automobiles »

Soucieux d'éviter tout écueil déterministe qui mêlerait réseaux et territoires, et plus précisément les effets « structurants » des premiers sur les seconds, de nombreux travaux sont parvenus à édifier une analyse fine et dialectique (Offner, 1993 ; G. Dupuy, 1991). Cette relation, loin d'être unidirectionnelle, met en jeu plusieurs « niveaux » qui mobilisent chacun plusieurs types d'acteurs. A notre connaissance, les travaux de Gabriel Dupuy (1991) sur la question restent encore aujourd'hui l'élaboration conceptuelle la plus aboutie. En effet, Dupuy nous rappelle que lorsqu'un réseau technique est en fonctionnement, les chercheurs ne doivent pas considérer un seul réseau, mais au moins trois réseaux différents, mobilisant des rationalités propres et des « opérateurs-réseaux » spécifiques. Le réseau technique constitue un premier niveau, où l'opérateur afférent tend inéluctablement à se spécialiser, à considérer en premier lieu le service rendu, qu'il s'agisse d'eau, de courrier ou de transport, en laissant s'échapper la caractéristique communicationnelle, informatif ou symbolique rattaché, par l'intermédiaire des imaginaires et représentations sociales, à ce dernier (idem, p.119). Par exemple, dans le cas du transport, la division technique et organisationnelle en modes séparés s'oppose aux déplacements vécus, dans leur ensemble, par l'acteur-usager.

Un second niveau d'opérateurs s'ajoute à celui des réseaux techniques. Il s'agit des organisations administratives, de production ou de distribution, pour lesquelles prévalent les logiques économiques. Par exemple, les implantations de centres commerciaux, nous l'avons vu, sont encore décidées en fonction de l'accessibilité automobile, pensée comme accès à l'infrastructure de stationnement et de circulation. Dans la conceptualisation de Dupuy, un troisième niveau vient parachever cette architecture des rapports entre réseaux et territoires. Ce niveau concerne les personnes et les ménages urbains, leurs pratiques et leurs « rationalités » composites, qui diffèrent de la seule logique économique, quasi-hégémonique, pour les opérateurs de second niveau.

Ce modèle ne propose pas trois niveaux hermétiques mais tente justement de penser les interactions entre ces trois niveaux. Ainsi, par exemple, les actions des opérateurs de premier niveau ne peuvent parfois se comprendre que dans une forme de rapport de force avec de « gros clients », opérateurs de second niveau⁴². Les opérateurs de chaque niveau ne doivent pas non plus être pensés comme une catégorie unifiante, dont les membres aspireraient tous aux mêmes exigences. Certains opérateurs peuvent entrer en conflit. Par exemple, les riverains d'une autoroute peuvent s'opposer à des pendulaires pavillonnaires, dans le cas d'un projet de réduction des vitesses de circulation. Cet exemple suffit à montrer que ces niveaux sont plus une division de logiques d'action communes aux différents opérateurs qu'à des collectifs formels ou informels qui tenteraient d'imposer une logique commune.

Sur la base des éléments avancés dans ce chapitre, nous plaçons pour l'introduction d'un quatrième niveau, qui nous semble faire défaut au modèle de Dupuy. Il s'agit d'un niveau social, dont les opérateurs de réseaux-territoires, à savoir les groupes sociaux, ont eux aussi des rationalités propres,

⁴² Le texte original présente l'exemple des réseaux d'eau en Tunisie, dont le développement s'explique essentiellement en fonction du poids de l'industrie touristique et de ses forts besoins en eau, plutôt que dans un rapport aux usages de la population.

qui régissent leur accès propre et celui des autres groupes aux réseaux-territoires constitués (Schéma 7, ci-dessous).

Nous l'avons vu dans le cas de l'automobile, des logiques sociales d'exclusion ou d'exclusivité sont à l'œuvre dans certains groupes sociaux, et prennent appui sur les qualités objectives des réseaux (niveau 1), sur la localisation des différents lieux du quotidien et plus précisément du lieu de travail (niveau 2), enfin sur les logiques individuelles et du ménage (niveau 3, chez Dupuy). Mais elles ne sont pas totalement réductibles à ces trois logiques d'action. L'introduction d'un nouveau niveau de « territoire-réseau », incluant les stratégies des groupes sociaux est alors légitime dans le cas des transports, qui plus est dans le cas de l'accès à la mobilité automobile individuelle.

"Urbanisme des réseaux": niveaux, acteurs et modes d'action inspiré par Dupuy, 1991 ; réalisation de l'auteur

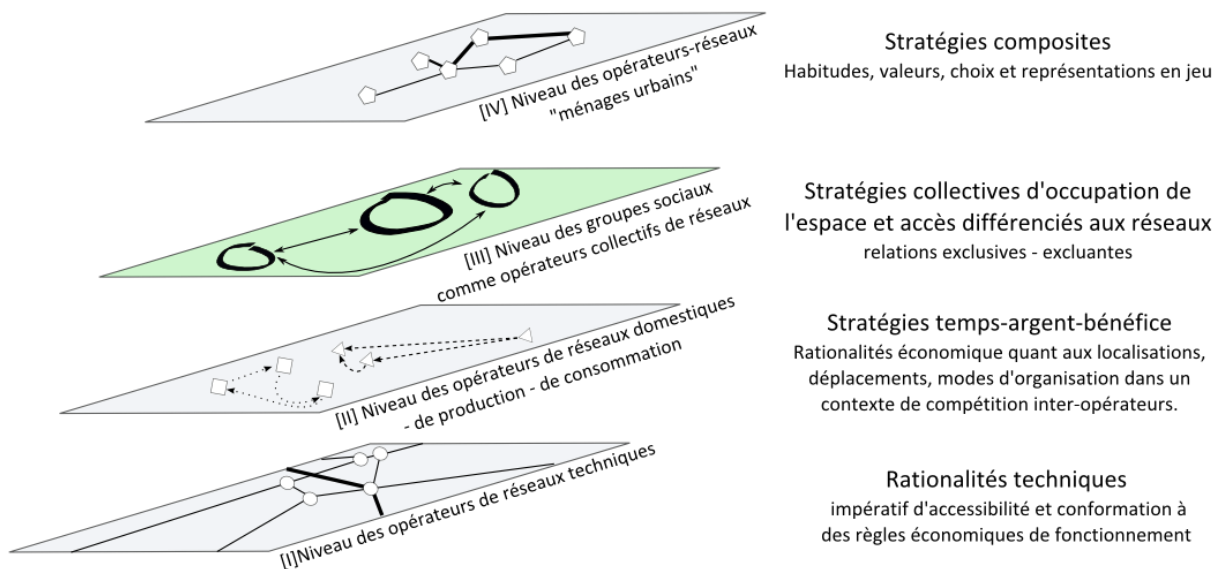


Schéma 7 : « Urbanisme des réseaux » : niveaux, acteurs et modes d'action ; réalisation de l'auteur

2.5.2 Quatre hypothèses centrales pour comprendre les « résistances automobiles »

Une fois ce modèle proposé, nous pouvons en venir aux hypothèses sur les « résistances automobiles ». Elles sont au nombre de quatre (Schéma 8, ci-dessous).

"Urbanisme des réseaux": quatre hypothèses sur les résistances au changement de mode de déplacement

inspiré par Dupuy, 1991 ; réalisation de l'auteur

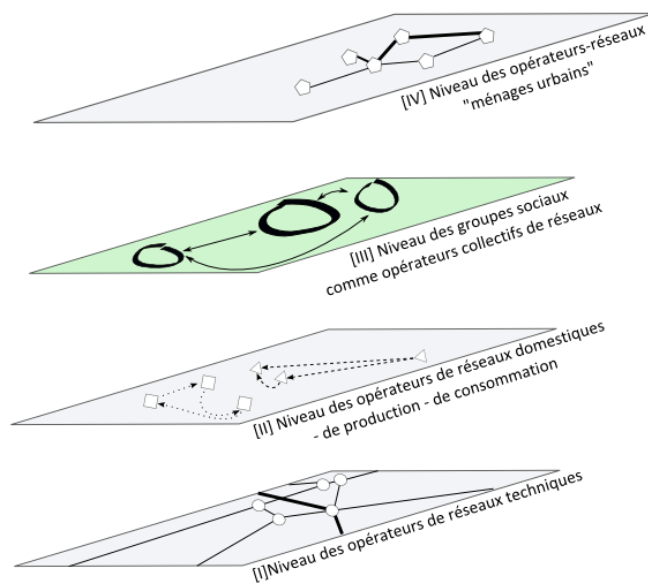


Schéma 8 : Quatre hypothèses sur les résistances au changement de mode de déplacement ; réalisation de l'auteur

Commençons par l'hypothèse « H1 » qui concerne le « premier niveau » des réseaux techniques urbains: l'héritage d'un réseau routier et autoroutier privilégiant un accès direct au centre-ville provoque une relative irréversibilité physique des réseaux, qui limite les leviers de l'action publique sur les comportements modaux.

En effet, nous pouvons constater une forte irréversibilité liée aux réseaux urbains, et de surcroît aux réseaux de transport. Pour le cas lyonnais, les infrastructures autoroutières, datant essentiellement des mandatures de Louis Pradel (1957-1976), ont été conçues pour mener en plein centre-ville (Bonnet, 1997 ; Montès, 2003), ce qui explique la quasi-totalité des choix d'aménagement de cette période (*Tunnel de Fourvière, pôle d'échange de Perrache, autoroute A7 le long du Rhône, ...*), marquée idéologiquement par les préceptes d'aménagement issus du rapport Buchanan (1963) et l'idée d'« adapter la ville à l'automobile », d'après la célèbre phrase de Georges Pompidou, datant de 1971. Ces réseaux dont nous héritons posent de nombreux problèmes à la collectivité. Si, potentiellement, il n'est pas inenvisageable pour les autorités publiques de repenser les conditions d'utilisation de ces réseaux, de contraindre les vitesses de circulation par exemple, force est de constater que différents enjeux contradictoires s'entremêlent (transports interurbains, touristiques, pendulaires, ...) ainsi que des acteurs aux stratégies très différentes (l'Etat, la communauté urbaine, la ville) dès le moment où une infrastructure autoroutière transite par un centre-ville. Cela limiterait

■ Hypothèse H4

Les habitudes en action comme construit collectif et psychologique observable à l'échelle individuelle vont à l'encontre des possibilités objectives de changement

■ Hypothèse H3

L'exclusion et l'inclusion des groupes sociaux dans l'automobilité individuelle comme modalité persistante de structuration socio-spatiale

■ Hypothèse H2

Persistance de l'hypothèse d'automobilité des "usagers" et des "clients" dans les stratégies de localisation des opérateurs de réseaux de production-consommation

■ Hypothèse H1

Héritage d'un réseau routier et autoroutier privilégiant un accès direct au centre-ville (période Louis Pradel pour le cas lyonnais). Relative irréversibilité physique des réseaux et limitation des leviers d'action

donc de fait, en partie, les leviers à disposition des collectivités locales pour agir sur les déplacements automobiles⁴³.

L'hypothèse H2 mobilise les opérateurs de réseaux de production – distribution – consommation. Comme nous l'avons vu dans ce chapitre, les stratégies de localisation de ces opérateurs s'accompagnent pour la plupart d'une hypothèse d'automobilité des personnes-cibles (clients, acteurs-usagers, travailleurs, ...). Cela est encore très marqué pour les espaces périurbains (Motte-Baumvol, 2008) où les localisations des entreprises de services aux ménages se font d'après l'accessibilité automobile, et non d'après la présence des entreprises sur les territoires de résidence des personnes-cibles. Nous pouvons remarquer que dans de nombreux projets d'équipements à échelle métropolitaine, et situés en hypercentre, l'exigence de l'accès automobile du plus grand nombre reste légitime dans la programmation urbaine, au point même d'être parfois en contradiction avec une politique de déplacements voulue contraignante. On pense ici, par exemple, au futur parking de 1500 places du centre-commercial de la Confluence, qui formera le centre d'un quartier pensé comme lieu remettant en cause le « tout-voiture » et souhaitant développer une « politique de stationnement » invitant à un « changement de comportements » (Lyon Confluence, 2012).

L'hypothèse H3 correspond au « niveau » que nous proposons d'intégrer au modèle de Gabriel Dupuy (1991). En considérant les groupes sociaux comme des opérateurs collectifs de réseaux-territoires à part entière, nous pouvons poser l'hypothèse précédemment développée (Schéma 8, page précédente). Celle-ci cible les phénomènes d'exclusivité et d'exclusion entre groupes sociaux comme modalité persistante de structuration socio-spatiale. Enfin l'hypothèse H4 concerne les acteurs-usagers des réseaux, à la fois individus et ménages. Nous pensons que les habitudes automobiles, comprises comme construits collectifs et psychologiques, et observables à l'échelle individuelle, vont à l'encontre des possibilités objectives de changement de mode pour les déplacements quotidiens. Cette hypothèse sera discutée dans ce travail de thèse.

Justifions notre choix de nous pencher sur l'échelle « individuelle⁴⁴ » dans ce travail de recherche. Les trois premiers niveaux d'analyse que nous mentionnons (H1, H2, H3) sont certes parfois trop peu abordés dans la littérature, à notre connaissance, des cas d'étude peuvent manquer, mais ils ne semblent pas nécessiter de travaux importants de discussion quant aux concepts, notions et hypothèses sous-jacentes à leur traitement. Cela n'est pas le cas pour le niveau « individuel » (H4) dont la discussion des fondations théoriques est inévitable. En effet, la persistance de l'hégémonie des modèles comportementaux issus du « choix rationnel », dans la communauté des praticiens

⁴³ Ce constat étant fait, le projet d' « autoroutes apaisées » dans le concept de « chronoaménagement » de la « Métro » grenobloise (communauté d'agglomération) servira ici de contre-exemple pour éviter tout manichéisme, et montrer que les collectivités ont des leviers pour agir sur les déplacements automobiles. Ce projet a pour objectif d'apaiser les vitesses sur autoroutes à 70 km/h dès l'entrée dans l'agglomération, de limiter l'étalement urbain constaté depuis les années 60, mais également d'optimiser la fluidité de la circulation, au détriment de la vitesse, afin d'assurer des temps de parcours plus stables pour les acteurs-usagers. Le projet s'accompagne d'une réallocation de certaines bandes de circulation à des lignes de bus et de cars interurbains. Cela dit, ce projet peut avoir valeur de « contre-exemple au contre-exemple », puisqu'il se frotte encore aujourd'hui à des résistances institutionnelles, politiques et collectives qui en freinent la mise en œuvre (Jourdan, 2011) et que d'aucuns restent très sceptiques sur l'efficacité de mesures qui ne prennent en compte que les pertes et gains de temps « chronométré », et aucunement la « durée » perçue (Pflieger, 2006).

⁴⁴ Nous insistons sur les guillemets, puisque nous verrons au chapitre 4 que les habitudes ne caractérisent pas l'échelle individuelle, mais plutôt une échelle intermédiaire entre individu et le corps social.

notamment, est telle que les références scientifiques à l'habitude ou à d'autres modalités de comportement sont très faibles, et relativement récentes, si on rapporte les choses à l'ensemble de la recherche sur les déplacements urbains (V. Kaufmann, 2000 ; Petit, 2003 ; Goodwin et al., 1987). Or les modèles issus de la seule théorie du « choix rationnel » ne permettent pas d'expliquer les phénomènes de résistance individuelle au changement de mode, dans le cas de communes et quartiers centraux et de modes de vie urbains centraux. L'habitude, que nous définirons plus précisément au chapitre 4, pourrait permettre d'expliquer une partie des résistances automobiles observées, particulièrement dans des cas extrêmes où les réseaux techniques, les environnements urbains, les conditions de vie et les attitudes de la personne ou du ménage envers l'environnement sont favorables à un changement de mode. Il va donc falloir parler d'individu, puisque c'est sur ce chapitre que les modèles interprétatifs actuels sont le plus imprécis, ils se cachent derrière l'axiomatique de l'intérêt individuel et derrière quelques hypothèses simples que nous discuterons au chapitre suivant.

Le terme d'« individu » peut prêter à confusion et prêter le flanc à des suspicions. Afin de lever toute ambiguïté, précisons qu'il s'agit là d'un individualisme que nous pourrions qualifier de « méthodologique et critique ». « Méthodologique » tout d'abord. Ontologiquement, c'est bien l'individu qui effectuera des actions, qui exprimera des opinions, qui nous parlera de sa vie quotidienne. Nous ne considérons pas l'individu comme auto-suffisant dans ses propres faits et gestes : ce serait oublier le rôle puissant des normes sociales, des habitudes collectives et autres règles. C'est en observant des pratiques et en écoutant les discours des différents acteurs-usagers que l'on pourra accéder à ces autres échelles d'explication. L'individualisme que nous élaborons sera donc ici « méthodologique »⁴⁵. Nous y reviendrons dans le chapitre 6 consacré à la méthode employée dans ce travail de thèse.

Individualisme « critique », ensuite. Nous récusons l'acceptation de l'individualisme qui renverrait à l'idéologie libérale d'une société des individus « égo-grégaires » (Dufour, 2011) ou « égo-céphalo-centrés » (J.-C. Kaufmann, 2001), et qui définit l'individu comme un « agent » économique exclusivement orienté par la poursuite de ses intérêts propres, dans la vie quotidienne comme dans d'autres sphères, et indépendant de toute forme de norme sociale ou d'actions collectives. Nous le verrons au cours du chapitre suivant, l'économie des transports a longtemps considéré cet « agent » comme suffisant pour modéliser et comprendre les comportements de déplacement. Or l'« individu » n'est pas réductible à la notion d'« agent », ni même à l'image d'un « égoïste⁴⁶ » (Dufour, 2011). Aussi considérerons-nous l'individu dans sa complétude, qui inclut l'altruisme, la réciprocité, la subjectivité et les habitudes, afin de pouvoir penser l'individu sans le lourd bagage d'un « sophisme économiciste » associé à ce terme (idem). Notons que ce projet d'une remise à plat de la notion de personne dans la recherche sur les déplacements urbains commence à émerger. Par exemple, l'article de Jain et Lyons (Jain et Lyons, 2008) montre l'importance de la réciprocité dans l'usage des transports urbains. Dans une analyse empruntée à Marcel Mauss sur l'importance du

⁴⁵ Nous reprenons ici l'expression de Boudon (2003)

⁴⁶ Dans une lecture des origines de cette réduction philosophique de l'individu à l'idée d'un égoïste orienté par ses intérêts propres et par la satisfaction de ses propres pulsions, Dany Robert-Dufour montre qu'il s'agit là d'une victoire historique des philosophes des « Lumières Anglaises » (Adam Smith, David Hume...) sur les « Lumières Allemandes » (Emmanuel Kant, G.W.F Hegel, ...). Cette mise à l'écart d'une autre philosophie de l'individualisme, impliquant la Morale et l'Etat, se ressent dans les hypothèses posées sur l'individu dans les différents modèles « descendants » des « Lumières Anglaises », dont la théorie dite du « choix rationnel » est le meilleur exemple.

don, ils démontrent que certains modes de sociabilité fonctionnent sur cette dynamique du don/contre-don dans le cas du temps de transport. Ainsi, des amis éloignés spatialement utilisent certains modes dans un pur rapport de réciprocité à autrui, ce qui ne sera pas nécessairement décelable si un dispositif d'enquête met ces mêmes personnes dans une situation de décideurs⁴⁷ à qui l'on demandera d'établir une rationalisation de leur « choix personnel ».

Gardons donc à l'esprit cet « individu » qui correspond à une méthodologie, ainsi qu'à la notion de « personne », et qui inclut la réciprocité, l'altruisme, la subjectivité et les habitudes. Avant d'en arriver à une définition plus fine et plus problématisée de l'habitude, que son acception courante ne laisse pas transparaître au premier abord, intéressons-nous aux différentes théories sous-jacentes aux modèles dominants des comportements modaux (chapitre 3). Ceci nous permettra d'expurger de cette idée d'individu les postulats difficilement défendables scientifiquement. Nous montrerons également en quoi les habitudes, faiblement mobilisées dans le champ de la recherche jusqu'alors, nécessitent une discussion nouvelle de leur application aux sciences sociales, en particulier pour le domaine des déplacements urbains (chapitre 4).

⁴⁷ « *Decision-maker* », en langue anglaise, est un terme bien plus explicite

Chapitre 3 Hypothèses sur les comportements de mobilité dans les modèles interprétatifs actuels. Limites et mise en discussion

3.1 Modèles "néo-classiques". Du modèle canonique aux amendements récents

3.1.1 Diversité des approches mais unicité de la toile de fond néo-classique (1960-2000)

Dans une synthèse des modèles existants et des approches traitant de la question des comportements de déplacement urbain quotidien, Vincent Kaufmann (2000) identifie quatre faisceaux d'approches (Tableau 7, page suivante) : la méthode classique, la prise en compte des attitudes, les approches espace-temps-activités et la démarche socio-psychologique. Une toile de fond leur est commune et reste le plus souvent impensée. Cette toile de fond commune est le modèle économique du choix rationnel (idem, p.10). Plusieurs éléments d'explication, essentiellement institutionnels, sont alors mobilisés par l'auteur pour expliquer le succès de ce modèle dans la recherche en transports, et cela en dépit de son incapacité à expliquer ou à prédire les comportements (idem, p.12). Le succès du modèle du choix rationnel serait dû à une absence de rapports scientifiques entre d'une part les sciences sociales, et de l'autre, les sciences économiques et sciences de l'ingénieur, sur ces questions au cours des années 70-80. Lors de cette période, les différents ministères, financeurs principaux de la recherche sur les transports ont pu orienter de nombreux sujets de recherche. Le développement technique étant jugé prioritaire, les travaux plus fins sur les comportements ont eu beaucoup plus de mal à se développer, ce qui a laissé la place libre à une utilisation généralisée et non-questionnée de la prénotion de choix rationnel. Autre élément d'explication, en Europe, l'enseignement de la gestion des transports est rattaché aux instituts techniques et aux centres de recherche de l'Etat, plus qu'aux universités. Tous ces éléments institutionnels, combinés à la forte légitimité des sciences économiques dans le monde occidental contemporain, ont eu raison, jusqu'aux travaux de Vincent Kaufmann, des tentatives de discussion de cette rationalité instrumentale érigée en seule forme de rationalité sous-jacente aux pratiques de déplacement. Ces mises en discussions ont longtemps été considérées comme mal intentionnées, comme "une critique purement destructive" (Merlin, 1984, cité par V. Kaufmann, 2000, p.14). On notera qu'aucune raison énumérée n'est liée aux connaissances sur les pratiques ou à une discussion sur la base d'hypothèses développées par la communauté scientifique. Les rationalités des acteurs-usagers, jusqu'aux travaux de sociologie compréhensive de la mobilité, restent à l'état d'impensés.

Le succès des méthodes que nous appelons "néo-classiques" peut également s'expliquer par une bonne adaptation à l'exercice de modélisation par le recours à la statistique, élément qui lui donne plus de poids pour accéder aux sphères de la décision (Petit, 2003). "Cette méthode [*d'analyse de la demande, ndla*] fait apparaître des indicateurs liés statistiquement à la mobilité, qui combinent certaines variables récurrentes: âge, sexe, situation familiale, motorisation, habitat, parmi les plus classiques. Ceux-ci sont non seulement retenus en fonction de leur pertinence au regard de l'analyse statistique, mais aussi en fonction de leur adaptation à l'exercice de la modélisation. [...] Cette démarche est celle d'un réductionnisme méthodologique, dont l'enjeu est d'isoler, au prix d'une simplification et d'une formalisation du réel, les mécanismes-clés des phénomènes à expliquer" (idem, p.36).

Approche	Période d'émergence	Mode d'analyse	Apports	Limites
Méthode dite "classique"	Années 1960	<p>Les pratiques sont le résultat d'une série de choix successifs et indépendants (se déplacer ou non, destination choisie, horaire choisi, mode choisi, itinéraire choisi).</p> <p>La démarche analytique propose de séparer ces différents choix et de les analyser en suivant le postulat de rationalité instrumentale de l'utilisateur. "<i>Le postulat à la base de ces modèles est qu'un individu est supposé comparer toutes les alternatives au niveau des coûts, des temps de déplacements, voire de divers autres critères associés à la "commodité" (c'est-à-dire de facto les facteurs correctifs introduits dans le modèle), pour finalement choisir la solution la plus avantageuse.</i>" (idem, p.5).</p> <p>Le développement de cette approche, et surtout ces simplifications conceptuelles admises, est lié aux enjeux sociaux de l'époque, à savoir l'analyse de la demande dans l'univers de la planification urbaine</p>	Le réel apport de ces approches est de permettre un rapprochement entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle.	Elles sont multiples [se référer à Kaufmann, 2000]. Tout d'abord le fait que la mobilité semble isolée de tout contexte urbain, social, tant et si bien qu'elle finit par apparaître comme une fin en soi.
Approches par les attitudes	Années 1970	Ces approches abordent la question des pratiques modales en employant des échelles de mesure psychologiques, ainsi que le concept d'attitude vis-à-vis des différents modes de transport	Ces approches introduisent partiellement le rôle des systèmes de représentations sociales dans les pratiques modales	Ces approches nient les environnements urbains mais aussi les déterminismes liés à la position dans la structure sociale
L'approche espace-temps-activités	Années 1980	Ces approches répondent point par point aux critiques adressées aux méthodes "classiques". Elles sont basées sur les programmes d'activités que développent les individus, puis les ménages, en prenant en compte les contraintes d'espace et de temps dans lesquels ils sont déployés	Prise en compte partielle des interactions entre l'individu et le ménage au niveau du programme d'activité quotidien	Aucun référence aux perceptions du temps et de l'espace, ni à la position sociale de la personne. Les déplacements ne sont qu'une dérivée des activités, n'ont aucun sens social propre, argument fonctionnaliste réducteur
L'approche socio-psychologique	Années 1980-1990	Approche qui travaille sur la distance qui existerait entre une situation objective (<i>proche du concept d'utilité</i>) et une situation subjective (<i>proche des représentations, des attitudes</i>), telle qu'elle est perçue par l'acteur-usager	Prise en compte des facteurs représentationnels	Très critiquable. La rationalité instrumentale est définie comme "juste" alors que les représentations sont considérées comme implicitement "fausses". Werner Brög suggère de les corriger par une information personnalisée. Approche normative

Tableau 7 : Modèles "néo-classiques" basés sur le postulat de rationalité instrumentale comme seule logique sous-jacente aux pratiques de déplacement. Source: Kaufmann, 2000 ; réalisation de l'auteur

Nous pensons que des développements théoriques plus récents pourraient étoffer cette liste, en dépit de leurs apports restreints. C'est le cas, par exemple, des travaux sur les déterminants symboliques et affectifs qui ont suivi les travaux de Steg, Vlek et Slotegraaf (2001). D'après ces auteurs, les méthodes "classiques" (prises dans un sens élargi, et non pas seulement dans celui que nous lui donnons ici) de recherche en transports mènent à une surreprésentation des motifs purement instrumentaux dans les justifications demandées aux personnes interrogées, au détriment des motifs « affectifs ». Ces modes de justification, basés sur la rapidité, le coût, le confort paraissent en effet socialement plus « acceptables » (idem). Nous y reviendrons lors du chapitre 6. Ces psychologues affirment que certains motifs affectifs (stress, excitation, sécurité, plaisir, autonomie...), moins verbalisables, irréductibles à une attitude, sont sous-représentés par rapport au rôle qu'ils peuvent jouer dans les pratiques modales (Steg et al., 2001). Brisbois (2010) a récemment continué ce développement théorique. Celui-ci suggère une prise en compte plus forte des motifs « affectifs » et « symboliques » pour comprendre les comportements et les faire évoluer.

« Affectif » et « symbolique », les deux adjectifs posent problème. Le premier pourrait renvoyer à un des idéaux-types de Max Weber, celui de l'action « déterminée de façon affectuelle », et s'intégrer dans un modèle complexe des actions sociales. Weber (1995, p.57) en avait d'ailleurs fait un des quatre déterminants idéaux-types de l'action ("*affektuell*"), défini comme un ensemble d'actions visant à "soulager un sentiment" ou dans le cas le plus extrême, une "réaction sans frein à une excitation insolite". Malheureusement le traitement de ces auteurs de ce qui est appelé « affect », dans le cas des déplacements urbains est focalisé exclusivement sur l'individu, sur sa tension vers la satisfaction de ses « pulsions-émotions ». On rentre donc à nouveau dans le modèle de l'acteur rationnel : l'utilité prendrait alors la simple forme de la satisfaction des pulsions-émotions. D'autant plus que ces émotions, considérées comme moteurs de l'action, ne sont pas discutées à la lumière des usages ou des normes sociales. En d'autres termes, je peux avoir une pulsion de domination que j'exprimerai dans une conduite agressive sur la route, je me confronterai tout de même à un certain nombre de règles, de normes (de conduite, par exemple) et de dispositifs techniques et organisationnels qui limiteront cela.

Cette idée de la poursuite des pulsions-émotions maintient impensée la notion d'*homo oeconomicus*, en ajoutant aux motifs instrumentaux des motifs affectifs. De plus, ces approches ne discutent pas l'idée d'un choix entre alternatives, mais bien les termes de ce choix. Il est indéniable que l'affect rentre en compte dans la compréhension des pratiques modales, au même titre que les motifs instrumentaux. L'affect intervient dans le cas de l'automobile, non seulement dans l'achat du véhicule, en réponse à l'ensemble des publicités déployées, qui s'adressent aux différentes pulsions humaines via la séduction, la promesse d'autonomie, de liberté, de plaisir, de prestige, de puissance (Barthes, 1957 ; Lordon, 2010). Certes, l'automobile étant un objet pétri de représentations sociales de toutes sortes, son usage et les émotions générées sont à prendre en compte (Sheller, 2004). Ce qui est par contre critiquable, dans ces développements théoriques liés aux motifs affectifs dans la pratique automobile, est l'idée d'un individu égoïste, uniquement porté par son affect, ses pulsions, qui aurait pour unique orientation d'action de parvenir à les optimiser, dans l'optique d'une plus

forte délectation. Là encore, nous retrouvons la toile de fond de l'*homo oeconomicus*, qui aura défini comme utilité la délectation de l'instant et le soulagement de ses pulsions et sentiments⁴⁸.

D'autres approches se fondent sur les « effets de club » et l'analyse des modèles (« *patterns* » est un terme plus explicite). Ces traditions de la géographie des transports partent d'une observation quantitative des phénomènes sociaux et collectifs d'utilisation des différents modes pour ensuite, par rationalisation descendante, trouver des explications « individuelles » aux différents phénomènes. Cela peut être parfois très convaincant, puisque l'« effet de club » permet d'expliquer, de manière très satisfaisante, l'émergence puis le maintien de la dépendance automobile en milieu rural et dans le péri-urbain (G. Dupuy, 1999). Le présupposé étant que, plus il y a de personnes qui entrent dans une pratique quotidienne de l'automobile, plus il y aura de services associés (garage, stations essence, ...) qui s'implanteront, plus les infrastructures seront conséquentes, ce qui incitera encore plus de personnes à s'équiper en automobile.

On le voit dans cet exemple : bien que convainquants, certains de ces travaux tombent dans un écueil bien identifié par Røe (2001), celui du recours exclusif à des éléments de rationalité optimisatrice dans le mouvement de « rationalisation descendante ». A propos de la géographie majoritaire (« *mainstream* »), Røe explique que dériver un comportement optimisateur moyen ne peut apporter rien d'autre qu'une légitimation des approches modélisatrices, et en aucun cas une meilleure compréhension des objets de recherche. Bien que dépassant l'individu, dans les traditions de recherche à « rationalité descendante », et soutenant par exemple l'hypothèse d'« effets de club », ces approches ne considèrent l'individu que mû exclusivement par l'intérêt propre, qui ici est de faire partie d'un club d'individus et de ses avantages (et non d'un groupe social).

D'autres développements théoriques suivent le paradigme de l'*homo oeconomicus* de manière encore plus explicite. Certains travaux relient la résistance au changement observable dans les politiques incitatives et restrictives au report modal avec trois phénomènes identifiés en psychologie sociale, le dilemme social, la réactance psychologique et la dissonance cognitive (Tertoolen et al., 1998). Le dilemme social se définit comme un contexte où chaque individu est dans une position où il reçoit plus d'"avantages" directs à court terme s'il effectue une action qui pourtant porte un préjudice à la société tout entière. D'après cette théorie, le comportement observable serait le fruit d'une délibération entre des "avantages" supposés plus prononcés et immédiats et des "avantages" à long terme si tout le monde "collabore". Il s'agit là d'un choix rationnel entre égoïsme et altruisme, d'une relecture environnementale du dilemme du prisonnier, en quelque sorte. On reste là encore dans le paradigme de l'*homo oeconomicus*, dans une situation de choix rationnel conséquentialiste. En dépit de son caractère très normatif, cette notion de dilemme social a été reprise par de nombreux économistes néo-libéraux⁴⁹.

48 Sur ce sujet, Dany-Robert Dufour (2010), philosophe critique de l'individu, effectue la filiation intellectuelle entre la notion d'*homo oeconomicus* (« *libido dominandi* » ou désir de domination et d'enrichissement personnel) et la pensée de Sade et de la « *libido sensis* » (désir des sens).

49 On pense ici à par exemple à la "Tragédie des biens communs" (Hardin, 1968), essai où est mis en scène un groupe d'éleveurs dont les exploitations encerclent une prairie qui appartient à la communauté. Cette prairie se révèle être surexploitée par tous les éleveurs et leur bétail, chacun à son tour. La solution privilégiée dans cet article est le fait de privatiser cette prairie, et de la diviser en parcelles pour que chacun puisse exercer son droit de propriété et contribuer à une régulation des comportements potentiellement destructeurs pour l'environnement. Il s'agit, à notre connaissance, d'un des premiers textes de réappropriation des problèmes environnementaux par l'idéologie « libérale ». Noter que cet exemple est très ambigu sur la question de l'absence de règles communes, fustigée puis préconisée.

La réactance psychologique, quant à elle, se définit comme un état motivationnel qui peut apparaître lorsque la personne perçoit une mise sous contraintes de ce qu'il pouvait définir comme une liberté vécue. La réactance psychologique sera alors dirigée vers un rétablissement de ces libertés, à contre-courant. L'exemple donné est celui du principe de "pollueur-payeur", retraduit par certains usagers de la route par la formule "*puisque je paie, alors j'ai le droit de polluer*" (Tertoolen et al., 1998). On voit, là encore, la silhouette de l'*homo oeconomicus* et surtout du discours libéral analysant le conflit entre l'individu dans ses droits et ses libertés face à la société, par nature « contraignante » (idem).

Pour finir, la dissonance cognitive. Dans une série de travaux (Festinger, 1957 ; Festinger et al., 1993), il est montré que, dans le cas d'un conflit entre les « attitudes » d'une personne (son opinion) et ses comportements, la personne a plus tendance à modifier ses attitudes, qui sont majoritairement plus simples à faire évoluer. L'*homo oeconomicus* peut s'entre-apercevoir là encore, dans la mesure où l'individu placé dans une situation d'inconsistance entre attitude et comportements, aura tendance à vouloir diminuer à tout prix la charge cognitive issue de ces dissonances (Festinger, 1957), et à en limiter l'écart au plus vite. Dans le cas présent, l'utilité à maximiser ne se définit plus comme un quanta d'argent, de temps ou de plaisir, mais comme la réduction d'une gêne, voire d'une souffrance psychique. Les valeurs passeraient alors par pertes et profits. L'individu resterait "cognitivement rationnel", suivant un intérêt propre, qu'il définit lui-même. Là encore, dans ces travaux, le paradigme de la maximisation de l'utilité semble indépassable.

3.1.2 Le modèle du choix rationnel, du point de vue de l'économie néo-classique: hypothèses sur les comportements

Nous l'avons vu, aucune des approches développées précédemment ne remet en cause l'a priori d'un choix rationnel, basé au moins sur une minimisation des durées de déplacements et des coûts financiers (Kaufmann, 2000, p.10) ou des charges émotionnelles et cognitives. Jamais réellement explicitées ou discutées au sein des communautés scientifiques qui portent ces différentes approches, la figure de l'usager et les hypothèses qui l'accompagnent, correspondent trait pour trait au modèle de l'*homo oeconomicus*. Profitons-en donc pour analyser plus précisément quelles hypothèses fortes sont posées concernant l'individu lorsqu'on reprend le paradigme de l'*homo oeconomicus*.

Dans le modèle économique néo-classique, il est supposé que les comportements humains sont intelligibles, sous l'hypothèse qu'ils répondent à une rationalité parfaite (ou "substantielle") (Béjean et al., 1999). Dans ce modèle, l'*homo oeconomicus* est la représentation réductionniste d'une personne, dont la seule forme de logique de comportement est celle de la poursuite de l'intérêt individuel ou, en d'autres termes, de la maximisation de l'utilité qu'elle définit elle-même. On pourra définir cette représentation de l'individu par l'économie néo-classique, dans le cas de la mobilité quotidienne, par trois traits distinctifs: une passivité en regard des environnements qui l'entourent, une omniscience face à un "marché" des alternatives qui sont toutes comparables, et des capacités illimitées au calcul intégrant un grand nombre de critères (Schéma 9, page suivante). Observons-les plus en détail.

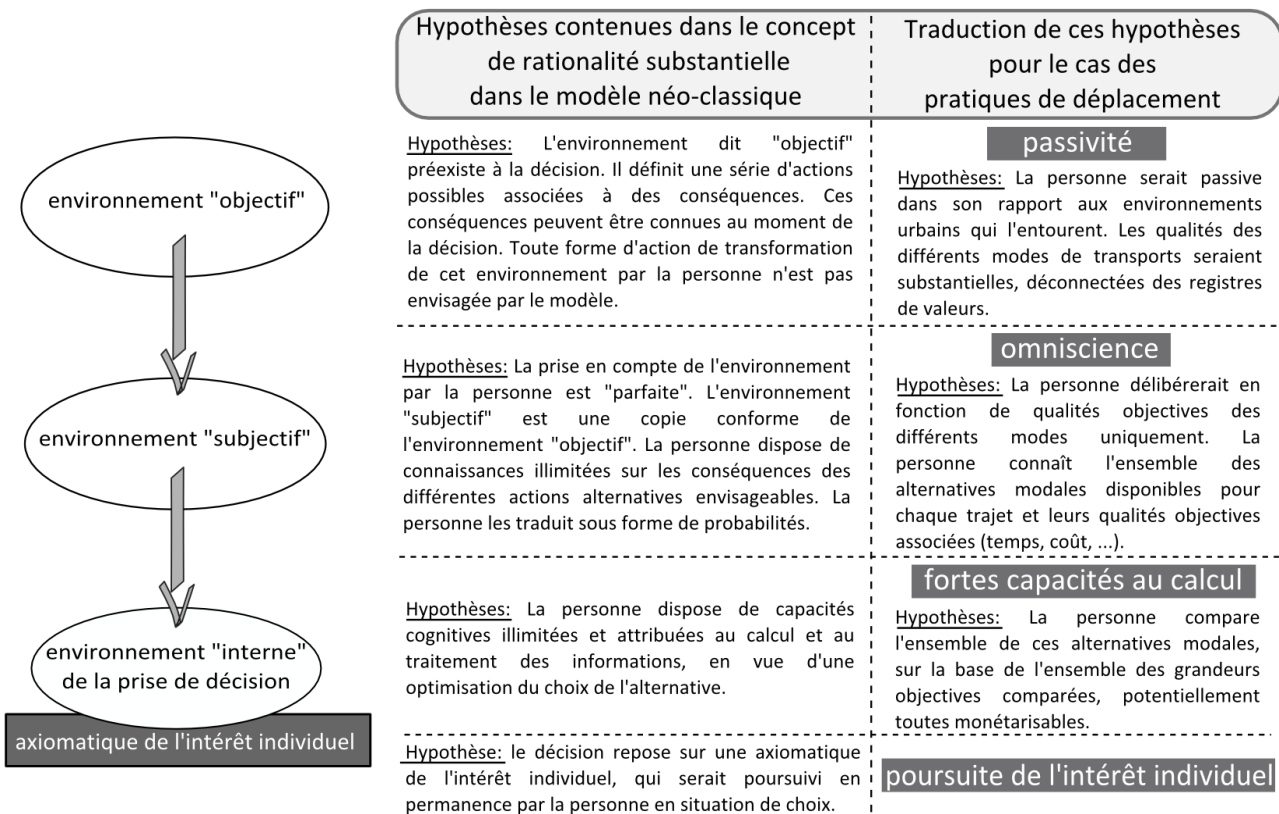


Schéma 9 : Hypothèses sur les comportements accompagnant la figure de l'*homo oeconomicus* dans la modèle néo-classique et traduction dans le cas des déplacements urbains ; source: Béjean et al., 1999 ; réalisation de l'auteur

Les hypothèses sur les comportements humains, qui sont inscrites dans le modèle économique néo-classique, concernent trois types d'environnements: l'environnement "objectif", l'environnement "subjectif" et l'environnement "interne" (Béjean et al., 1999). Cette division tranchée entre un acteur subjectif et son environnement objectif est prénotion qui pose problème, puisqu'elle considère l'environnement (urbain, dans notre cas) comme donné, inamovible, intouchable ; l'acteur n'aurait sur lui aucune prise, aucune possibilité de détournement. S'il est manifeste que l'acteur-usager ne peut agir directement sur certains paramètres de nombreux dispositifs (*tracés des infrastructures, coût d'utilisation, ...*), ce serait un contre-sens total que d'imaginer les acteurs-usagers totalement passifs dans leurs rapports aux environnements urbains. Les praticiens du stationnement et du transport en général connaissent pertinemment les "tactiques" et "ruses" (Certeau, 1990) déployées par les acteurs-usagers pour contourner une partie des dispositifs. Au-delà de l'idée de détournement, voir l'usage d'un mode de transport comme quelque chose d'uniquement "passif", ce serait passer à côté de la force créatrice créativité dont témoigne l'acteur-usager dans les activités qu'il associe au déplacement et qui, de fait, modifie son rapport au monde. Le postulat de passivité comme seul rapport aux environnements ne « tient » tout simplement pas scientifiquement.

La seconde hypothèse concerne la personne qui effectue le « choix » en question. Dans ce paradigme, l'*homo oeconomicus* peut être défini par une omniscience relative aux qualités objectives des alternatives qui se présentent à lui, pour un même trajet. Il s'agit là de l'idée d'un individu qui évolue au sein d'un "marché des déplacements", notion qui est loin d'avoir une pertinence géographique (Petit, 2003, 2002). Sur ce "marché", toutes les données relatives aux différents modes seraient disponibles et connues, en parfaite adéquation avec leurs qualités objectives (coût objectif

ou temps objectif). La perception humaine, construit social par excellence (Bourdieu et Delsaut, 1981), est ramenée ici à une simple copie, parfaite, de la réalité objective. Là encore, quelques minutes de travail de terrain suffisent pour invalider ce postulat qui disqualifierait par exemple le rôle des représentations sociales dans la perception des qualités objectives des différents modes.

		Trajet effectué en voiture			
		Temps surévalué (au moins 20%)	Temps évalué correctement	Temps sous- évalué (au moins 20%)	Pas de réponse
Alternative en TC	Temps surévalué (au moins 20%)	15	4	5	0
	Temps évalué correctement	7	5	6	0
	Temps sous-évalué (au moins 20%)	23	21	34	3
	Pas de réponse	0	1	0	0

Tableau 8: Evaluation de la durée de déplacement effectif et évaluation de la durée de l'alternative en transport en commun pour le même trajet, par rapport à des données objectives

Le tableau 8, ci-dessus, est issu de l'enquête par questionnaire que nous présenterons au chapitre 6. Les cent vingt-quatre personnes interrogées, utilisant toutes l'automobile "au moins plusieurs fois par semaine", étaient amenées à estimer la durée de déplacement pour leur trajet automobile le plus fréquent. Dans un second temps, elles devaient fournir une estimation de la durée du même trajet, qu'elles imaginent nécessaire, si elles devaient le faire en transports en commun. Nous avons souhaité comparer ces estimations à des données objectives. Les résultats, prévisibles, sont sans appel. Les personnes qui sont en mesure de fournir une estimation vraisemblable (à plus ou moins 20%) pour les deux modes sont en forte minorité (5 personnes sur un échantillon de 124). On note une forte sous-évaluation de l'alternative qui n'est pas (ou peu) utilisée, les transports en commun dans ce cas précis. Les évaluations des trajets automobiles (effectifs) ne sont que minoritairement vraisemblables. Ces derniers résultats vont à l'encontre d'une partie des résultats sur la perception des temps automobiles par les usagers de la route présents dans la littérature. Nous y reviendrons dans la partie III. Quoi qu'il en soit, et pour en revenir à notre propos sur l'*homo oeconomicus*, le postulat d'omniscience n'est pas défendable scientifiquement dans le cas des déplacements quotidiens. Nous avons vu que la connaissance des qualités objectives des modes, sur certains trajets bien identifiés, tel le temps, est plus que partielle, même dans le cas développé ici du trajet le plus fréquent. C'est donc que les pratiques ne peuvent s'expliquer par une rationalité substantielle.

Le troisième postulat de capacités cognitives illimitées n'a plus de sens à partir du moment où l'environnement dit "subjectif" n'est pas la représentation supposée "parfaite" de l'environnement dit "objectif". Au-delà de cela, il apparaît impossible que la personne en situation de choix effectue des calculs comparatifs fondés sur des qualités objectives pour toutes les alternatives en présence. La discussion de cette limitation est d'ailleurs la première brèche dans le modèle économique néo-classique de la rationalité. Nous y reviendrons, au paragraphe suivant. Enfin, la poursuite du seul intérêt individuel comme moteur de l'action est également contestable. Outre son caractère purement normatif, ce postulat est très rapidement invalidé par quelques observations de terrain. L'exemple du temps de déplacement, encore, permet de l'illustrer (tableau 9, page suivante).

		Pensent-ils gagner du temps en prenant l'automobile ?						
		Oui		Non		?		%
En gagnent-ils objectivement ?	Oui	61	49%	3	2%	15	12%	64%
	Non	10	8%	4	3%	31	25%	36%
	Données indisponibles	57%		6%		37%		100%

Tableau 9 : Gain (ou perte) de temps de déplacement (perçu et objectif), avec le choix de l'automobile plutôt que des transports en commun pour le trajet le plus fréquent

Ces résultats de l'enquête montrent qu'effectivement plus de la moitié des personnes interrogées (57%) pensent gagner du temps en choisissant le mode de déplacement qu'est l'automobile, plutôt que les transports en commun⁵⁰. Mais cela n'a pas valeur de loi générale des comportements humains. L'intérêt individuel de minimisation de temps ne tient pas le statut de modalité universelle expliquant les comportements. En parallèle, le même constat peut être fait sur les coûts de déplacement perçus. L'optimum d'un budget temps-argent comme seul moteur de l'action n'est pas tenable scientifiquement.

3.1.3 Rationalité limitée

La première théorie économique qui est venue amender le modèle du choix rationnel est la théorie dite de la rationalité limitée ("bounded rationality") de H.A. Simon (Simon, 1983) qui a été l'objet de nombreuses réinterprétations, en économie, mais également dans la recherche sur les déplacements urbains. Analysons donc les postulats amendés par cette relecture de la rationalité économique. La rationalité limitée simonienne a permis de lever deux hypothèses principales (Béjean et al., 1999). Tout d'abord, l'hypothèse de la « connaissance parfaite de l'avenir », traduite en probabilités associées aux différentes alternatives, est invalidée. Le second amendement est relatif aux limitations des capacités cognitives de la personne (Schéma 10, page suivante).

Alors que l'*homo oeconomicus* est "un espèce de génie dans un monde simplifié" (Béjean et al., 1999), la rationalité simonienne propose une vision moins caricaturale de l'individu, mais ne suggère aucun changement de paradigme. Les différents emplois de la notion de rationalité limitée, surtout en dehors du champ de l'économie, ne sont pas tous clairs sur ce point. On pense, par exemple, dans notre cas des déplacements urbains, aux différentes théories dites du "choice-set" (Exel et Rietveld, 2009 ; Mokhtarian et Salomon, 1997), qui posent comme hypothèse centrale qu'un individu a une rationalité limitée et que, de ce fait, il ne considère que certains modes (qui composent son « choice-set » ou sa « palette d'alternatives ») qu'il compare, pour choisir son mode. Il s'agit là d'une référence très abusive à la théorie de la rationalité limitée. Il est également dit que, puisque cette « palette » est différente de la totalité des alternatives présentes, ceci expliquerait le décalage entre les hypothèses basées sur une rationalité des comportements de transport et les comportements effectivement observés. Ce hiatus rendrait les prédictions de modèles de transport moins précises et rendrait les politiques de déplacements, basées sur ces modèles, moins efficaces. L'utilisation de la rationalité simonienne est plus que partielle et ne fait, par exemple, aucune référence au postulat de poursuite de l'intérêt individuel. Au-delà de cela, il y a dans ces théories les mêmes éléments qui suscitent la gêne que dans les travaux de Werner Brög (Brög et al., 2009), à savoir une incrimination

50 Face à l'injonction implicite de mise en cohérence de choix que véhiculent parfois les questionnaires, certaines personnes ont pu donner une estimation du temps en transports en commun bien plus élevée que celle qu'elles en donneraient dans un contexte familier, sans observateur.

implicite des usagers, sans aucune remise en cause des modèles interprétatifs utilisés. L'acteur-usager pose problème.

Nous ne nions absolument pas la possibilité de l'existence de ces "choice-set" privilégiés par les personnes. Cela dit, nous pensons qu'il y a une erreur majeure d'interprétation de ces phénomènes s'ils sont analysés dans le seul paradigme du choix. Nous y reviendrons, puisque ces « choice-set » peuvent faire sens dans un modèle interprétatif impliquant les habitudes. Pour en revenir à la rationalité limitée de H.A. Simon, cette définition, certes plus "réaliste", n'en est pas pour autant recevable comme modèle général explicatif des comportements, puisqu'elle ne répond nullement aux critiques liées aux deux postulats de la poursuite de l'intérêt et de l'environnement "objectif" immuable. Par exemple, la division entre individu et environnement est toujours aussi franche, la représentation de l'individu est toujours "passive" et finalement très proche de celle d'un consommateur en situation d'achat, ce qui est plus que réducteur lorsqu'on souhaite appréhender les déplacements urbains quotidiens.

Les trois séries d'hypothèses sur les "environnements de la décision", dans la définition de la rationalité parfaite (ou substantielle) issue du modèle économique néo-classique [Béjean & al., 1999]

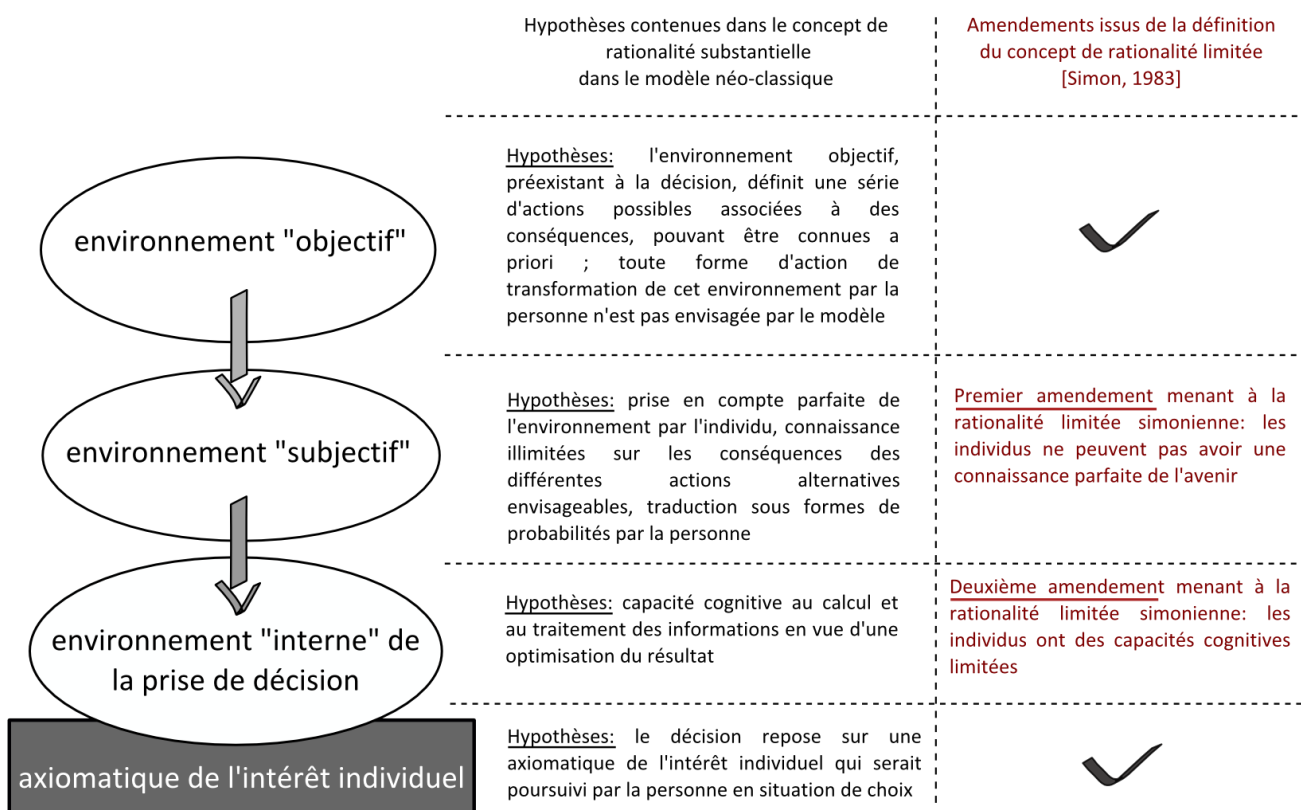


Schéma 10 : Hypothèses sur les comportements accompagnant la figure de l'*homo oeconomicus* dans le modèle néo-classique et amendements fondant la rationalité limitée simonienne, source: Béjean et al., 1999 ; réalisation de l'auteur

3.1.4 Effets de cadrage et heuristiques

Tout en restant dans le même paradigme, et afin de développer le rapport entre l'individu et son environnement, Kahneman et Tversky (1981) y ont intégré le phénomène de perception. Les principes psychologiques qui gouvernent la perception des problèmes "produiraient" des comportements et des choix différents en fonction de la manière dont est "cadré" (ou formulé) un problème⁵¹. Le terme "cadre de décision" (*decision frame*) réfère à la conception que se donne la personne des actions, conséquences et contingences associées à un choix. Dans la conception de l'action focalisée sur les "effets de cadrage" ("*framing effects*"), l'acteur-usager reste certes toujours "passif" dans son rapport à des environnements qui lui sont imposés. Cela posé, Tversky et Kahneman défendent une dimension active de la personne dans la perception et la représentation qu'elle se fait d'une situation de choix, ce qu'ils appellent le "cadrage". Il s'agit en fait de l'intégration d'une forme de prise en compte de sa subjectivité. D'après ces auteurs, ce phénomène serait lié en partie à la formulation (écrite ou verbalisée) du problème, mais également aux "normes" et aux "habitudes de la personne" (Tversky et Kahneman, 1981, p.453). Pour être plus précis sur ce dernier terme, il s'agit des habitudes de choix, lorsque celui-ci se répète.

Certains économistes et psychologues appellent ces habitudes de choix des "heuristiques" (Gigerenzer et Gaissmaier, 2011). Ces heuristiques sont des construits psychologiques, qui peuvent jouer un grand rôle dans la décision, lorsqu'un problème à résoudre nécessite un nombre élevé de connaissances, un calcul poussé et un temps réduit. Elles dépendent de leur environnement. Les heuristiques consisteraient alors à décomposer un problème "complexe" en un ou plusieurs sous-problèmes associés, simplifiés, mais qui, à l'usage, se révéleraient bien plus rapidement et efficacement solvables que la longue délibération lourdement renseignée que propose le modèle néo-classique. Ensuite, si cette "manière de voir" est jugée satisfaisante par la personne, par l'expérience, elle peut être maintenue, incorporée, et former une sorte d'habitude de "cadrage" d'un choix, une manière de se poser certaines questions.

Bien que ces derniers apports donnent une vision plus réaliste des modes de pensée déployés par la personne en situation de choix, puisqu'ils intègrent timidement la récurrence mais également l'influence du social sur l'individu, n'oublions pas qu'il s'agit là encore d'amendements ou plutôt d'une réforme du modèle économique néo-classique. Les apports de Kahneman et Tversky, comme ceux de Gigerenzer et Gaissmaier, donnent une vision plus réaliste de la personne, en la plaçant dans un contexte de limitation du temps, des ressources cognitives et même des informations disponibles. Cela dit, à ce stade du développement du concept de rationalité dans les sciences économiques, au moins deux postulats essentiels subsistent encore.

⁵¹ L'exemple "historique" de ces auteurs est la question posée à leurs étudiants, placés dans une situation fictive de choix. Ils jouent le rôle de membre d'un gouvernement faisant face à une épidémie venue d'Asie, qui touche 600 personnes. Ils doivent choisir entre deux types d'action. Soit un premier type d'action qui a un tiers de chance de sauver et deux tiers de chance de tuer l'ensemble des 600 personnes. Soit une deuxième alternative permettant d'être sûr de sauver 200 personnes, quoi qu'il arrive. Le problème est posé une deuxième fois, avec les mêmes probabilités, mais formulé de manière différente (pour le premier type d'action on a 600 personnes qui vont mourir (probabilité 2/3) soit aucune (probabilité 1/3), pour le second on a 400 personnes qui vont mourir de toute façon). Les résultats sont diamétralement opposés en fonction de la formulation du problème.

3.1.5 Choix "rationnel". Double risque épistémologique, entre normativité et tautologie

Le premier postulat de la préexistence des environnements à la décision est moins sujet à controverse scientifique, puisqu'il est le résultat d'un réductionnisme méthodologique. La définition unilatérale des environnements (urbains, dans notre cas) qui se cachent derrière ce postulat n'accorde de pouvoir d'action sur les environnements qu'aux "sachants" et aux "décideurs", producteurs de "stratégies", au sens de Cerneau (1990). Or les travaux de ce dernier, ainsi que les travaux qui s'en sont inspirés, ont mis en lumière la "non-passivité" (pour ne pas dire plus) des publics urbains dans ce qu'on pourrait appeler la co-construction des environnements urbains, par la fabrication et l'usage des dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain (Toussaint, 2003).

Le dernier postulat présent dans le modèle néo-classique concerne la poursuite de l'intérêt personnel (ou la maximisation de l'utilité comme finalité de l'action). Bien que nous ayons montré, comme bien d'autres avant nous, la distance de ce postulat avec des réalités observables, certains rétorqueront que ce modèle reste pertinent, puisque tout se passerait "comme si" les personnes maximisaient leur utilité⁵². Quoi qu'il en soit, Demeulenaere (2003), dans son travail sociologique sur la construction du paradigme de l'*homo oeconomicus*, souligne l'ambiguïté de l'utilisation actuelle du modèle du choix rationnel. Ce modèle est pris aujourd'hui dans une double impasse épistémologique. Les nombreux emplois et emprunts du modèle du choix rationnel et ses amendements successifs ont contribué à alimenter le double sens donné à l'utilité (et par extension, à la maximisation de l'utilité).

"[...] Si l'utilité a un sens substantiel, il n'est pas légitime pour les sciences sociales d'enraciner (ou d'assimiler) la rationalité d'un individu dans le fait qu'il irait chercher à maximiser cette utilité substantielle, au lieu de céder aux sirènes des tentations autres que ces avantages prédéterminés. Car alors il y aurait un préjugé normatif impropre à une description neutre des actions. En revanche, si l'on prend la notion d'utilité dans un sens formel, on peut dire l'individu rationnel parce qu'il maximise son utilité dans un sens formel: alors cela n'a pas de sens puisque l'on définit la rationalité précisément par l'adéquation entre les fins et les moyens, et non par une finalité ici tautologique (la satisfaction)" (Demeulenaere, 2003, p. 240).

En d'autres termes, le modèle économique du choix rationnel, dans lequel le statut de la notion d'utilité⁵³ n'est pas résolu, se retrouve dans une impasse épistémologique. Il définit soit une fuite en avant tautologique, soit un mode d'analyse normatif de l'action, ce qui est irrecevable. Que faire donc de la rationalité, qui semble pourtant faire sens pour les usagers ?

⁵² Afin de défendre le modèle économique du choix rationnel, Milton Friedman (Friedman, 1953) définit le statut de ce paradigme. Il n'est pas nécessaire que les postulats liés à cette rationalité soient réalistes, seul importe que les prédictions du modèle soient conformes à la réalité observable. Tout se passerait "comme si" ("*as if*") les comportements individuels étaient régis par une rationalité parfaite, qui n'est pas observable à l'échelle de la personne.

⁵³ La définition que donne Max Weber [e1995] de l'utilité est peut-être toujours à l'heure actuelle la plus pertinente qui soit. "*Nous entendons, par "utilités" [Nutzleistungen] les chances considérées comme telles par la ou les personnes engagées dans une activité économique, d'utilisations présentes ou futures, chances (réelles ou supposées telles), concrètes et isolées qui font l'objet d'initiatives économiques adéquates et dont l'importance, évaluée comme moyens aidant à la réalisation d'objectifs précis, oriente l'activité du ou des agents économiques.*" (p.108)

3.1.6 De la rationalité aux "bonnes raisons"

Inscrit dans une tradition qu'il qualifie lui-même de wébérienne⁵⁴, Raymond Boudon (2003) propose une clarification de la notion de rationalité. Son projet scientifique est de redéfinir cette dernière afin de pouvoir la rendre opératoire pour les sciences sociales, auxquelles il manque d'après lui une conception unifiée de l'individu, un *homo sociologicus*, en quelque sorte. Toujours selon lui, les sciences sociales usent de bien trop d'explications "irrationnelles" et même "verbeuses", et créent de nombreuses "boîtes noires" de nature sociale, culturelle, psychologique, qui restent "à jamais conjecturales". Son projet scientifique est de pouvoir garder le fort pouvoir heuristique et explicatif de la théorie du choix rationnel, dû essentiellement à l'autosuffisance de son explication, et d'en expurger les confusions et les postulats normatifs inacceptables scientifiquement.

Pour commencer, Boudon préfère parler de "bonnes raisons" qui poussent à agir plutôt que de "rationalité", terme trop connoté. Il procède ensuite en une division analytique par postulat sur l'action individuelle. Afin de former ce qu'il appelle le modèle rationnel général (MRG), Boudon (2003) enlève trois postulats de la théorie du choix rationnel (TCR) qui correspondent aux critiques adressées plus haut au modèle néo-classique et à ses développements théoriques. Tout d'abord, Boudon invalide le postulat du conséquentialisme (« P4 », sur le tableau 10, page suivante). Ce postulat défend l'idée que les raisons qui poussent un individu à agir concernent exclusivement les conséquences de ladite action. Ce postulat est difficilement défendable. En effet, on peut affirmer qu'un certain nombre d'actions, même minoritaires, sont uniquement liées à des raisons d'ordre axiologique, à des registres de valeurs, lorsqu'une personne, bien que non concernée directement dans ses intérêts, approuve les principes de l'action. Ensuite, le postulat de l'égoïsme (« P5 »), qui intègre le précédent, défend un individu qui s'intéresserait exclusivement, ou en priorité, aux conséquences des actions qui le concernent personnellement dans ses intérêts. Nous avons vu plus haut que cela ne peut pas être considéré comme un postulat général susceptible de définir les comportements humains. Enfin, le postulat dit "de la maximisation" (« P6 ») suppose un individu qui agit en fonction d'un bilan avantages-inconvénients qui lui paraît favorable. Là encore, un contre-exemple a été développé plus haut et a soutenu l'inapplicabilité de ce postulat comme élément de fondation d'un modèle général des comportements humains.

Dans l'idée de proposer un modèle d'« *homo sociologicus* » aux sciences sociales, Boudon (2003) défend un modèle rationnel général (MRG), où sont conservés les postulats de l'individualisme méthodologique (P1), de la compréhension (P2) et de rationalité (P3) qui sont également présents dans la TCR. L'individualisme méthodologique (P1) n'est rien d'autre qu'une constatation ontologique. En effet, quelle que soit l'origine des raisons qui poussent à agir, quel que soit l'environnement social dans lequel évolue la personne, c'est bien cette dernière qui effectuera une action. Ce n'est que métaphoriquement qu'une organisation, un parti politique ou une entreprise est capable d'agir, de penser, etc. (idem) Boudon continue en soutenant que toute action peut être comprise si l'observateur prend le soin de s'informer suffisamment (P2). C'est le fondement même du projet de sociologie compréhensive. Le troisième postulat suggère que toute action que les sciences sociales cherchent à connaître (en excluant celles qui relèvent du biologique, comme le

⁵⁴ Notons tout de suite que sa relecture minimise abondamment la "tradition" (via la "routine") comme déterminant de l'action sociale pour privilégier les formes de rationalité instrumentale et axiologique. Les déterminants de l'action liés à l'affect sont également très peu abordés, ce qui produit une lecture partielle de Max Weber, centrée sur les seuls déterminants de l'action liés aux rationalités les plus "actives".

clignement de l'œil, par exemple) est principalement le produit de raisons qui ne sont pas nécessairement conscientes au moment de l'action pour la personne, et qui peuvent être collectives. Le projet de ce modèle rationnel général est d'élaborer une version scientifiquement défendable de l'idée de rationalité, qu'il semble nécessaire de mettre au pluriel – pour parler de "rationalités" ou de "bonnes raisons". En effet, les rationalités ne se limitent pas à la seule rationalité instrumentale optimisatrice (dont le but est d'associer des moyens "optimaux" à des fins), mais peuvent s'élargir à la rationalité axiologique ou évaluative (dans la tradition wébérienne), qui vise une évaluation correcte, ou encore à la rationalité cognitive, qui vise à produire des croyances « vraies ».

Aucun	Holisme (sociologie d'inspiration structuraliste ou marxiste de type holiste)
P1	Individualisme méthodologique
P1 + P2	Sociologie compréhensive (au sens de Weber)
P1 + P2 + P3	Modèle rationnel général (MRG)
P1 + P2 + P3 + P4	Fonctionnalisme (forme principale)
P1 + P2 + P3 + P4 + P5	Utilitarisme diffus
P1 + P2 + P3 + P4 + P5 + P6	Théorie du choix rationnel (TCR)
P1 + P2 + P3 + P4 + P5 + P6'	Théorie de la rationalité limitée
P1 + P2 + P3 + P4 + P5 + P6 + P7	Marxisme (formes individualistes)
P1 + P2 + P3 + P4 + P5 + P6 + P8	Sociologie d'inspiration nietzschéenne

Tableau 10 : Série de postulats⁵⁵ concernant l'action de l'individu, sous-jacentes aux grandes traditions sociologiques ;
source: Boudon, 2003

⁵⁵ Ici, outre les postulats développés précédemment, "P6'" remplace l'objectif de maximisation par l'objectif de satisfaction, P7 précise que les intérêts que défend la personne sont les intérêts de sa classe sociale et P8 que les intérêts poursuivis correspondent à une volonté de puissance

3.2 "Les modèles compréhensifs"

3.2.1 Rationalités sous-jacentes et logiques d'action des différents modes de transport

Les travaux de Raymond Boudon, précédemment cités, marquent un tournant, tout du moins dans la recherche sur les déplacements urbains. En effet, ces derniers ont un potentiel explicatif fort et ont fait naître des travaux majeurs qui, dans cette lignée, ont traité la question de la multiplicité des rationalités sous-jacentes aux pratiques modales (V. Kaufmann, 2000 ; Flamm, 2004 ; Petit, 2002). Ces travaux de sociologie compréhensive, qui prennent appui sur le modèle rationnel général de Boudon (2003) tissent des liens entre l'échelle individuelle de la matérialisation de l'action et l'échelle collective et sociale, par la prise en compte, dans des modèles plus élargis, des représentations sociales, des valeurs et des inégalités sociales, des "bonnes raisons" de choisir un mode plutôt qu'un autre. Il y a là une continuation revendiquée.

Afin de réviser les modèles précédents, en ne conservant que les postulats canoniques du MRG, ces travaux proposent des méthodes qui permettent de mettre en avant l'expérience de la mobilité, telle qu'elle est perçue par l'individu. Les rapports qu'entretient la mobilité quotidienne avec les autres formes de mobilité (résidentielle, sociale ...) et les modes de vie contemporains dominants sont éclairés par ces approches. Celles-ci débouchent sur des modèles explicatifs du "choix modal". Kaufmann (2000) propose quatre "rationalités" sous-jacentes aux pratiques modales ; Petit (2003), quant à lui, identifie cinq logiques de l'action dans le cas du choix de mode. L'ambition est la même, les résultats se rejoignent en de nombreux points (Schéma 11, page suivante).

Le modèle compréhensif de Vincent Kaufmann (2000) prend en compte de manière plus élargie les rapports entre l'action et les formes de rationalité axiologiques et perceptives, là où les travaux de Petit identifient plusieurs "logiques" qui peuvent être reliées à la rationalité instrumentale wébérienne. Ces modèles seront une base conceptuelle pour de nombreux travaux (Flamm, 2004 ; Rocci, 2007 ; Vincent-Geslin, 2008). Le modèle théorique procède en suivant quatre types différents de rationalité, qui peuvent se combiner entre eux et expliquer un grand nombre de comportements. Il s'agit de la rationalité "instrumentale" (*rapidité, prix, efficacité comparée, proche de la rationalité économique*), de la rationalité "en valeurs" (*valeurs associées aux différents modes*), de la rationalité "perceptive" (*la dialectique entre perception et conduite est intéressante comme type de rationalité en tant que tel*), et enfin de l'ancrage des habitudes.

Types de rationalités		Exemples
Rationalité "économique"	Efficacité "objective" d'un mode par rapport à un autre, dans un contexte donné	Argumentaires habituels des usagers de la route portés sur le gain de temps en automobile
Rationalité "en valeurs"	Valeurs associées collectivement à l'usage d'un mode, en tant que tel, et non pas seulement pour ses conséquences	« Je suis commercial. Je ne vais quand même pas me déplacer à vélo pour aller au travail ! »
Rationalité "perceptive"	Dialectique perception – conduite	Biais de perception dus à certaines actions. Par exemple, les usagers de l'automobile ont tendance à sous-évaluer le temps de déplacement
Ancrage des habitudes	"Réflexe"	L'automobile est utilisée par "réflexe", sans réflexion.

Tableau 11 : Types de rationalités sous-jacents et explicatifs des pratiques modales. Source: Kaufmann, 2000

Rationalités et bonnes raisons sous-jacentes à l'action Généalogie de l'approche "compréhensive" des déplacements urbains

Théorie du Choix Rationnel [Becker, 1996]

Théorie de la dissonance cognitive [Festinger, 1957]

Les déterminants de l'action sociale [Weber, 1922]

- **rationalité en finalité [zweckrational]**
"expectations du comportement des objets ou de celui d'autres hommes"; "exploitation de ces expectations pour parvenir rationnellement aux fins propres, mûrement réfléchies, qu'on veut atteindre"
- **rationalité en valeurs [wertrational]**
"croissance en la valeur intrinsèque inconditionnelle d'une comportement déterminé qui vaut pour lui-même et indépendamment de son résultat"
- **action déterminée de façon affectuelle [afektuel]**
"et plus précisément émotionnelle, par des passions et sentiments actuels"
- **action déterminée de façon traditionnelle [traditional]**
"et plus précisément émotionnelle, par des passions et sentiments actuels"

Les rationalités sous-jacentes à l'action dans la relecture de Boudon [2003]

Modèle rationnel général (MRG)
"l'individu agit "lorsqu'il perçoit un système de raisons fortes"

- **rationalité instrumentale**
Ce type de rationalité permet d'associer des moyens optimaux à des fins -
- **rationalité axiologique**
- vise à faire une évaluation correcte d'une situation, sur la base d'au moins une proposition normative -
- **rationalité cognitive**
- vise à produire des croyances vraies, telle la démarche de la connaissance scientifique -

Les rationalités sous-jacentes aux pratiques modales [Kaufmann, 2002]

- rationalité "économique"
- rationalité "en valeurs"
- rationalité "perceptive"
- ancrage des habitudes

Les logiques d'action à l'oeuvre dans le choix de mode [Petit, 2003]

- efficacité instrumentale
- opportunité
- agrément
- cohérence
- habitude

Schéma 11: Rationalités et bonnes raisons sous-jacentes à l'action. Généalogie de l'approche "compréhensive" des déplacements urbains

Comme l'illustre le schéma 11, Kaufmann (2000) comme Petit (2003) ajoutent l'habitude aux deux formes de rationalité (instrumentale et axiologique) qu'ils reprennent des travaux de Boudon. L'habitude est ici une référence explicite au déterminant de la tradition chez Max Weber (e1995).

« Le comportement strictement traditionnel [...] n'est en effet très souvent qu'une manière morne de réagir à des excitations habituelles, qui s'obstine dans la direction d'une attitude acquise autrefois. La masse de toutes les activités quotidiennes familières se rapproche de ce type qui entre dans la systématique non seulement comme cas limite, mais aussi parce que [...] l'attachement aux coutumes peut être maintenu consciemment en des proportions et en un sens variables » (idem, p.55)

Dans ce passage, Weber évoque explicitement le lien entre tradition et routines quotidiennes, et souligne de manière fine le fait que les routines puissent s'apparenter elles aussi à des actions "orientées significativement", à des dispositions "actives" (Coninck, 2010). Les emprunts que l'on peut faire de Max Weber sont multiples, parfois trop multiples et dépareillés, malheureusement. La définition des routines et sa traduction en logique d'action liée à l'habitude, pour les modèles compréhensifs, méritent une relecture détaillée.

3.2.3 Quelle définition de l'habitude dans les modèles compréhensifs ?

Comme le montre le schéma 11, l'habitude apparaît comme l'une des modalités qui permet la compréhension des comportements. L'habitude peut avoir des définitions bien diverses, et nous souhaitons ici identifier les principaux traits de caractère de l'habitude dans les modèles compréhensifs des déplacements urbains. Nous pensons en déceler au moins trois majoritaires, la première et la seconde étant explicites et la troisième tacite. Cette polysémie de la notion d'habitude nécessite une discussion menant à un concept unifié, objet de notre chapitre 4.

Tout d'abord nous décelons une définition de l'habitude qui renvoie au processus de décision. L'habitude est alors présentée comme un méta-choix, qui engloberait les choix itératifs et répétés. Kaufmann rappelle que devoir effectuer un choix suppose l'effort et qu'il peut être "rationnel d'effectuer un choix une fois pour toutes" (Kaufmann, 2000, p.85). L'habitude renvoie donc ici à une modalité de choix, à une habitude de sélection d'une alternative dans un contexte, qui reste celui d'une situation de choix. Petit (2003, p.44) utilise cette même acception de l'habitude, en parlant d'un "coût de changement" trop fort pour en sortir, l'habitude comme méta-choix restant un choix "rationnel", si on se place à une échelle différente. C'est la première image qui est donnée de l'habitude par ces deux auteurs, celle d'un choix englobant la multiplicité et la diversité des situations en devenir, et qui, au final, est tout aussi rationnel que de délibérer à chaque itération d'une situation de "choix". Cette définition de l'habitude renvoie à une des dimensions de l'habitude, celle de « l'habitude de choix », qui correspond trait pour trait aux heuristiques, développées plus haut, ou plus largement à ce qu'on appellera par la suite une habitude de pensée. Cette définition va dans le sens d'une habitude réductible et réduite à un choix (et donc à des rationalités explicitées dans ce cadre-là).

Plus récemment, et dans la continuité des travaux de Vincent Kaufmann, Rocci (2007, p.204) utilise également la notion d'habitude. Cependant celle-ci est utilisée de manière asymétrique : les

« habitudes » des acteurs-usagers de l'automobile mèneraient certains d'entre eux à l'« automatisme ». « Certaines personnes s'arrêtent ici » (idem). D'autres parviennent à accéder à un « capital mobilité » plus élevé et arrivent à utiliser des modes en fonction de leur adaptation au déplacement en question. L'habitude n'est associée qu'au mode automobile, de manière implicitement péjorative. Là encore nous pouvons noter une opposition fondamentale entre une habitude et la capacité à accéder à d'autres modes (« capital mobilité »). L'habitude n'est jamais utilisée comme concept pour comprendre les phénomènes d'apprentissage liés aux autres modes.

Cette définition de l'habitude est également présente lorsqu'est établi le lien entre modes de vie et modes de déplacement. Dans cette forme de "rationalité", les modes de transport ne sont plus interchangeables, puisque les habitudes de déplacement et les routines quotidiennes sont "liées par une relation d'équivalence" (Petit, 2003). On ne choisit donc pas le mode, on choisirait plutôt un mode de vie qui comporterait comme présupposé l'usage d'un mode particulier. Cette définition lie pratiques modales et mode de vie, ce qui apparaît globalement correct, mais induit des limites évoquées dans le chapitre 2. Ce rapprochement reste finalement assez statique, il se compose de trois idéaux-types. Comment alors penser le rapport aux déplacements quotidiens des personnes qui changent leurs modes de vie, hors de tout déterminisme ?

Les modèles que nous appelons "compréhensifs" donnent un second type de définition à l'habitude, qui la rapproche alors du « réflexe ». Nous reviendrons là-dessus au chapitre 4, mais disons que cette association est plus que réductrice. En effet, la notion de "réflexe" diffuse l'idée fausse que l'habitude ne concernerait que les comportements non-réflexifs et corporels, principalement de nature biologique. Or il apparaît que les habitudes peuvent être corporelles ou intellectuelles, réflexives comme non-réflexives (Lahire, 1998). Dans ce que nous en comprenons, s'intéresser ici à la dimension de "réflexe", c'est s'intéresser au phénomène de déclenchement de l'habitude qui, il est vrai, repose sur des dispositions qui peuvent tendre vers l'automatisme. S'intéresser principalement à cela, ce serait oublier la phase de formation des habitudes, bien plus pertinente pour expliquer les résistances au changement. Par ailleurs, sans parler explicitement d'habitudes (ou de routines), il est difficile de comprendre le passage entre des traditions et coutumes, voire des modes de vie d'un côté, et des réflexes de l'autre, si ce n'est par pur mimétisme. Une définition de l'habitude comme concept et son inscription dans le champ des déplacements urbains sont nécessaires pour pouvoir aller plus loin.

En dernier lieu, et pour être plus complet, on voit que Kaufmann (2000) relie la question des habitudes modales aux habitudes non seulement de perception mais surtout de pensée et de justification (création d'argumentaires, réduction des dissonances cognitives). Petit (2003) parle quant à lui d'un rapport entre les habitudes, les pratiques et les stratégies territoriales déployées par les habitants de la Vallée de Chamonix pour éviter l'afflux de touristes. Par ailleurs, il est intéressant d'observer que les résistances au changement mettent ce modèle en tension, dans la mesure où certains habitants de quartiers urbains centraux continuent à structurer, autour de l'automobile, un mode de vie qui peut être purement « urbain » (ou « citadin »). Le concept que nous proposerons au chapitre 4 permet de répondre en partie à ces paradoxes.

Conclusions de la partie I

Dans le champ de la recherche sur les déplacements urbains, les modèles interprétatifs actuels reposent principalement sur le paradigme d'une rationalité que déploieraient les acteurs-usagers, pour faire face à des situations considérées comme autant de « choix » (chapitre 3). Le débat scientifique se focalise sur une discussion des différentes « logiques » (Petit, 2003) ou « rationalités sous-jacentes » (Kaufmann, 2000). Ces approches intègrent également les relations entre mode de déplacement et mode de vie. Rétrospectivement, il s'agit là d'avancées importantes, qui ont permis d'intégrer l'expérience de la mobilité telle qu'elle est perçue, puis transmise à l'enquêteur par la personne. D'intégrer une part substantielle de subjectivité, en quelque sorte.

Si les modes de rationalité sont discutés dans le champ de la recherche sur les déplacements urbains, l'idée d'un « choix » qui précéderait systématiquement l'action ne l'est pas. Cette idée nous amène à la question (et à la réponse), rhétorique et introductive, lancée par Verplanken et Orbell (Verplanken et Orbell, 2003), "*quand, pour la dernière fois, avez-vous effectué un comportement tout nouveau ? Dans la vie quotidienne, il n'est pas fréquent d'effectuer quelque chose pour la première fois : la répétition est la règle, plutôt que l'exception*⁵⁶ ». Beaucoup de choses sont dites dans ce court extrait. En effet, les acteurs-usagers ne « font pas des choix⁵⁷ » dans l'abstraction la plus totale avant chaque déplacement. Dans le cas de trajets quotidiens, les déplacements effectués semblent plus correspondre à l'activation d'une habitude, considérée comme l'intériorisation et l'incorporation de savoir-faire, qu'à l'application d'une forme de rationalité particulière. En cela, les pratiques sociales de déplacement ne peuvent se comprendre sans la prise en compte, rigoureuse, de l'habitude. Ceci nécessite une discussion de ses définitions, courante et savante, afin de la définir comme concept, et tel est l'objet du chapitre 4. A l'heure actuelle, la notion d'habitude utilisée dans les modèles interprétatifs est encore trop proche de sa définition courante, qui l'associe au « réflexe », à l'absence de réflexivité, et qui empêche de pouvoir penser réellement les comportements modaux quotidiens.

Quelques précisions concernant la prise en compte d'une dimension « habituelle » des comportements modaux semblent nécessaires pour contextualiser notre posture. Celle-ci semble pertinente – c'est notre hypothèse – pour mieux analyser et interpréter les comportements de déplacement du quotidien. Cette question se pose avec encore plus d'acuité dans le cas que nous traitons dans ce travail de recherche, les phénomènes de résistance aux injonctions au changement de mode, formulées, en premier lieu par la collectivité (chapitre 1). En effet, de fortes résistances à ces injonctions au changement ont été observées sur l'agglomération lyonnaise (chapitre 2). Nous posons l'hypothèse que ces résistances proviennent d'un système à quatre niveaux, pour quatre sources principales de résistance au changement de mode. Il s'agit de l'héritage d'environnements

⁵⁶ Là encore, traduire c'est trahir, la version originale étant plus limpide : « When was the last time you performed a new behavior ? » (Verplanken et Orbell, 2003 ; 4)

⁵⁷ A l'instar de Thierry Ramadier (2011), nous pensons que la notion de « choix » est scientifiquement suspecte. Elle n'est jamais réellement définie et semble appartenir à l'« idéologie occidentale du moment » (Ramadier, 2011). Ramadier affirme que, dans nombre de situations, une personne est contrainte de « décider » plutôt que de « faire des choix ». Cette différence est fondamentale, notamment lorsque cette personne se trouve dans une situation de crise, où les schèmes cognitifs et comportementaux ne sont plus opératoires. Pour revenir dans le cas de la vie quotidienne, citons cette phrase de Jean-Claude Kaufmann qui remet le choix à sa vraie place : « l'individu opère des choix à partir d'éléments qui le déterminent » (J.-C. Kaufmann, 2001 ; 160).

urbains « autogènes » (H1), de la persistance de la norme d'automobilité du salariat et des clientèles dans les décisions de localisation des entreprises de production-distribution (H2). Les modalités d'occupation de l'espace par différents groupes sociaux sur le modèle d'une « ville à trois vitesses » (H3) sont également mobilisées, ainsi que les habitudes automobiles, individuelles et collectives, qui iraient à l'encontre d'un « choix rationnel » (fût-il possible) et d'un choix « éco-citoyen » (H4), qui sont les deux formes de projection sociale du changement par les acteurs institutionnels (chapitre 2). L'habitude n'explique pas tout, loin de là, mais correspond à des enjeux scientifiques très forts, puisque les modèles actuels ne sont pas pleinement satisfaisants. Ainsi, chercher à identifier les modalités d'existence de l'habitude dans le cas des pratiques de déplacement quotidien revient à répondre en partie à ces enjeux.

Avant d'entrer dans le cœur du sujet, soulignons une chose très importante. Tenter d'identifier les modalités de formation et d'activation des habitudes doit se comprendre, non pas comme une volonté de rupture paradigmatique totale, mais bien en continuité des travaux engagés jusqu'alors. Nous ne nions pas que les déplacements puissent être le produit de décisions informées, effectuées en amont. Nous discutons surtout le caractère hégémonique de cette approche. En effet, nous le verrons, et bien que le langage commun les oppose, habitude et rationalités sont en fait indissociables. Les activités sociales très réflexives ont besoin d'habitudes pour pouvoir exister et, inversement, les habitudes se construisent en partie sur des décisions très rationnelles. Nous ne souhaitons pas opposer l'une à l'autre, mais bel et bien donner à chacune sa place dans un modèle élargi des comportements modaux.

Notre approche consistera à discuter de la pertinence du concept d'habitude pour le cas des déplacements quotidiens, pour arriver à une définition opératoire (chapitre 4). Ensuite, nous effectuerons la synthèse des premiers travaux mobilisant ce concept, notamment en psychologie sociale, afin de faire ressortir les résultats les plus importants, ainsi que les écueils les plus fréquents (chapitre 5). Fort de ces constats, nous présenterons notre approche méthodologique, ainsi que les questions fortes qui se sont posées lors de l'élaboration de la méthode (chapitre 6).

PARTIE II

Les habitudes en questions

Enjeux théoriques et questions méthodologiques

Chapitre 4 L'habitude, une « boîte noire » pour la recherche sur les déplacements urbains

4.1 De la nécessité d'une discussion conceptuelle

Habitude. De quoi parle-t-on vraiment ? La lecture du dictionnaire des synonymes peut être une bonne entrée pour appréhender la polysémie du terme d'habitude, lorsqu'il n'est pas défini ou délimité⁵⁸ clairement. Sous l'entrée « habitude », le dictionnaire propose cinq groupes de synonymes. « Coutume », « règle », « rite », « tradition », « usage » et « us » forment un premier groupe, qui renvoie aux habitudes sociales et collectives. « Manie », « automatisme », « déformation », « marotte », « péché mignon », « penchant », « pli », « tic » et « habitus » constitue un deuxième groupe hétérogène, mêlant l'idée d'automatisme, avec des considérations péjoratives, qui ramènent l'habitude à des petits actes sans importance, ainsi qu'à la référence au concept sociologique d'habitus. « Entraînement », « adaptation » et « accoutumance » forment un troisième groupe, qui correspond à l'idée d'un apprentissage dans la répétition de l'action, lequel mènerait à des phénomènes de dépendance et d'adaptation. Les références à l'« expérience » et à la « pratique » dans le quatrième groupe de synonymes relèvent de cette capacité du corps et de l'esprit à intérioriser puis à incorporer des schèmes pour arriver à des dispositions et savoir-faire établis. Le dernier groupe de synonymes et de nuances est composé de « routine » et de « train-train », qui renvoient à une acception quotidienne, à la répétition d'actions. L'exemple du dictionnaire des synonymes souligne la multiplicité des notions proches du terme d'habitude et témoigne de sa très forte polysémie et de ses utilisations variées dans la vie quotidienne, la recherche, l'expertise.

Nous l'avons vu au chapitre 3, l'habitude constitue un impensé majeur de la recherche en sciences sociales, particulièrement dans la recherche sur les déplacements urbains. Cette position actuelle de « boîte noire » permet de donner extérieurement une consistance à une pluralité de comportements, plutôt « dégradés » dans la vision d'une majorité de chercheurs, puisqu'ils sortent de la double projection hégémonique de l'acteur « instrumental » et de l'acteur « axiologique ». L'habitude comme « boîte noire » apparaît alors comme une solution sémantique satisfaisante afin de regrouper des catégories de pratiques éparses sans remettre en cause des modèles de comportements fondés sur ce que Jean-Claude Kaufmann (2001) appelle un « *égo-céphalo-centrisme* », c'est-à-dire un surinvestissement de l'individu et de son intellect dans la compréhension des pratiques.

Le statut de « boîte noire » est renforcé par le fait que l'habitude peut être associée à certains jugements de valeurs, plus souvent péjoratifs (« tic », « péché mignon », « marotte », « manie », « déformation ») que mélioratifs (« pratique », « expérience »). Pourtant, ces habitudes font « sens » pour les personnes qui les activent et sont au cœur de notre problématique de résistance au changement dans le cas des déplacements urbains. Prenons le cas d'un tissu de ville dense, centrale, où des alternatives modales à l'automobile individuelle existent. Dans un tel cas très schématique, en suivant les modèles dominants, l'« acteur instrumental » irait vers des pratiques multimodales et l'« acteur axiologique » pourrait être amené à changer de comportement, par principe. Or, comme le montrent certains résultats évoqués dans le chapitre 2, les pratiques n'évoluent pas beaucoup et

58 Nous prenons ici l'exemple de l'édition 2005 du « *Robert. Dictionnaire des synonymes, nuances et contraires* »

restent très résistantes au changement. Restent donc ces « acteurs habitués ». Mais de quoi parle-t-on au juste en parlant d'habitude ? Parle-t-on d'actes répétitifs, d'une absence de lucidité de l'individu, ou encore d'une faiblesse honteuse à laquelle certains seraient plus sujets que d'autres ? D'une incapacité au changement ?

Dans les travaux de recherche sur les déplacements urbains, le statut de « boîte noire » accordé depuis peu à l'habitude est de loin le plus englobant, puisque dans la majorité des travaux de l'approche dite « classique », l'habitude reste tout simplement à l'état d'impensé. Une illustration représentative de ce manque conceptuel est l'article récent de Horeni et al. (2007). Afin de comprendre les rationalités se cachant derrière les phénomènes d'adaptation à des politiques restrictives prônant des changements de comportement, un protocole de recherche particulièrement exhaustif est mis en place. Celui-ci met en scène des groupes d'étudiants à qui l'on demande de « planifier » leur semaine, sur la base d'informations concernant les distances, destinations, modes, le tout défini par des avantages et des désavantages pour chaque alternative. On voit là un exemple manifeste de projection de rationalité optimisatrice par certains chercheurs sur les personnes étudiées, celles-ci étant considérées comme des individus en situation de choix. Le résultat principal de cet article, particulièrement intéressant de notre point de vue, est le fait que seules les habitudes permettent de comprendre les « planifications » de semaines par les étudiants, pourtant soumis expérimentalement à une injonction de se projeter de manière rationnelle et optimisatrice. Ces résultats vont à l'encontre du protocole expérimental de départ, et des hypothèses qui le soutiennent (Horeni et al., 2007). Soyons tout de même reconnaissants envers les auteurs, qui n'ont pas hésité à publier des résultats contraires à leurs hypothèses de départ. Cet exemple montre de manière criante la place laissée à l'habitude dans une majorité des travaux actuels sur les déplacements urbains : celle d'un impensé majeur.

Face à cette polysémie, à ce fatras de notions connexes à l'habitude, un travail de relecture critique s'avère nécessaire pour pouvoir envisager l'importance des habitudes individuelles, collectives, d'action ou de pensée sur les comportements observables. Nous commencerons par la négative, en tentant de montrer les différences qu'il peut y avoir entre habitudes et instincts, habitudes et routines, habitudes dans leur définition commune et habitudes dans leur définition « savante », et enfin la différence fondamentale entre habitudes et comportements répétés. Ensuite, nous analyserons brièvement les emplois les plus remarquables du concept d'habitude en philosophie, sociologie et psychologie, et montrerons en quoi certaines mobilisations de ce concept l'ont conduit au ban des sciences sociales. Nous entrerons ensuite dans l'analyse des rapports entre habitudes collectives et habitudes individuelles, pour questionner les rapports complexes entretenus avec l'automatisme et le choix. Enfin, nous aborderons l'habitude par sa dimension diachronique, qui correspond au processus de formation, de renforcement et de perte d'habitude dans le temps, ainsi que par sa dimension synchronique, qui correspond à une analyse des liens entre les différentes habitudes.

4.2 De quoi l'habitude n'est-elle pas le nom ?

4.2.1 Habitudes et instincts

Une première idée préconçue pourrait brouiller la définition d'habitude. Celle-ci reviendrait à assimiler les habitudes et les instincts, puisque tous deux peuvent se définir par un certain degré d'automatisme des comportements et l'importance du contexte sur ceux-ci. Par exemple, le fait d'associer le « tic » à l'habitude, sous-entendrait que ces deux dispositions à l'action sont similaires. Or le « tic » renverrait plutôt à l'instinct, disposition de nature bien différente de l'habitude. Certes, instincts et habitudes sont tous deux des dispositions qui permettent aux sociétés humaines de faire face à certains problèmes. Les instincts sont des dispositions de comportement héritées (Hodgson, 2004), sédimentées culturellement et/ou biologiquement, le débat reste ouvert (Sheller, 2004), qui permettent de répondre à des problèmes stables et relativement simples (*fuite face à un prédateur, ...*). Les instincts permettent, d'un point de vue social, une transmission de certains comportements, et ils sont nécessaires à la formation des habitudes (Hodgson, 2004). Cela dit, les habitudes sont d'une autre nature, purement culturelle. Elles peuvent être pensées comme des propensions et dispositions établies par la répétition, encadrées socialement, institutionnellement ou non. Collectivement, ces habitudes sont bien plus adaptables que les instincts, et permettent de faire face à une plus grande complexité cognitive, ainsi qu'à une plus grande instabilité due à des problèmes et environnements en pleine évolution. Les habitudes peuvent être alors considérées comme des entités qui peuvent servir de mode de reproduction des comportements sociaux⁵⁹. L'habitude peut être considérée comme le pôle concurrent du biologique pour réguler les comportements, comme une « seconde nature » d'après Aristote (J.-C. Kaufmann, 2001).

4.2.2 L'habitude dans sa définition courante

Une fois l'imbricatio « instinct-habitude » éclairci, tournons-nous vers une deuxième source de confusion assez répandue, qui consiste en une réduction de l'habitude à sa définition « courante ». Dans le langage courant, le mot « habitude » est défini par trois caractéristiques principales. L'habitude renvoie tout d'abord à une catégorie minoritaire de gestes particuliers. L'habitude est également caractérisée par sa répétitivité et, enfin, l'habitude est l'objet d'une perception majoritairement négative, puisqu'elle concerne des petits gestes sans intérêt ou dignes de mépris, ou encore qualifiant une éthique condamnable (idem). Pour répondre à ces trois points qui caractérisent l'habitude dans sa définition commune, il convient de souligner que l'habitude ne fait nullement référence à une catégorie de gestes, et encore moins à des gestes minoritaires.

L'habitude est liée à l'ensemble des schèmes d'action et de pensée. En d'autres termes, l'« habitude » ne peut être opposée à la « réflexivité », nous parlerons plutôt d'habitudes corporelles, gestuelles, sensorimotrices, ainsi que d'habitudes réflexives, délibératives, rationnelles, ou calculatrices (Lahire, 1998). En effet, la deuxième sorte d'habitudes est tout autant « construite socialement, dans la répétition et l'entraînement formels ou informels » (idem, p.89). L'habitude ne se limite donc pas aux gestes, loin de là. Ensuite, à propos du caractère « répétitif » et « régulier » que l'on prête communément à l'habitude, disons simplement que la répétition d'un comportement

⁵⁹ Jean-Claude Kaufmann rappelle que Lamarck, opposé en son temps à Darwin, avait soutenu l'hypothèse d'une évolution des espèces par la transmission des habitudes. Son erreur principale aura été de penser que les habitudes pouvaient se transmettre par hérédité (J.-C. Kaufmann, 2001).

définit la phase de formation de l'habitude, mais non l'habitude elle-même. A la suite de cette phase de formation, l'habitude peut n'être réactivée que de temps en temps, lorsque le contexte et les conditions s'y prêtent. Pour illustrer cela, prenons l'exemple d'une femme qui a répondu à notre enquête par questionnaire. Religieuse dans une confrérie à Villeurbanne, elle ne se déplace que peu, mais a donné comme exemple de « trajet habituel » un trajet effectué une fois par an dans une autre confrérie, située dans les Alpes. Cet exemple nous montre que l'habitude est une propension à un comportement, mais ne détermine en rien sa fréquence. Il existe toute une latitude de fréquences entre des habitudes (pluri-)annuelles (*passer les fêtes de fin d'année à tel endroit, ...*) et les habitudes quotidiennes. Pour ce qui est de la « répétitivité » (formelle, et de contenu) des comportements, les habitudes ne se limitent pas à reproduire l'« ancien », mais elles enregistrent le « nouveau », le « présent ». La répétitivité ne concerne que les segments du schème les plus incorporés (J.-C. Kaufmann, 2001).

Enfin, dans sa définition commune, l'habitude peut être associée à des petits gestes sans importance, sans intérêt ou dignes de mépris. On parle alors de « mauvaise habitude », de « manie », de « péché mignon », de « marotte », etc. Une définition rigoureuse de l'habitude soulignerait sa nature de « fait anthropologique majeur (François Héran, 1987) : n'étant que le schème opératoire, non son contenu, l'habitude en général ne peut être l'objet d'une évaluation éthique (idem). Les trois arguments qui répondent aux caractéristiques de l'habitude dans sa définition courante forment l'« habitude-concept », définition a minima, que l'on pourra retrouver dans le tableau ci-dessous (J.-C. Kaufmann, 2001).

Une définition courante de l'habitude	Définition de l' habitude-concept
L'habitude renverrait à une catégorie de gestes particuliers et minoritaires	L'habitude est liée à l'ensemble des schèmes d'action et de pensée. Habitudes réflexives comme habitudes gestuelles nécessitent un entraînement ou apprentissage socialement construit.
L'habitude serait caractérisée par sa répétitivité (dans le contenu) et sa régularité (dans le temps)	Répétitivité et régularité caractérisent la phase de formation de l'habitude. Une fois celle-ci passée, l'habitude est une propension au comportement, dont la régularité peut varier. L'habitude n'est pas que répétition et enregistre également le nouveau. Seuls les segments les plus incorporés d'un schème peuvent être répétitifs.
L'habitude serait associée à des petits gestes sans intérêt, dignes de mépris	L'habitude est un fait anthropologique majeur qui n'est pas sujet à une évaluation éthique. Le contenu de l'habitude peut l'être, mais pas l'habitude.

Tableau 12 : Définition courante de l'habitude et définition de l'habitude-concept ; source : J.-C. Kaufmann, 2001 ; réalisation de l'auteur

4.2.3 Comportements répétés, habitudes, ou routines ? Choix de termes ambigus dans la littérature

De nombreux chercheurs qui travaillent sur les déplacements quotidiens, utilisent l'habitude, les routines, les comportements répétés, et même les comportements passés comme synonymes (Klößner et Matthies, 2004). Comme nous l'avons vu plus haut, l'habitude n'est pas l'équivalent de comportements répétés. L'habitude doit être comprise comme une propension à un certain type de comportement, modifiable dans le temps, qui se constitue par apprentissage formel ou informel. Cette propension (ou ce potentiel) peut se voir transmis socialement à d'autres personnes, par l'éducation, les écrits, les modes de transmission orale, etc. J.-C. Kaufmann (2001) parle de « patrimoine d'habitude » au sein d'un groupe social ou familial, pour faire une référence explicite au « patrimoine génétique ». Ne pas faire la distinction entre habitude et comportements répétés ne permet pas de comprendre comment s'effectuent les transmissions d'habitudes, en dehors du simple mimétisme, ce qui ne serait pas une explication satisfaisante seule (Brette et al., soumis). L'habitude est donc quelque chose de différent du comportement. Il s'agit d'une propension⁶⁰ à se comporter (*action ou pensée*) d'une manière particulière et dans une classe particulière de situations (Hodgson, 2010 ; p.4). La répétition de comportements peut alors amener la formation d'une habitude, comprise comme potentiel intériorisé et savoir-faire qui, étant activé dans une certaine classe de contextes, peut s'activer en comportement observable. Bien que l'habitude puisse constituer un marquage profond de la personne, aucun déterminisme automatique ne définit la relation entre une habitude et les comportements qui lui sont associés.

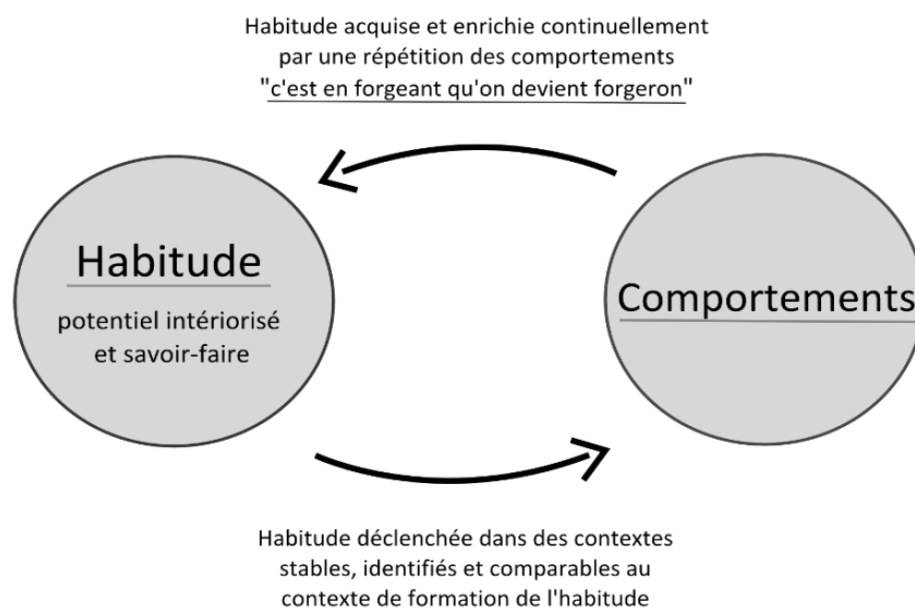


Schéma 12 : Habitude et comportements ; réalisation de l'auteur

La différence entre les habitudes et les routines est plutôt imprécise dans les écrits scientifiques, même récents. On peut se demander si Coninck (2010) emploie le terme adéquat lorsqu'il parle des « routines de la modernité » pour appeler ces « manières de se simplifier la vie » qu'il relie au type idéal « traditionnel » de Max Weber. « Habitudes » et « routines » ne sont pas de parfaits synonymes, le second terme ne laisse pas apparaître la dimension d'apprentissage et de savoir-faire

⁶⁰ Hodgson (2004), qui mobilise certains concepts darwiniens et post-darwiniens (qu'il appelle le « Darwin+ »), compare la confusion entre l'habitude et la fréquence de comportement, en sciences sociales, à la confusion entre le génotype et le phénotype, en biologie.

accumulé que l'on peut retrouver dans l'expression « j'ai l'habitude de... ». De plus, les « routines » peuvent être définies comme des actions répétées et exécutées sous le contrôle des habitudes, et non l'inverse (Klöckner et Matthies, 2004). La « routine » renverrait donc plus à une répétition d'actions identiques ou comparables, et surtout aux seules dimensions observables, corporelles et matérielles de l'habitude. En effet, en dehors du registre ironique ou péjoratif, il est rarement fait mention des « routines de pensée » ou des « routines intellectuelles » d'une personne. Cela dit, le débat est loin d'être tranché entre les partisans du terme de « routine » ou d'« habitude ». Enaux (Enaux, 2009), par exemple, s'appuie sur la définition que donnent Betsch et al. de la « routine cognitive » (Betsch et al., 1999), en lui donnant manifestement le contenu que nous donnons ici à l'habitude (*apprentissage, évolutivité, savoir-faire constitués*). Celle-ci semble tout de même faire l'impasse sur la dimension non cognitive, et ne permet pas de dépasser l'« acteur cognitif » (Enaux, 2009) afin de l'extirper de son « milieu » interne et de le réintégrer dans son contexte social. L'habitude nous paraît être un terme plus approprié pour notre objet de recherche. Travailler sur la régularité des comportements ne suffirait pas. Cela dit, et nous y venons, l'habitude a longtemps été connotée de manière très négative dans les sciences sociales, ce qui a pu amener certains chercheurs à préférer le terme de « routines » qui l'est bien moins.

4.2.4 Habitude et « méta-choix »

La mise en évidence de l'habitude comme modalité de comportement pose problème à certains courants de la recherche en sciences sociales et, en premier lieu, à une partie des économistes « orthodoxes », qui conservent le paradigme néo-classique. En effet, si rationalité de choix il y a, à chaque itération d'une situation de choix, à l'échelle de l'individu, pourquoi alors la répétition de cette situation amènerait-elle parfois des réponses « irrationnelles » du point de vue de l'économie néo-classique ? Deux types de tentatives sont alors apparus (Becker, 1962, 1996) afin de réintégrer l'habitude dans le modèle dit de l'*homo oeconomicus*. Le premier type fait intervenir les ressources cognitives, qui sont présentées comme une ressource limitée. Cette limitation la constitue alors en « objet » pour la science économique. L'habitude est alors définie comme un phénomène global d'optimisation des ressources, qui inclurait les ressources cognitives. Ceci implique que les personnes soient conscientes du phénomène, qu'elles choisiraient délibérément ou indirectement⁶¹ de développer une habitude particulière. Là encore, il s'agit d'un cas extrême, et l'économie néo-classique propose une lecture erronée de la situation et de la portée du concept d'habitude. L'habitude est un fait anthropologique majeur (François Héran, 1987), non uniquement une stratégie optimisatrice individuelle, qui n'a pas de sens dans les cultures où le concept de gain individuel n'existe pas (ou est réprimé), mais où les habitudes individuelles et collectives sont nombreuses⁶². La seconde tentative issue de l'économie néoclassique consiste à considérer l'habitude comme un « méta-choix », qu'on réalise qu'une fois pour toute, ce qui fait gagner du temps. Illustration de cette posture, Goodwin et al. (1987) parlent de réintégrer l'habitude dans le « modèle classique » (d'analyse de la demande de transport) en ajoutant simplement un coût de changement que l'on pourra « monétariser » dans une équation de la maximisation de l'intérêt (idem, p.365). Cette définition de l'habitude est, elle aussi, totalement partielle et souligne le manque de connaissance des habitudes dans la vie quotidienne, et des effets d'apprentissage.

⁶¹ Tout se passerait alors « comme si » (Becker, 1962)

⁶² On peut penser ici, par exemple, à l'aversion des Inuits à la « pléonexie » (appât du gain individuel) évoquée par Dany-Robert Dufour (2011).

4.3 L'habitude, un concept fort au-delà des dualismes

4.3.1 L'habitude comme « ethos-hexis »

Afin de dresser un bref historique du concept d'habitude dans les sciences sociales et en philosophie⁶³, il convient de revenir à la définition du concept d'habitude chez Aristote. Ce dernier l'introduit dans *l'Ethique à Nicomaque* (Aristote, e1992). Par raisonnement déductif, Aristote montre que la vertu est le résultat de l'habitude. Il élargit ensuite le constat à l'ensemble des dispositions acquises. « *En effet, les choses qu'il faut avoir apprises pour les faire, c'est en les faisant que nous les apprenons : par exemple c'est en construisant qu'on devient constructeur, et en jouant de la cithare qu'on devient cithariste, ainsi encore, c'est en pratiquant des actions justes que nous devenons justes [...]* » (idem, p.88). Il étend ce raisonnement au gouvernement de la Cité : « *les législateurs rendent bons les citoyens en leur faisant contracter certaines habitudes: c'est même là le souhait de tout législateur et s'il s'en acquitte mal, son œuvre est manquée, et c'est en quoi une bonne constitution se distingue d'une mauvaise* » (idem, p.89). En guise de conclusion du chapitre 1 du livre II, Aristote avance le poids des habitudes acquises dans les comportements futurs. « *Ce n'est donc pas une œuvre négligeable de contracter dès la plus tendre enfance telle ou telle habitude, c'est au contraire d'une importance majeure, disons mieux totale* » (idem, p.90).

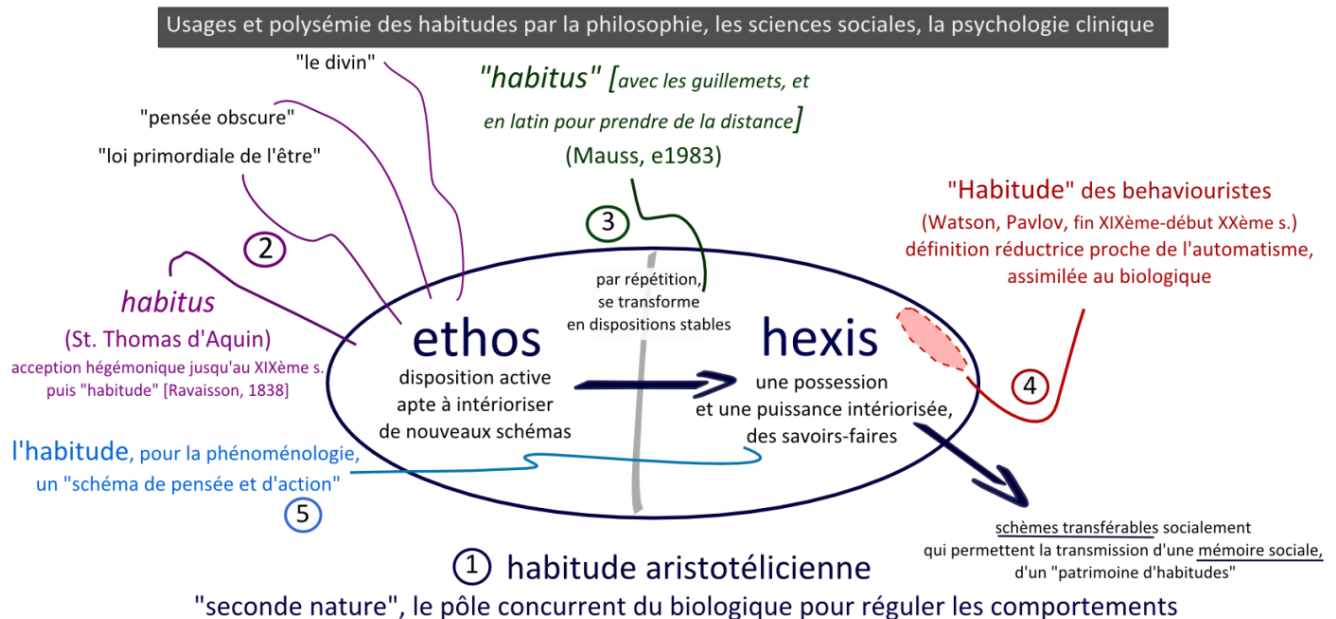
Nous retrouvons dans ces trois extraits les caractéristiques fondamentales de l'habitude comme disposition comportementale, intellectuelle ou morale. On identifie dans ces quelques extraits le caractère double de l'habitude chez Aristote. Le pôle actif de l'habitude permet d'intérioriser de nouveaux schémas par la vertu, l'injonction de législateurs, le mimétisme ou encore l'accoutumance (*ethos*). Ces schémas vont tendre, par la répétition, à devenir stables, à constituer des dispositions, qui sont une « possession et une puissance » (*hexis*) (schéma 13, page suivante) (J.-C. Kaufmann, 2001). « Par la médiation, le dépôt des expériences passées se convertit en dispositions pour l'avenir » (François Héran, 1987). L'habitude suit une définition ternaire. Elle est une action organisatrice, qui permet ensuite de former un état habituel, enfin une prédisposition, une tendance, une propension (idem). Dans le dernier extrait d'Aristote l'idée de l'habitude comme une « seconde nature » émerge. La référence aux législateurs faisant contracter certaines habitudes à leurs citoyens montre également la transférabilité de l'habitude, ainsi que de son « instrumentalisation » possible par diverses institutions pour l'exercice du gouvernement de la Cité. Faire prendre de bonnes habitudes dès le plus jeune âge est d'une importance « totale » pour les législateurs. La définition que donne Aristote de l'habitude est sans aucun doute l'une des meilleures jamais formulée, puisqu'elle permet de comprendre l'habitude comme médiatrice de catégories que nous concevons fréquemment comme antagonistes.

L'habitude est une disposition incorporée plutôt statique, mais qui s'élabore dans un rapport dynamique au social. Elle est également un potentiel qui provient du social mais qui prend forme dans la personne (J.-C. Kaufmann, 2001). D'autres dualismes peuvent être dépassés par le concept d'habitude, tels les clivages mécanisme/spontanéité, liberté/déterminisme⁶⁴, objet/sujet, acteur/structure, individu/société (François Héran, 1987, p.394).

⁶³ Afin de compléter cet aperçu, se référer à *Ego. Pour une sociologie de l'individu* de Jean-Claude Kaufmann (2001).

⁶⁴ « L'individu opère des choix à partir d'éléments qui le déterminent » (Kaufmann, 2001, p.160)

L'habitude comme concept permet également de dépasser le dualisme qui est particulièrement pesant dans la recherche sur les déplacements, déterminismes sociaux / théories de la décision (Boltanski, 1975 ; Illich, 1973 ; Petit, 2002). Pour revenir à la question principale de ce travail de recherche, considérer les résistances au changement de mode de déplacement comme le fruit de seules « *forces supérieures* » (culturelles, sociales, ou technologiques) n'est pas plus satisfaisant que de les ramener à un simple problème de « choix⁶⁵ » (Brette et al., soumis). En ce sens, l'habitude est un concept tout à fait pertinent pour proposer une nouvelle lecture complémentaire de ces pratiques sociales.



- ① Vigueur du concept, "fait anthropologique majeur dont il faut bien admettre la nécessité, mais qui reste en soi inexplicé"
- ② Glissement lent de l'argumentation scientifique à la métaphysique impliquant le "divin" ou encore la "pensée obscure"
- ③ Gêne de la part des sociologues de la première partie du XXème siècle par rapport à cette notion alors très connue
- ④ Approche réductrice assimilant l'habitude à un automatisme directement incorporé au biologique. Habitude utilisée pour étudier le phénomène d'apprentissage (courant behavioriste, début XXème)
- ⑤ La phénoménologie reste le seul îlot de résistance à s'intéresser aux habitudes

Schéma 13 : Usages et polysémie des habitudes ; source : J.-C. Kaufmann, 2001

4.3.2 Emprunts successifs et inégaux à l'habitude aristotélicienne

L'habitude a longtemps posé problème aux scientifiques et en premier lieu aux philosophes. Pour ceux d'entre ces derniers qui ont été amenés à travailler sur l'habitude, elle est « un fait anthropologique majeur dont il faut bien admettre la nécessité, mais qui reste en soi inexplicé » (François Héran, 1987, p.400, cité par J.-C. Kaufmann, 2001, p.107). L'impuissance à livrer une

⁶⁵ Les théories du « collectivisme méthodologique » considèrent l'individu comme une entité essentiellement passive. C'est le cas de la première définition de l'habitus bourdieusien, « forme génératrice des pratiques » : les individus sont « davantage que de passifs réceptacles, dans le seul cas improbable où les dispositions incorporées sont totalement cohérentes avec les structures objectives » (J.-C. Kaufmann, 2001). Se pose alors le problème des modalités de formation, de reproduction et de changement de ces habitudes. A l'extrême inverse, considérer l'habitude comme un « choix rationnel » pose de nombreux soucis, dont essentiellement celui de la nature tautologique de ce dernier.

explication claire du phénomène a laissé la place à d'autres types de lectures pouvant présumer la présence du « divin » ou de « forces supérieures » par exemple. Tous ces emprunts ont fait s'éloigner le concept d'habitude du registre scientifique, ce qui a généré une gêne chez les sociologues du XIXème et de la première moitié du XXème siècle. Marcel Mauss par exemple, dans sa conférence sur les *Techniques du corps*, en 1934, utilise le terme latin « *habitus* » (J.-C. Kaufmann, 2001). Ce terme signifie tout simplement, les « habitudes », au sens d'aujourd'hui. Ce détour par le latin permet surtout de prendre de la distance par rapport aux thèses métaphysiques, qui mobilisent alors l'habitude de manière hégémonique.

Cela dit, bien au-delà des emprunts « métaphysiques », le concept d'habitude pâtit aujourd'hui essentiellement de son emploi dans les travaux behaviouristes du début du XXème siècle, dans les écrits de Watson (Watson, 1972) et antérieurement d'Ivan Petrovič Pavlov. Le concept « S-R » (stimulus-réponse) avancé par Watson mobilise une « habitude » qui concrétise une rupture intégrale avec l'habitude des philosophes présentée plus haut. En effet, la psychologie expérimentale réduit alors l'habitude à un automatisme, à un réflexe assimilable au biologique. D'après la recherche en psychologie expérimentale, l'habitude est reléguée à l'état de simple réflexe et le social n'a plus d'influence sur les comportements, si bien que la différence entre homme et animal s'estompe. Cela ne pose aucun problème par exemple à Pavlov de généraliser à l'homme des résultats obtenus sur les animaux (J.-C. Kaufmann, 2001). Il s'agit là du début d'une longue phase de retrait ou de forte gêne des sociologues sur les questions relatives à l'habitude, celle-ci étant devenue "une donnée sans intérêt scientifique" (idem, p.114). Une gêne linguistique apparaît dans les travaux des sociologues de la première partie du vingtième siècle. Cette gêne peut se traduire, comme dans l'exemple de Mauss, par l'usage du latin ou des guillemets, tactiques de contournement d'un obstacle gênant, tant il est alors connoté très négativement.

Cela dit, au cours du XXème siècle, la phénoménologie continue à développer des travaux laissant aux habitudes une place centrale, dans une définition proche de celle d'Aristote. Merleau-Ponty, par exemple, s'intéresse de près aux « habitudes », tant dans *la Phénoménologie de la perception* (Merleau-Ponty, 1945) que dans *la Structure du comportement* (Merleau-Ponty, 1942). Il les oppose aux coutumes, considérées comme relevant des automatismes et des formes passives et mécaniques de réaction (François Héran, 1987). « L'habitude n'est ni une connaissance ni un automatisme », mais « un savoir qui est entre les mains » (Merleau-Ponty, 1945, p.168, cité par François Héran, 1987). Cette définition pourrait tout à fait nous satisfaire, puisqu'elle fait référence à la « double négation » (ni automatisme, ni conscience omniprésente) ainsi qu'à la dimension corporelle, dont il est essentiel de comprendre le rôle dans les habitudes. Pour rompre avec la définition behaviouriste de l'habitude, Merleau-Ponty (1945, p.166) affirme que « *le sujet ne soude pas des mouvements individuels à des stimuli individuels, mais acquiert le pouvoir de répondre par un certain type de solutions à une certaine forme de situations, les situations pouvant différer largement d'un cas à l'autre...* ». Cette seconde définition traite du processus de formation de l'habitude et souligne l'importance de l'acquisition de savoir-faire et la diversité des actualisations possibles de l'habitude. François Héran (1987) dans son travail de contextualisation philosophique et linguistique du concept d'*habitus* bourdieusien, le rattache à deux héritages particuliers, à l'aristotélisme et à la phénoménologie. Nous pensons également qu'il s'agit d'une double filiation inévitable, voire essentielle, dans tout travail sur les habitudes en sciences sociales, afin d'isoler ce concept de toutes les prénotions et jugements de valeur qui lui sont associés. En dépit de cela, l'habitude semble

aujourd'hui encore pâtir de l'héritage behavioriste puisqu'elle reste relativement peu mobilisée par les chercheurs (Lahire, 1998). Par exemple, André Leroi-Gourhan (1964), bien longtemps après les écrits de Watson (1972), parle de « chaînes opératoires machinales » pour décrire tout ce que nous appelons, dans ce travail de recherche, des habitudes. L'« habitus » bourdieusien, par sa forme, par l'emploi du latin, ainsi que par une définition double, n'a pas aidé à une clarification du concept.

Pour Jean-Claude Kaufmann (2011), Bourdieu est l'« héritier du trésor philosophique » de l'habitude. L'habitus, comme « concept opératoire » (Héran, 1987), a une double vertu puisqu'il permet de se « dégager de l'emprise du sens commun », en particulier d'une vision « réflexive et auto-suffisante » du sujet qui est hégémonique dans les sciences sociales, à l'heure de l'« égo-céphalo-centrisme » (J.-C. Kaufmann, 2001). Cela dit, l'habitus est également l'objet de vives critiques, essentiellement pour son caractère homogène et généralisateur, très mal adapté pour rendre compte des dynamiques individuelles et du pôle individuel de l'habitude, l'*hexis*. L'habitus fait plutôt référence à la structuration sociale des schèmes définissant les conduites, au pôle social de l'habitude, l'*ethos*. « Bourdieu a préféré l'*ethos* à l'*hexis*, le pôle social, plutôt que le pôle individuel » (idem). Pour affirmer cela, Jean-Claude Kaufmann a entrepris de distinguer deux définitions-types que Bourdieu a pu donner à l'*habitus*. Le premier type de définition décrit l'habitus comme une forme génératrice des pratiques (essentiellement dans les travaux sur la Kabylie). Il s'agit dans cette définition d'un système de schèmes capable d'orienter les pratiques, assez proche de la tradition philosophique sur les habitudes, qui laisse la place, comme tout concept opératoire, à une forme d'obscurité irréductible. Cette première définition permet de penser la commutation « passé-présent » entre l'habitus et les pratiques dans un rapport récursif. Le second type de définition, plus tardif, est l'*habitus* d'après les « régularités objectives ». L'*habitus* est alors pluriel et n'est plus que le produit de l'incorporation de régularités immanentes. L'*habitus* est pensé comme s'exprimant de manière linéaire et descendante dans des pratiques sociales. La commutation disparaît. Les formules de style parviennent à semer le doute⁶⁶. Ces deux définitions se rejoignent sur la question des dynamiques individuelles, dont elles peinent toutes deux à rendre compte. Le corps n'y est considéré que comme un réceptacle passif (dans la première définition) ayant pour seul travail de « reconnaître » les « exigences immanentes » au champ. Notre travail de recherche sur les habitudes automobiles nous conduit plutôt sur le « pôle individuel » des habitudes, étant donné la nécessité de leur identification. Nous n'utiliserons donc pas directement de concepts issus de l'habitus bourdieusien, puisqu'ils ne sont pas adaptés à une réflexion centrée sur l'individu, en dépit de leur intérêt heuristique. En d'autres termes, nous nous pencherons plus sur l'*hexis* que sur l'*ethos*.

⁶⁶ « A travers lui, la structure dont il est le produit gouverne la pratique » (Bourdieu, 1980, p.92) relevé par Kaufmann (2001) est un extrait où l'on pourrait croire, par une formule de style, qu'il s'agit d'un rapport récursif entre l'habitus dont parle Bourdieu, et la pratique. Or cet extrait décrit bien un rapport linéaire et descendant classique entre l'habitus et les pratiques sociales, mais nécessite quelques secondes de décryptage.

4.3.3 L'habitude pour l'économie évolutionniste véblénienne : propension, institution, actualisation

L'économie évolutionniste véblénienne renvoie à un ensemble de théories qui traitent, entre autres, de l'inertie des comportements individuels et collectifs, en partant d'une approche de l'individu qui donne la primauté analytique et ontologique à l'habitude sur la raison et sur le choix (Brette et al., soumis). L'économiste américain Thorstein Veblen [1857-1929] est l'initiateur de ces théories dites « évolutionnistes » ou « institutionnalistes », bien qu'étant lui-même dans la continuité intellectuelle des philosophes pragmatistes, tels que Charles Sanders Peirce [1839-1914], William James [1842-1910] ou encore John Dewey [1859-1952] (idem). Compte tenu de la nature hégémonique des théories économiques fondées sur le postulat de l'*homo oeconomicus* et du choix rationnel, et ce depuis Adam Smith, cette approche se réclame d'une hétérodoxie critique. Celle-ci, après avoir été mise au ban des concepts en économie après la Seconde Guerre mondiale (Lazaric, 2010), connaît depuis une vingtaine d'années un certain regain d'intérêt, essentiellement en psychologie sociale (Ouellette et Wood, 1998 ; Verplanken et al., 1998 ; Aarts et al., 1998) et en économie (Hodgson, 2004 ; Brette, 2006 ; Maréchal, 2010, 2009). Kévin Maréchal (2009) démontre que différents travaux récents dans ces disciplines mobilisent l'habitude dans une définition qui est proche de celle de l'économie évolutionniste véblénienne, qui pourrait se synthétiser en trois points fondamentaux que nous développerons ici : propension, institution, évolution.

Nous l'avons vu plus tôt, l'habitude est bien plus qu'une série de comportements répétés. L'introduction d'une différence conceptuelle entre l'habitude et le comportement est l'un des principaux traits distinctifs du cadre d'analyse de l'économie évolutionniste véblénienne (Brette et al., soumis). L'habitude est pensée comme étant une « propension à » se comporter d'une certaine manière, dans une série (ou classe) particulière de contextes (Hodgson, 2004). Les « héritiers » de Thorstein Veblen ne disent pas autre chose, nous le verrons dans le chapitre suivant. L'habitude étant considérée comme une propension, comme un potentiel, on peut comprendre sa transmission au sein des sociétés humaines. Au-delà des transmissions interpersonnelles, au sein de la famille par exemple, l'idée d'un potentiel transmissible permet également d'interpréter certains phénomènes de formation d'« institutions », c'est-à-dire de « méta-habitudes sociales », partagées très largement au sein de la population. Ces « institutions » sont le second pilier de la définition de l'habitude par les évolutionnistes. Elles structurent les interactions sociales (droit, langue, conventions, ...) et impliquent des règles de conduite, des potentialités et des restrictions de comportements. Evidemment ce « moulage » (« *moulding* ») des comportements (Hodgson, 2004) n'est jamais total, mais il n'en façonne pas moins une partie des comportements. Aristote l'avait déjà vu dans sa référence aux habitudes que les législateurs doivent faire prendre très tôt aux citoyens afin de gouverner la Cité avec vertu. C'est par la répétition de ces comportements que vont apparaître les habitudes (Hodgson, 2004). Entre individu et société s'établit alors un rapport récursif : la société « produit des individus, qui produisent la société » (De Gaulejac, 2002). Il y a derrière cela l'idée d'une constitution mutuelle – entre individu et société –, que permet de penser le concept d'habitude dans l'économie évolutionniste véblénienne.

Les structures sociales émergent de l'interaction des individus et, en parallèle, les mêmes structures sociales déterminent en partie les comportements (Brette et al., soumis). Malene Freudendal-Pedersen (Freudendal-Pedersen, 2011) a montré, dans le cas des pratiques automobiles au Danemark, comment une série d'affirmations peut se dresser au statut de « quasi-institution » et

déterminer en partie les pratiques sociales en les régulant, les contraignant ou encore les justifiant. « *Quand on a des enfants, il faut une voiture* », « *les trains sont toujours en retard* » sont des exemples de ce qu'elle nomme des « histoires structurelles » (« *structural stories* »). Il s'agit là plus précisément d'habitudes collectives de pensée, de représentations sociales qui participent de ce « moulage » des comportements, même si cela ne sous-entend aucun déterminisme particulier.

Le troisième pilier de la définition de l'habitude dans l'économie évolutionniste véblénienne, est la mise en évidence d'une dimension « dynamique » de l'habitude et de sa capacité à évoluer par une diversité d'actualisations possibles. Car si certaines actions liées à l'habitude peuvent se montrer très répétitives, il ne s'agit que de certains segments les plus incorporés. Cela est loin d'être vrai pour l'ensemble des habitudes, qui bénéficient d'une amplitude plus large de formes et de contenus (J.-C. Kaufmann, 2001). Cette dimension « dynamique » de l'habitude laisse également une place non-négligeable à la lucidité de la personne dans le contenu de ses comportements habituels, et s'oppose de fait à la définition behaviouriste de l'habitude qui, rappelons-le, est contemporaine de l'époque de Veblen. Cette définition dynamique de l'habitude mène tout droit à la question des rapports entre habitude et automaticité d'un côté, habitude et délibération de l'autre.

4.4 L'habitude, entre conscience et automaticité

Nous avons vu plus haut que l'habitude ne peut être réduite à l'instinct, sous le seul prétexte qu'ils sont tous deux des dispositions qui - extérieurement du moins - semblent laisser une part non négligeable à l'automaticité des comportements. Pour décrypter l'idée d'une propension des comportements à laisser une certaine place à l'automaticité, il faut analyser le rapport exact qu'entretiennent les habitudes avec la conscience et avec la lucidité. Les travaux de l'anthropologue et archéologue André Leroi-Gourhan (1964) peuvent apporter certaines leçons. Ce dernier considérait trois plans distincts dans le comportement opératoire de l'homme (schéma 14, page suivante).

Le premier, le plus profond, concerne les comportements qui sont liés à la nature biologique de l'homme. C'est le plan des instincts. L'éducation vient ensuite imprimer les données de la tradition et des habitudes collectives pour former un deuxième plan, celui du comportement « machinal ». Ces comportements s'appuient sur des « chaînes opératoires machinales » (nous aurions dit des « habitudes ») acquises par l'expérience et l'éducation, « *qui se déroulent dans une pénombre qui n'est pas de l'automatisme, puisque toute irruption accidentelle dans le déroulement du processus opératoire fait intervenir la confrontation au niveau des symboles du langage* » (idem, p.26). « *Il est certain que la plupart des chaînes que nous déroulons du réveil au coucher n'appellent qu'une faible intervention consciente ; elles ne se dévident non pas dans l'automatisme, pour lequel l'intervention de la conscience serait nulle, mais dans une pénombre psychique dont le sujet ne sort qu'en cas d'imprévu dans le déroulement des séquences. Dans les gestes qu'on enchaîne au cours de la toilette, du repas, de l'écriture, des déplacements et transports⁶⁷, si exceptionnel que soit le retour à la lucidité, il est décisif* » (idem, p.28). La conscience caractérise le troisième niveau des comportements humains, celui des comportements lucides, qui font intervenir très fortement le langage et les symboles. On ne peut comprendre l'émergence de ces comportements lucides que comme le

⁶⁷ Notons que les déplacements quotidiens sont un exemple privilégié par de nombreux chercheurs travaillant sur l'habitude dans la vie quotidienne.

pendant des habitudes, qui permettent précisément une préservation de ressources cognitives par leur emploi dans des comportements lucides.

Pour Leroi-Gourhan (1964, p.28), les chaînes opératoires machinales (habitudes) sont le fondement même du comportement individuel. « *On ne peut, en effet, imaginer ni un comportement opératoire qui exigerait une constante lucidité, ni un comportement totalement conditionné qui ne la ferait jamais intervenir ; l'un parce qu'il aboutirait à réinventer le moindre geste, l'autre parce qu'il correspondrait à un cerveau complètement préconditionné, et par conséquent inhumain.* » L'habitude est donc bien un fait anthropologique majeur (François Héran, 1987), qui constitue le cœur même du système complexe du comportement opératoire de l'Homme. L'habitude s'ancre sur certains instincts, et reste en permanence dans un rapport d'entre-deux avec la lucidité, qui dépend du niveau d'incorporation des schèmes.

Ces trois plans du comportement humain sont à comprendre comme étant présents dans des proportions variées et s'enchaînant fréquemment dans tout comportement humain. Ces trois niveaux correspondent d'ailleurs à la distinction, en psychologie, de l'inconscient, du subconscient et du conscient (idem, p.27). Leroi-Gourhan propose l'image de la sinusoïde pour qualifier un peu plus ce rapport entre habitude et lucidité, les creux correspondant aux séries machinales et les sommets aux moments d'ajustements des chaînes aux circonstances de l'action (idem, p.31). Si l'image peut paraître un peu caricaturale, et certainement trop schématique pour correspondre à la complexité de ces phénomènes, soulignons tout de même sa forte portée heuristique, puisqu'elle traduit parfaitement le continuum existant entre habitude et lucidité, qui rompt avec le dualisme entre la pensée et la machine, toujours hégémonique, issu de la philosophie cartésienne (Brette et al., soumis).

Les trois plans distincts dans le comportement opératoire de l'Homme [Leroi-Gourhan, 1964]

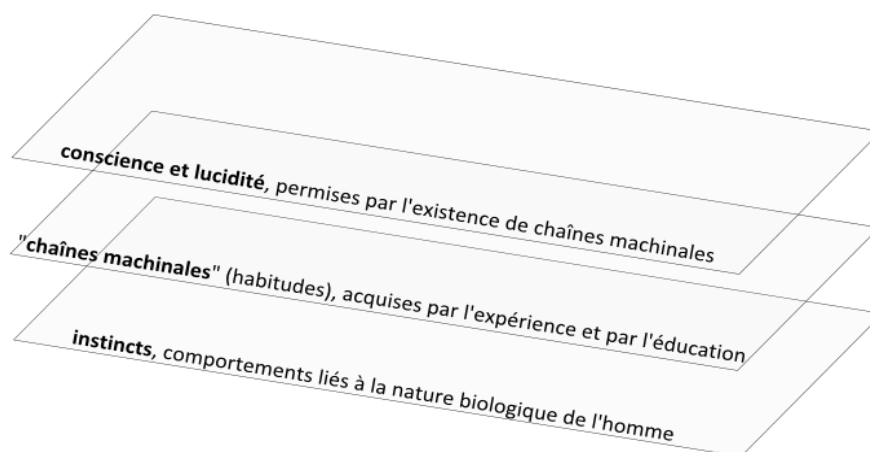


Schéma 14 : Les trois plans distincts dans le comportement opératoire de l'Homme ; source : Leroi-Gourhan, 1964 ; réalisation de l'auteur

Les habitudes s'appuient sur des connaissances de type procédural, c'est-à-dire sur un type de connaissance qui enregistre des savoir-faire et qui s'oppose à la connaissance déclarative, liée aux faits généraux ou aux lois scientifiques (Lazaric, 2010). Il s'agit d'un terme contemporain utilisé en psychologie, mais qui reste bien moins parlant que le « savoir entre les mains » dont parlait Merleau-Ponty (1945) à propos des habitudes. J.-C. Kaufmann (2001) parle de la même chose lorsqu'il définit

une habitude comme un schème d'action et un schème de pensée, le premier allant jusqu'à l'incorporation et le second à l'intériorisation, restant dans un rapport plus étroit à la conscience, à la lucidité. « L'essentiel se joue donc dans l'interaction entre les deux, par l'articulation de segments de schèmes qui se situent à différents niveaux d'incorporation » (idem). Voilà une vision plus complexe que la sinusoïde de Leroi-Gourhan, mais qui garde sa portée heuristique.

L'action de la conduite automobile est souvent citée en exemple de la zone trouble qui oscille entre conscience, délibération et habitudes. « *L'habitude de genre non-réflexif est (...) sans cesse rectifiée, corrigée, et contrôlée par le déclenchement d'habitudes de réflexion dans le temps même de la pratique, car les circonstances de l'action permettent rarement à la conscience et à la réflexion de s'absenter complètement. Un impromptu, une difficulté qui survient, etc. amènent l'habitude non-réflexive à se coordonner, à se coupler à des habitudes plus réflexives de conduite. Loin de surcharger l'action, de la ralentir, ou même de la paralyser, la réflexion et la décision réfléchie surviennent alors pour la faciliter et lui permettre de reprendre son cours normal* » (Lahire, 1998, p.97). Les habitudes, nous l'avons vu, restent en articulation constante avec la lucidité. Elles ont bien sûr un certain degré d'automatisme, qu'il ne faut toutefois pas confondre avec de l'automatisme. L'exemple de la conduite automobile montre bien que l'habitude recouvre également les moments de cadencement et d'ajustement des schèmes entre eux. Il n'est pas question à ce moment de la réflexion de type « rationnel » mais plutôt d'intelligence sensible (J.-C. Kaufmann, 2001) non verbale et plutôt « procédurale ». Cette relative automatisme des schèmes et des moments d'ajustement permet à la personne de pouvoir se concentrer sur des sujets nécessitant plus de ressources cognitives. La conscience lucide semble émerger non pas de ces moments d'ajustement, mais dans des moments où surviennent des ruptures, que ce soit une pensée soudaine, un conflit entre schèmes ou un événement inattendu (idem, p.160).

4.5 Habitudes et délibérations

Dans l'héritage de la définition commune de l'habitude, nous constatons que cette dernière est constamment opposée au « choix », autrement dit au processus de délibération. C'est oublier certains éléments essentiels des rapports entre habitudes et délibérations. Tout d'abord, comme l'ont démontré l'économie évolutionniste véblénienne et la philosophie pragmatiste, l'habitude est la condition *sine qua non* de l'exercice de l'intelligence puisque « l'habitude diminue l'attention consciente avec laquelle nos actions sont effectuées » (James, e2009). Les habitudes permettent de préserver certaines ressources cognitives, afin de faire face à de nouvelles situations ou de résoudre des problèmes nouveaux. L'apport principal de l'économie évolutionniste véblénienne est de proposer un principe de continuité entre habitudes et rationalité (Kilpinen, 2000 ; Brette et al., soumis). Ce principe de continuité permet de contrer l'idée, hégémonique en économie et dans certaines sciences sociales, d'un comportement justiciables d'intentions et de motifs particuliers, qui repose sur la fausse prémisse que toute action serait nécessairement le produit d'un processus de prise de décision effectué auparavant. François Héran (1987, p.404) développe une idée similaire en affirmant qu'il est « tout aussi faux d'assimiler les mouvements du corps à des réactions aux stimuli externes, que d'imaginer qu'ils sont d'abord représentés, puis exécutés ».

La proposition théorique très hétérodoxe d'une fusion de la rationalité et de l'habitude propose une définition de la « rationalité élargie » qui intervient en cours d'un processus d'action, et non en

amont. Les aspects habituels et délibératifs sont situés dans une temporalité similaire, et interagissent pendant le déroulement de l'action. Ainsi, l'habitude n'est pas la négation de la rationalité, mais bel et bien sa « fondation nécessaire », puisque les choix rationnels eux-mêmes sont toujours et nécessairement appuyés sur des habitudes d'action (Brette et al., soumis). Le rôle « classique » (au sens de l'économie néo-classique) donné à la rationalité s'en trouve alors inversé, puisqu'elle sert plus ici à freiner les processus habituels d'action qu'à les prolonger (Kilpinen, 2000 ; Brette et al., soumis). Dans la continuité de cette idée, c'est le changement qui nécessite une explication, bien plus que l'habitude elle-même, ce qui pourrait nous laisser penser qu'un bon nombre d'enquêtes visant à comprendre les « bonnes raisons » des « comportements modaux » du quotidien seraient déjà une forme de projection de la part des enquêteurs. En effet, ces derniers formulent très souvent une injonction à la justification et à la rationalisation d'une habitude à destination de l'enquêté, qui de plus se doit de répondre en des termes « socialement acceptables ». Nous y reviendrons au chapitre 6, mais retenons surtout que l'habitude est difficilement « explicable » par la personne elle-même, puisque la formation d'une habitude s'accompagne de schèmes cognitifs qui tendent à normaliser cette pratique aux yeux de la personne elle-même. Un changement de comportement, par contre, peut se justifier bien plus simplement.

François Héran (1987, p.411) va également dans le sens d'un rapprochement entre habitude et réflexivité-choix-délibération. Il rappelle que la « réflexivité » recouvre largement ce qui est désigné par l'« habitus » de Bourdieu ou l'« habitude » de Merleau-Ponty. Cela peut paraître paradoxal, mais l'habitus/habitude du cycliste, exemple qu'il donne, est assez ouvert(e) pour « effectuer des corrections qu'imposent des situations inédites sur des parcours jamais vus » (idem). On peut voir dans cet exemple l'expression de la continuité entre ce qu'on peut appeler ici « habitude », lorsque l'on y intègre la capacité à donner une pluralité d'actualisations, et la « réflexivité », les « délibérations » ou les « choix ». Nous l'avons vu plus haut, d'un point de vue cognitif, les habitudes permettent une économie de ressources cognitives. C'est par une réallocation de ces ressources que pourront émerger des « comportements lucides » (Leroi-Gourhan, 1964) dont certains prendront la forme de délibérations, de choix, dans des contextes nouveaux. Dans le cas des pratiques de mobilité, se focaliser sur la seule dimension délibérative, qu'elle soit sur le registre « axiologique » ou sur le registre « instrumental », dans le cas des déplacements urbains, revient à faire l'impasse sur l'élément central qui permet et qui détermine la délibération, à savoir, l'habitude (schéma 15, page suivante).

Ce schéma appelle plusieurs commentaires. En distinguant instincts, habitudes et délibérations, tout en montrant que ces trois « plans » - pour reprendre l'expression de Leroi-Gourhan – sont interdépendants, nous pouvons percevoir trois « écoles » différentes en sciences sociales sur les pratiques de la vie quotidienne. Tout d'abord, celles qui mettent l'accent sur les délibérations, les « bonnes raisons » (Boudon, 2003) et qui placent la délibération individuelle au-dessus de tout, sans prendre en compte les habitudes individuelles. Ces « écoles », sous toutes leurs formes, des économistes utilitaristes aux sociologues compréhensifs, sont aujourd'hui hégémoniques, particulièrement dans le champ de recherche sur les déplacements urbains, nous en avons déjà parlé lors du chapitre 3. Le schéma 15, page suivante, permet de cartographier l'axe surinvesti par la recherche sur les déplacements urbains, et de l'inscrire dans un schéma général des comportements opératoires humains. Afin d'expliquer certains comportements, ces différentes écoles investissent principalement le chaînage entre des habitudes sociales et collectives (institutions), les délibérations

qui suivent des formes de rationalité, qui peuvent être plurielles mais qui sont souvent réduites à une rationalité instrumentale, et les comportements eux-mêmes. Sans ignorer la place que peut prendre le « choix », ou ses formes dérivées, dans la vie quotidienne, nous l'avons vu, les habitudes ont un rôle majeur dans les pratiques quotidiennes dont relèvent les déplacements urbains. De plus, la rationalité d'un choix ne peut se comprendre sans une habitude en parallèle. Kaufmann (2001) voit dans ce surinvestissement l'expression de l'« égo-céphalo-centrisme » de notre époque, qui aurait tendance à oublier les habitudes, mais aussi le corps lui-même, ou encore les instincts et émotions de la personne.

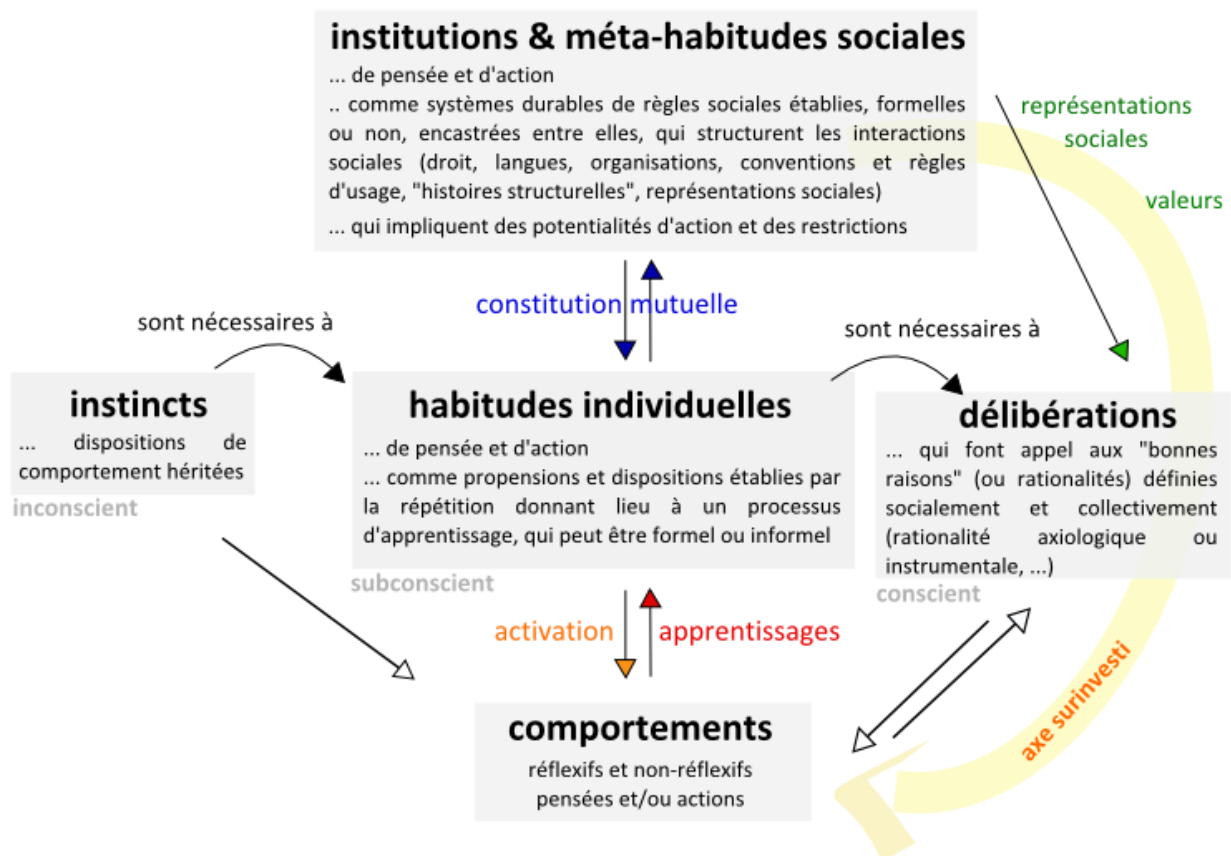


Schéma 15 : Comportements, délibérations, instincts et institutions ; réalisation de l'auteur

Peut-être la « nouvelle frontière » de la recherche sur les pratiques de déplacement se situe-t-elle au niveau du troisième « plan » du comportement opératoire, celui des instincts, des émotions et de l'affect. C'est d'ailleurs une critique qu'adresse Vincent de Gaulejac à Jean-Claude Kaufmann, dans sa lecture du livre *Ego. Pour une sociologie de l'individu*, celle du manque de prise en compte, dans sa sociologie de l'individu, des « fondements socio-psychiques qui fondent l'existence de l'individu » (Gauléjac, 2002). L'individu se retrouve alors « amputé de sa dimension psychique ». « Exit désir, affects, émotions, sexualité, fantasmes et subjectivité » qui relèvent d'une importance centrale dans les comportements humains (idem, p.350). Cette critique est légitime et fort intéressante pour notre cas, puisque cette « *terra incognita* » (idem) qu'est le psychisme pour les sciences sociales pourrait permettre de comprendre le rôle de l'automobile et des symboles qui lui sont associés dans une théorie générale de l'individu.

Dans le champ de recherche sur les déplacements urbains, il existe une école émergente qui prend en compte l'affect, les émotions ou encore la subjectivité. Malheureusement la lecture qui est faite de ces éléments est loin d'être aussi pertinente que l'articulation entre délibération, habitudes et instincts que peuvent proposer Kaufmann ou De Gaulejac. Prenons l'exemple des travaux de Steg, Vlek et Slotegraaf (2001) sur les déterminants symboliques, repris entre autres par Bribois (Brisbois, 2010). Dans ces approches, les déterminants symboliques⁶⁸ et l'affect ne sont considérés que comme faisant partie des « déterminants⁶⁹ » d'un « choix modal », au sens strict du mot. En d'autres termes, la personne maximiserait son « utilité » puisqu'elle maximiserait sa « sensation de pouvoir » en prenant l'automobile chaque matin. De nombreux doutes frappent ces approches abordant les « déterminants symboliques », puisque ceux-ci doivent être mentionnés verbalement, dans le cadre du travail d'enquête, par les personnes interrogées (idem). Si l'évocation des pratiques modales est coupée de l'action, on peut se demander dans quelle mesure les normes et représentations sociales ne vont pas entacher les réponses données. En effet, si « la sensation de pouvoir » peut ressortir très souvent, puisqu'avoir (ou conserver) le pouvoir sur sa vie quotidienne fait partie des représentations sociales dominantes, dans ce que Malene Freudendal-Pedersen (2011) appelle les « histoires structurelles » (« structural stories »), on peut se demander ce qu'il en est des émotions et affects liés à la sexualité ou à la peur. Au-delà des biais des protocoles d'enquête employés, le problème que posent ces premiers travaux sur les émotions, les symboles et l'affect est leur rattachement exclusif au modèle du choix rationnel, qui, nous l'avons vu plus tôt, est plus que remis en cause aujourd'hui. Un travail conséquent sur les émotions et l'affect serait à établir dans la continuité des travaux sur l'habitude dans le cas des pratiques modales afin de comprendre certains ressorts « psychiques » de la résistance au changement de mode, tout en gardant des distances nécessaires avec les prénotions relayées par le modèle du choix rationnel. Il s'agit là d'un horizon particulièrement stimulant pour les recherches à venir sur les déplacements urbains.

Revenons-en aux habitudes individuelles qui sont le cœur même de notre sujet. Nous avons vu qu'elles sont le maillon central d'une chaîne qui permet de relier à la fois les institutions sociales aux individus et les instincts aux délibérations. Les habitudes individuelles et les méta-habitudes sociales ou collectives se construisent par un rapport de récurrence réciproque que d'aucuns appellent « constitution mutuelle » (Giddens, 1984 ; Gaulejac, 2002). Ce terme recouvre une partie du sens de l'habitus bourdieusien, mais ne suffit pas à identifier ou à comprendre le processus d'intériorisation d'une forme d'extériorité menant à la formation d'une puissance, d'un potentiel pour l'action du côté du pôle individuel (*hexis*) de l'habitude. Comment comprendre ces phénomènes, en dépit de la part d'ombre inhérente à tout concept « opératoire » (François Héran, 1987) ? Sur quelle base les transmissions d'habitudes se construisent-elles ?

⁶⁸ Le chapitre 3 traite également de ce courant de recherche sur les déplacements.

⁶⁹ L'utilisation de ce terme en dit déjà beaucoup sur le rôle donné à l'affect dans ce « modèle de choix » de mode.

4.6 L'habitude, un « schème opératoire de commutation »

Nous l'avons vu, les habitudes individuelles sont fortement « dépendantes au sentier » (David, 1985), c'est-à-dire dépendantes du processus par lequel elles ont été formées, renforcées ou modifiées. De nombreux travaux en sciences sociales, en économie, en psychologie sociale montrent que cette dépendance au sentier influencerait également les perceptions cognitives d'une personne, ses modes d'appréciation et ses jugements normatifs. Autrement dit, cette dépendance au sentier participerait à l'intériorisation voire à l'incorporation de certains schèmes comportementaux mais aussi cognitifs. Comme Hodgson et Knudsen (2004) l'affirment à propos du processus de normalisation lié à une habitude : « *une séquence de comportements similaires et répétés crée chez chaque agent une prédilection habituelle, qui peut stimuler une croyance ou une conviction, que le comportement en question est approprié* » (Hodgson et Knudsen, 2004).

Le schème peut être compris comme une représentation mentale, une « représentation intermédiaire » fournie par l'imagination, un « troisième terme », qui permet aux catégories de l'entendement de s'appliquer aux phénomènes sensibles (François Héran, 1987, p.395). Plus simplement, et peut-être un peu trop synthétiquement, le schème peut être compris comme un « ensemble cognitif activé simultanément dans une situation donnée » (Enaux, 2009). L'habitude est un exemple parfait de construit social fondé sur des schèmes, même si cette affirmation conserve une part non négligeable d'obscurité, nous en sommes bien conscients. Emmanuel Kant voyait dans le système des schèmes le « produit d'un art caché dans les profondeurs de l'âme humaine, dont il sera toujours difficile d'arracher la véritable formule à la nature » (cité par François Héran, 1987, p.395). De nouvelles interprétations de l'habitude permettent de dépasser cette part d'obscurité et de rendre toute sa force à ce concept. A la suite de nombreux travaux sociologiques qui ont éclairé le rôle des habitudes dans les pratiques sociales⁷⁰, Jean-Claude Kaufmann (2001) affirme que l'habitude n'est ni plus ni moins qu'une combinaison de deux schèmes. Un schème d'action est doublé d'un schème de pensée. Ces deux schèmes diffèrent essentiellement par leur niveau d'incorporation, processus qu'il convient de préciser ici. Le processus que nous allons définir permet de comprendre le lien les deux pôles de l'habitude, le pôle social (*ethos*) et le pôle individuel (*hexis*). Partant de l'*ethos*, compris comme une disposition active apte à intérioriser de nouveaux schémas, le processus d'intériorisation puis d'incorporation d'un schème amène à l'*hexis*, une possession et une puissance intériorisées. Sans vouloir les réduire à un processus linéaire, on peut dire que quatre phénomènes principaux conduisent l'intériorisation puis l'incorporation d'un schème (schéma 16, page suivante). Un ensemble d'images diverses, de bribes de textes, de réflexions personnelles ou encore de conversations de la vie quotidienne participent à la construction d'un schème nouveau et alternatif qui fixe la réception des images, textes, conversations, etc. et devient une grille de lecture pour la personne (J.-C. Kaufmann, 2001). La sélection de ces éléments autoalimente le schème qui pourra tendre vers une intériorisation, qui est la première étape du processus. Les schèmes « intériorisés » sont exposés au questionnement, à la lucidité, et deviennent fragiles, car ils peuvent être en conflit avec de vieux schèmes, incorporés depuis plus longtemps. J.-C. Kaufmann (2001) prend l'exemple de Constance et de ses torchons. Cette jeune femme pense que son habitude de repasser ses torchons, après les avoir lavés, constitue une perte de temps, et surtout ne correspond pas à l'image de la femme contemporaine qui peut utiliser son temps libre autrement que dans cette activité

⁷⁰ Qu'il s'agisse de tâches ménagères (J.-C. Kaufmann, 1997), de relations homme-femme (J.-C. Kaufmann, 1995), ou encore du rôle du sac à main dans la vie quotidienne (J.-C. Kaufmann, 2011).

objectivement chronophage. Après des années de lutte contre cette vieille habitude, Constance est arrivée à ne repasser qu'une partie de ses torchons, mais le vieux schème hérité est toujours très puissant et ne lui permet pas de faire baisser la pression mentale que génère ce conflit de schèmes, dans une situation quotidienne relativement stable⁷¹. Comme le dit J.-C. Kaufmann (2001), « cet exemple nous montre parfaitement que l'idéologie actuelle ment sur le rapport de forces entre une pensée omniprésente et un corps-instrument qui n'aurait qu'à obéir. Il s'agit là bien de deux savoirs concurrents, structurés de manières différentes ».

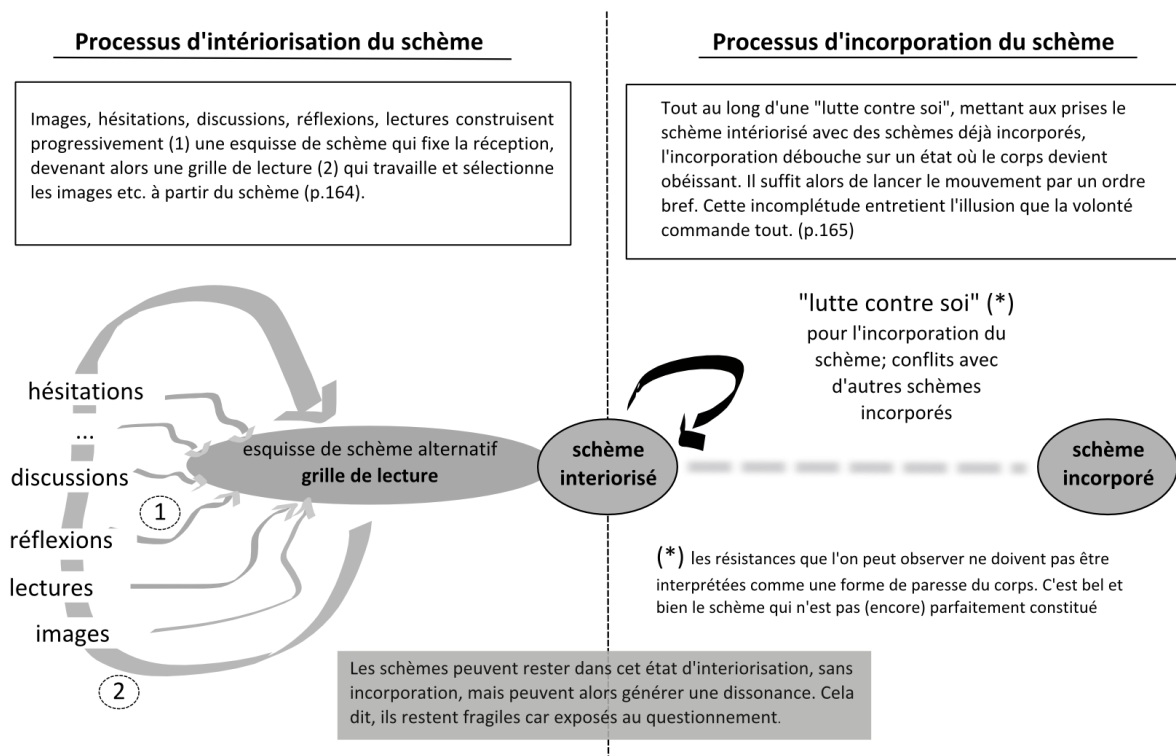


Schéma 16 : Processus d'intériorisation et d'incorporation d'un schème ; Source : J.-C. Kaufmann, 2001 ; réalisation de l'auteur

Ces schèmes « incorporés » qui peuvent être très « résistants » sont des schèmes intériorisés qui ont suivi un processus d'incorporation, qui peut être total ou partiel. Cette « lutte contre soi » (idem) mettant aux prises le schème intériorisé avec les schèmes déjà incorporés, qui nécessite du temps, une répétition des actions, peut déboucher sur un état final où le corps devient obéissant (idem). L'habitude peut donc être définie, nous l'avons vu, comme à la fois un schème de pensée (intériorisé) et un schème d'action (incorporé), avec un mouvement de balancier entre les deux. Lorsque l'un est plus opératoire, l'autre est moins conscient, et inversement. Ces deux schèmes sont « indissociablement liés dans le processus dialectique (entre action et pensée) construisant l'individu » (idem, p.180). Le schème cognitif n'est pas « supérieur » au schème d'action correspondant, mais il s'agit de deux types différents de savoirs structurés. Par ailleurs, ces dispositions structurantes et transmissibles que sont les habitudes permettent de penser les contradictions, les conflits et la multiplicité qui caractérise la « personne », ce dont ne pourrait pas rendre compte l'idée d'un habitus trop monolithique, trop déterminant, trop univoque.

⁷¹ Les bouleversements du quotidien (déménagement, emménagement, divorce, naissance, décès d'un proche) semblent être des moments propices à une reformulation plus aisée de l'organisation

4.7 Habitude et objet. Une délégation à l'environnement et un porteur de mémoire sociale

Les habitudes ne peuvent exister sans objets, qu'il s'agisse de sacs à main, de téléphones portables ou encore d'automobiles. Certains psychologues sociaux considèrent l'habitude comme une délégation partielle à l'environnement du contrôle sur les comportements de la personne (Verplanken et Orbell, 2003). En clair, le phénomène d'habitation peut également se comprendre comme la capacité développée par la personne à associer une classe d'actions à différentes classes de situations sur lesquelles intelligence sensible et habitudes incorporées suffisent, avec un recours à la lucidité en seul cas de force majeure ou de pensée soudaine. C'est donc à ces situations, à ces environnements, que le contrôle sur les comportements est « confié » par la personne dans le registre de l'habitude. Les objets techniques, compris comme éléments de base de ces environnements (urbains) quotidiens (Toussaint, 2003), ont un rôle essentiel dans la formation, le maintien ou la perte de l'habitude. Nous reviendrons plus longuement sur ce rapport entre objet automobile et habitude automobile dans la partie III.

Rappelons tout de même qu'une lecture sociotechnique des pratiques automobiles a déjà été faite par certains auteurs non traduits en France. Ils associent, dans la continuité des travaux de Latour (1991), un regard sur les « humains » et « non-humains » (Kanninen et Kuoppa, 2010 ; Dant, 2005). Ces lectures resituent l'objet dans l'action et en viennent même, par effet linguistiques, à parler d'assemblages « driver-car » (« conducteur-voiture ») plutôt que de « car-driver » (« conducteur de voiture ») (idem). Cela dit, l'analyse s'arrête souvent au rappel de l'importance des objets dans les activités sociales quotidiennes, faute d'enquêtes et d'éléments empiriques suffisants. Pour aller plus loin dans l'analyse du cas de l'automobile, on peut considérer l'existence de cet objet comme une *exo-somatization*, un prolongement du corps, ou plutôt comme une délégation d'une fonction du corps dans un objet. Quatre roues remplacent en l'occurrence les deux jambes (Toussaint, 2003). L'image a surtout une vertu heuristique car il faut ajouter, pour ne pas tomber dans le fantasme technologique, que cette extension n'est pas permanente, comme pourrait l'être une prothèse, et que l'usage de cet objet répond à des normes sociales, ce que l'idée d'*exo-somatization* traduit mal, en le maintenant dans la sphère purement individuelle et corporelle. Le concept de « corps socialisé » permet de dépasser ces limites, puisque le corps biologique devient alors un « hybride à géométrie variable » qui inclut « les habitudes, les schèmes d'action et surtout des objets repères du quotidien » (J.-C. Kaufmann, 2001). Nous verrons dans nos retours de terrain qu'aménager l'« habitacle » de son automobile est loin d'être anodin et permet précisément de l'« habiter » pendant ses trajets quotidiens et d'y développer toute une série d'actions habituelles.

Si les objets ont une importance dans la cristallisation des habitudes de la vie quotidienne, ils tiennent également un rôle fondamental dans la transmission de la mémoire sociale. Par la simple mise en contact avec l'objet le plus ordinaire, est réactivé un savoir qui peut parfois être vieux de plusieurs milliers d'années (Leroi-Gourhan, 1964). Quantitativement, le geste social ou professionnel se trouve rarement fixé dans les traités de savoir-vivre, dans les ouvrages de métiers ou dans les manuels d'ethnographie (idem). La transmission des habitudes se fait donc essentiellement par les habitudes et par les objets, ces derniers ont d'ailleurs survécu à certaines civilisations humaines et permettent aujourd'hui de nous renseigner sur les us et coutumes de celles-ci.

4.8 L'habitude dans ses dimensions synchronique et diachronique⁷²

Une habitude n'est jamais totalement séparable d'autres habitudes. Une habitude doit être contextualisée dans un cycle de vie qui est propre à chaque personne. Ces deux constatations pourront paraître évidentes. Cela dit, elles sont nécessaires pour contextualiser l'habitude, à la fois dans un système d'habitudes quotidiennes et dans une temporalité propre, ce que nous appellerons ici, respectivement, les dimensions synchronique et diachronique de l'habitude (Brette et al., soumis). En effet, il serait limité de penser une habitude comme un type d'action unique effectué dans une situation précise, dans une logique purement « utilitariste ». Il suffit de regarder autour de soi pour le voir, les étudiants révisent parfois en écoutant de la musique, certains marcheurs chantonnent (ou « pensent », comme Nietzsche), et parfois les conducteurs d'automobile parlent, mangent, écoutent, ou téléphonent (discrètement) en conduisant. Il semble bien que certaines habitudes aillent de pair, et forment des assemblages spécifiques à chaque personne. Les habitudes ont donc une dimension synchronique importante, qui peut aussi se comprendre dans des rapports d'interaction plus larges. Veblen (1919) affirmait qu'un individu « habitué » affecté directement dans l'une de ses activités, serait également affecté indirectement dans l'ensemble de ses activités (Veblen, 1919, p.39, cité par Brette et al., soumis). Ces habitudes formeraient donc des systèmes dont un seul élément ne saurait être isolé sans dommage.

Dans notre cas, une lecture diachronique des habitudes, qui suivrait leur cycle de vie, peut s'avérer pertinent. Car, nous l'avons vu, « *c'est en forgeant que l'on devient forgeron* » et que l'on parvient à se « forger » une habitude, que ce soit dans un cadre institutionnel ou dans un cadre informel, seul par la répétition ou sous le contrôle et les conseils d'un enseignant, d'un instituteur, etc. Une fois cette phase de formation de l'habitude effectuée, qui peut aller jusqu'à l'intériorisation-incorporation des schèmes correspondants, une phase de maintien de l'habitude s'appuiera sur une série de changements adaptatifs mineurs, dans les allers-retours entre les comportements réels et l'habitude. Celle-ci se verra enrichie, amendée par les différents déclenchements de l'habitude dans des comportements réels. Ces changements qui ne mettent pas en péril l'habitude sont appelés « adaptatifs » (Eaux, 2009). François Héran (1987) voit également une dimension diachronique particulière à l'habitude, dont il qualifiait le rythme de « ternaire ». Tout d'abord résultat d'une « action organisatrice », qui amène l'individu à l'apprentissage par la répétition, l'habitude est ensuite une « manière d'être » et enfin un potentiel, ou plutôt une « propension à ». François Héran ne parle pas, cela dit, de la perte d'une habitude. Stade final pour une habitude, la perte ou la disparition peut s'expliquer le plus souvent par un changement brutal dans l'environnement « social » ou « matériel » dans le quotidien (naissance, emménagement, changement professionnel...). Dans ces situations, les schèmes cognitifs ou d'action sont moins opératoires, et la conscience peut prendre le dessus pour un temps et ré-agencer le quotidien d'après des éléments plus objectivés, sortis du régime de l'habitude. Notons que la perte de l'habitude peut également se faire par érosion, lorsque les changements adaptatifs successifs, et surtout de forts conflits entre schèmes, amènent la personne à un stade où, au final, le corps répond et l'habitude s'efface pour laisser la place à une autre (Goodwin et al., 1987). Bien sûr, la perte d'une habitude ne signifie pas qu'elle ne pourra pas se reformer plus tard, ou s'hybrider avec une autre habitude. Là est toute la

⁷² Cette idée d'une double lecture de l'habitude a certes été publiée dans un article collectif (Brette & al., soumis), mais revient principalement à Olivier Brette.

vigueur, mais également la part d'obscurité, qui définissent les habitudes comme concept majeur des sciences sociales. Toute politique publique visant la réduction ou la promotion de certains comportements de la vie quotidienne, comme la conduite automobile, devrait commencer par ce travail de décryptage des caractères diachronique et synchronique des habitudes, pour comprendre qu'une alternative modale, quelle qu'elle soit, n'est pas « comparable », en tant que telle, à un mode « habitué », qui est fort de son système d'habitudes et de son histoire propre.

4.9 Habitude et « motilité ». Ambitions scientifiques comparables, mais constructions différentes

A ce stade, le lecteur se posera peut-être la question de la pertinence du concept d'habitude dans le champ de la recherche sur les déplacements, alors qu'existe le concept de « motilité » (V. Kaufmann, 2001) avec qui il partage un nombre non négligeable de points communs, dont celui, essentiel, de différencier les comportements observables (déplacements) d'un potentiel acquis (« motilité »). Effectivement, le concept de « motilité » peut être défini d'après ses auteurs comme « une capacité acquise à jongler entre les modes de déplacement et les différents modes de mobilité physique afin de faire face aux incompatibilités spatio-temporelles et aux exigences sociales de « flexibilité » auxquelles sont confrontés les acteurs » (V. Kaufmann et Widmer, 2005 ; Flamm, 2004). Les habitudes elles aussi, nous l'avons vu, peuvent se comprendre en partie comme une réponse construite socialement aux conditions de vie des êtres humains dans un environnement urbain et contemporain. Nous pensons tout particulièrement à l'augmentation de la pression sur les ressources cognitives des personnes dans la vie quotidienne (Coninck, 2010). L'habitude-concept dépasse tout de même le contexte de ces contraintes spatio-temporelles contemporaines, relativement « contingentes » dans l'histoire, puisqu'il s'agit d'une disposition qui a toujours eu une importance forte dans les comportements (Leroi-Gourhan, 1964).

La construction de la « motilité » chez l'enfant qui devient adulte, dans le cadre familial, a été étudiée de manière très intéressante, et très fine, par V. Kaufmann et Widmer (2005). Ces chercheurs montrent les modalités de construction de la motilité, essentiellement par la négociation et le transfert de ressources entre parents et enfants, au sein de la cellule familiale. Les « motilités » comme les « habitudes » sont multiples, et peuvent être transférées en partie et de manière privilégiée dans le cadre familial. Ces apprentissages de la « motilité » (et même de l'« auto-motilité ») au sein de la famille peuvent également avoir lieu dans le cadre de dispositifs spécifiques aux déplacements, comme le dispositif de la « conduite accompagnée » qui permet non seulement un apprentissage des règles de conduite par la mise en pratique sur un temps long d'expérimentation, mais également un apprentissage des « trucs », des dispositions qui permettent de faire de la conduite, non pas un moment de stress, mais bel et bien un moment « pour soi » et « pour les siens ».

Ce temps qui procède à la formation de la motilité du jeune adulte peut également être compris comme un apprentissage nécessaire pour établir la « bonne distance » entre plaisir et risque dans la conduite (Pervanchon, 2005). Cela dit, et à notre connaissance, il s'agit là des seuls articles portant sur les modes d'acquisition de la « motilité » chez l'individu. On peut imaginer qu'au-delà de la famille, de l'école ou d'autres institutions, certains types d'apprentissages informels ou par la pratique sont pertinents dans la formation de ce potentiel, réalité dont ne rend pas compte la

« motilité » actuellement. Par ailleurs, il est dit qu'on ne sait que peu de choses sur la manière dont cette dernière est acquise par les individus. Cette question de l'acquisition permet de toucher du doigt un point essentiel de divergence. L'habitude, telle que nous la définissons, se conçoit dans un rapport récursif avec les comportements (déplacements) observables. Ce rapport d'activation-apprentissage permanent ne semble pas avoir d'équivalent dans le cas de la motilité, qui semble plus être un potentiel qui détermine les pratiques de mobilité. Sans procès d'intention, et à notre connaissance, le schéma 17 ci-dessous, suggère un rapport unidirectionnel entre « motilité » et « mobilité » (V. Kaufmann et Jemelin, 2004). Voilà un premier point de divergence puisque, nous le verrons dans la troisième partie de cette thèse, l'apprentissage par la pratique tient un rôle essentiel dans ce que l'on peut appeler l'« habitude » ou la « motilité », compris comme potentiel.

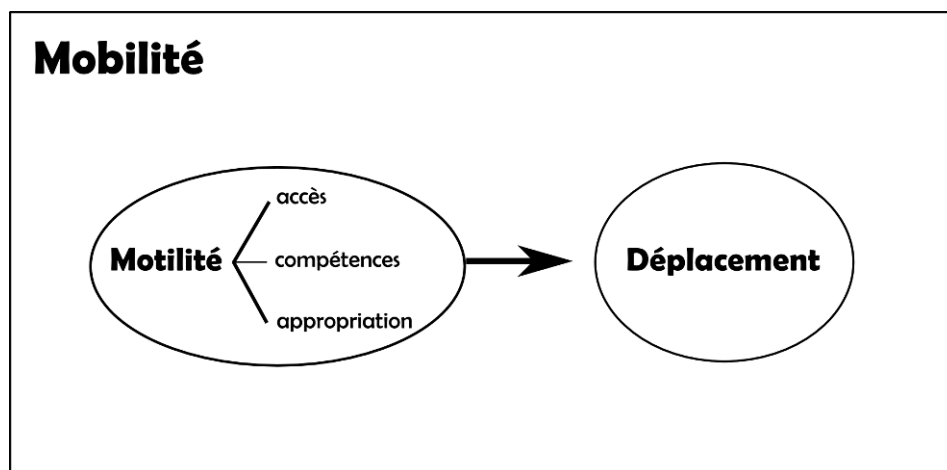


Schéma 17 : Motilité et déplacements ; source: V. Kaufmann et Jemelin, 2004

La « motilité » peut se définir par trois points essentiels, issus entre autres des travaux de Lévy (Lévy, 2000). Il s'agit des accès, des compétences et de l'appropriation, par lesquels un individu ou groupe social fait « sien » le champ du possible en matière de mobilité, et en fait usage (V. Kaufmann et Widmer, 2005). Le vocabulaire utilisé dans cette définition de la motilité renvoie essentiellement à une image de l'acteur « stratège » et « comparateur » dans sa vie quotidienne. En suivant cette idée, il apparaît que « l'acteur se trouve confronté de plus en plus régulièrement à des choix d'accès, de compétences, et d'appropriation lorsqu'il souhaite être mobile » (idem). La motilité semble donc se construire sur la seule modalité du choix, sur un registre « conscient » et « stratège » de l'individu ou du groupe social. Mais comment sont alors effectués ces choix dans un groupe ? Pour l'habitude, comme une dimension du modèle interprétatif des comportements, ne nie pas la modalité de « choix » ou plutôt de « délibération », mais propose un équilibre entre ces éléments, et d'autres éléments qui sont plus « habituels », voire plus « instinctifs », nous l'avons vu. Les pratiques automobiles, par exemple, ne peuvent se comprendre par le registre unique du « choix ». Cette divergence de point de vue sur le rôle principalement des habitudes, mais aussi des instincts, constitue un second point majeur de divergence entre les concepts d'« habitude » et de « motilité ».

Un troisième point de divergence pourrait être le caractère synchronique des habitudes, dont on ne retrouve pas l'équivalent pour la motilité. En effet, la motilité se conçoit comme un ensemble de dispositions potentielles, mais qui restent dans le registre de la mobilité, qu'elle soit virtuelle ou physique. L'habitude, nous l'avons vu, permet de penser une activité, le déplacement en l'occurrence, dans une multitude d'habitudes qui se renforcent l'une l'autre pour former des

systemes habituels de pratiques, peu susceptibles de changer radicalement si le contexte reste stable.

En dépit de ces points de divergence, les projets scientifiques liés à ces deux concepts restent assez proches, et la motilité est certainement aujourd'hui le concept le plus proche de celui d'habitude pour la question des déplacements. Une discussion plus fine serait à conduire, et permettrait d'échafauder un concept fort ainsi que la mise en place d'un agenda de recherche pour comprendre – entre autres – les phénomènes de résistances au changement, de renforcement des habitudes ou d'apprentissage sous toutes leurs formes.

4.10 Synthèse et perspectives

Comme nous avons pu le voir, le concept d'habitude recouvre une multitude de définitions et d'emplois dans l'histoire de la philosophie et des sciences sociales, ne serait-ce que dans le corpus proposé ici. Pour la suite de ce travail, nous retiendrons essentiellement les traits que donnent l'aristotélisme, la phénoménologie et l'économie évolutionniste véblénienne à l'habitude. Ces trois « écoles » portent un regard sur les habitudes qui a le mérite de les sortir de leurs définitions lacunaires, que celles-ci viennent du langage courant ou d'un héritage behaviouriste plus ou moins impensé.

Retenons simplement que les habitudes « individuelles » sont constituées de deux pôles, *ethos* et *hexis*, dans la vulgate aristotélicienne. Le premier, du côté du social, permet une intériorisation puis une incorporation de dispositions nouvelles issues du corps social, pour arriver à la fixation d'une puissance intériorisée (ou incorporée) qui pourra alors définir des manières d'être d'une personne et des propensions à certaines actions. L'habitude s'appuie sur des schèmes transférables socialement, qui permettent de comprendre la constitution de ce que Jean-Claude Kaufmann (2001) appelle le « *patrimoine d'habitudes* », lequel peut se léguer au sein d'un groupe social particulier. L'habitude apparaît alors comme un concept particulièrement intéressant pour sortir la question de la « résistance automobile » des dualismes « individu-structure », « réflexe-conscience » ou encore « choix-déterminisme » dans lesquels la maintient une majeure partie de la littérature. En rupture avec ces dualismes, qui empêchent parfois de penser l'approche des déplacements urbains, le concept d'habitude permet de réaliser une sociologie des déplacements qui réinscrit l'acteur social non seulement dans sa subjectivité propre, mais bel et bien dans une subjectivité « historicisée » (par l'analyse diachronique de l'habitude) et contextualisée dans les habitudes multiples de la vie quotidienne (par l'analyse synchronique des habitudes). Cette démarche conceptuelle ne va pas sans poser de problèmes méthodologiques, comme nous le verrons au chapitre 6.

L'habitude ne se laisse pas saisir aussi simplement. Souvent, seule une partie de l'iceberg se dévoile, par de petits éléments qui, pour paraître négligeables, en disent long sur le rôle des habitudes dans cette question du « choix modal ». Les pratiques associées à la conduite en sont un bon exemple, nous le verrons, en dépit de la difficulté méthodologique qu'on peut avoir pour les approcher sans inclure de biais rédhitoires. Quelle que soit la difficulté méthodologique à saisir l'habitude sur le terrain, à la définir, d'autres disciplines des sciences de l'homme et de la société s'y intéressent. Depuis la fin des années 90, le concept d'habitude est en effet utilisé par tout un courant de la psychologie sociale, majoritairement anglo-saxonne. Afin de tester leurs hypothèses impliquant les habitudes, ces chercheurs les appliquent très souvent au cas des pratiques de déplacements. Quelle définition de l'habitude proposent-ils ? En quoi correspond-elle ou s'éloigne-t-elle de celle que nous proposons ici ? Quels enseignements pouvons-nous tirer de ces travaux ? Comment les enrichir ? Le chapitre 5 se propose de répondre à ces questions. Un décentrement disciplinaire nous amènera à conduire une lecture critique des apports de la psychologie sociale (et de la psychologie) appliquée aux déplacements quotidiens.

Chapitre 5 L'habitude de déplacement. Une lecture critique des apports de la psychologie sociale

5.1 Pourquoi s'intéresser à la psychologie sociale ?

Pourquoi donc s'intéresser à la psychologie sociale dans le cadre d'un travail de thèse en aménagement et urbanisme ? La psychologie sociale est, par excellence, la « science du conflit entre l'individu et la société » (Moscovici, 2011). Cette discipline scientifique manie des concepts pertinents pour aborder les résistances au changement des acteurs-usagers de l'automobile. Nous pensons aux représentations sociales, aux intentions (d'effectuer tel ou tel comportement), ainsi qu'aux normes sociales, envisagées dans leurs rapports aux comportements individuels. Si certaines utilisations et certains développements issus de la psychologie sociale peuvent être très critiquables d'un point de vue éthique⁷³, nous n'aborderons ici que des travaux qui ne peuvent être contestés ou discrédités pour leurs accointances particulières avec telle ou telle forme de pouvoir. Certains résultats empiriques issus de cette discipline permettent d'enrichir la compréhension des phénomènes de résistance au changement, bien que les « modes de faire » méthodologiques à l'œuvre (tests en laboratoire, situations fictives ...) restent assez éloignés du cadre théorique développé jusqu'ici. L'analyse se limite souvent aux aspects psychologiques, sans prise en compte du rapport avec les habitudes collectives, ou de l'habitude avec le milieu social d'origine. Les résultats que nous discuterons dans notre perspective concernent principalement le rôle des habitudes sur les comportements, ainsi que les interactions qui peuvent s'établir entre les intentions « individuelles » de comportement d'une personne, les normes sociales et les habitudes.

5.2 Psychologie sociale et déplacements, hypothèses sur les comportements

La grande majorité des travaux de recherche en psychologie sociale considèrent les comportements comme résultant d'un travail d'évaluation et de prise de décision (Eriksson et al., 2008). Les comportements exécutés sur une base routinière quotidienne sont analysés de la même manière que des comportements rares (Aarts et al., 1997). Aujourd'hui encore, l'habitude n'est pas un concept très utilisé dans nombreux modèles scientifiques traitant des comportements en psychologie sociale (Ouellette et Wood, 1998). Certains modèles sont hégémoniques. Celui qui porte la théorie dite du « comportement planifié » (Ajzen, 1991) peut s'interpréter comme une traduction, en termes psychologiques, de la tendance majoritaire à l'« égo-céphalo-centrisme » (J.-C. Kaufmann, 2001). Plus précisément, cette théorie défend l'idée que tout comportement s'explique par un choix que la personne fait en amont, en « arbitrant » entre son « attitude » (ou opinion) et les conséquences perçues du comportement en question, la réception par la personne des normes

⁷³ On pensera ici tout particulièrement aux travaux prenant la suite de la théorie dite « de l'engagement » (Joule et Beauvois, 1987, 2009) qui préconisent, dans leurs conclusions, de placer les personnes dont on attend un certain comportement (tri sélectif, réduction de l'usage de l'automobile, ...) en situation d'engagement devant leurs proches, comme leurs enfants, par exemple. Ceci à l'insu des personnes « manipulées » par de tels dispositifs. On instrumentalise les relations familiales et sociales de quartier à des fins d'action ciblées sur les comportements (Dupré, 2009 ; Romma, 2010). L'idéologie du développement durable reste une idéologie. Nous ne considérons pas que le rôle du chercheur soit de trouver des solutions afin de faire changer les personnes contre leur gré, mais bel et bien de fournir une représentation satisfaisante de la réalité des usages, ce qui correspondrait au rôle d'« opticien » prônée par Jean-Marc Offner (Offner, 1995)

sociales et enfin, l'idée que cette personne se fait du contrôle qu'elle peut avoir sur ses propres comportements. D'après cette théorie dominante, à partir de cet « arbitrage » viendra se former une intention qui devrait s'activer en comportement (Schéma 18, ci-dessous). En d'autres termes, « la meilleure prédiction d'un comportement est donnée lorsque l'on demande à la personne si elle a l'intention de se comporter de telle manière » (Ajzen, 1991). Nous avons déjà développé dans le chapitre précédent les limites d'une définition de la rationalité pensée comme indépendante et précédant l'ensemble des comportements. Cette théorie a fait l'objet de nombreuses critiques, essentiellement pour le fait qu'elle propose une explication des comportements par le seul registre de la décision, qui plus est individuelle. En cela, cette théorie peut être considérée comme une traduction psychologique de la sociologie boudonienne, à l'échelle individuelle. Aucune place n'est laissée aux habitudes, aux traditions, ou à l'inconscient.

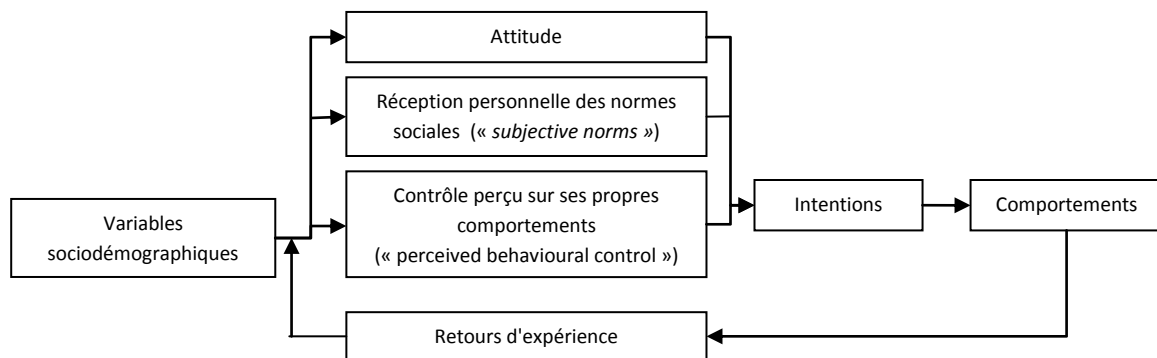


Schéma 18 : Théorie dite du « comportement planifié » ; source: Ajzen, 1991, réalisation de l'auteur

Nous n'utiliserons naturellement pas cette théorie dont les fondements conceptuels sont diamétralement opposés aux nôtres. Cela dit, il est intéressant de constater que cette théorie est aujourd'hui mobilisée pour justifier certains projets de politiques publiques visant à faire changer les comportements, tant au niveau national qu'au niveau des institutions européennes (Egmond et Bruel, 2007). Là encore, la figure de l'acteur instrumental, ainsi que, dans une moindre mesure, la figure de l'acteur axiologique sont les hypothèses principales portées sur les publics à qui sont destinés les projets. Ces modèles peinent toutefois à s'appliquer à des comportements plus réguliers, plus quotidiens, plus habitués. De plus, ils ne permettent pas de comprendre les différentes formes de résistances au changement, comme dans le cas des déplacements automobiles qui nous intéresse. En marge de ces modèles hégémoniques, certains développements de la psychologie sociale permettent de dépasser quelques paradoxes, en mobilisant notamment le concept d'habitude. Bien qu'antérieure aux travaux d'Ajzen (1991), la théorie dite du « comportement interpersonnel » de Triandis (Triandis, 1977) semble répondre en de nombreux points aux critiques formulées à l'encontre de la théorie présentée précédemment (Eriksson et al., 2008). Elle est considérée comme la première théorie en psychologie sociale mobilisant l'habitude en tant qu'élément central dans la compréhension des comportements humains. Triandis (1977) suggère que les attitudes peuvent devenir « hors de propos » dans l'explication d'un comportement, lorsque celui-ci devient habituel. Ainsi, dans le modèle dit du « comportement interpersonnel », les habitudes sont placées au même niveau que les intentions de la personne (Schéma 19, page suivante). Les conflits entre les habitudes et l'intention d'effectuer un comportement peuvent être compris comme une manière différente de parler des conflits entre des schèmes tout justes intériorisés et des schèmes plus anciens et incorporés même si, bien sûr, cela n'est pas présenté dans ces termes.

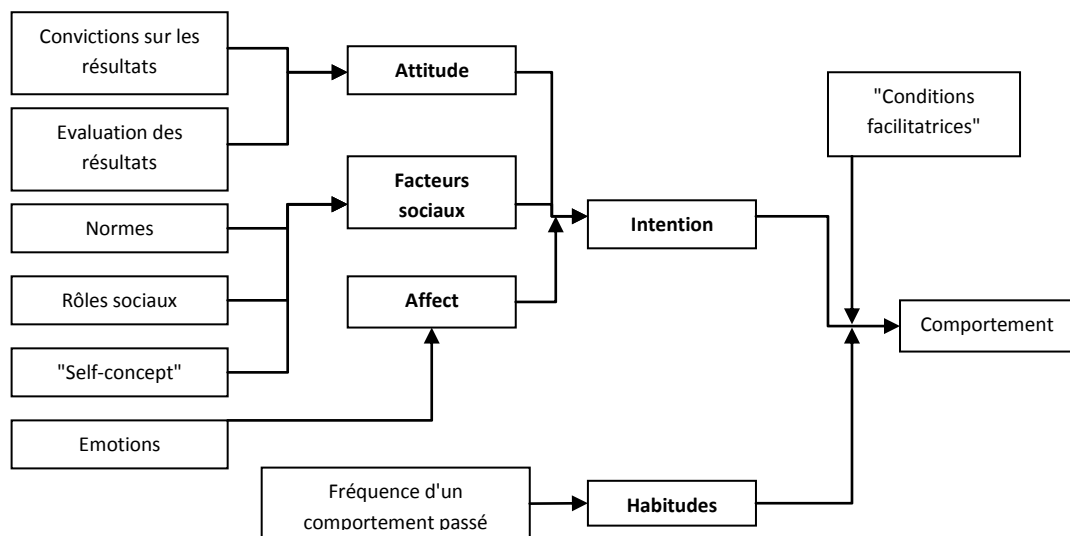


Schéma 19 : Théorie dite du "Comportement Interpersonnel" (« Interpersonal Behaviour Theory »)
Réalisation de l'auteur ; source: Triandis, 1977 ; réalisation de l'auteur

Au-delà du concept d'habitude, Triandis introduit dans ce modèle certains concepts particulièrement heuristiques. Parmi ceux-là, le "self-concept" ou l'idée que la personne se fait d'elle-même, et le concept de « rôle social », à savoir un jeu de normes de comportements qui est défini en fonction de la position sociale attribuée à la personne dans un ou plusieurs groupes (*ex: normes de comportements dévolus au chef d'entreprise, à la mère au foyer, à un étudiant, ...*). Bien que moins référencée dans le champ de la psychologie sociale, cette théorie sert de socle conceptuel à une grande partie des auteurs qui travaillent actuellement sur la question du transport quotidien. Exemples de ces « continuateurs », John Thøgersen, Folke Ölander et Berit Møller ont proposé, testé et développé le modèle « MOA⁷⁴ » (pour « *motivation – opportunity – ability* ») qui peut se comprendre comme une évolution du modèle de Triandis, pour le cas des pratiques sociales dans la vie quotidienne (Thøgersen et Møller, 2008 ; Ölander et Thøgersen, 1995).

Le courant issu des travaux d'Harry Triandis a pour objet principal l'ensemble des pratiques « stables » dans le temps. C'est à ce titre que les pratiques de mobilité vont se constituer en objet de recherche pour ce courant essentiellement composé de chercheurs scandinaves et anglo-saxon (Thøgersen, 2006). L'objectif scientifique principal est d'identifier le rôle des habitudes dans les comportements, dans le cadre plus général de la vie quotidienne (Verplanken et al., 1998 ; Aarts et al., 1998 ; Gärling et al., 2001 ; Klöckner et Matthies, 2004 ; Gardner, 2009 ; Fujii et Gärling, 2003 ; Bamberg, 2007). Comme le rappelle Enaux (2009), les approches classiques mettant l'accent sur la décision ne sont pas satisfaisantes lorsqu'il s'agit d'étudier des comportements de déplacements qui ont lieu très régulièrement ("on ne réinvente pas la roue à chaque objectif à atteindre" (*idem*)). Il semble plus pertinent pour l'ensemble des chercheurs de ce courant de recherche de moins se

⁷⁴ Le modèle « MOA » fait intervenir l'habitude dans un modèle explicatif des pratiques qui ont un lien avec les enjeux environnementaux, notamment le tri sélectif et les pratiques de déplacement. L'ambition scientifique de ce modèle est de parvenir à comprendre l'apparition de certains comportements en mobilisant l'environnement direct de la personne en question (« opportunité »), les habitudes et autres formes de savoirs et de savoir-faire (« compétences »), et enfin, la motivation de la personne. Il faut comprendre ces trois grandes catégories comme étant interdépendantes (Ölander et Thøgersen, 1995).

concentrer sur les attitudes par rapport à un choix que sur les conditions structurelles qui les encadrent et les influencent. Avec, en premier lieu, les habitudes.

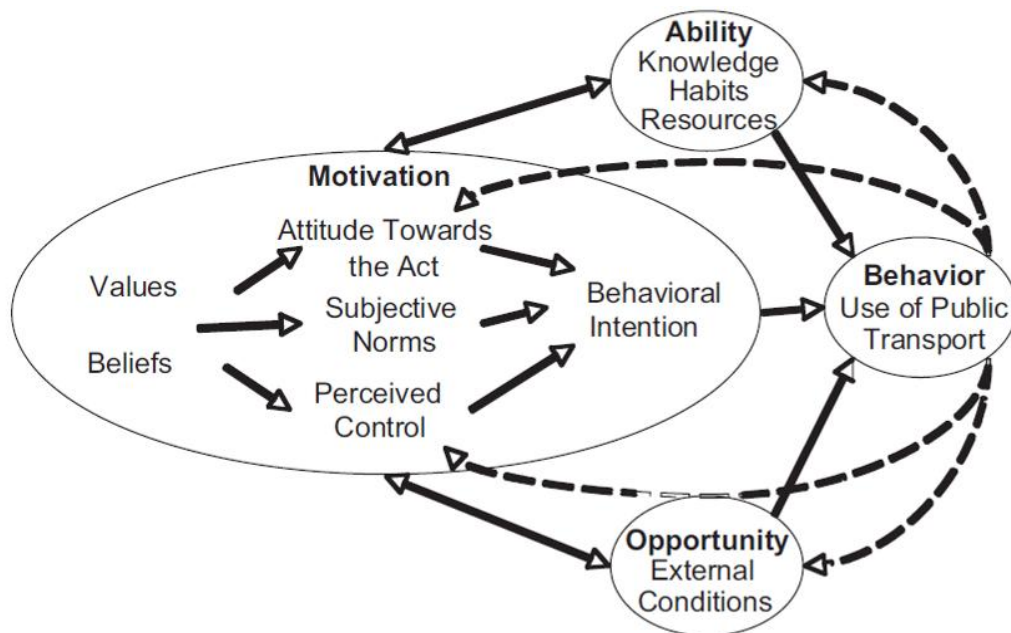


Schéma 20 : Le modèle « MOA » ; source : Thøgersen, 2009

Ce courant de recherche, que l'on peut nommer courant de la « *Traffic Psychology*⁷⁵ », présentent des origines scientifiques et institutionnelles particulièrement ramifiées. Notons tout d'abord que la présence de psychologues et de psychologues sociaux dans les programmes de recherche liés aux transports date du début des années 70. Ces programmes concernent alors les « conduites à risque », telles que l'alcool au volant ou les excès de vitesse (Goldenbeld et al., 2000). Une partie de l'héritage théorique mobilisé aujourd'hui provient de cette période. Le risque scientifique, aujourd'hui, pourrait être de conserver les mêmes modèles et « recettes » (communication axée sur la peur et la culpabilisation, système infantilisant de récompenses et de punitions, ...) et de ne remplacer que l'objet, en l'occurrence des conduites « à risque », par des conduites pensées comme « non vertueuses » qu'il faudrait parvenir à « corriger » (idem). Voilà qui procèderait d'un inquiétant glissement normatif. Le courant de la « *Traffic Psychology* » a également une seconde origine « disciplinaire » majeure, celle de la gestion et du marketing⁷⁶. De cette appartenance institutionnelle découle parfois une définition très utilitariste des transports urbains, qui les rapproche d'un service comme un autre. Un mode de transport n'est pensé que comme potentiel substitut d'un autre, tous deux interchangeables. Certains travaux de ce champ comparent parfois la pratique automobile à d'autres types de pratiques « non-durables »⁷⁷, dans le domaine de la consommation, comme l'achat d'ampoules à incandescence ou de nourriture autre que biologique. Il est nécessaire de prendre en compte ces deux grandes filiations disciplinaires, prévention des risques routiers et marketing de la consommation dite « verte », pour contextualiser ces approches. Celles-ci ne se distinguent pas particulièrement par l'originalité ou la rigueur de la définition du concept d'habitude qu'elles

⁷⁵ C'est le nom que s'est donnée la principale communauté de chercheurs qui participe à ce courant.

⁷⁶ John Thøgersen et Berit Møller, par exemple, sont enseignants-chercheurs à l'école de commerce d'Aarhus, au Danemark.

⁷⁷ L'adjectif « unsustainable » est employé fréquemment dans ces travaux, sans pour autant être défini.

donnent, mais par une originalité méthodologique. Le « retour » du concept d'habitude, et plus généralement, les questionnements relatifs à ses effets sur les pratiques de déplacements, doivent être réinscrits dans un contexte que l'on peut qualifier de « paradoxal ». Au-delà du champ de la mobilité spatiale quotidienne, on observe de fortes contradictions entre les attitudes (ou opinions) et les comportements d'une grande majorité de personnes, dans le cadre de la consommation de produits qui ont un impact moindre sur l'environnement (Ölander et Thøgersen, 1995). En effet, on assiste dans les années 90, en Europe et en Amérique du Nord, à une montée de la sensibilité pour les questions environnementales, qui n'est suivie que très faiblement par des pratiques sociales qui iraient dans le même sens, que ce soit en matière d'achat « vert », ou de déplacements urbains⁷⁸. Ces situations posent problème aux modèles hégémoniques de la psychologie sociale. Certes, Festinger (Festinger, 1957 ; Festinger et al., 1993) a introduit le concept de « dissonance cognitive » pour traiter des contradictions entre attitudes et comportements. L'une des conclusions majeures de ces travaux est qu'une personne en situation de conflit entre ses attitudes et ses comportements a plus de chance de faire évoluer son attitude que ses comportements, après une certaine période, afin de limiter ses « dissonances cognitives », sources de souffrance au quotidien. Cette théorie a pu s'observer et être validée dans certains cas. Pour ce qui est des comportements quotidiens, force est de constater que les « dissonances cognitives » tendent à perdurer pour de nombreux publics. D'où la nécessité de renouveler l'appareil conceptuel, à commencer par un travail sur les habitudes.

5.3 Une définition fragmentaire de l'habitude, entre scripts et classes de situations

Comme nous avons pu le mentionner dans le chapitre précédent, la question de la définition de l'habitude n'est pas anodine. La polysémie du terme, ses acceptions hétérogènes dans le langage courant, dans la littérature en économie des transports ou dans les sciences sociales soulignent les divergences conceptuelles sur de nombreux points. Dans les nombreux travaux de psychologie sociale qui mobilisent l'habitude, celle-ci est définie comme « séquence d'actions apprise », « orientée vers certains buts », et qui « tend à devenir une réponse automatique » (Verplanken et Aarts, 1999 ; 104). Nous retrouvons ici la distinction entre une habitude-potential formée par l'apprentissage par la pratique, et des comportements répétés, qui ne sont que le résultat de son activation. Les habitudes se formeraient par la répétition de certains comportements, lorsque celui-ci conduit à des "résultats gratifiants" ou "enrichissants" du point de vue de la personne (Ouellette et Wood, 1998). Dans ce cas, plus un comportement est répété, plus il aura de chance de devenir « habituel ». L'habitude correspond ici en partie à sa définition par l'économie évolutionniste véblénienne, qui la considère comme un savoir-faire acquis par la répétition, et qui fait correspondre à certaines classes de situations une propension à certains comportements (Hodgson, 2010).

Cette définition de l'habitude, utilisée dans de nombreux travaux en psychologie sociale (Verplanken et Aarts, 1999 ; Ouellette et Wood, 1998 ; Fujii et Gärling, 2003 ; Aarts et Dijksterhuis, 2000), reste incomplète par rapport à l'« habitude des philosophes » présentée dans le chapitre précédent (J.-C. Kaufmann, 2001). Tout d'abord, dans ces travaux, l'habitude se conçoit exclusivement dans un paradigme qui pense l'action comme produit d'une délibération antérieure (concernant le mode de

⁷⁸ Ces éléments rejoignent les conclusions fortes d'un travail de recherche récent sur l'agglomération lyonnaise, qui conteste la pertinence d'approches fondées sur une mise en avant des valeurs « environnementales », lesquelles n'auraient que peu d'impact sur les comportements quotidiens, et en particulier sur les déplacements urbains quotidiens (La Branche, 2012).

transport, dans notre cas). Selon la définition donnée à l'habitude par le courant de la « Traffic Psychology », si un comportement est « habitué », c'est que cette habitude a été « sélectionnée » en amont, et pour des qualités externes objectivables. Le processus d'habituation n'a ensuite eu d'autre rôle que de renforcer ce choix. L'habitude n'est donc jamais considérée dans des modèles culturels, dans des habitus, ou encore dans des processus de transmission de savoir-faire au sein de structures sociales et de groupes sociaux.

A notre connaissance, dans l'ensemble du corpus d'articles lus, il n'est jamais fait mention de la dimension corporelle des habitudes, du processus d'incorporation des schèmes. Les « activités cognitives » à l'œuvre dans les pratiques de mobilité et étudiées par ce courant doivent s'entendre comme « l'ensemble des traitements d'informations issues des sens, des activités motrices et des activités mentales » (Enaux, 2009). La recherche sur les déplacements s'est pour le moment focalisée exclusivement sur le traitement des informations et les activités mentales. Les activités motrices sont peu évoquées. Par ailleurs, l'« acteur cognitif » (idem) dont il est question n'est jamais considéré comme faisant partie d'un groupe social particulier, ni comme une personne sujette à certains déterminismes sociaux. On retrouve, par exemple, dans nombre de ces travaux (Verplanken et Aarts, 1999 ; Fujii et Gärling, 2003), une généralisation des résultats à l'ensemble de la population, alors que ces travaux empiriques sont réalisés sur la seule population étudiante. Ce public n'est jamais contextualisé comme faisant partie d'un groupe social particulier, celui des étudiants, ou comme étant issu d'un milieu social particulier. Ces modèles font l'impasse sur les jeux de normes et règles d'usage à l'œuvre dans certains groupes sociaux, qui pourraient éclaircir le phénomène de formation de certaines habitudes. Ceci est impossible dans un modèle focalisé exclusivement sur la seule dimension cognitive d'un acteur placé dans une situation de choix.

En dépit des limites conceptuelles énoncées plus haut, certains travaux de psychologie sociale sont pertinents dans la recherche des modalités d'existence d'une habitude. Ceci afin d'atténuer l'« obscurité irréductible » qui accompagne ce concept opératoire (François Héran, 1987). Certains des chercheurs de ce champ ont travaillé sur la question de la formation de ces habitudes, en posant l'hypothèse d'une inscription sous la forme de « scripts⁷⁹ » (Fujii et Gärling, 2003). L'hypothèse défendue soutient que les choix de mode de déplacement sont basés sur des « scripts », qui définissent des habitudes. Un comportement effectué de manière régulière conduirait à un « stockage » des séquences d'actions, dans la mémoire procédurale. Le script peut ensuite être réactivé si une situation considérée comme « équivalente » (i.e. au sein de la même classe de situations) se présente, avec un « niveau minimum d'information » (idem). Afin de tester cette hypothèse, le protocole méthodologique développé consiste à suivre un groupe d'étudiants, quelques mois avant remise de leur diplôme, dans un contexte relativement « stable » de vie quotidienne étudiante, puis quelques mois après, dans une situation de vie différente, celle de « jeune actif », très souvent dans une autre ville, dans un contexte géographique, social, professionnel totalement différent. Les auteurs s'appuient sur un test développé par Verplanken et al. (1994) appelé RFM (« Responses Frequency Measure »), qui mobilise des réponses basées sur ces « scripts » (Verplanken et al., 1994). Ce test consiste à demander aux personnes enquêtées de donner le premier mode de transport qui leur vient à l'esprit, pour une série de douze situations fictives (telles que « aller voir des amis en banlieue », « aller boire un verre au centre-ville », etc.) qui

⁷⁹ Un script est une « séquence d'événements standards qui fait référence à des connaissances culturelles partagées » (Dessus et al., 2007).

sont données par un enquêteur formé à l'exercice, qui a pour consigne de maintenir la pression temporelle et de ne laisser pas plus d'une seconde à l'enquêté pour répondre. Le protocole d'enquête consistait à faire passer ce test quelques mois avant et après l'obtention du diplôme de fin d'études. Les résultats de ce test sont ensuite traités de la manière suivante. Plus la personne a répondu uniformément (i.e. le même mode de déplacement) pour l'ensemble des situations fictives, plus on considère qu'elle a développé une habitude forte liée à ce mode particulier. Au contraire, une personne donnant une réponse différente pour chaque situation sera considérée comme une personne n'ayant pas d'habitude modale particulièrement forte. Nous reviendrons au paragraphe suivant sur les biais relatifs à cette méthode de mesure de l'habitude, qui omet principalement de prendre en compte les habitudes multimodales, et qui conduit à projeter un mode de vie particulier (« boire un verre en ville avec des amis », « aller voir un membre de sa famille en dehors de la ville »,...) en décalage avec le quotidien de la personne enquêtée. Les résultats de ce travail de recherche ont montré que dans le cas où les étudiants changeaient de mode de déplacement quotidien et développaient une habitude nouvelle, les réponses au test « RFM » évoluaient également dans ce sens. Ces résultats tendent à montrer que le processus d'habituation par la pratique conduit à un stockage de certaines de ces séries d'actions dans la mémoire procédurale, sous forme de scripts qu'il est possible d'appréhender par ce type de test. Les scripts forment l'assise psychologique de l'habitude. En cela, ils constituent des savoir-faire potentiels qui peuvent être activés dans des contextes spécifiques.

Bien que beaucoup de comportements soient exécutés à un rythme quotidien, la grande majorité des recherches en psychologie sociale continue à tenter de les expliquer comme s'ils étaient rares (Aarts et al., 1997). Bien que de nombreux comportements « habitués » proviennent d'un raisonnement, les individus ne mènent pas systématiquement un processus de prise de décision délibéré quand ils prennent fréquemment la même décision. Aarts et al. (1997) ont développé un protocole méthodologique qui permet de préciser le rôle des habitudes au regard du processus de délibération, dans le cas d'activités habituelles. Un groupe de 82 étudiants possédant tous un vélo a passé le test « RFM ». Ces étudiants sont ensuite classés en fonction de la force de leur « habitude vélo ». La seconde partie du test consiste à demander à ces mêmes étudiants d'indiquer s'ils sont favorables ou non à l'utilisation du vélo dans une série de situations fictives définies par quatre éléments: une distance, les conditions météorologiques, le poids de bagages à transporter et un horaire de départ dans la journée. Ces quatre éléments sont affichés l'un après l'autre, dans un ordre aléatoire. Les personnes enquêtées peuvent à tout moment donner leur réponse. Les résultats indiquent que l'habitude a une influence forte sur le processus de décision concernant l'usage d'un mode de transport. En constituant deux sous-groupes en fonction de la force de l'habitude vélo, que l'on compare, il apparaît que les personnes aux habitudes les plus fortes utilisent moins d'informations relatives aux circonstances dans lesquelles le trajet va être effectué. Ces résultats suggèrent que les comportements modaux, lorsqu'il s'agit d'un mode « habituel », peuvent se comprendre comme l'activation d'un potentiel, dans une classe de situations constituée par l'expérience d'usage (Hodgson, 2010). Ces activations passent outre le processus de délibération « classique » qui correspond aux comportements plus rares (Schéma 21, page suivante). Ce constat a bien sûr été élargi, au-delà du mode vélo, à l'ensemble des modes de déplacement (Verplanken et Aarts, 1999).

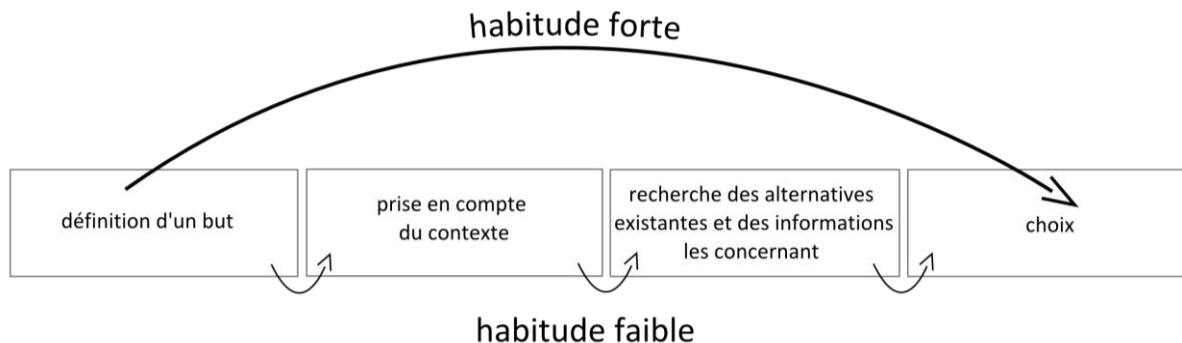


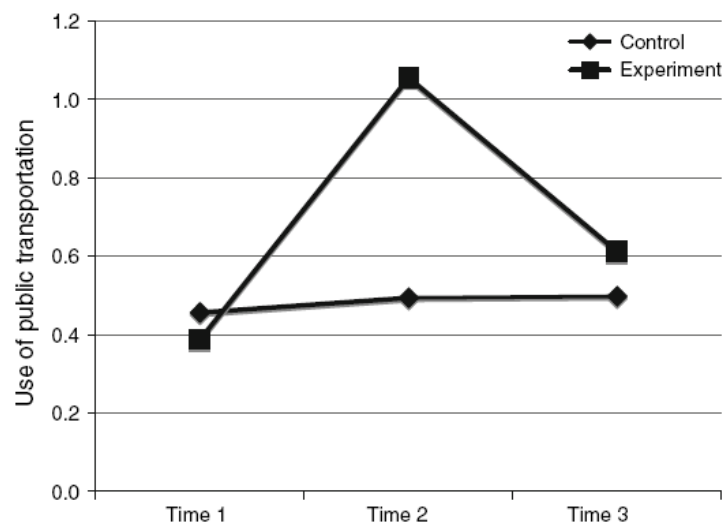
Schéma 21 : Modèle du processus de délibération des personnes dans le cas d'habitudes plutôt « fortes » ou plutôt « faibles » ; source : Verplanken et Aarts, 1999 ; réalisation et traduction de l'auteur

Les travaux étudiés ici sont focalisés sur des comportements habituels de nature plutôt majoritaire, comme l'usage d'un mode principal de transport. Bien sûr, ceci n'exclut pas la présence possible d'autres habitudes plus spécifiques, développées dans des situations bien déterminées, bien délimitées, et en nombre plus réduit. Ainsi, une personne peut avoir une très forte habitude générale de déplacements automobiles et prendre la voiture pour une grande majorité de ses trajets, mêmes très courts. A côté de cela, cette même personne pourra, par exemple, aimer marcher chaque matin jusqu'à la boulangerie afin d'avoir un réveil en douceur (Verplanken et Aarts, 1999). Les habitudes ne produisent aucun déterminisme particulier.

Le rôle joué par les habitudes dans le cas d'un changement de mode de déplacement « provoqué » (fermeture d'une autoroute pendant des travaux (Fujii et Gärling, 2003), offre d'une carte gratuite pour les transports en commun pendant un mois (Thøgersen et Møller, 2008 ; Fuji et Kitamura, 2003), ...) interroge certains chercheurs. Les travaux réalisés permettent de renseigner le développement de nouvelles habitudes, et leur effet à moyen et court termes. Deux équipes de chercheurs ont entrepris de mesurer l'influence que peut avoir un ticket d'abonnement gratuit d'un mois aux transports en commun sur les comportements de personnes habituées au mode automobile. La constitution des échantillons de personnes enquêtées est comparable dans les deux travaux. Il s'agit de personnes utilisant majoritairement l'automobile pour se déplacer, qui ne sont plus abonnées au réseau de transport en commun depuis longtemps. Les résultats de Fujii et Kitamura (2003) montrent que les personnes participant à l'expérience (qui habitent toutes la ville de Kyoto) ont un recours plus fréquent aux transports publics, ainsi qu'une habitude significativement plus forte un mois après l'expérience, celle-ci étant mesurée par un test « RFM » (Verplanken et al., 1994). L'habitude en transports en commun est plus forte après l'utilisation de ces modes, par apprentissage. Thøgersen et Møller (2008) complètent cette analyse en examinant les comportements des personnes ayant participé à une expérience équivalente, cinq mois après celle-ci. Ces personnes sont toutes fortement habituées à l'automobile et habitent toutes l'agglomération de Copenhague. Cinq mois après avoir reçu une carte gratuite d'accès aux transports en commun valable un mois, ces personnes ont un usage des transports publics légèrement supérieur au groupe « témoin » qui n'a rien reçu (Graphique 10, page suivante). A la première lecture, ces résultats pourraient laisser entendre que l'habitude en « transport public » développée pendant le mois de gratuité s'estompe vite et ne produit que des effets très faibles sur les comportements. Cela dit, les résultats sont un peu plus nuancés que cela. Tout d'abord, Thøgersen et Møller (2008) soulignent que les résultats moyens sur l'effet de la gratuité pendant un mois rendent peu lisible le fait que les

personnes ayant le plus utilisé les transports en commun pendant le mois de gratuité sont aussi celles qui ont développé une habitude plus forte en faveur de ces modes après cinq mois. En effet, de nombreuses personnes n'ont pas ou très peu utilisé cette carte pendant le mois de l'expérience. La pratique des déplacements en transports en commun aurait donc bien une influence sur la formation d'habitudes, qui peuvent exister en parallèle d'une habitude automobile toujours majoritaire. Par ailleurs, dans le sous-groupe qui a reçu une carte de transport, certaines personnes ont également reçu une « formation » pour trouver leur itinéraire et leurs horaires de trajet. Ces personnes formées et disposant d'une carte gratuite, sont celles qui ont développé les habitudes les plus fortes en faveur des transports en commun cinq mois après l'essai. Par contre, les informations distribuées sous forme de tableau d'horaires d'une ligne n'ont aucun effet particulier. Ces éléments indiquent très nettement l'influence que peuvent avoir les savoir-faire développés, ainsi que la satisfaction personnelle qui peut l'accompagner, sur le développement d'une habitude spécifique.

Fig. 1 The use of public transport at baseline (Time 1), during the promotion period (Time 2) and five months later (Time 3) among drivers receiving a free one-month travelcard (the experiment group) and a control group. $N = 575$. Note: Means controlled for differences in intention to use public transport at Time 1 (dummy variable)



Graphique 10 : Fréquence d'utilisation des transports en commun pour le sous-groupe ayant reçu une carte gratuite de transports en commun valable un mois (« experiment »), comparée avec un groupe témoin (« control »), avant, à la fin, et cinq mois après l'expérience

5.4 Mesure de l'habitude, enjeux méthodologiques

Les habitudes sont extrêmement difficiles à mesurer. De nombreuses équipes de chercheurs se sont frottées à cette question de la mesure, dans l'objectif d'une identification du rôle joué par l'habitude sur les comportements, en isolant des autres processus psychologiques (Klößner et Matthies, 2004). Nous l'avons vu, les premiers travaux mentionnant les habitudes (Triandis, 1977) mobilisaient les comportements passés comme indicateurs de la présence d'habitudes. Cela n'a aucune valeur explicative particulière. Comme cela est développé dans le chapitre précédent, les comportements passés sont une notion bien plus large, bien moins opératoire que les habitudes. Un second type d'approche a ensuite été fondé sur l'idée de mesurer l'habitude en demandant aux personnes elles-mêmes dans quelle mesure leurs propres comportements passés étaient effectués sous le contrôle des habitudes (Klößner et Matthies, 2004). Cette approche nécessitait une représentation fiable des comportements passés, ainsi que de l'influence jouée par l'habitude, ce qui semble pour le moins ambitieux, voire hasardeux. En effet, comment ne pas douter de la faculté des personnes interrogées à fournir des informations fiables sur leurs propres comportements passés ? Etant donnée la connotation de la notion d'habitude dans le langage courant, comment ne pas voir dans ce protocole

de nombreux biais qui conduisent les personnes à minimiser le poids des habitudes sur leurs comportements passés ?

Nous l'avons vu dans le paragraphe précédent, une tentative plus récente de mesure de l'habitude a été proposée par Verplanken et al. (1994). Ce protocole de mesure de l'habitude, appelé « RFM » pour « Responses Frequency Measure », consiste à mobiliser la fondation psychologique des habitudes, à savoir les scripts, et leur caractère d'automatisme avancée. Pour ce faire, une série de douze situations fictives sont données par l'enquêteur. Il est attendu que la personne enquêtée donne le plus rapidement possible le premier mode qui lui vient à l'esprit. Ces chercheurs ont testé ce modèle sur des personnes aux habitudes différenciées, en termes de mode (vélo ou automobile, dans ce cas), en montrant que ces différences se traduisent par des réponses différentes au test « RFM ». Les difficultés de l'opérationnalisation de ce protocole ont pour le moment freiné l'intégration de l'habitude dans les modèles psychologiques, en dépit d'un intérêt prononcé et de l'évolution des techniques de mesure et de calcul depuis la publication de cet article (Klößner et Matthies, 2004). Quelques biais sont tout de même à relever dans cette méthode de mesure. Tout d'abord, les situations énoncées par l'enquêteur traduisent essentiellement un mode de vie « majoritaire », qui ne correspond pas à l'ensemble des modes de vie existants. Certaines situations peuvent apparaître inappropriées, nous l'avons mentionné plus haut. Ces mêmes situations traduisent aussi la projection d'un mode de fonctionnement quotidien très individualisé, et ne donnent pas la possibilité à la personne de resituer ces situations et actions dans un contexte de répartition de certaines activités au sein de la famille, du ménage, du groupe ou autre. Comment répondre en quelques instants pour des situations qui ne nous concernent pas, que nous n'avons jamais rencontrées, ou qui sont effectuées pour notre compte par d'autres ? Voilà les biais principaux de ce test. A cela, il faut rajouter certains biais de méthode, dont la longueur que représente une série de douze situations fictives pour la personne enquêtée, qui pourrait amener la personne à fournir une seule réponse pour aller au plus vite. Par ailleurs, les sociologues le savent bien, une grande partie des personnes enquêtées a tendance à vouloir rester cohérente dans ses réponses. Ceci irait dans le sens d'une homogénéisation des réponses, que le dispositif interprète, à contre-sens peut-être, comme la présence d'habitudes.

La tentative de mesure de l'habitude la plus récente (et la plus satisfaisante, à notre connaissance) est également issue des travaux de Bas Verplanken (Verplanken et Orbell, 2003). Le test appelé « SRHI » (pour « Self Reported Habit Index ») présente une série de douze affirmations, pour chaque comportement dont on souhaite évaluer le caractère "habituel". La personne doit répondre parmi une série de cinq attitudes allant de "je suis d'accord" à "je ne suis pas d'accord". Les affirmations sont présentes dans l'encadré ci-dessous (idem, p.1329). Afin d'aller plus loin que la simple prise en compte de l'automatisme des réponses à des situations fictives, les affirmations incluses dans ce test suivent cinq dimensions qui caractérisent les habitudes dans une définition élargie. Ce test prend en compte un historique de répétition du comportement en question, mais également la difficulté perçue par la personne à contrôler cette même habitude. Sont également considérées la faiblesse relative de conscience sur le comportement en question, l'« efficacité » de l'habitude, du point de vue de la préservation de ressources cognitives, et l'idée de l'identité de la personne ("sense of identity" or "personal style").

Le comportement X est quelque chose ("behaviour X is something ...")

Source : Verplanken et Orbell, 2003 ; réalisation et traduction de l'auteur

- que je fais fréquemment ("I do frequently")
- que je fais automatiquement ("I do automatically")
- que je peux faire sans y prêter attention ("I do without having to consciously remember")
- qui me fait me sentir bizarre si je ne le fais pas ("that makes me feel weird if I do not do it")
- que je fais sans y penser ("I do without thinking")
- qui nécessiterait des efforts pour que je ne le fasse pas ("that would require effort not to do")
- qui appartient à ma routine ("that belong to my (daily, weekly, monthly) routine")
- que je commence avant même de l'avoir réalisé ("I start doing before I realize I'm doing it")
- que je trouverais difficile à ne pas faire ("I would find hard not to do")
- auquel je n'ai pas à penser ("I have no need to think about doing")
- c'est typiquement "moi" ("that's typically "me"")
- que je fais depuis longtemps ("I have been doing for a long time")

A ce jour, et à notre connaissance, ce test « SRHI » mobilise la définition la plus élargie de l'habitude dans ce courant de recherche de la psychologie sociale sur les déplacements (Schéma 22, ci-dessous). Cela dit, ce test est plutôt long, d'autant plus quand on souhaite étudier plusieurs habitudes en parallèle. De plus, le test SRHI est difficilement utilisable pour des travaux d'enquête de terrain. Ceci explique le fait que seulement peu de chercheurs, en dehors de ce champ de la psychologie sociale des déplacements, se soient réapproprié ce type de test.

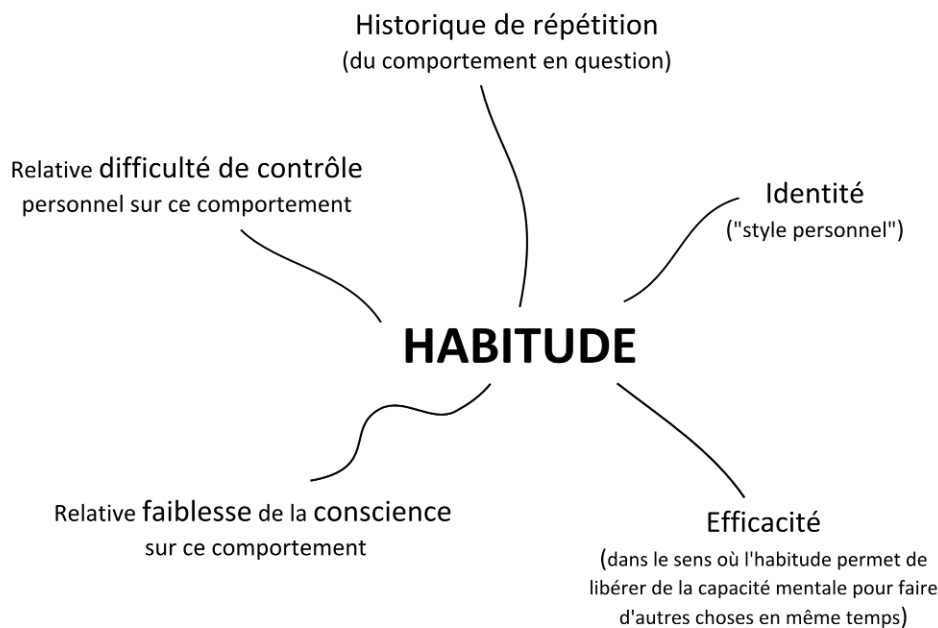


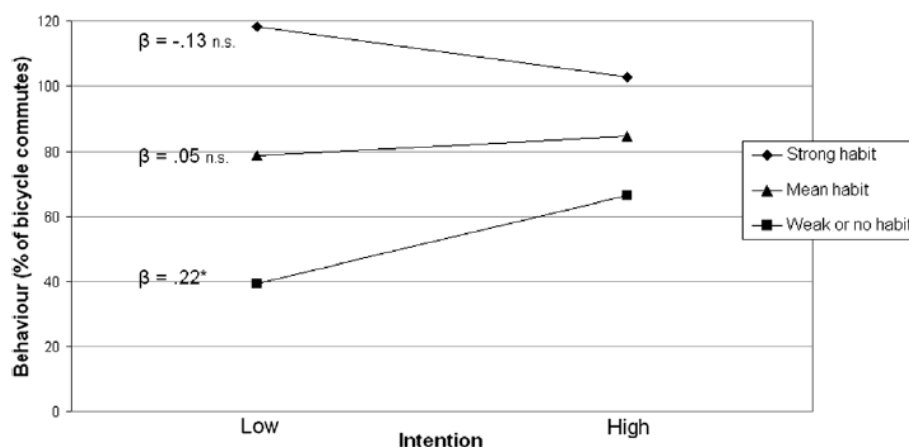
Schéma 22 : Une définition de l'habitude, dans la méthode de mesure SHRI ; réalisation de l'auteur

Cette méthode a prouvé sa fiabilité après une série de tests et semble être un instrument de mesure intéressant, et de loin plus satisfaisant que les méthodes présentées précédemment. Cela dit, dans le cadre de notre problématique liée aux résistances au changement de mode de transport, la définition proposée reste encore partielle et ne prend pas suffisamment en compte des éléments autre que psychologiques.

5.5 L'habitude comme interférence dans la relation entre intentions et comportements

Un nombre de plus en plus élevé de travaux empiriques tend à montrer que les habitudes interfèrent dans la relation entre d'une part les intentions de comportement d'une personne et d'autre part ses comportements effectifs (Bamberg, 2002 ; Verplanken et al., 2008 ; Gardner, 2009). Une enquête menée auprès d'employés d'une université anglaise amène des éléments intéressants à cet égard (Verplanken et al., 2008). Au sein de cet échantillon d'employés, certains ont déménagé récemment (moins de quelques semaines). Deux sous-groupes sont alors constitués sur ce critère. Des questions identiques sont posées aux deux sous-groupes. Celles-ci font référence aux valeurs environnementales, au nombre de trajets automobiles sur une semaine type et à l'intention de vouloir diminuer son propre usage de l'automobile. Ensuite, les personnes enquêtées doivent remplir un carnet pendant une semaine pour recenser l'ensemble de leurs déplacements automobiles. Les résultats montrent que si la personne a récemment déménagé, et qu'elle présente un intérêt plutôt prononcé pour les questions environnementales, dans ce cas et dans ce cas uniquement, le nombre de trajets en automobile diminue fortement. Les personnes qui présentent le même intérêt pour les questions liées à l'environnement mais qui n'ont pas déménagé récemment ont un nombre de trajets qui reste stable par rapport à une « semaine-type ». Le déménagement récent correspond en l'occurrence à une habitude de déplacement moins forte qu'en situation « stabilisée » depuis de nombreux mois (idem).

Lorsqu'elle est forte, l'habitude semble produire une interférence forte sur la relation entre les intentions formulées et les comportements observés, telle est la conclusion de cet article. Dans des travaux relativement similaires sur le plan de la méthode, mais avec une population plus diversifiée, avec des usages de modes de transports également plus diversifiés, Benjamin Gardner (2009) a pu établir et modéliser ce lien entre habitudes, intentions et comportements. La mesure de la force ou de la faiblesse de l'habitude s'obtient par un test SRHI (Verplanken et Orbell, 2003). Dans l'exemple de la pratique du vélo (Graphique 11, ci-dessous) une intention forte à utiliser plus souvent le vélo n'a significativement de corrélation avec des comportements observables (*) que dans le cas où la personne n'a pas déjà d'habitude forte relative à un mode de déplacement particulier (« weak or no habit »).



Graphique 11: Intentions, comportements et habitudes existantes dans le cas de la pratique du vélo ; réalisation de l'auteur

Bamberg (2002) a également travaillé sur ces questions. Le protocole expérimental développé consiste à demander aux personnes enquêtées si elles souhaiteraient réduire le nombre de leurs déplacements en automobile. Les personnes répondant favorablement sont alors invitées à s’y engager devant une équipe d’enquêteurs. L’ensemble des personnes interrogées passe le test « RFM » (Verplanken et al., 1994) ce qui permet aux chercheurs d’évaluer la force de leur habitude existante. Ensuite, une partie de l’échantillon constitué reçoit une formation à la lecture des plans de transport public, de fiches horaires. Il est demandé à chacun de trouver l’itinéraire le plus court pour un déplacement entre son lieu de résidence et son lieu de travail. En conclusion majeure de ce travail, il apparaît que les habitudes interfèrent fortement dans la relation entre les intentions et les comportements. Les intentions formulées dans le cadre d’un engagement public n’ont qu’un effet très faible sur les comportements, et celui-ci ne dure pas plus longtemps que l’expérience. La mise en application d’une intention, dans le cas de personnes ayant déjà une habitude modale (automobile) forte, est loin d’être automatique.

5.6 L’habitude comme interférence dans la relation entre normes et comportements

L’habitude semble également jouer un rôle majeur sur les comportements du quotidien, dans la mesure où elle vient interférer dans la relation entre les normes sociales et les comportements. Précisons de quoi il s’agit. Nous parlons ici d’habitudes qui se sont constituées avant un changement de normes, qu’elles soient sociales ou collectives. L’exemple employé par Klöckner et Matthies (2004) est l’habitude automobile, entre autres, dans des groupes sociaux qui privilégient les modes alternatifs à la voiture. En s’appuyant sur le modèle de Schwartz sur la prise de décision normative (« normative decision-making ») (Schwartz, 1977), Klöckner et Matthies (2004) ont tenté d’identifier plus largement les rapports qui peuvent s’établir entre des normes sociales, des habitudes (modales) et des comportements effectifs. En d’autres termes, ces chercheurs tentent de comprendre par quelles modalités une personne à l’habitude modale plutôt forte peut « résister » à des normes sociales, fortes elles aussi, qui concernent des comportements « concurrents » (se déplacer à vélo, par exemple). Le modèle de Schwartz (1977), qui sert ici de socle théorique, dégage trois étapes successives dans la relation entre les normes sociales et les comportements, à savoir la phase d’attention, la phase de motivation et la phase d’évaluation (Schéma 23, ci-dessous). De ces trois phases procèdent soit d’un déni, soit un nouveau comportement.

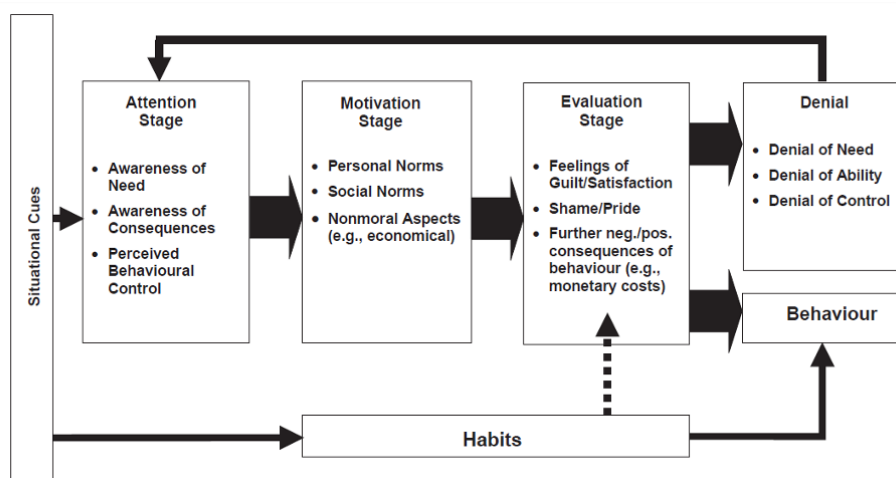


Schéma 23 : Le modèle étendu de prise de décision normative, source: Schwartz, 1977 ; Klöckner et Matthies, 2004, p.320

Pour résumer le schéma page précédente, la phase d'attention est l'étape *sine qua non* pour que puisse se développer un jugement moral. La phase de motivation, ensuite, prend en compte les normes sociales, certains aspects non-moraux, et forme une série de sentiments d'obligation au regard des autres. Enfin apparaît la phase d'évaluation, que Schwartz compare lui-même à une analyse coûts-bénéfices, mais qui fait intervenir des sentiments comme la culpabilité, la honte ou encore la fierté par rapport aux conséquences d'une action. C'est donc un rapport à la norme qui explique en l'occurrence l'apparition ou non d'un comportement spécifique. Dans le cas où la norme est plus forte que l'intention de comportement, cette dernière se traduit en déni. Ce modèle postule que le déni irait dans le sens d'une diminution de l'attention, a posteriori, par rapport à la perception d'une nécessité de changement de comportement.

En 1977, Schwartz avait déjà suggéré l'idée d'une interférence des habitudes dans le processus de délibération normative. Cette interférence inhiberait les effets de la norme sur les comportements, c'est l'hypothèse développée dans le travail de Klöckner et Matthies (2004), qu'ils testent en utilisant une méthode *ad hoc*. La méthode développée est particulièrement originale puisqu'elle combine une mesure de l'habitude par un test dit « RFM » avec des questions sur le rapport de la personne aux normes sociales⁸⁰. Ensuite, pour comprendre dans quel contexte normatif se situe l'enquêté, on lui demande de citer trois personnes importantes dans son esprit. Une fois ces personnes identifiées, il lui est demandé ce que penseraient, (d'après lui) ces trois personnes dans le cas où il changerait de mode de transport du jour au lendemain, pour ses trajets les plus réguliers. La personne remplit ensuite un carnet récapitulant tous ses déplacements de manière factuelle, mais très précise: heure, destination, mode, et cela pendant un mois.

Le résultat principal est que, dans le cas des personnes ayant une habitude modale forte, les normes sociales perçues sont significativement moins corrélées aux comportements que dans le cas de personnes ayant une habitude modale faible. En d'autres termes, une habitude modale faible laissera un rôle plus important aux normes sociales dans la détermination des comportements. Bien sûr, les rapports entre comportements et normes sont plus complexes qu'une simple corrélation. En effet, les normes peuvent avoir une forte influence sur d'autres comportements qui seraient alors « compensatoires » par rapport à des habitudes dont les effets seraient socialement jugés « négatifs » ou « faiblement vertueux », sans parler des redéfinitions possibles des normes sociales dans certains milieux ou groupes sociaux. Retenons tout de même que l'habitude, lorsqu'elle est forte, joue le rôle d'interférence entre les normes sociales et les comportements.

⁸⁰ Les enquêtés donnent, par exemple, leur position personnelle sur une échelle allant de « j'adhère totalement » à « je suis modéré », par rapport à des affirmations comme « en raison de mes valeurs personnelles, je me sens obligé de prendre le vélo » ou encore « quoi que fassent les autres personnes, mes valeurs personnelles me disent que c'est bien d'utiliser le bus », etc.

5.7 Synthèse et perspectives

Sur la base des résultats présentés dans ce chapitre, il est possible d'identifier le rôle joué par les habitudes automobiles dans les phénomènes de résistance aux injonctions au changement de mode de déplacement (Schéma 24, p.173). En effet, les injonctions « implicites » et « explicites » au changement de mode, analysées au chapitre 1, traduisent les différentes attentes relatives aux comportements, établies, essentiellement par la collectivité, et visent à faire émerger à la fois des intentions de changement de la part des personnes utilisant l'automobile, et des changements dans les normes sociales relatives aux modes de déplacement (« faire changer les mentalités », (SYTRAL, 2008)). Comme cela a été souligné dans un travail de recherche récent sur l'agglomération lyonnaise, les « intentions » (déclarées) de changer de mode de déplacement sont plutôt fortes chez les usagers de l'automobile⁸¹ (La Branche, 2012). Ce même article note également que les normes sociales évoluent vers une reconnaissance de plus en plus forte de la légitimité des valeurs environnementales en général, mais dans le cas des modes de déplacements quotidiens en particulier (idem). Intentions au changement et normes sociales envers les modes alternatifs commencent donc à poindre dans l'agglomération lyonnaise, quelle qu'en soit la mesure. En dépit de cela, et comme nous l'avons souligné dans le chapitre 2, les changements effectifs de comportement restent très faibles.

En produisant des interférences non seulement dans la relation entre les intentions et les comportements effectifs (Bamberg, 2002 ; Verplanken et al., 2008 ; Gardner, 2009) mais également dans la relation entre les normes sociales et ces mêmes comportements effectifs (Klößner et Matthies, 2004), l'habitude constitue une modalité très puissante de résistance aux injonctions au changement de mode de déplacement. Certes, dans ce chapitre, nous avons émis des réserves sur la définition de l'habitude qu'utilise la psychologie sociale : centrée uniquement sur une dimension psychologique de l'habitude, elle oublie très largement la dimension sociale de la construction de ces habitudes (habitudes collectives ...) ainsi que leur dimension individuelle (apprentissage par la pratique ...). Cela dit, ces limites théoriques soulignées ne remettent nullement en cause les résultats empiriques présentés dans ce chapitre, puisque ceux-ci concernent les effets de l'habitude sur les comportements, et non l'explication de leurs modes d'existence. Retenons, et c'est un résultat très important dans la poursuite de notre cheminement de recherche, qu'une forte habitude modale constitue une force « conservatrice » puissante face aux injonctions au changement.

Dans la perspective de recherche qui est la nôtre, il nous a semblé nécessaire d'inscrire l'habitude automobile au-delà du « seul » construit psychologique, mais de la rattacher au concept d'habitude présenté au chapitre 4. Dans la suite de ce travail, nous prendrons donc en compte les activités et apprentissages liés aux déplacements, les territoires de l'habitude, ainsi que les habitudes de pensées et de représentations⁸². Venons-en à notre propre méthodologie, qui nous a permis d'approcher l'habitude modale dans sa complexité, et de la sortir d'une définition qui ne traiterait qu'une partie du pôle individuel de l'habitude (*hexis*) en oubliant le pôle social (*ethos*).

⁸¹ Prenons bien sûr ces résultats avec toutes les précautions nécessaires, puisqu'une « intention » déclarée lors de la passation d'un questionnaire par téléphone n'est pas toujours significative d'une envie de changement de pratique. Elle peut refléter une conformation à la norme dans le cadre de la relation entre l'enquêteur et l'enquêté, si ce dernier comprend qu'il s'agit d'un questionnaire portant sur les transports et l'environnement.

⁸² Ces trois dimensions que nous voulons ajouter au psychologique constituent les trois chapitres de la troisième partie.

L'habitude comme interférence dans les relations entre intentions et comportements, et entre normes sociales et comportements

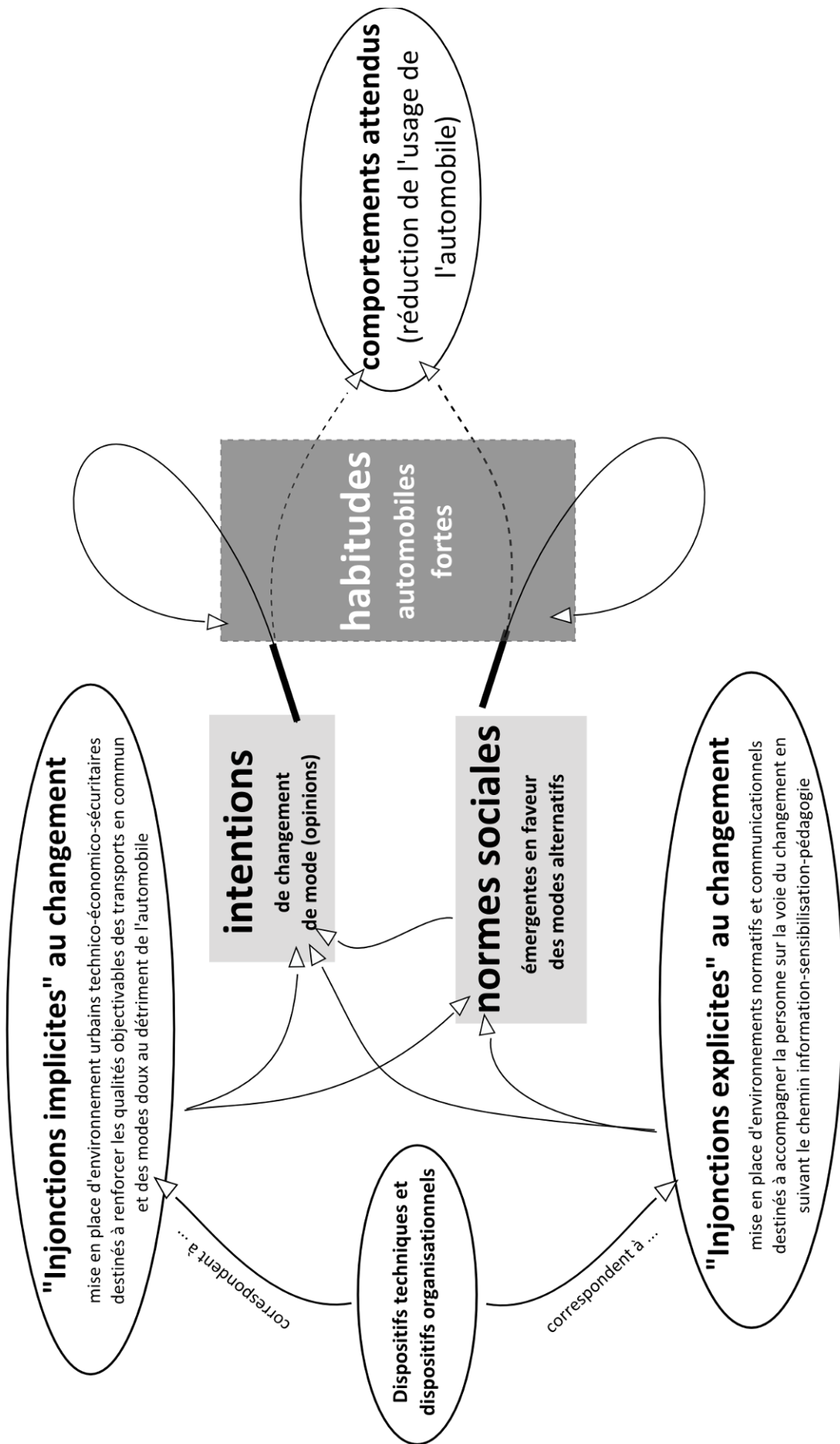


Schéma 24 : L'habitude comme interférence dans les relations entre intentions et comportements et entre normes sociales et comportements ; réalisation de l'auteur

Chapitre 6 Enjeux méthodologiques du concept d'habitude dans les déplacements urbains

6.1 De la nécessité d'une méthode *ad hoc*

De nombreux travaux théoriques ont souligné le conformisme des méthodes majoritairement employées dans les travaux de recherche sur les transports en général, dans la géographie des transports en particulier (Røe, 2000 ; Petit, 2002). En effet, depuis la seconde partie du XX^{ème} siècle, si certaines branches de la géographie se sont approchées des méthodes ethnographiques, de la sociologie et de l'anthropologie, voire de la phénoménologie, la géographie des transports est longtemps restée « le dernier bastion des perspectives fonctionnalistes » et du « règne sans partage des méthodes quantitatives » (Røe, 2000) qualifiées par certains d'« orthodoxes » (Goodwin et al., 1987 ; Røe, 2000). Cette géographie des transports reste sujette à de nombreuses critiques, lesquelles pointent essentiellement le fait qu'elle s'intéresse davantage aux représentations graphiques et aux dimensions calculatoires qu'à une réelle compréhension de ses objets (idem). Les méthodes développées ont longtemps été sélectionnées au moins autant pour leurs capacités à la modélisation numérique que pour leur pertinence au regard de l'objet de recherche en question (Petit, 2002). Par exemple, les travaux de géographie quantitative des transports se sont pendant longtemps plus intéressés à modéliser les "impacts" d'infrastructures nouvelles⁸³ qu'à expliquer les dynamiques et inerties sociales liées à la mobilité spatiale quotidienne. Certains chercheurs rappellent que parvenir au calcul d'un phénomène n'est pas la même chose que de donner des explications de causalité (Offner, 1993). Nous l'avons vu, dans ces travaux quantitatifs majoritaires actuellement, l'acteur est pensé en des termes reflétant une série de préconceptions sur les « valeurs » et les « rationalités » des personnes, avec une ambition universalisante. L'acteur joue le rôle de « boîte noire » (Røe, 2000). Nous l'avons vu au chapitre 3, certains développements ont remis en cause ces approches (V. Kaufmann, 2001 ; Røe, 2000), qui restent pourtant toujours majoritaires aujourd'hui. Cette hégémonie des méthodes quantitatives semble être liée à plusieurs facteurs. Le premier est la proximité entre les chercheurs et les acteurs de la planification des transports. L'enjeu économique fondamental de la « prévision de la demande de transport » dans la communauté des praticiens a rendu possible, puis nécessaire, le développement d'approches modélisables et modélisées des comportements par la recherche (Røe, 2000). Un second élément explicatif de la toute-puissance du « quantitatif » tient à la présence massive dans cette discipline d'ingénieurs, dont la formation initiale est généralement plus portée sur les statistiques et le calcul que sur une capacité à rediscuter les modèles de comportements humains qui font de l'utilisateur une « boîte noire » (V. Kaufmann, 2000 ; Røe, 2000).

Or c'est précisément à ces « boîtes noires » que nous nous intéressons dans ce travail de recherche. L'habitude semble en être une partie non négligeable. Seulement voilà, approcher l'habitude n'a rien de simple. Outre les difficultés théoriques que nous avons développées dans le chapitre 4 et les difficultés méthodologiques posées par les travaux de psychologie sociale présentés au chapitre 5, l'écueil principal à éviter pour le chercheur est celui de laisser penser aux enquêtés qu'ils devraient se justifier en effectuant une « rationalisation a posteriori ». Ce type de justification est à proscrire

⁸³ Sans nécessairement discuter les notions mêmes d'« impacts » ou « effets structurants », critiqués à de nombreux égards (Offner, 1993).

dans notre travail de recherche, puisque ces justifications formulées après coup, qui voient l'enquêté garder ce qu'il pense être une « bonne » figure, seraient plus enclines à effacer toute dimension « habituelle » pour mettre en avant les aspects « rationnels », « choisis » et « justifiables » de la moindre action. L'habitude est tue lorsque l'on met en scène son quotidien devant un observateur extérieur, étant donnée l'image très péjorative incluse dans l'acceptation courante de l'habitude (Eriksson et al., 2008 ; Steg et al., 2001 ; Goodwin et al., 1987). En effet, dans de nombreux travaux de recherche sur les déplacements, les enquêtés sont invités à justifier leurs choix a posteriori, en dehors de l'action et dans des termes socialement « acceptables ». Phil Goodwin (idem, p.366) le précise, « *puisque l'adoption d'une habitude représente une décision de se libérer du processus de décision, les personnes ayant suivi des routines reviendront inévitablement à des moyens de justification de leurs comportements en des termes objectifs et à jour de ce qui se fait* ». Voilà bien le plus grand obstacle méthodologique à ce travail. De manière plus générale, les dispositifs d'enquête les plus classiques tendent à placer l'enquêté en situation de « décideur », capable de produire une justification de ses propres pratiques (Røe, 2000 ; Maréchal, 2009). Quelle que soit la qualité du protocole d'enquête mis en place, l'enquêté aura toujours tendance à vouloir rester cohérent, voire à avancer ce qu'il pense être la « bonne » réponse (Singly, 2005).

Au-delà du caractère rétrospectif de la justification, le processus même de « rationalisation » pose problème (Gauléjac, 2004). Ce terme comprend deux acceptions principales. Le premier aspect de la rationalisation est celui d'un « mécanisme d'échange à partir de la recherche d'un langage commun et d'un souci de clarification » (idem). Cela va dans le sens du « réductionnisme méthodologique » défendu par de nombreux économistes (orthodoxes) des transports dont « l'enjeu est d'isoler, au prix d'une simplification et d'une formalisation du réel, les mécanismes-clefs des phénomènes à expliquer » (Petit, 2002). Cela ne va pas sans la seconde définition, inséparable de la première, qui présente la rationalisation comme un « mécanisme de défense qui, sous les apparences d'un raisonnement logique, tend à neutraliser ce qui dérange, ce qui est gênant, ce qui ne rentre pas dans « sa » logique » (Gauléjac, 2004).

Dans l'expérience sociale de la mobilité, les habitudes font partie de ces éléments qui « dérangent ». Dans cette situation, l'enjeu fondamental pour le chercheur est donc de parvenir à faire sortir les personnes enquêtées du rationalisme ambiant, dans lequel elles se sentiraient contraintes de tout justifier dans des termes qui ne sont pas les leurs. Susan J. Smith, citée par Røe (2000, p. 102), rappelle que nous savons peu de choses sur la formation et l'exécution des routines de la vie quotidienne. En outre, "la compréhension subjective ne peut pas se conformer à des catégories a priori" (idem). Etant donné qu'il n'existe actuellement aucune méthode permettant de traiter l'habitude hors d'un traitement empirique la reléguant à un seul construit psychologique, et afin d'éviter tous les écueils précédemment formulés, nous avons choisi de développer une méthode *ad hoc*, qui place l'acteur usager, non pas en situation de justification de choix, mais dans une situation d'« acteur-descripteur » de son propre quotidien. Cette méthode constitue la première partie de l'enquête sur laquelle nous forgeons nos développements et résultats. Elle vient enrichir une seconde partie qui a pour but de tester les hypothèses relatives à l'usage sur un échantillon plus large, via une enquête par questionnaire.

6.2 Description générale de la méthode

Au regard de notre développement théorique, la méthode développée devait répondre à plusieurs enjeux fondamentaux. En tout premier lieu, elle devait permettre d'identifier les différentes formes que peut prendre l'habitude dans le cadre des déplacements quotidiens. Or l'un des écueils principaux que nous avons décelés dans la littérature est celui d'une distance trop forte entre le dispositif d'enquête et les pratiques sociales à considérer. En effet, à notre connaissance, une grande majorité des méthodes « traditionnelles » de recherche utilisées en sciences sociales, particulièrement dans la recherche sur les déplacements, permet certes de faire émerger des discours sur les pratiques, mais ces discours sont obtenus en dehors de l'action, par entretien ou par questionnaire. Le discours dans l'action est aujourd'hui l'« angle mort » principal de la recherche sur les déplacements urbains. Or, dans ce travail de recherche, nous nous intéressons aux habitudes dans l'usage de l'automobile. Celles-ci peuvent être considérées par les personnes comme des gestes, pensées ou actions sans intérêt, négligeables⁸⁴, qui ne passeront peut-être pas les filtres de la mémoire, de la verbalisation et de l'injonction (implicite) à la justification dans le cadre d'enquêtes « éloignées » (temporellement et spatialement) des pratiques de déplacement. C'est précisément l'hypothèse que nous posons dans notre développement méthodologique.

Certes, il existe déjà des travaux sur les activités du quotidien dans les déplacements, qui peuvent prendre la forme de parcours automobiles commentés (Laurier, 2004) ou de questionnaires relatifs aux activités effectuées lors des déplacements, qu'ils soient automobiles (Mokhtarian et Salomon, 2001) ou autres (Lyons et al., 2007). Les premiers nous ont semblé particulièrement intéressants, dans une approche visant à prendre en compte la subjectivité de l'acteur dans ses environnements quotidiens. Cela dit, notre ambition méthodologique est de pouvoir dépasser une description unique des trajets quotidiens, pour appréhender l'habitude dans un déroulement quotidien récurrent, dans sa possible répétitivité, dans les ressemblances et dissemblances entre plusieurs déplacements d'une même personne. Les parcours automobiles commentés semblent avoir un potentiel heuristique très fort pour de futurs travaux sur les habitudes. Cela dit, dans le cadre de ce travail de recherche – en quelque sorte « exploratoire » - nous souhaitons avant tout pouvoir disposer d'éléments qui dépassent le seul trajet, ce qui aurait été difficile à obtenir avec le seul dispositif du parcours commenté. De plus, ces approches fondées sur les parcours commentés nécessitent un équipement conséquent auquel nous n'avons pas accès.

Les secondes approches citées ci-dessus en exemple (Mokhtarian et Salomon, 1997, 2001 ; Lyons et al., 2007) sont plus « classiques ». Elles mettent en jeu des questionnaires sur les pratiques à l'intérieur du déplacement. C'est essentiellement au regard de l'articulation entre méthode et théorie que notre démarche s'éloigne de ces deux approches-là. En effet, ces travaux tentent de réintégrer les pratiques quotidiennes dans le déplacement à l'intérieur d'un modèle permettant de comprendre le « choix modal » de la personne. Or, comme nous l'avons exposé dans les chapitres précédents, les habitudes ne sont pas un élément permettant de caractériser la rationalité d'un choix effectué en amont. Elles sont l'une des modalités du comportement qu'il convient d'analyser à part entière, sans présomption de rationalité particulière. Plusieurs méthodes étaient envisageables afin de placer les personnes enquêtées en situation d'« acteurs-descripteurs » dans leurs déplacements

⁸⁴ Comme le souligne la définition « courante » de l'habitude, développée dans le chapitre 4.

quotidiens⁸⁵. Nous avons opté pour un suivi par enregistrements sonores effectués par la personne enquêtée elle-même, par le biais d'un dictaphone. Le protocole développé invite les personnes à s'enregistrer à la fin de chacun de leurs déplacements, pendant une semaine entière, samedi et dimanche compris. En fin de trajet, l'enquêté doit fournir une synthèse détaillée, en décrivant le trajet qu'il vient d'effectuer, et en suivant des indications que nous détaillerons au paragraphe suivant. Cette partie du protocole méthodologique constitue la « phase 1 » de l'enquête sur laquelle repose ce travail de recherche. Ces descriptions assemblées et analysées nous ont permis de formuler certaines hypothèses relatives aux habitudes dans les déplacements quotidiens.

Nous avons alors pensé qu'il serait pertinent, dans l'orientation générale de cette thèse, non seulement d'aborder les diverses formes de l'habitude, mais aussi d'identifier leur rôle dans les comportements de mobilité. Ceci est rendu possible par la méthode formalisée qu'est la méthode du questionnaire, et par les corrélations de variables qu'elle permet. Ceci constitue la « phase 2 » de l'enquête présentée dans ce travail de recherche. La population étudiée ici est l'ensemble des personnes utilisant l'automobile au moins plusieurs fois par semaine dans le contexte de l'agglomération lyonnaise. La première phase ayant pour objectif de déceler les différentes formes de l'habitude dans la pratique quotidienne de l'automobile, nous avons choisi d'ouvrir le panel à une grande diversité de personnes habitant toutes dans l'agglomération lyonnaise (Tableau 13, p.187).

Des dix personnes constituant le panel, quatre habitent en hypercentre (Lyon, Villeurbanne-Charpenne et Villeurbanne-Croix-Luizet), deux habitent en banlieue dense (Villeurbanne-Les-Brosses et Oullins-La-Saulaie), deux dans la banlieue pavillonnaire (Irigny et Couzon-au-Mont-d'Or), enfin deux personnes habitent dans le périurbain diffus (Soucieu-en-Jarrest et La Boisse). Dans la seconde phase de notre enquête, nous avons choisi de nous centrer sur un échantillon plus large (cent vingt-quatre personnes) pour la passation du questionnaire. Ces personnes utilisent également l'automobile, au moins « plusieurs fois par semaine » comme le précise la phrase introductive du questionnaire (annexe 17). Les enquêtés de cette seconde phase habitent tous Villeurbanne, dans des quartiers denses et bien desservis par les transports en commun. Dans la poursuite de nos questionnements sur les résistances aux injonctions au changement de mode, nous avons choisi d'affiner notre analyse sur des personnes qui disposent objectivement d'alternatives modales et qui évoluent quotidiennement dans des espaces urbains denses et mixtes qui pourraient voir émerger d'autres pratiques modales. Les deux parties de l'enquête ne renvoient donc pas exactement à la même population. En effet, les visées de ces deux parties ne sont pas les mêmes. Si la première est plutôt à visée « exploratoire », la seconde a plutôt une vocation d'expérimentation et de test d'hypothèses. Chacune dispose de sa forme de représentativité propre, nous le verrons aux paragraphes suivants.

⁸⁵ Nous avons testé également d'autres méthodes afin d'évaluer leur pertinence. L'observation s'est révélé être intéressante, mais bien trop limitée. En effet, observer la circulation près d'un feu de signalisation tricolore pendant plusieurs heures, en prenant des notes, donne de nombreux éléments intéressants sur la récurrence des manifestations corporelles de certaines habitudes. Cela dit, cette méthode ne permet pas d'observer pleinement et précisément la situation. Enfin, de nombreux éléments – essentiellement sonores – manquent pour faire une analyse plus fine des pratiques observées. Une captation vidéo des acteurs-usagers de l'automobile à l'intérieur de l'habitacle a également été envisagée. Malheureusement, seul du matériel bien trop volumineux était disponible, ce qui a rendu techniquement impossible une captation vidéo de l'usage sur un temps dépassant une journée. Ceci aurait pu nous permettre de comprendre certaines dimensions des habitudes, telles les incorporations. Nous laissons de côté ces méthodes, à améliorer, pour des travaux ultérieurs.

6.3 Description de la première phase du protocole méthodologique : l'« acteur-descripteur »

6.3.1 Le recours aux enregistrements

La méthode que nous avons développée pour la première phase d'enquête consiste en un enregistrement synthétique, par l'acteur-usager lui-même, à la fin de chaque déplacement automobile, sur un dictaphone, d'une description du trajet qu'il vient d'effectuer. Le protocole invite la personne à s'enregistrer pendant la durée d'une semaine complète, afin de pouvoir analyser après coup les récurrences, changements ou évolutions dans les pratiques décrites, ou dans la manière de les décrire. Dans ces enregistrements synthétiques, qui durent chacun environ une minute, il est attendu que les personnes abordent leur expérience de déplacement tout juste terminée, en allant bien au-delà du seul trajet reliant deux points de l'espace. Afin de pouvoir faciliter leur prise de parole sur des éléments qui leur paraissent « habituels » ou « banals », et donc non nécessairement porteurs d'intérêt spécifique de leur point de vue, nous avons insisté, lors de la remise du dictaphone, sur la nécessité de bien décrire et de restituer ce que la personne fait pendant ses trajets, qu'il s'agisse d'actions « importantes » ou non. Afin de libérer la parole de l'acteur-usager sur des éléments qui peuvent lui paraître hors de propos, nous avons procédé au collage de cinq pictogrammes sur chaque dictaphone (Illustration 3, ci-dessous) : étaient rappelées cinq entrées possibles, ou informations minimales à fournir par la personne, à chaque déplacement.



Illustration 3 : Les cinq pictogrammes collés sur le dictaphone fourni (« avant-après » concerne des changements de dernière minute)

La présence de ces pictogrammes a deux fonctions principales. Tout d'abord ils permettent à la personne d'amorcer un discours, sur la base d'éléments factuels plus simples à aborder, facilement mobilisables, nécessaires à l'enquêteur pour faire émerger un discours de l'acteur-usager. Nous avons insisté, lors de la remise des dictaphones, sur le fait que ces questions ne sont que des éléments a minima, et que la personne a toute liberté pour s'exprimer au-delà de ces entrées, si c'est pour évoquer son usage de l'automobile. Par ailleurs, nous avons stratégiquement placé le pictogramme « autour de vous » en dernière position, afin que l'enquêté nous parle de son ressenti, de son environnement habituel de vie, de la manière dont il appréhende le temps et l'espace, de manière plus approfondie et sans être coupé par une autre information à donner.

L'extrait suivant montre, pour l'exemple de l'acteur-usager « U10 » (voir page suivante), la manière dont un discours peut se constituer sur une base d'éléments factuels. Alors que les premiers éléments abordés concernent les lieux fréquentés, les horaires et le trajet effectué, U10 donne deux informations importantes en fin d'enregistrement, à savoir le sentiment de ne pas pouvoir faire « autrement », ainsi qu'un point de vue développé sur les « gens » et les comportements des autres sur la route.

Extrait de U10: « Donc, on est toujours le 8 juin, il est 18h50 alors là j'ai fait euh... le boulot vers le parking des Célestins, parce qu'en fait là je vais aller manger en ville avec une amie, euh... du coup là je suis passé par Marietton, enfin j'ai fait, je suis descendu d'Ecully par Marietton donc là y'avait pas grand monde sauf sur le rond-point. Après, j'ai longé les quais et donc j'ai retrouvé... j'ai pris le parking directement, donc j'ai mis vingt minutes pour six kilomètres. C'est vraiment pas terrible mais bon, on ne peut pas trop faire autrement, voilà c'est les ... les seules fois où l'on regrette un peu la voiture. Mais bon comme il flotte un peu on le regrette pas tant que ça. Sinon il n'y a pas eu grand-chose sur la route, à part que les gens sans ... sont désespérant à vouloir s'engager alors que c'est déjà bloqué et du coup ils bloquent encore plus les carrefours, mais bon à part ça on ne peut rien y faire, hein. Voilà. »

6.3.2 Recrutement et protocole d'enquête

Dans un premier temps, nous avons imaginé recruter par la méthode dite de « proche en proche⁸⁶ ». Malheureusement, devant la nouveauté du dispositif, le temps nécessaire à consentir par la personne, nous avons rencontré de nombreuses difficultés à trouver des personnes volontaires, sinon dans le milieu universitaire, qui aurait alors été surreprésenté. Nous avons alors décidé de faire appel à la presse, par l'intermédiaire d'un communiqué à trois journaux locaux et éditions locales de journaux nationaux⁸⁷. Nous n'avons reçu qu'une réponse favorable, de la rédaction lyonnaise du journal *20 Minutes*. A la suite d'une réunion où nous avons précisé nos attentes, le rédacteur en chef⁸⁸ de ce journal a proposé la rédaction d'un article sous la forme d'une interview, réalisée la semaine suivante et publiée quelques jours après, le 7 mai 2010 (disponible en annexe 16).

De nombreux SMS, mails, coups de téléphone ont été reçus ce jour-là, ainsi que les jours suivants⁸⁹. Passer une annonce via un article dans la presse « locale » permet de toucher un nombre très large de personnes, d'une manière directe, par la lecture, ou indirecte, par le bouche à oreille. Ceci nous a permis de constituer un panel qui n'a pas de représentativité statistique, mais qui rassemble des personnes très diversifiées au regard de leurs âges, leurs professions, situations sociales ou modes de vie (Tableau 13, page suivante). Pour celui-ci, nous pourrions parler d'une représentativité « structurelle » (Petit, 2002, p.143) qui s'appuie sur une diversité des pratiques, susceptible de renseigner largement sur les usages contemporains de l'automobile sur l'agglomération lyonnaise. Le panel sur lequel s'appuient les hypothèses formulées de la partie 1 de l'enquête ne semble pas particulièrement biaisé, par ce qui relève des déterminants sociaux usuels.

⁸⁶ Cette méthode consiste en un recrutement qui commence dans l'entourage direct du chercheur. Chaque personne, à la fin du protocole d'enquête, doit proposer un ou plusieurs noms de personnes susceptibles de répondre favorablement à ce type d'enquête. Cette technique permet normalement, et très rapidement, de dépasser le cercle des connaissances du chercheur, de garantir un taux de réponse très satisfaisant, et de permettre la constitution d'un échantillon socialement diversifié (Petit, 2002).

⁸⁷ Ce communiqué de presse stipulait notre besoin de relayer à un public large notre appel à participation de personnes utilisant l'automobile régulièrement, afin de suivre leurs pratiques pendant une semaine entière, par enregistrement par dictaphone.

⁸⁸ Frédéric Crouzet, pour ne pas le citer.

⁸⁹ Bien sûr, un travail de tri a été nécessaire puisque sur l'ensemble des réponses, nous avons pu dénombrier autant de mails fantaisistes et hors de propos (mail de soutien du club de défense des « automobilistes lyonnais », SMS d'une femme dénonçant son mari « conducteur et pollueur », dont « il faut analyser les pratiques », mail de l'association des commerçants de la Presqu'île, etc.) que de prises de contact sérieuses et correspondant à notre recherche. Nous avons noté, non sans une certaine forme de surprise et de satisfaction, que ces questions liées à la mobilité quotidienne passionnent de nombreuses personnes.

Identifiant	Âge (en 2010)	Sexe	Niveau d'études	Situation familiale	Situation logement	Lieu de résidence	Type de logement	Situation par rapport au logement
U1	56 ans	F	Bac	Divorcée – 1 enfant	Habite seule	Villeurbanne Croix-Luizet	Appartement	Propriétaire
U2	58 ans	F	Bac + 5	Mariée – 3 enfants	Habite en couple	Couzon-au-Mont-d'Or	Maison individuelle (pavillon)	Propriétaire
U3	44 ans	H	Bac + 2	Marié sans enfant	Habite en couple	Villeurbanne Les Brosse	Appartement	Locataire
U4	62 ans	H	Bac + 2	Marié – 2 enfants	Habite en famille	Lyon 7ème	Maison de ville	Propriétaire
U5	48 ans	H	Bac	Marié – 2 enfants	Habite en famille	Soucieu-en-Jarrest	Maison individuelle (pavillon)	Propriétaire
U6	25 ans	F	Bac + 2	Célibataire	Habite chez ses parents	La Boisse (01)	Maison individuelle	Parents propriétaires
U7	34 ans	H	Niveau Bac	Célibataire	Habite seul	Oullins	Appartement	Locataire
U8	28 ans	H	Bac + 5	Pacsé	Habite en couple	Villeurbanne - Charpenne	Appartement	Locataire
U9	44 ans	F	Niveau Bac	Mariée – 3 enfants	Habite en famille	Irigny	Maison	Locataire
U10	29 ans	H	Bac + 5	Célibataire	Habite seul	Lyon 3ème	Appartement	Locataire

Tableau 13 : Liste des personnes participant à la première phase de l'enquête

En dépit du recrutement de personnes très diverses qu'il permet, l'usage d'un article dans la presse locale peut amener un certain nombre de biais, puisque la formulation et la rédaction de l'article sont laissées à la discrétion du journaliste. Ainsi peuvent apparaître plusieurs reformulations importantes, certains termes peuvent être mis en avant, alors que le chercheur peut ne pas vouloir les voir apparaître explicitement. Dans notre cas, les potentiels biais que nous avons relevés sont liés aux termes employés, comme celui de « résistance », présent dans le titre même de l'article, alors même qu'il n'avait pas été prononcé lors de l'interview.

Le choix de ce terme, par exemple, peut orienter le lecteur et l'amener à faire des présuppositions quant aux intentions de la recherche. Ceci a pu néanmoins être limité par le premier contact téléphonique, ainsi que par le rendez-vous de remise du dictaphone, à l'occasion duquel le protocole et l'objet de recherche sont (re-)présentés. Certains publics particuliers ont pu tout de même être plus attirés par un projet de recherche présenté comme traitant des « résistances des automobilistes ». En effet, la majeure partie des personnes qui nous ont contacté l'ont fait pour des raisons qui dépassent le simple usage de la voiture : pour la défense d'une idéologie « pro- » ou « anti-automobile ». Nous avons reçu les demandes de plusieurs candidats, qui se sont présentés comme des « écologistes convaincus » (habitant pour la plupart en milieu péri-urbain) et qui ont affirmé ne pas avoir d'autre choix que l'automobile pour leurs déplacements quotidiens, et souhaitaient pouvoir se « faire entendre » par cette enquête. Un second groupe, fortement représenté dans les réponses spontanées à l'appel à participation, est celui des personnes qui sont engagées dans une défense du mode automobile en ville. Là encore, certaines de ces personnes souhaitaient faire passer des informations au plus grand nombre, via ce travail de recherche. Ainsi la sélection a-t-elle dû être drastique, et nous n'avons retenu qu'une personne se présentant comme une « écologiste convaincue et contrainte », et une personne défendant l'automobile en ville, sur dix personnes. Il est possible que certaines personnes, parties prenantes du panel, aient formulé une volonté de participation en réaction à l'article publié, et dans l'idée d'y défendre une conception particulière de la ville et des déplacements urbains. Les propos idéologiques n'ont été que rares sur

l'ensemble du corpus, d'autant plus que les consignes demandaient explicitement de se concentrer sur les aspects factuels relatifs à l'usage, plus que sur des positions politiques ou morales. Voilà en tout cas, un biais que n'exclut pas ce type de recrutement.

A la suite de la publication de l'article, une fois la sélection effectuée, nous avons repris contact par téléphone avec les personnes volontaires sélectionnées. Dans cet échange était rappelé le déroulé du protocole d'enquête et l'engagement que cela peut représenter en terme de temps. Ensuite, un rendez-vous est pris avec la personne. L'ensemble de ces phases d'enregistrement a dû être étalé sur plusieurs semaines, jusqu'à la mi-juin 2010, la disponibilité des enquêtés n'étant pas toujours totale. La date de rencontre convenue, la remise du dictaphone est un moment important dans notre protocole d'enquête. Elle permet de prendre un premier contact en face à face, d'expliquer le protocole d'enquête, de s'assurer que les consignes ont été assimilées, et de recueillir certaines informations sur la personne⁹⁰ par une discussion libre. La semaine d'enregistrement terminée, le contact est à nouveau pris pour récupérer le dictaphone et avoir une autre discussion, qui amènera la personne à contextualiser les déclarations enregistrées.

6.3.3 Constitution du corpus et modalités d'analyse

En premier lieu, les enregistrements obtenus exigent une retranscription⁹¹. Pour une meilleure lisibilité, nous avons choisi de retranscrire chaque enregistrement séparément en suivant une méthode de classement. A chaque enregistrement est ensuite attribué un code, dont les premiers caractères concernent l'identifiant de la personne, présent dans le tableau précédent. Le chiffre suivant concerne le jour d'enregistrement, et le dernier chiffre le numéro de l'enregistrement dans la journée en question. Le tout forme une chaîne de caractère du type « U10.1.3 », compris comme « 3ème enregistrement, du jour 1, de la personne U10 ». Une fois la retranscription effectuée, nous avons procédé à deux types de traitements pour permettre l'analyse.

L'analyse effectuée sur le corpus repose essentiellement sur une analyse de contenu. L'emploi de cette méthode se justifie par la recherche d'une modalité d'examen systématique et méthodique de ces descriptions. Compte tenu de la taille du corpus étudié, une analyse de contenu par lecture directe a pu être possible, sans informatisation du traitement. L'analyse de contenu effectuée dans le cadre de cette première partie d'enquête, s'est concentrée sur le contenu manifeste⁹² de ces déclarations. Nous appréhendons le contenu manifeste des déclarations de chaque enquêté par trois entrées particulières, à savoir les stratégies de la personne⁹³, ses représentations et ses pratiques (Tableau 14, page suivante). Les pratiques concernent, en premier lieu, les trajets effectués par la personne, que nous avons cartographiés de manière schématique par la suite (voir paragraphe suivant). Ces trajets recouvrent une dimension plus large que le seul déplacement d'un point à un autre de l'espace géographique. Nous ajoutons alors des éléments relatifs aux personnes présentes dans l'habitacle ou encore aux activités effectuées par la personne au sein même du déplacement. Les représentations que nous avons eues à traiter sont également plurielles. Elles peuvent concerner les différents modes et leurs qualités et défauts supposés, les autres usagers de la route et leurs

⁹⁰ Notamment la situation familiale, la catégorie sociale ou la profession de la personne, l'âge de la personne.

⁹¹ L'intégralité des retranscriptions est disponible en annexe 15.

⁹² Une analyse de la manière dont la personne présente ces éléments pourrait également être très pertinente dans un autre cadre de recherche, mais ne correspond pas ici aux visées de l'enquête.

⁹³ Nous ne considérons pas la personne comme productrice exclusive de stratégie personnelle, mais comme coproductrice de stratégie au sein de groupes sociaux (tels que la famille, le foyer, les réseaux amicaux).

comportements, l'image que la personne se fait d'elle-même. Enfin, les stratégies concernent des éléments aussi importants que la combinaison d'activités à l'intérieur du déplacement, les stratégies résidentielles et leurs liens avec les pratiques de mobilité résidentielle, etc.

Pratiques	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> trajets <input type="checkbox"/> personnes accompagnantes <input type="checkbox"/> activités durant le trajet <input type="checkbox"/> activités à destination <input type="checkbox"/> autres modes utilisés <input type="checkbox"/> lieu(x) de stationnement
Représentations	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> coûts et durées <input type="checkbox"/> sa propre image <input type="checkbox"/> « cocon » automobile <input type="checkbox"/> « les autres » (sur la route) <input type="checkbox"/> « les autres » (qui attendent le bus, le train, etc.) <input type="checkbox"/> les différents modes de déplacement, leurs qualités et défauts <input type="checkbox"/> son véhicule <input type="checkbox"/> les qualités circulatoires des différents chemins à des heures et des jours donnés <input type="checkbox"/> les difficultés et facilités à trouver une place de stationnement à un endroit et à une heure donnés
Stratégies	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> se divertir pendant les trajets <input type="checkbox"/> passer du temps avec ses proches, durant un trajet <input type="checkbox"/> gagner du temps <input type="checkbox"/> prendre son temps <input type="checkbox"/> combiner les activités <input type="checkbox"/> stratégies résidentielles

Tableau 14: Une analyse de l'habitude dans l'usage de l'automobile, par l'analyse du contenu manifeste. Stratégies, pratiques et représentations comme clés d'analyse, et exemples d'éléments pris en compte

Nous avons également cherché à cartographier l'ensemble des déplacements de chaque personne enquêtée, de manière schématique (Schéma 25, page suivante). Ceci nous permet de pouvoir objectiver les déplacements de cette personne et le territoire de vie sur lequel elle évolue dans le quotidien. Ces cartes schématiques ont pour but de faire ressortir les lieux les plus fréquentés par la personne, les trajets les plus fréquents et les différentes articulations entre les activités. La taille des cercles est proportionnelle au nombre de jours dans la semaine où la personne s'est rendue sur ce lieu. Pour accentuer ce gradient, nous avons ensuite distingué par la couleur les lieux où la personne se rendait plus d'une fois par semaine (rouge pour les plus fréquentés, contre orange). Notons que les distances entre les points ne sont pas toutes proportionnelles puisque, pour de nombreux enquêtés, le quotidien a lieu sur des échelles bien différentes. Nous avons tout de même cherché à bien différencier visuellement les déplacements courts des déplacements longs. Nous avons également mis un point d'honneur à conserver les orientations par rapport aux différents points cardinaux.

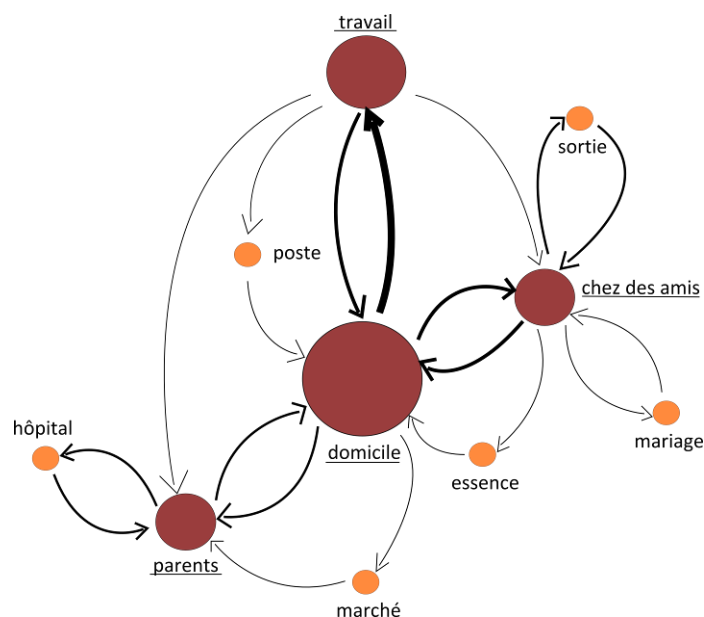


Schéma 25 : Carte schématique des déplacements d'U7 pendant la semaine de descriptions enregistrées

6.3.4 Limites et biais de la méthode

A notre connaissance, la méthode employée dans cette première partie d'enquête que nous appelons méthode de l'« acteur-descripteur » n'a pas d'équivalent dans la littérature actuelle. Il convient donc d'en analyser les potentialités et les limites, pour les travaux de recherche ultérieurs. En tant que méthode exploratoire et inédite, elle nous a permis la constitution d'un corpus conséquent, qui lui-même permet la formulation d'hypothèses sur l'usage de l'automobile et les habitudes, que nous présenterons et testerons dans les chapitres suivants. Elle a également rendu possible une entrée dans la subjectivité de l'acteur, dans la part importante de sa vie quotidienne que sont souvent les déplacements. Bien sûr, cette méthode n'est pas indemne de biais. Certains points seront à améliorer pour les possibles travaux à venir. Un biais méthodologique principal tient aux consignes données aux enquêtés. Il est arrivé, à de rares moments, que les personnes récapitulent en un seul enregistrement l'ensemble de leur journée. Or s'enregistrer à la fin de chaque trajet (et non à la fin de la journée) est une nécessité absolue dans notre méthode, afin que les éléments les plus récents soient mémorisés par la personne pour qu'elle puisse les transmettre.

Bien sûr, sur une semaine entière, et pour une personne utilisant majoritairement l'automobile dans ses déplacements quotidiens, cela peut vite devenir une tâche ingrate et chronophage. Certaines modifications pourront donc être faites ; il faudra insister auprès des personnes volontaires sur l'engagement que cela représente et sur la nécessité de continuer les enregistrements à ces moments précis⁹⁴. Par ailleurs, il n'est pas impossible qu'une certaine forme de mise en scène de la vie quotidienne apparaisse dans certains de ces enregistrements⁹⁵. Cette forme de mise en scène s'estompe après le premier ou le deuxième jour, puisque l'enregistrement devient lui aussi banal, la personne s'habituant au dispositif. Dans le sillage des travaux audiovisuels de Paul McIlvenny (McIlvenny, 2010) sur les cyclistes, il serait pertinent d'inviter à des enregistrements étalés sur une

⁹⁴ Nous aurions pu inviter les enquêtés à s'enregistrer en conduisant, lors des trajets automobiles qu'ils effectuent. Au-delà du caractère illégal de cette demande, nous préférons laisser à la personne un temps spécifique pour synthétiser les éléments lors de l'enregistrement.

⁹⁵ Le cas des enregistrements du premier jour de la personne « U2 » est symptomatique de ce phénomène de mise en scène du quotidien.

période plus grande, en extrayant de l'analyse les premiers enregistrements. Bien entendu, l'effectif du panel est également une source de biais potentiel, bien qu'il soit représentatif d'un point de vue « structurel ». Certaines distorsions peuvent apparaître dans l'approche des phénomènes observés, compte tenu du faible nombre de participants. D'où la nécessité de ne pas surreprésenter une catégorie sociale particulière, au risque de généraliser des pratiques qui pourraient n'avoir cours que pour certaines catégories de la population-mère. Dans le cadre de ce travail de recherche à vocation exploratoire, étant donné le temps nécessaire au recrutement, à la retranscription, aux divers rendez-vous pour donner les consignes et les dictaphones, puis pour les récupérer, il aurait été difficile de mobiliser un panel plus large.

Des entretiens d'explicitation ont également été menés avec certaines de ces personnes. Il en ressort un potentiel très intéressant, une version plus dynamique et plus ouverte des préconisations méthodologiques formulées par Røe⁹⁶ (2000). En effet, combiner la méthode de l'acteur-descripteur à des entretiens d'explicitation permet à la personne de développer certains points abordés dans les phases d'enregistrement, d'en ajouter, de dissocier les pratiques habituelles de la mise en scène lorsque l'enquêteur présente une série d'éléments contradictoires, par exemple. De notre point de vue, cette combinaison pourrait constituer une méthode à fort potentiel heuristique à l'avenir, pour des travaux cherchant à appréhender de manière qualitative l'univers de la quotidienneté présent dans les pratiques de déplacements. Dans le cadre de cette thèse, nous avons comme ambition scientifique principale d'identifier et de distinguer différentes formes de l'habitude dans les déplacements quotidiens, afin de tester leurs rôles dans le phénomène de résistance aux injonctions au changement. Nous ne cherchons pas nécessairement à rentrer dans une forme d'exhaustivité, qui serait nécessaire à l'établissement de nouvelles connaissances sur les habitudes de déplacement. Voilà pourquoi nous avons privilégié une seconde phase portée par la méthode du questionnaire.

6.4 Description de la méthode par questionnaire

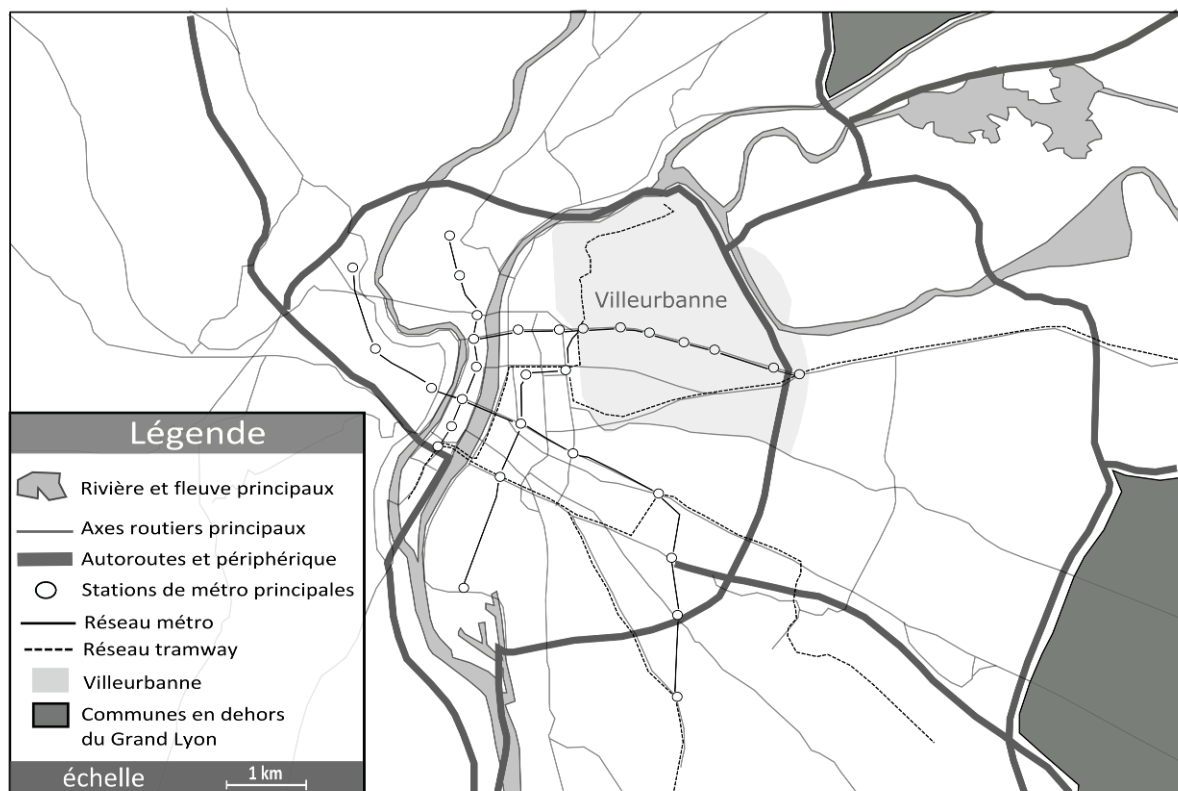
6.4.1 Le recours au questionnaire

Une fois les descriptions quotidiennes retranscrites et traitées, nous avons pu identifier les différentes formes prises par l'habitude dans les pratiques sociales de déplacement. Dans la perspective d'un travail exploratoire sur le rôle des habitudes dans les résistances aux injonctions au changement de mode, nous avons élaboré un questionnaire destiné à faire ressortir les modalités, les formes et les déterminants de l'habitude sur les comportements des acteurs-usagers de la route. Le questionnaire aborde les éléments les plus importants qui sont ressortis de la première phase de l'enquête, à savoir les lieux du quotidien fréquentés en automobile, les trajets les plus réguliers, les activités lors des déplacements, le rapport aux coûts et aux durées, le rapport au « choix », ainsi que certains déterminants sociaux usuels. Le choix du questionnaire s'explique par la nécessité, dans la démarche qui est la nôtre, de pouvoir disposer d'informations standardisées et comparables au sein de la population des habitants de Villeurbanne utilisant l'automobile au moins plusieurs fois par semaine.

⁹⁶ A savoir un carnet de bord associé à un entretien.

6.4.2 Recrutement et dispositif d'enquête

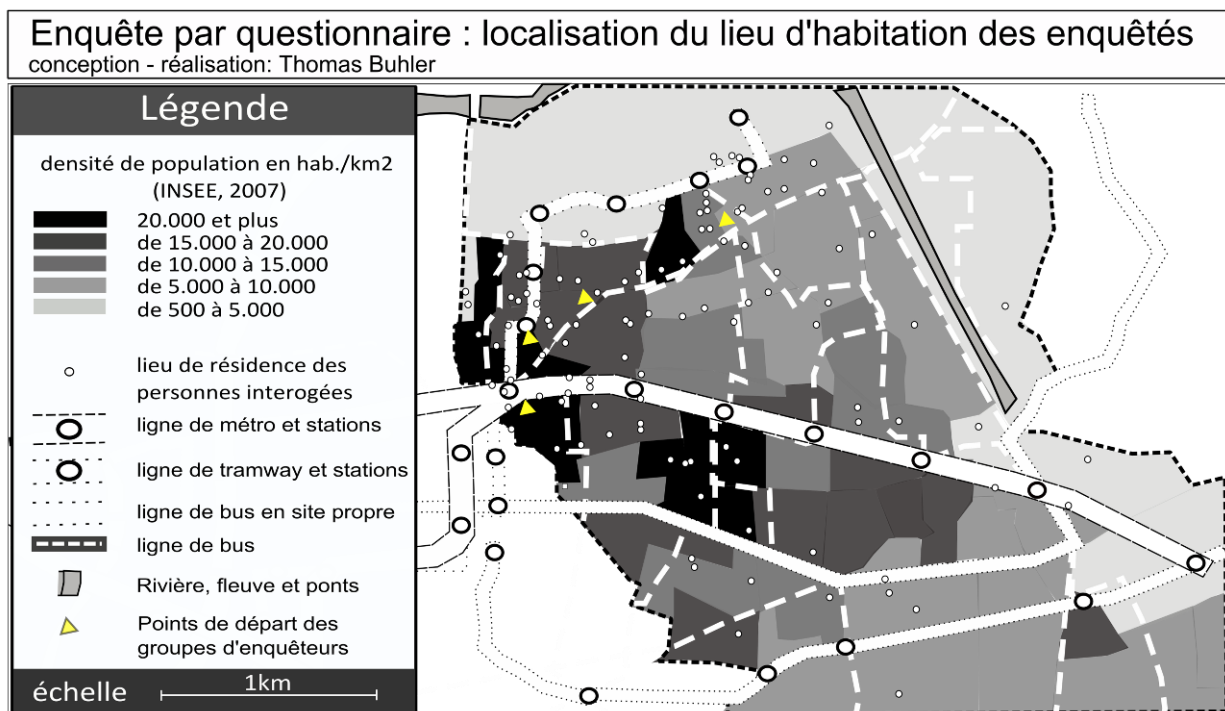
La passation du questionnaire a été effectuée au mois de décembre 2010. Le groupe d'enquêteur était constitué de 72 étudiants de l'INSA de Lyon, tous en quatrième année d'études au sein du département Génie Civil et Urbanisme. Ces étudiants ont été formés à la technique du questionnaire, ainsi qu'aux modalités précises de passation, en deux temps. Une semaine avant la passation, le questionnaire leur a été remis, agrémenté d'une présentation des consignes à suivre. Celles-ci concernaient essentiellement l'impératif de se tenir scrupuleusement aux formulations présentes dans le questionnaire, sans reformuler en lisant à voix haute les questions. Ceci afin d'éviter toute forme d'interprétation par l'enquêteur, et afin que les résultats soient comparables. Les étudiants étaient incités à lire le questionnaire chez eux. Enfin, avant la passation, nous avons rassemblé les étudiants afin de leur rappeler une dernière fois les consignes et la manière de remplir le questionnaire. Chaque étudiant avait pour consigne d'effectuer la passation de deux questionnaires, dans un temps imparti de deux heures. Nous l'avons dit plus haut, notre terrain pour cette seconde phase d'enquête est la commune de Villeurbanne (Carte 16, ci-dessous).



Carte 16 : Localisation de la commune de Villeurbanne dans l'agglomération lyonnaise ; conception et réalisation de l'auteur

Nous n'avons pas souhaité procéder à la construction d'un échantillon au préalable. Cela pouvait nécessiter un temps considérable, étant donné l'objectif du nombre de personnes que nous nous étions fixé. Un échantillon « aléatoire » a donc été constitué, dans la mesure où les enquêteurs, répartis en quatre groupes de tailles comparables, avaient pour consigne de trouver chacune deux personnes répondantes. Aucune consigne particulière n'a été donnée, mise à part l'interdiction d'effectuer la passation auprès d'une personne connue au préalable par l'enquêteur, ou auprès de plus d'un étudiant sur les deux personnes enquêtées. Nous avons souhaité ainsi réduire le risque très fort d'une surreprésentation de la population étudiante dans l'échantillon. L'éventualité était très

probable, puisqu'il est fréquent que les enquêteurs aillent à la rencontre de personnes leur « ressemblant » le plus, socialement parlant (genre, âge, catégories sociales) (Singly, 2005). Avant de constituer la base de données sur laquelle nous avons effectué les tests présentés dans la dernière partie, nous avons dû effectuer un tri des questionnaires rendus, afin d'en expurger les exemplaires partiellement ou mal remplis, rendus trop tard ou encore trop rapidement, et donc suspects. Afin de s'assurer de la bonne qualité de la passation, nous avons suivi les étudiants sur le terrain, et nous les avons interrogés à la fin de leurs deux passations pour recueillir leur expérience. Dans toute situation suspecte, nous avons supprimé le questionnaire de la base. Quatre groupes d'enquêteurs ont été formés. Les groupes ont eu chacun un point de départ, ainsi qu'un horaire⁹⁷ différent pour effectuer la passation demandée (Carte 17, ci-dessous). Ceci visait à diversifier les profils des personnes rencontrées. La carte ci-dessous montre la répartition des lieux d'habitation des enquêtés. Nous avons spécifié que les personnes sollicitées devaient habiter Villeurbanne pour pouvoir répondre à cette enquête. En choisissant quatre points de départ spécifiques, dans la partie la plus dense et la plus desservie en transports en commun en site propre de Villeurbanne, nous souhaitons arriver à la constitution d'un échantillon de personnes habitant dans ce type de quartiers, afin de tester nos hypothèses de résistances au changement. La quasi-totalité des personnes interrogées habite à moins de 500 mètres d'un transport en commun en site propre⁹⁸. Cette distance, qui correspond à une durée de 8 à 10 minutes à pied, est souvent utilisée dans le milieu des opérationnels pour matérialiser la « zone de chalandise » des transports en commun en site propre à partir des stations (CERTU, 1999).



Carte 17 : Localisation du lieu d'habitation des enquêtés, pour l'enquête par questionnaire

⁹⁷ Le premier groupe est intervenu aux alentours de la place Charles Hernu le 6 décembre 2010 à 8h, le second groupe a débuté place Croix-Luizet le 10 décembre à 10h. Le troisième groupe a travaillé autour de la place Wilson le 15 décembre à 8h, et le dernier groupe a travaillé autour de l'arrêt de tramway du Tonkin le 17 décembre à 14h.

⁹⁸ Seules trois personnes sur cent vingt-quatre habitent à plus de 500 mètres d'une station de TCSP. Parmi elles, seule une personne habite à plus de 750 mètres d'une telle station.

6.4.3 Représentativité statistique

Dans notre cas, il n'est pas aisé de tester la représentativité statistique de l'échantillon constitué. En effet, la population cible que nous avons définie est celle des personnes habitant Villeurbanne et utilisant plusieurs fois par semaine leur automobile. Or, à notre connaissance, aucun document à échelle communale n'étant accessible, on ne peut faire correspondre des pratiques de déplacement à des déterminants sociaux précis. Nous procéderons donc à une comparaison avec l'ensemble de la population de Villeurbanne âgée de plus de 15 ans en 2008, en discutant des éventuelles sur- et sous-représentations. La lecture de la répartition par professions et catégories socioprofessionnelles est instructive. L'échantillon constitué peut être considéré comme représentatif pour la majorité des catégories socioprofessionnelles. Les différences de répartition sont faibles pour les catégories des ouvriers (sous-représentation de 0,7 point), des employés (sous-représentation de 0,2 point), des professions intermédiaires (sous-représentation de 1,5 point), ainsi que pour les catégories des cadres (surreprésentation de 2,6 points), des artisans et commerçants (3,2 points) (Tableau 15, ci-dessous). Cette dernière surreprésentation est essentiellement due au fait que les commerçants sont souvent les personnes les plus disponibles pour des enquêteurs qui évoluent en extérieur.

Population de plus de 15 ans	Enquête décembre 2010		INSEE RGP 2008	
Ensemble	124	100%	117 242	100%
Agriculteurs exploitants	0	0 %	23	0 %
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	7	5,6 %	2 781	2,4 %
Cadres et professions intellectuelles supérieures	16	12,9 %	12 205	10,3 %
Professions intermédiaires	19	15,3 %	19 544	16,8 %
Employés	22	17,7 %	20 784	17,9 %
Ouvriers	13	10,5 %	12 931	11,2 %
Retraités	11	8,9 %	23 407	20,6%
Autres sans activité professionnelle (étudiants, chômeurs, femmes au foyer, arrêt maladie)	36	29%	25 567	22%

Tableau 15: Répartition des professions et catégories socioprofessionnelles dans l'échantillon, comparée à la population majeure de Villeurbanne en 2008

Des écarts absolus de répartition assez conséquents peuvent être constatés en ce qui concerne les retraités et les étudiants. L'échantillon constitué présente 8.9% de retraités, contre 20,8 % au sein de la population villeurbannaise. Cela dit, certains articles sur les pratiques modales des personnes âgées et retraitées, basés sur des données de l'enquête nationale transports 1993-1994, montrent que ces dernières voient leur utilisation de l'automobile baisser vers 60 ans. Cela est surtout vrai chez les femmes, qui ne sont plus que 54,4% à conduire régulièrement après 60 ans, et 31,8% après 70 ans (contre 72% à 40 ans). Or ce sont elles qui forment la majorité des retraités à Villeurbanne. Il semblerait donc que notre échantillon ne soit pas tant sous-représenté en ce qui concerne les retraités, tous âges et sexes confondus. Par contre, notre échantillon présente une surreprésentation de sept points de la catégorie regroupant les étudiants, les chômeurs et les femmes au foyer. Cela est dû principalement à une surreprésentation des étudiants. D'après l'INSEE, ces derniers représentent 17,6% de la population de 15 à 64 ans habitant Villeurbanne. Un écart de 5 à 6 points n'est donc pas inenvisageable pour la catégorie des seuls étudiants. Dans notre échantillon, il s'agit de la seule catégorie sociale à être fortement surreprésentée, et ce en dépit des précautions de recrutement rappelées plus haut. Pour l'ensemble des tests statistiques effectués par la suite, nous avons veillé à tester la répartition des étudiants, afin d'anticiper tout biais (fût-il léger) qui pourrait entacher les

résultats. Nous prendrons également les mêmes précautions en ce qui concerne les répartitions par sexe. En effet, en comparaison avec l'ensemble de la population de Villeurbanne, notre échantillon semble comporter une surreprésentation d'hommes (58,87% contre 49,48% dans le recensement de 2008). Une enquête de l'INSEE a récemment souligné les différences de pratiques modales en fonction du genre dans le cas de l'Île-de-France (INSEE, 2011). Nous ne disposons malheureusement pas de données similaires concernant Villeurbanne ou même le Grand Lyon. Cela dit, ce document insiste sur les différences très fortes dans l'utilisation des transports en commun, et inversement de l'automobile, entre hommes et femmes. Ces dernières sont 46% à utiliser régulièrement les transports en commun (contre 36% d'hommes), et moins de 39% à utiliser régulièrement l'automobile (contre 47%). La répartition hommes/femmes des « automobilistes » réguliers est respectivement de 55%/45% (idem). Notre échantillon constitué est proche de cette répartition (Tableau 16, ci-dessous). Ces précautions prises, l'échantillon peut être considéré comme étant représentatif – statistiquement - de la population-mère évoquée plus haut, à savoir celle des personnes habitant Villeurbanne et utilisant l'automobile plusieurs fois par semaine.

Population des 15-64 ans	Enquête décembre 2010		INSEE RGP 2008	
Ensemble	124	100%	87 434	100%
Hommes	73	58,87%	43 265	49,48%
Femmes	51	41,13%	44 169	50,52%

Tableau 16 : Répartition hommes-femmes de l'échantillon et de la population de Villeurbanne entre 15 et 64 ans en 2008

6.4.4 Contenu du questionnaire et méthode d'analyse

Comme nous l'avons vu plus tôt, aborder la question de l'habitude par la méthode du questionnaire n'est pas une chose aisée au regard des multiples risques de biais. Afin de minimiser les risques de voir les enquêtés se justifier par « rationalisation a posteriori », nous avons décidé de procéder par analogie avec la première phase de l'enquête. Nous avons décidé d'aborder dans un premier temps des éléments factuels et très précis, qui incitent la personne à rester sur un registre purement descriptif.

Ainsi, le questionnaire débute par des questions relatives aux lieux de la vie quotidienne où la personne se rend régulièrement en voiture. La personne peut en donner jusqu'à cinq, sur un schéma spécifique intégré au questionnaire. Trois lieux du quotidien sont « fléchés » : le premier est le domicile de la personne, viennent ensuite un lieu d'« activité régulière » puis un lieu d'« achats ». Il est rappelé à la personne qu'elle peut ne pas mentionner ces lieux si elle ne les fréquente pas régulièrement en automobile. L'objectif qui sous-tend cette question n'est pas de faire apparaître l'ensemble des lieux fréquentés par la personne, mais bien l'ensemble des lieux qu'elle fréquente régulièrement. La personne enquêtée peut ensuite donner deux autres lieux, sans indication particulière, mais avec une liste d'exemples possibles (« loisirs, activités liées à vos enfants ou à d'autres membres de votre ménage, etc. »). Dans un second temps, la personne enquêtée est invitée à citer les quatre trajets les plus fréquents effectués en voiture. Le questionnaire rappelle à l'enquêté que l'aller et le retour comptent pour deux trajets différents. A la suite de cela, des questions sont posées sur ces mêmes trajets pris séparément. L'accent est placé sur le temps de trajet perçu par la personne, la qualité du temps ressenti, la présence ou non de personnes accompagnant le conducteur, la fréquence des trajets. A la fin de ces questions sur ces trajets spécifiques, la personne est invitée à préciser la fréquence (« jamais », « rarement », « souvent », « toujours ») à laquelle elle

effectue certaines activités dans ses déplacements automobiles («écouter de la musique, discuter, téléphoner, relire des documents, etc. »). Afin d'éviter la redondance, nous avons préféré aborder ces activités associées à la conduite sans précision de trajet. Les questions qui suivent portent sur le sentiment de « choix » ou de « contrainte » associé à l'usage des différents modes de déplacement. Une spécification éventuelle des usages actuels et passés d'autres modes que l'automobile est également attendue dans les questions de la quatrième partie du questionnaire.

A la suite de cela, l'enquêté doit citer une série d'adjectifs pour traduire ce qu'il pense des transports en commun. Cette question reprend une méthode utilisée dans des travaux précédents (V. Kaufmann, 2002, 2000). Est posée ensuite la question de l'accessibilité de ces mêmes transports en commun. Avant de terminer par une partie usuelle concernant les déterminants sociaux, deux séries de questions sont posées sur l'automobile que conduit le plus souvent la personne, ainsi que sur les coûts mensuels des déplacements automobiles perçus par la personne, en comparaison avec l'idée qu'elle se fait du coût des transports en commun. A la fin de l'ensemble de ces passations, une base de données commune a été constituée par nos soins, afin de pouvoir effectuer des tests statistiques, tels que des tests de corrélation, ou encore des régressions logistiques, après un long travail de recodage. Chaque passation a duré entre 20 et 30 minutes. Notre intention était précisément de pouvoir disposer d'éléments suffisamment larges pour réaliser de nombreux tests. La base de données que nous avons utilisée était donc particulièrement volumineuse, une fois agrémentée de l'ensemble des recodages effectués.

6.4.5 Limites, biais de la méthode

Les biais que l'on peut identifier dans cette deuxième partie d'enquête sont majoritairement des biais usuels et inhérents à la méthode du questionnaire en tant que telle. Par exemple, il peut y avoir un risque que la personne enquêtée réponde ce qu'elle pense être la « bonne » réponse, qu'elle « normalise » voire « rationalise » ses propos, ses justifications, la présentation de sa vie quotidienne. Cela semble être le résultat du poids symbolique que représente une enquête et l'institution qui la soutient ou la commande. Afin de limiter ces risques, nous avons décidé de placer l'ensemble des questions factuelles et précises dès le début du questionnaire.

La longueur du questionnaire peut également poser problème et faire craindre une faible qualité des réponses aux dernières questions du questionnaire. Voilà pourquoi nous avons placé l'ensemble des questions relatives aux déterminants sociaux à la fin du questionnaire. Par ailleurs, nous avons récolté les expériences de passation des différents groupes d'enquêteurs lors d'une session de discussion. Du point de vue des enquêteurs, certaines questions ont pu être mal interprétées, mal comprises, et ne font au final pas partie de l'exploitation de l'enquête, car trop entachées de biais⁹⁹.

⁹⁹ Sont incriminées une question sur les durées pour des trajets à vélo, et une autre sur l'utilisation des parcs-relais.

6.5 Synthèse et perspectives

Appréhender l'habitude dans les pratiques sociales de déplacement nécessite de renouveler les approches méthodologiques. Dans ce travail de recherche centré sur la question des habitudes, nous avons développé une enquête qui part d'une méthode plus qualitative et moins formalisée (au sens mathématique) pour arriver à un questionnaire, méthode formalisée par excellence. La démarche prend donc appui sur un processus inductif, puis déploie une approche hypothético-déductive plus classique par tests d'hypothèses. Cela est apparu nécessaire, tant les habitudes n'ont été jusqu'ici que très faiblement abordées dans l'ensemble de notre champ disciplinaire. En tant que telle, cette méthode *ad hoc* nous a permis de disposer d'un corpus d'enregistrements dans l'action, ainsi que d'une base de données formalisée et spécifique. C'est sur ces éléments que nous avons entrepris le travail d'analyse que présente la partie suivante. Bien sûr, ce travail étant exploratoire, de nombreux développements et améliorations seront à effectuer dans les travaux ultérieurs. Ainsi, un enregistrement vidéo centré sur l'acteur-usager pourrait apporter de précieux éléments sur certaines facettes de l'habitude, particulièrement sur des habitudes incorporées, qui auraient pu échapper à notre protocole méthodologique, puisque ces habitudes sont dans un rapport plus lointain à la conscience, donc plus difficiles à appréhender par le discours ou des réponses à un questionnaire. Notre méthode n'aborde pas non plus directement la dimension d'automatisme des habitudes, puisque de nombreux éléments ont déjà pu être développés par la psychologie sociale, comme cela a été dit dans le chapitre 5.

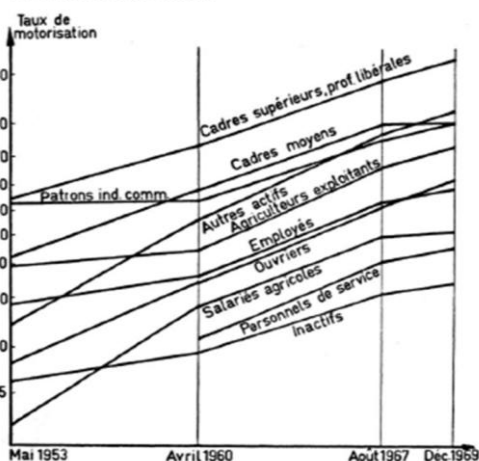
Quoi qu'il en soit, la méthode que nous avons développée repose sur une articulation assez rare – à notre connaissance – entre des éléments purement qualitatifs et des éléments très formalisés et standardisés. Cette articulation nous a permis de distinguer les traits que peut prendre l'habitude, pour ensuite tester leurs rôles sur les comportements de déplacements quotidiens, par l'emploi de tests statistiques et d'autres analyses quantitatives. C'est grâce à cette construction méthodologique *ad hoc* que nous avons pu effectuer une analyse précise de la nature et du rôle des habitudes dans les pratiques de mobilité spatiale quotidienne. Ces résultats constituent la troisième partie de cette thèse.

Conclusions de la partie II

L'habitude comme concept permet de dépasser certains dualismes qui empêchent de penser en dehors des deux cadres théoriques hégémoniques que sont l'« individualisme méthodologique » au sens large (Boudon, 2003) et le déterminisme des structures sociales (J.-C. Kaufmann, 2001). Dans le cas des résistances aux injonctions au changement de mode, nous avons développé une série de constats rappelant l'action des structures sociales qui déterminent certaines pratiques liées au déplacement. Dans le cadre de ce travail, ces rappels avaient pour but de contrebalancer une surabondance des méthodes prenant appui sur un « individualisme méthodologique », qu'elles soient liées à l'économie des transports ou qu'elles soient plus proche de la sociologie boudonienne. Il apparaît parfois nécessaire dans le champ de la recherche sur les déplacements urbains de rappeler que les actions, choix et pratiques sont certes effectuées par l'individu, mais ne peuvent se comprendre s'il on reste à cette échelle d'observation.

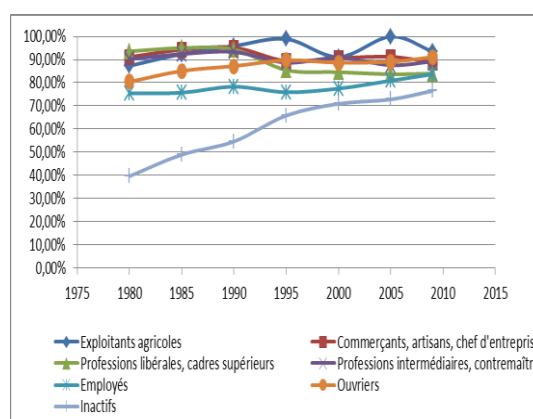
Cela dit, les approches qui mobilisent les déterminations sociales ne sont pas plus satisfaisantes, à elles seules, que les modèles issus de l'« individualisme méthodologique » (Brette et al., soumis). Nous l'avons montré pour l'exemple de la motorisation des ménages. La distinction sociale ne se constitue plus aujourd'hui autour de la possession d'une automobile (Graphiques 12 et 13, ci-dessous). Les phénomènes de distinction opèrent toujours, mais prennent d'autres formes, comme le fait de posséder un certain modèle d'automobile. Nous l'avons vu, pour le cas de l'occupation du territoire métropolitain, les structures socio-spatiales permettent de comprendre de nombreux phénomènes d'exclusion et d'inclusion à des groupes sociaux. Elles permettent également de comprendre des rapports sociaux à l'automobile, que nous avons appelé « émancipation sociale », « servitude primordiale » et « auto-cratie ». Leur portée s'arrête à l'échelle individuelle où, en l'absence du concept d'habitude, il est difficile de comprendre la concrétisation de ces forces sociales dans des pratiques (J.-C. Kaufmann, 2001).

EVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION DES DIFFERENTES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES EN FONCTION DU TEMPS



Source : INSEE, enquête "Intentions d'achat" et enquête "Assurance", 1963.

Graphique 12 : Importance des structures sociales dans l'explication du taux de motorisation ; source : Boltanski, 1975



Graphique 13 : Taux de motorisation des ménages en fonction de la situation de la personne référent sur la période 1980-2010 en France métropolitaine ; sources : INSEE RGP, CCFA ; réalisation de l'auteur

C'est précisément pour sortir de tels dualismes¹⁰⁰ que l'habitude trouve sa pertinence comme concept en sciences sociales. Nous l'avons vu, le concept d'habitude, une fois bien délimité et expurgé des prénotions qui lui sont associées dans sa définition courante, permet de penser un potentiel, incorporé ou intériorisé, qui se nourrit à la fois de l'expérience individuelle et de l'appartenance à certains groupes sociaux. Ce potentiel, qui dépasse la simple répétitivité des comportements, permet alors de penser un individu socialisé, un « homme ordinaire » (Laruelle, 1985). C'est dans cette définition simple que nous entendrons le concept d'« habitude » dans la suite de ce travail. Nous l'avons vu, l'habitude est un concept fortement employé par la psychologie sociale. Les déplacements urbains constituent pour cette discipline un cas d'étude très fréquemment mobilisé pour tester certains modèles qui intègrent les habitudes dans le cadre des décisions prises par la personne (Verplanken et al., 2008, 1994 ; Verplanken et Aarts, 1999 ; Aarts et al., 1997, 1998). Dans ces approches l'habitude est réduite à sa seule dimension psychique et dans le cas d'une seule activité. Cette définition ne correspond pas à celle que nous employons. Cependant deux résultats principaux sont à retenir de ces travaux, à savoir les interférences de l'habitude entre les intentions d'une personne et ses comportements, mais aussi entre les normes sociales et ses comportements. Dans les deux cas d'interférence, l'habitude agit comme construit psychologique qui court-circuite la prise d'information extérieur pour renseigner un choix. En cela, elle constitue un potentiel d'opposition aux intentions formulées par la personne elle-même, ainsi qu'aux normes sociales qui iraient à l'encontre des pratiques qu'elle développe. Ces résultats soulignent un double phénomène d'interférence qui apparaît très judicieux lorsqu'on s'intéresse aux résistances aux injonctions au changement de mode à l'échelle individuelle. Cela dit, nous sommes en désaccord avec l'interprétation qui peut en être faite par cette discipline. En effet, celle-ci ne mobilise que l'habitude dans sa dimension psychique alors que, nous l'avons vu, les schèmes incorporés peuvent être les premiers à résister aux intentions de la personne, puisqu'il s'agit là de « deux types de savoirs concurrents » (J.-C. Kaufmann, 2001). Par ailleurs, la résistance d'une habitude automobile pourrait s'expliquer par un espace vécu, constitué sur une période de temps plutôt longue et qui nécessiterait l'usage de ce mode. La psychologie sociale a pu déceler des phénomènes de résistance très intéressants dans le cadre de nos travaux, mais en propose une interprétation que nous entendons dépasser. Pour ce faire, nous avons décidé de constituer une méthode *ad hoc*. Celle-ci devait à la fois nous permettre de tester et de préciser le rôle des habitudes dans les comportements de mobilité spatiale quotidienne, mais également de comprendre les différentes dimensions que recouvre l'habitude modale automobile, afin de ne pas tomber dans les écueils de la psychologie sociale que nous critiquons. Nous proposons une approche que nous qualifierons de « phénoménologique », puisqu'elle est centrée avant tout sur les phénomènes observés en tentant de ne pas les ramener à des modèles interprétatifs qui feraient référence à la théorie de la décision, ou aux déterminismes des structures sociales.

Pour parvenir à cela, nous avons développé une méthode qui permet à la personne de décrire son environnement quotidien, de nous faire part de ses déplacements, des activités qu'il effectue à destination et pendant ses trajets, de ses opinions sur des sujets liées à la mobilité quotidienne. Ensuite, certains traits issus de cette première phase sont intégrés dans une enquête plus classique par questionnaire. La partie III présente les résultats de cette enquête, en suivant trois directions relatives aux formes de l'habitude : le temps, l'espace et les représentations.

¹⁰⁰ On pourrait également citer les dualismes du « choix » contre le « déterminisme » mais aussi le dualisme « réflexes » contre « conscience » (J.-C. Kaufmann, 2001)

PARTIE III

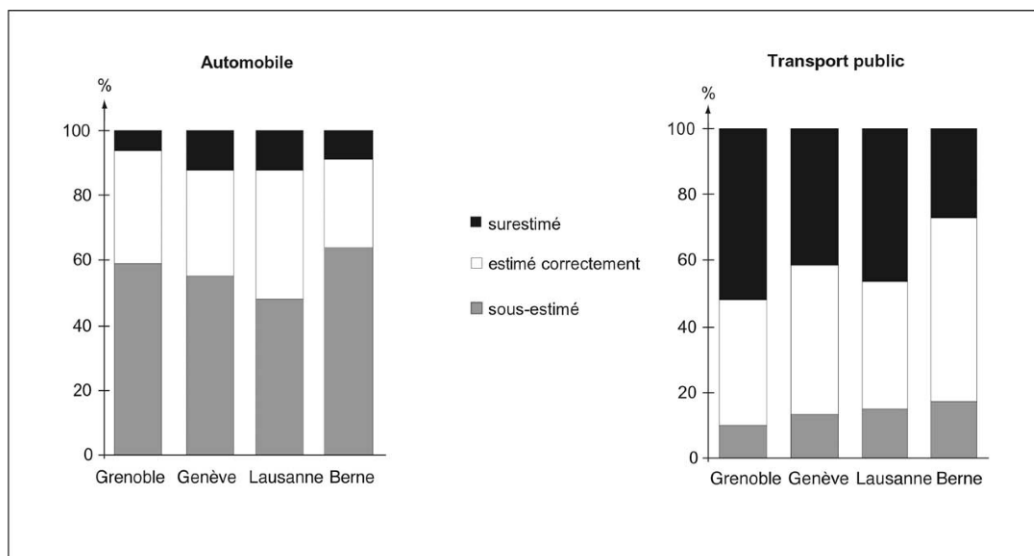
Les habitudes en action

Dimensions temporelle, spatiale et psychique de l'habitude modale

Chapitre 7 Les habitudes dans les déplacements automobiles, ou « habiter l’habitable »

7.1 Les spécificités du temps automobile

Le temps n’est pas la durée. Comme cela a été démontré par Vincent Kaufmann (2002) le temps chronométrable, mesurable par un observateur, n’est pas le temps de l’expérience du déplacement. Ces travaux peuvent se comprendre comme une application aux déplacements quotidiens des réflexions célèbres d’Henri Bergson ou d’Albert Einstein sur la relativité du temps. Ces résultats soulignent que la « durée », comprise comme quantité de temps vécue et perçue par la personne elle-même, est plus éclairante que le « temps » dans l’explication des pratiques modales. Pour arriver à ces résultats, le protocole développé consistait à demander à des acteurs-usagers des transports en commun et de l’automobile le temps qu’ils pensent prendre pour se rendre sur leur lieu d’activité. Ces temps estimés sont ensuite comparés par le chercheur à des données objectivées, ce qui permet de souligner de fortes différences d’appréciation du temps en fonction du mode. En effet, il apparaît que les acteurs-usagers de l’automobile ont plus tendance à sous-estimer leurs temps de trajet, alors que les acteurs-usagers des transports en commun ont plus tendance à le surestimer (idem). On retrouve ce résultat pour trois villes suisses (Berne, Lausanne, Genève) comme pour une ville française (Grenoble) (Graphique 14, ci-dessous).



Graphique 14 : « Biais de perception des temps de déplacement en automobile et en transport public pour les déplacements domicile-travail » ; Source : V. Kaufmann, 2002, p.134

L’auteur analyse ces résultats en invoquant les différences de qualité du temps de déplacement entre ces deux modes (idem). La coprésence est considérée comme étant majoritairement « subie » dans les transports en commun. L’obligation de se conformer aux règles d’usage ainsi qu’aux normes d’usage collectives, aux regards des « autres », à leur présence, pourrait amener la personne à considérer le temps comme plus long que ce qu’il est objectivement. A l’inverse, l’automobile est considérée comme le mode dont la pratique laisse une place plus grande à l’intimité. La personne peut y organiser son monde, son quotidien, et permettre à certaines personnes d’y entrer. Dans cet espace restreint qu’est l’habitable, les personnes peuvent construire un environnement dans lequel la sociabilité aussi bien que la solitude peuvent s’épanouir. Contrairement aux transports publics, la

voiture facilite un mode d'appropriation d'un espace que l'on pourrait qualifier de "domestique"¹⁰¹ (Sheller et Urry, 2000). Les différences dans la perception du temps sont très importantes selon le mode utilisé, et semblent jouer un rôle important dans les inerties modales constatées en faveur de l'automobile dans de nombreuses villes européennes. Cela dit, il serait absurde de penser ces phénomènes comme le produit de « simples » déterminismes techniques. La « qualité » perçue du temps de déplacement reste avant tout un construit social. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer les fortes variations des représentations du temps de déplacement qui peuvent exister entre des groupes sociaux qui privilégient une mobilité spatiale, tel le groupe des cadres supérieurs « hypermobiles », et des groupes sociaux qui privilégient, au contraire, un enracinement local (V. Kaufmann, 2001 ; Urry, 2005). Chacun de ces groupes sociaux mobilise des jeux de valeurs et des normes spécifiques diamétralement opposés.

Les résultats de V. Kaufmann (2000) sont essentiels dans la critique des modèles fonctionnalistes « classiques » de l'économie des transports. La « durée » prime sur le « temps » dans l'explication des comportements¹⁰². Les fortes variations dans la perception du temps de déplacement selon les modes de déplacement sont particulièrement significatives. Cela amène à penser l'usage du temps dans des modalités différenciées. Par contre, et à notre connaissance, il manque actuellement dans la littérature des éléments qui permettraient de comprendre les disparités de perception au sein d'un même groupe d'acteurs-usagers utilisant un même mode. Par exemple, dans les quatre villes étudiées par Kaufmann (2003), entre 5 à 10% des acteurs-usagers de l'automobile ont tendance à surestimer leurs temps de trajet habituels. De nombreuses questions se posent alors. Ces personnes ont-elle des biais de perception inverses ? A quoi cela est-il dû ? Ces personnes vivent-elles plus difficilement leurs trajets automobiles ? Pourquoi ?

Toutes ces questions liées à la perception du temps de déplacement mènent à la question de l'usage du temps automobile. Usage et perception sont liés, telle était notre hypothèse de départ. Avant de proposer certains éléments pour saisir ces disparités au sein d'un même mode, ce qui sera fait à la fin de ce chapitre, notons que le temps automobile est un temps socialement singulier, vécu pour la plupart comme utile et important dans le quotidien (Orfeuill, 1994). Il convient de comprendre les mécanismes constitutifs de l'usage de ce temps si particulier. Nous commencerons donc par l'analyse des dispositions permettant de mener à bien un déplacement automobile, jusqu'à la constitution de trajet « habituels ». Nous nous intéresserons ensuite aux activités qui peuvent être déployées au sein de ce temps automobile quotidien. Dispositions et activités semblent être les formes élémentaires et constitutives des « arts de faire », de ces « tactiques » des acteurs-usagers, qui permettent de répondre aux « stratégies » des puissants lesquelles définissent l'ordre du monde tel qu'il est (Certeau, 1990). En conclusion de ce chapitre, nous questionnerons les rapports existant entre l'usage du temps, les perceptions sensibles relatives à ce dernier et la force de l'habitude automobile des personnes interrogées. Pour cela, nous nous appuyerons sur une série de tests statistiques issus de l'enquête par questionnaire, qui nous permettra de distinguer le rôle des habitudes dans les pratiques quotidiennes automobiles.

¹⁰¹ Certains chercheurs vont même jusqu'à parler de « carcooning », néologisme formé par le terme « car » (voiture) et par le terme « cocooning » qui renvoie à une série de pratiques domestiques (Moktharian & Salomon, 2001, p.702).

¹⁰² De nombreux résultats issus de notre enquête invalident également l'hypothèse selon laquelle les comportements modaux seraient le fruit d'un « choix rationnel » dont les termes seraient le temps et le coût. Ces éléments sont présents en annexe. Ayant suffisamment traité de ces hypothèses insatisfaisantes lors des deux parties précédentes, nous souhaitons ici nous focaliser sur l'usage du temps automobile, très peu abordé jusqu'à présent dans la littérature.

7.2 Dispositions « libératrices »

La construction du quotidien automobile se fait tout d'abord par l'acquisition de dispositions bien spécifiques, permettant simultanément de se libérer - dans une certaine mesure - de l'activité de la conduite, et de s'assurer que le trajet s'effectue de manière satisfaisante pour la personne. Nous les appelons « dispositions libératrices ». L'ensemble de ces dispositions permettent de former une série de trajets, eux aussi « habituels », qui servent de référence dans les pratiques quotidiennes de la personne. La première partie de l'enquête – dite de l' « acteur-descripteur » – nous a permis de nous approcher de cela. Bien sûr, nous ne parlons pas ici des dispositions minimales légalement nécessaires à l'obtention du permis de conduire. Nous traitons ici de dispositions qui font un conducteur expérimenté, à la conduite rassurante (Coninck, 2010) et, dans une certaine mesure, qui permettent à une personne d'avoir la « maîtrise » de son quotidien automobile.

La méthode utilisée nous permet d'analyser les récurrences dans les descriptions, et donc d'approcher certains types de dispositions qui permettent de mener à bien les trajets. Les personnes participant à cette enquête ne parlent pas toutes des mêmes éléments, mais la diversité des enregistrements permet de cerner ces dispositions essentielles à la pratique automobile quotidienne. Nous les évoquerons ici une par une, en lien avec les extraits qui s'y rapportent. Mais avant cela, rappelons que la formation de ces dispositions, réels savoir-faire quotidiens, ne peuvent se comprendre sans la formation d'un ensemble d'hypothèses que la personne formule sur son environnement avec, en premier lieu, les conditions de circulation à une heure, un jour et un lieu précis, comme le montrent les extraits suivants. Ces hypothèses traduisent une connaissance très précise des territoires d'action du quotidien, qui se forme de manière itérative, par l'expérience et sur le temps long.

U1.8.2 « Donc euh le trajet travail direction domicile mais bon avec une halte, donc là c'est bien plus tard que d'habitude, c'est 17h30, alors là, tout le périphérique est tout bouché »

U2.2.2 « Comme d'habitude, il y a un petit peu de monde au rond-point en bas de Fontaine-sur-Saône, on roule au ralenti 17 à l'heure, mais on ne s'arrête même pas. Il y a les feux qui nous arrêtent un peu plus loin, pour passer sur le pont. »

U2.7.3 « On fait un petit peu la queue, oh j'en ai pour un ou deux kilomètres. Je pense que c'est encore ceux qui arrivent de Vénissieux qui bloquent et ceux qui croisent avec ceux de Grenoble-Chambéry. »

U3.5.2 « [...] Pas de problème de circulation, si ce n'est une retenue, qui a duré une minute, ou deux minutes au niveau du rond-point sur la Doua qui mène au périphérique à cause toujours de l'embouteillage en direction de l'autoroute de Genève. Terminé. »

U5.2.1 « Alors mardi 18 mai. Parti à 7h20 de Soucieux, arrivée à Lacassagne à 8h10. Exceptionnel pour un mardi. »

U5.1.1 « [...] Sinon ben ... pas de problème particulier, le lundi en général c'est une journée assez calme. Bon et ben on verra demain. »

U6.2.1 [...] il y a eu des bouchons aussi dans la zone industrielle aussi, ce qui est aussi inhabituel, un camion qui se garait, enfin je ne voyais pas trop de loin.

U9.1.3 « Mardi 16h Irigny-Oullins-Saint-Genis-Laval. Bouchon à Saint-Genis, comme d'habitude. »

U10.8.1 « [...] euh j'ai mis vingt-deux minutes, parce que je me suis tapé tous les feux au début, donc bon, ça arrive des fois, c'est vachement mal ... mal foutu: quand on s'en tape un on se les

tape tous. Voilà ben sinon il n'y a pas grand monde ça s'est bien passé, j'ai pris mon chemin habituel. Voilà. »

- Regarder pour anticiper

U7.3.1 « [...] j'ai essayé de prendre l'autoroute à la sortie Pierre-Bénite, Arkéma direction Lyon et ayant vu que y'avait un bouchon en amont, déjà qui était assez long, j'ai redescendu l'A7 donc en direction de Marseille, et pour récupérer le périph'[...] »

Les jeux de regards sont des dispositions fondamentales dans les trajets quotidiens. Le regard au loin permet d'anticiper les situations de congestion, afin de conforter ou de modifier sa stratégie habituelle. Dans ce cas, la personne a l'habitude de regarder les conditions de circulation depuis certains lieux précis du parcours. Dans le cas présenté plus haut, la personne regarde depuis le pont qui traverse l'autoroute sur laquelle elle se rend habituellement. Ces jeux de regard, que l'on pourra qualifier de « tactiques » (Certeau, 1990), sont partie intégrante des dispositions habituelles développées par une personne pour mener à bien son trajet. Bien entendu, tout conducteur « habitué » n'aura pas systématiquement l'occasion de passer par un point de vue pouvant le renseigner sur l'état de la circulation. Ces jeux de regard sont tout de même significatifs d'une personne ayant développé un savoir-faire habituel lui permettant de se renseigner au mieux sur son environnement. U7 est un ancien chauffeur de taxi.

- S'informer sur les conditions de circulation et les contrôles de vitesse

U2.7.1 « [...] Il est 6h51 et j'arrive à l'entrée du périph', tout va bien, je serai bien dans le temps. J'écoute la radio qui donne les radars, et aussi les bouchons et à première vue il n'y a pas d'accidents sur mon trajet donc tout va bien [...] »

Dans le même ordre d'idée que dans le paragraphe précédent, écouter une émission (ou une station) de radio particulière permet d'obtenir, à une heure précise, un point sur les conditions de circulation, sur la présence de radars ou d'accidents de la circulation. Par une telle disposition, inscrite dans le quotidien automobile, la personne renseigne ses choix d'itinéraires, qui eux aussi deviennent « habituels ».

- Partir à une heure précise

U10.2.1 « Bonjour, on est le 3 juin, il est 7h20, donc je viens ... j'ai fait le trajet donc entre chez moi et le travail, toujours entre le troisième et Ecully [...]. Bon c'est mon trajet habituel, ce coup-ci je ne me suis pas tapé de camion poubelle ni rien, donc tout s'est bien passé. Euh... voilà quoi donc impeccable. »

U10.3.1 « Voilà on est vendredi 4 juin, il est sept heures, donc j'ai fait..., donc ce matin j'ai fait le trajet entre chez moi et le boulot, donc toujours dans le troisième jusqu'à Ecully. [...] Voilà ben c'est mon chemin habituel, y'a pas de ... j'ai ... en fait je le change très peu mon chemin, c'est vraiment que quand il y a les éboueurs. Mais ce matin je suis passé juste devant, donc j'ai pas eu besoin de bifurquer. Euh puis voilà, rien de bien spécial. »

Au-delà de la nécessité d'arriver à son lieu de destination, à l'heure souhaitée ou exigée, partir à une heure très précise permet d'éviter certains soucis en chemin. « U10 » est confronté quotidiennement au problème d'un camion poubelle qui effectue sa tournée sur une portion du trajet qu'il effectue, et

qu'il ne peut dépasser qu'après de longues minutes. Partir à une heure précise correspond donc, dans son cas, à « passer juste devant » le camion poubelle du matin.

- Anticiper certaines situations dangereuses

U2.7.1 « Je suis sur le périph', on roule à 90, bon on a passé un petit peu le virage « de la femme morte » à 70 comme il se doit, et maintenant tout va bien. »

U10.2.1 « Il n'y a vraiment pas grand monde, bon à part les gens qui freinent un peu devant les radars automatiques, un peu inconsciemment [...] »

U3.2.1 « Mardi 1er juin, je fais euh un travail à domicile ... euh un trajet domicile-travail, parti 7h47 arrivée 8h03. [...] Euh faut faire attention sur la zone de la Doua car les personnes ne respectent pas les priorités, les stops et les céder-le-passage. J'ai failli me faire rentrer dedans par l'arrière. »

L'ensemble des hypothèses évoquées plus haut, qui concernent les connaissances de la personne sur son environnement quotidien, lui permettent d'appréhender certaines situations potentiellement dangereuses qui se répètent, certains espaces où les règles d'usage sont particulières, comme le campus de la Doua pour « U3 ». Eviter ces situations dangereuses, en ralentissant par exemple, s'intègre alors dans l'ensemble des dispositions habituelles nécessaires pour mener à bien le trajet.

- Mettre le régulateur de vitesse

U10.3.1 « [...] Voilà on est vendredi 4 juin, il est sept heures, donc j'ai fait..., donc ce matin j'ai fait le trajet entre chez moi et le boulot, [...] en fait donc je pars de chez moi, rue Turbil, après je prends la rue Paul Bert, le ... la... le cours de la Villette, euh je remonte jusqu'à Charpenne, après je prends le boulevard Stalingrad jusqu'à Téo, et en fait, une fois que je suis dans Téo, après je mets le régulateur, j'arrive tranquillement au rond-point du Valvert, et au rond-point du Valvert j'ai plus qu'à monter une côte et je suis au boulot. [...] »

« U10 » utilise le régulateur de vitesse sur son trajet habituel, sur une section précise, à savoir dans « Téo », le tunnel de contournement Nord de Lyon. Cela lui permet de rester à vitesse constante, de ne plus se soucier pendant un temps des excès de vitesse, et de libérer ses jambes. Cette disposition est symptomatique des processus par lesquels la personne peut vouloir se libérer en partie de l'activité de conduite, même si, bien sûr, tout le monde ne peut pas ou ne souhaite pas s'offrir ce type d'options, ou même l'utiliser régulièrement.

- Instaurer des repères spatio-temporels pour s'assurer de son temps d'arrivée

U2.1.1 « [...] je suis un peu coincée par un camion qui va à trente à l'heure mais vu la pente c'est un petit peu normal, là on va avoir un feu rouge de plus, comme d'habitude, mais bon il est 6h49, donc je m'en fous, je serai sur le périph' avant 7h. »

U2.7.1 « Il est 6h51 et j'arrive à l'entrée du périph', tout va bien, je serai bien dans le temps. J'écoute la radio qui donne les radars, et aussi les bouchons et à première vue il n'y a pas d'accidents sur mon trajet donc tout va bien. »

Arriver en retard peut être très préoccupant pour les personnes dont les horaires sont cadencés. C'est le cas de « U2 » qui travaille en usine, au sud de l'agglomération, alors qu'elle habite à Couzon, au Nord. Elle effectue des trajets et, afin de se rassurer, elle instaure des points de repères qui lui

permettent de contrôler ses temps de passage. Elle sait que si elle entre sur le périphérique avant 7h, elle sera à l'heure au travail avant 7h30 et pourra donc effectuer le reste de son déplacement sereinement, sans devoir particulièrement essayer d'aller au plus vite.

- Savoir trouver rapidement une place de stationnement

U7.2.1 « Donc il est aujourd'hui neuf heures moins cinq, donc 8h55, mercredi, euh je viens d'arriver donc de chez moi, à Lyon, pour aller travailler, je me suis garé au début de la rue du Pré Gaudry c'est à dire au croisement du boulevard Yves Farges, voilà donc 5 à 7 minutes pour aller au travail à pied »

U7.3.1 « Voilà et puis voilà donc, on est remonté par le quai Général euh ... enfin remonté jusqu'à donc euh ... en passant ... oui remonter le quai jusqu'à la rue Gustave Nadaud, et puis me garer en face, donc maintenant j'en ai pour cinq minutes à aller au travail. »

U7.4.1 « Oui donc il est neuf heures cinq aujourd'hui. Nous sommes le 21 mai, donc je viens d'arriver me garer, boulevard Yves Farges, un petit peu en amont parce qu'il n'y avait pas de place... plus près du Rectorat. Donc voilà j'ai mis là à peu près quinze minutes, la circulation à cette heure-ci elle est bonne, donc malheureusement un peu tard, et puis donc je vais au travail, voilà j'arrive de chez moi. Euh j'ai pris l'autoroute, l'A7 donc pas de problème au niveau de la circulation. Voilà. »

U7.8.1 « Et puis arrivé à la Mulatière aussi beaucoup de véhicules, donc j'ai mis un certain temps, je suis arrivé en retard d'ailleurs, puisque fallait que je trouve une place de stationnement gratuite mais j'en ai pas trouvé près ... là où je me gare habituellement, presque au bout du boulevard Yves Farge, donc deux trois feux après le bureau du service national, donc j'ai marché, un petit moment pour aller au travail. Ça m'a fait venir une demi-heure en retard, voilà. »

U4.1.3 « Je reviens il est 15h je me gare, je reste – difficile d'ailleurs de trouver une place – je me mets sur la croix. »

« U7 » a un emploi contractuel au Rectorat de l'Académie de Lyon. Il ne dispose pas de place de stationnement gratuit, à l'inverse de ses collègues. Il cherche donc quotidiennement une place de stationnement gratuite en voirie, dans un quartier universitaire et de bureaux, chose qui n'est pas aisée. Il a donc développé une stratégie de recherche de place. En fonction de son heure d'arrivée, il sait à quel niveau du boulevard il trouvera de la place, et donc par quelles rues il arrivera. Cette disposition stratégique de recherche de place est fondée sur un ensemble d'hypothèses, acquises par l'expérience répétée, qui conduisent la personne à chercher le plus « efficacement » une place où se garer. « U4 », pour sa part, n'hésite pas à s'arrêter quelques instants sur un emplacement interdit (« la croix ») en face de sa boutique, afin d'effectuer un chargement rapide, et ceci assez fréquemment puisqu'il est « difficile de trouver une place ».

7.3 Composer « ses » chemins habituels

Les dispositions énumérées au chapitre précédent ne sont pas exhaustives. Il existe toute une série de « tactiques », qui ne connaît de limite que la créativité humaine (Certeau, 1990). Nous avons tout de même mentionné de nombreuses dispositions (« libératrices ») particulières qui permettent à l'acteur-usager de la route de mener à bien son déplacement et, parfois, d'en réduire la durée. Ces dispositions ont toute un caractère spatialisé, sont liées à des dispositifs précis (radar, entrée du périphérique, campus, place de stationnement, autoroute, radio, ...) et ne peuvent être répliquées directement sur d'autres chemins. Cela nécessitera un temps de reconnaissance, d'apprentissage et de formation de ces nouvelles dispositions. Les dispositions sont donc intimement liées à des

chemins très précis, empruntés fréquemment, et qui, étant empruntés fréquemment, permettent de constituer de nouvelles dispositions (par exemple, élaborer de manière itérative une stratégie de recherche de stationnement adéquate). Tout ceci participe à la composition de trajets (ou chemins) habituels pour la personne par apprentissage, jusqu'à l'expertise.

U10.3.1 « Voilà on est vendredi 4 juin, il est sept heures, donc j'ai fait..., donc ce matin j'ai fait le trajet entre chez moi et le boulot, donc toujours dans le troisième jusqu'à Ecully. [...] Voilà ben c'est *mon chemin habituel*, y'a pas de ... j'ai ... en fait je le change très peu mon chemin, c'est vraiment que quand il y a les éboueurs. Mais ce matin je suis passé juste devant, donc j'ai pas eu besoin de bifurquer. Euh puis voilà, rien de bien spécial. »

U10.7.1 « On est le 8 juin, il est 7h20 donc je viens d'arriver au travail donc j'ai encore fait le trajet entre le troisième et Ecully. [...] Voilà sinon rien de spécial à signaler, euh pas d'embêtements sur la route, voilà j'ai pris *mon chemin habituel*, comme d'habitude y'a plus qu'à aller bosser. »

U10.8.1 « Donc 9 juin il est 7h15 je viens d'arriver au boulot, donc j'ai fait le trajet entre le troisième et Ecully, [...] Voilà ben sinon il n'y a pas grand monde ça s'est bien passé, j'ai pris *mon chemin habituel*. Voilà. »

« Mon » chemin habituel. L'usage du possessif chez « U10 » est intéressant. Il souligne un sentiment d'appropriation de l'itinéraire, ainsi qu'un rapport sensible particulier à un chemin précis. Bien sûr, la personne a également des chemins alternatifs « en réserve », « au cas où », mais cette route de secours fait encore partie des dispositions développées par la personne. Dans l'extrait « U10.3.1 » ci-dessus, « U10 » nous dit qu'il ne change vraiment que lorsqu'il doit rester derrière le camion des éboueurs. Il a constitué un itinéraire bis, comme « U1 » qui passe par des rues qu'elle connaît, lorsqu'elle rentre plus tard qu'habituellement.

U1.8.2 « Donc euh le trajet travail direction domicile, mais bon avec une halte, donc là c'est bien plus tard que d'habitude, c'est 17h30, alors là, tout le périphérique est tout bouché, Croix-Luizet une attente de 15 minutes donc, du coup je passe par des petites rue que je connais, je prends la rue Léon Blum, je prends au niveau de la route de Genas, et après je prends, je récupère la rue Léon Blum, et puis je prends les petites rues, et là, je vais aller à Carrefour Villeurbanne, par contre j'ai mis pratiquement trois quarts d'heure, pour faire Lyon-Confluence euh Villeurbanne. »

Pour les trajets les plus fréquents, entre deux lieux du quotidien, tels que les a définis la personne, sont constitués, tout d'abord, un chemin habituel principal, qui est emprunté le plus fréquemment, mais aussi un ou plusieurs autres trajets habituels, en réserve. Le chemin habituel principal est réglé très finement, les dispositions étant acquises par l'expérience. Ce chemin est constitué d'un ensemble de dispositions précises, qui s'enchaînent tout au long du trajet et qui permettent à la personne de se détacher un peu de l'activité de conduite, de gagner parfois un peu de temps et de se rassurer sur le fait d'arriver en temps et en heure, sans encombre. La formation puis l'activation de ces dispositions libère du temps et des ressources cognitives qui permettent à la personne de mettre en place des activités particulières, dont nous parlerons au paragraphe suivant. Avant cela, notons qu'un trajet habituel est un construit très fin, qui n'a de pertinence qu'à un moment précis et sur un espace donné très précis lui aussi. L'extrait suivant l'illustre. « U7 » raconte qu'il souhaitait arriver en avance au travail, qu'il est donc parti en avance de chez lui. Malheureusement, il s'aperçoit que l'autoroute est bouchée, fait deux fois demi-tour et, au final, arrive plus tard que prévu. Un trajet habituel et l'ensemble des dispositions associées, ne sont appropriés que dans un espace et un temps (voire certains jours) très précis.

U7.3.1 « Bon, il est pratiquement neuf heures, donc je viens d'arriver là je suis sur le boulevard Yves Farge, donc je me suis garé, euh j'arrive de chez moi, donc rue Henri Brosse à Pierre Bénite, aujourd'hui j'ai essayé de venir un petit peu en avance et je suis parti un peu plus tôt que d'habitude, à 8h25 euh seulement voilà j'ai essayé de prendre l'autoroute à la sortie Pierre-Bénite, Arkéma direction Lyon et ayant vu que y'avait un bouchon en amont, déjà qui était assez long, j'ai redescendu l'A7 donc en direction de Marseille, et pour récupérer le périph', mais là aussi, euh donc sortie Pierre-Bénite Sud, euh il y avait aussi un bouchon, donc je suis ressorti à Pierre-Bénite, j'ai traversé Pierre-Bénite, en prenant une rue, une petite rue, parallèle au boulevard de l'Europe, pour éviter les feux, et puis j'ai traversé Oullins, en passant par la Saulaie, euh, je ne me rappelle jamais du nom c'est avenue Pierre Sépard je crois, jusqu'à la Mulatière, pour reprendre, pour reprendre le Pont ... euh le Pont Pasteur. Voilà et puis voilà donc, on est remonté par le quai Général euh ... enfin remonté jusqu'à donc euh ... en passant ... oui remonter le quai jusqu'à la rue Gustave Nadaud, et puis me garer en face, donc maintenant j'en ai pour cinq minutes à aller au travail. Voilà pour aujourd'hui, j'ai fait un petit peu de route là aujourd'hui, et finalement j'ai mis un peu plus de temps que d'habitude mais bon la circulation euh était un petit peu encombrée, un croisement important de la ... important voilà. »

7.4 Activités associées habituelles. Regards qualitatifs

Les trajets automobiles quotidiens sont l'occasion de nombreuses activités, diverses et variées. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer les conducteurs d'une file de voiture à un feu de signalisation. Certains téléphonent, d'autres discutent, pensent à leur travail, à leur famille ou à leurs amis, d'autres encore profitent de ce moment unique dans la journée pour ne rien faire de particulier, pour se relaxer. Ces activités sont certes de « petites » activités, mais elles sont au cœur même du processus d'habitation, de formation de l'habitude automobile, comme nous allons le voir au chapitre suivant. Notons tout d'abord la grande diversité des pratiques qui sont ressorties de l'enquête dite de l'« acteur-descripteur ». Ces activités associées à la conduite automobile permettent à la personne de faire de ce lieu et de ce temps quelque chose de plus qu'un trajet entre deux points de l'espace. Ces activités, rendues possibles par les dispositions préalablement présentées, permettent d'« habiter l'habitacle » de l'automobile, de faire de ce temps un moment important et utile de la journée.

- Ecouter (la radio, l'horoscope, les informations, de la musique...)

U2.1.1 « [...] Mon trajet en voiture me permet d'écouter [...] les infos, je vais être un peu au courant de tout ce qui se passe. Et puis j'écoute de la musique, ça me détend avant d'aller au boulot, j'écoute l'horoscope, tout va bien. [...] Là j'écoute une émission sympa sur Scoop, c'est sur "est-ce que vous pouvez dire oui ou non ?" et surtout "non", est-ce que vous savez dire "non" donc c'est super. J'écoute une émission intéressante sur Scoop sur "savez-vous dire non ?", donc c'est très bien ça m'occupe. »

U2.7.3 « Ce n'est pas grave on va attendre tranquillement en étant ... en écoutant la radio. »

U3.1.1 « Bonjour, lundi 31 mai, il est 8h, donc je viens d'effectuer un trajet domicile-travail, donc je suis parti, c'était huit heures moins le quart, j'ai mis un quart d'heure pour arriver, je suis parti du 269 ter, route de Genas à Villeurbanne, pour arriver à l'UFR-Staps euh... à la Doua, euh donc le trajet s'est bien déroulé, trafic dense mais fluide, pas de problème, euh, donc euh ce qui m'a permis en fait de continuer à écouter France-Info, d'être informé... »

U6.1.1 « Et juste à côté de la fac, en centre-ville, donc je suis allée jusqu'en centre-ville. Et puis voilà en musique, il y a eu moins de bouchons que ce que je pensais, donc ça c'était cool. »

U6.3.3 « Ouais non rien de très ... rien de très marquant. Voilà bon après ben ... si je fais toujours mes trajets en musique. Et voilà. »

Ecouter la radio, écouter de la musique ou des informations : voilà une activité commune à un grand nombre d'acteurs-usagers de la route¹⁰³. Certaines différences peuvent cela dit apparaître, puisqu'écouter habituellement une émission de radio précise, à un horaire précis, comme le fait « U2 » est autre chose que d'écouter la première station qui vient, du point de vue de la construction d'habitudes. L'écoute de musique ou de radio permet à la personne de se divertir, de se relaxer parfois, et de faire passer le temps, comme le dit « U2 » dans le deuxième extrait ci-dessus.

- Regarder (les paysages, les passant(e)s ...)

U2.1.2 « [...] Le début du trajet s'est passé sous la pluie, maintenant je suis à Caluire, il commence à faire beau, y'a des maisons à vendre, je vois tous les panneaux, je regarde un peu le paysage. »

U2.2.2 « [...] J'ai le plaisir de voir en passant le pont de Fontaines des gens qui font du canoë sous la pluie, ça fait un petit peu d'animation par rapport à la route et aux voitures. »

U6.1.2 « [...] et puis autour de moi, autour de moi qu'est-ce que j'ai vu ? Si une voiture arrêtée sur la bande d'arrêt d'urgence en redescendant d'Anse, et puis voilà enfin. Après ce qu'il y avait à côté de la route, des petits producteurs qui vendent des fruits et légumes, des choses comme ça. Si, un superbe coucher de soleil là en revenant. Et voilà. »

Le regard, en dehors de sa fonction « tactique » évoquée plus haut, est un élément crucial dans l'usage de l'automobile au quotidien notamment sur un plan esthétique. Que ce soit par curiosité ou par goût esthétique regarder les paysages (dont font partie les panneaux publicitaires) semble être une pièce maîtresse du quotidien automobile. Regarder les passant(e)s est également important, puisque cela peut amener de l'« animation » et un divertissement dans un quotidien qui peut être répétitif, morne, parfois terne. Le regard se perd, l'esprit s'évade et la curiosité bat son plein. Dans le second extrait ci-dessus, « U2 » s'amuse à observer des canoéistes, sous la pluie, alors qu'elle est à l'abri. Aucune des dix personnes participant à l'enquête n'aborde la question mais, bien évidemment, les jeux de regards depuis l'automobile cristallisent également des rapports de séduction, tous sexes confondus. L'automobile permet de voir sans être (trop) vu par les passants. Elle permet aussi, dans certains cas, de se montrer. Ces éléments, importants dans l'usage de l'automobile, ne ressortent pas beaucoup dans cette phase d'enquête. La séduction, l'observation de personnes relève ici d'un tabou qu'il est difficile de dépasser avec cette méthode, puisqu'elle ne permet pas à l'enquêteur de gagner la confiance de la personne enquêtée. Le dispositif méthodologique montre ici certaines limites. De tels éléments ressortent nettement plus lors de la seconde phase de l'enquête, par questionnaire, qui est plus anonyme, et qui permet de parler plus librement de ce types de regards¹⁰⁴.

¹⁰³ Dans la deuxième phase de l'enquête, par questionnaire, il s'agit de l'activité annoncée comme étant la plus fréquente par les répondants.

¹⁰⁴ Sur le questionnaire, deux personnes ont tenu à faire inscrire par l'enquêteur les mentions suivantes « je regarde les filles qui passent » et « je regarde les demoiselles », alors que la question de départ était « A quelle fréquence regardez-vous les passants ? »

- Discuter avec les passagers

U6.2.2 « [...] Euh, j'ai à vrai dire rien regardé de la route, parce que je discutais et que enfin c'est une route que je connais où a priori il n'y a pas grand-chose d'intéressant surtout quand il fait noir. »

U9.1.1 « Mardi 25 mai. Irigny "lessé" euh ... Charly aller-retour 10 km. J'ai déposé ma fille à son Lycée. Elle fait ses études là-bas, au BTS. Elle a besoin de moi pour la déposer les matins. Et puis il n'y a pas de navette pour y aller aux heures de cours, c'est compliqué ... Elle aime pas être dépendante et je me passerai bien de ... d'effectuer ces trajets même si on passe des trajets sympas, entre nous. En même temps, elle n'a pas le temps pour passer son permis, et il faut de l'argent aussi. RAS sinon. »

La discussion est une activité importante. Elle permet, bien sûr, de faire passer le temps. Mais ces instants permettent également de passer du temps ensemble, d'avoir des discussions privées et exclusives, à l'écart d'autres membres d'une famille, de collègues ou des amis. Ainsi, « U6 » et sa copine, « U2 » et sa fille discutent dans ce « temps hors du temps » propice à la confiance et à l'empathie (Laurier, 2010).

- Téléphoner

U3.6.3 « Alors simplement pour dire que pendant que je faisais le trajet entre la Croix-Luizet et la rue de la Pagère, mon téléphone portable a sonné. Mais je n'ai pas voulu changer ... enfin je n'ai pas voulu répondre au téléphone, donc après alors que j'avais l'intention de retourner au domicile, donc en écoutant le téléphone portable, euh et en téléphonant à ma femme, donc on a convenu que j'aille au marché. Donc j'ai changé de destination au dernier moment pour aller au Marché plutôt que de retourner au domicile. Terminé. »

« U3 » est la seule personne à mentionner l'usage du téléphone portable, et dit avoir un comportement en règle avec les lois en vigueur, qui imposent de s'arrêter pour utiliser son téléphone. Bien qu'étant illicite¹⁰⁵, l'usage du téléphone portable en voiture est plus que visible, partout, lorsqu'on observe une file de voiture à un feu de signalisation par exemple. Aucune personne n'y fait référence. Il s'agit très probablement de la même limite méthodologique que la précédente, liée à une forme d'auto-censure par la personne participant à l'enquête. L'enquêteur ne peut gagner sa confiance, puisqu'étant à distance. Les résultats de la seconde phase de l'enquête, par questionnaire, laissent penser que cette pratique, bien qu'étant illégale, est partagée par de nombreuses personnes. Une explication principale consiste à souligner le fait que les frontières entre le monde du travail et la sphère privée sont de plus en plus poreuses ou « floues » (Urry, 2005) et que de nombreux échanges professionnels sont désormais « emportés » dans les déplacements plus « privés ».

¹⁰⁵ Si aucun dispositif adéquat, tel un kit « mains-libres », n'est utilisé.

- Etre perdu dans ses pensées

U6.5.2 « Et puis quoi d'autre ? Oui, je suis encore rentrée quand il faisait noir, plutôt perdue dans mes pensées qu'à scruter la route. Donc ce sera tout pour ce soir et puis le reste du week-end ce n'est pas planifié non plus. »

U6.3.2 « [...] J'ai failli louper une sortie de rond-point tellement je ne regardais pas bien la route, donc le reste non il n'y avait pas grand-chose. »

Penser, songer, organiser sa vie quotidienne, ou encore rêver les yeux ouverts : voilà des activités qui peuvent s'effectuer aussi et surtout dans les déplacements quotidiens, puisqu'il s'agit souvent de moments calmes, où l'on bénéficie de son quant-à-soi, où il est possible de penser à part soi à sa famille, son travail, ses passions.

- Apprendre et travailler

U6.6.2 « Si ... j'ai écouté de la musique et j'ai essayé de prononcer quelques mots d'Arabe qui me posent problème, [...] »

« U6 » en profite pour prononcer quelques mots qui lui posent problème dans son apprentissage de la langue arabe. L'habitable est un espace fermé, insonorisé, où il est possible d'émettre des sons qu'on ne maîtrise pas encore parfaitement¹⁰⁶ et qui peuvent être entendus uniquement par soi-même. D'une manière plus générale, les trajets automobiles habituels permettent à certaines personnes de travailler, de relire certains documents pré-imprimés en amont, ou d'utiliser un petit ordinateur dans les embouteillages ou, au contraire, sur les longues lignes droites autoroutières (Laurier, 2004).

- Jouer

U10.2.2 « Euh alors le trajet ben, il s'est fait très tranquillement, j'ai pris juste un raccourci puisque je voulais doubler un collègue ça c'est ... c'est un peu puéril mais bon ça a marché en plus. Ça nous a bien fait marrer. »

La conduite automobile peut rester par moments, et pour certains, un jeu « grandeur nature ». Cela constitue également une activité à part entière. La course de vitesse reste tout de même rare au quotidien, mais le jeu peut prendre d'autres formes, tel le jeu consistant à démarrer le plus vite à un feu de signalisation, ou celui de jeter un papier dans une corbeille depuis son siège, etc. La dimension ludique reste importante dans le quotidien, et lui donne une saveur particulière.

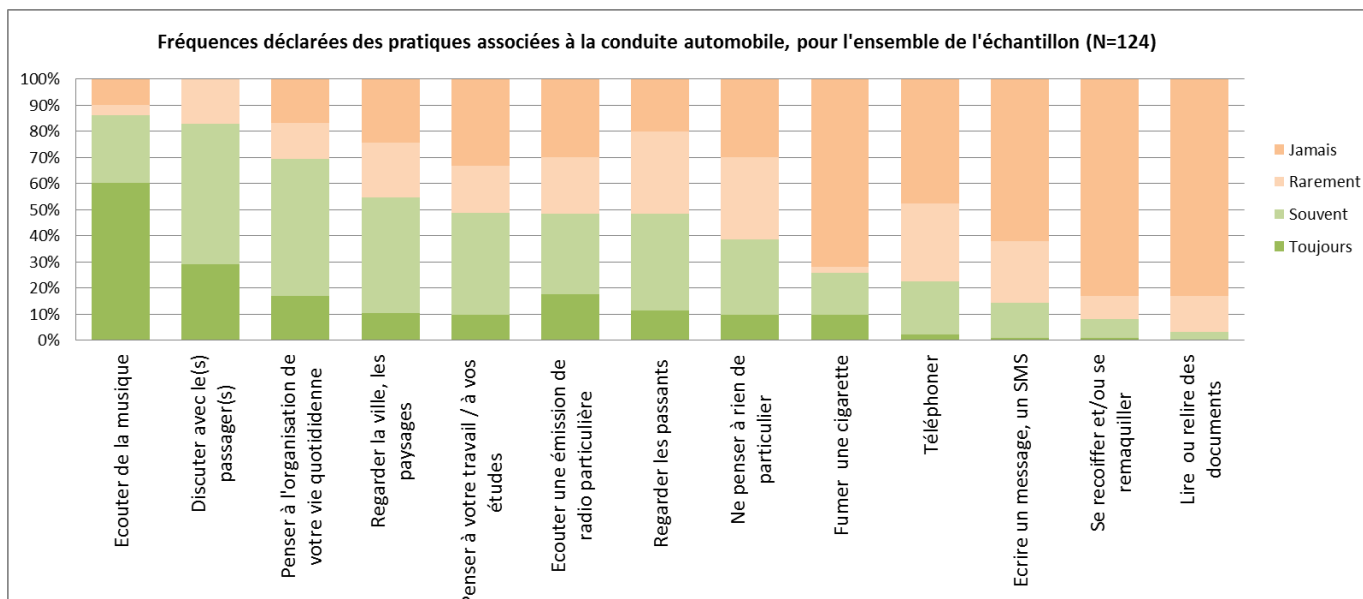
¹⁰⁶ Une personne dans la seconde phase de l'enquête a déclaré chanter fréquemment en conduisant. L'auteur de cette thèse doit également avouer ce péché mignon.

7.5 Pratiques associées à la conduite automobile. Regards quantitatifs

Notre travail sur l'usage du temps automobile demandait à être prolongé sur un registre plus formalisé et standardisé, auprès d'un échantillon plus grand. En effet, une fois établie une liste de dispositions et d'activités associées à la conduite par la méthode dite de l'« acteur-descripteur », qui nous a permis de montrer l'importance de ces actions dans le quotidien, nous souhaitions en connaître la distribution, tout d'abord au regard de certains déterminants sociaux usuels, tels l'âge ou le genre. Notre hypothèse est que ces dispositions et activités peuvent être le marqueur d'une habitude automobile forte. Pour cela, il fallait tester les corrélations possibles entre les déterminants sociaux usuels que sont l'âge, le genre et les catégories sociales, et l'apparition de ces types d'actions du quotidien. Comme nous l'avons vu plus tôt, dispositions pour mener à bien un trajet et activités vont de pair. Il est difficile de libérer des ressources cognitives et du temps, et de les utiliser sous formes d'activités associées, si on ne commence pas par prendre un peu de distance avec l'activité même de conduite automobile. Avec des méthodes plus formalisées et plus standardisées, nous avons choisi de nous focaliser uniquement sur les activités associées puisque, d'une part, elles sous-entendent l'existence de dispositions intériorisées ou incorporées au préalable mais aussi, d'autre part, car elle correspondent directement à une réalité consciente du point de vue de l'acteur-usager. Nous nous focaliserons donc sur les activités associées à la conduite automobile pour la suite de notre raisonnement.

Sur la base des éléments de la première phase de l'enquête, nous avons établi une liste d'activités, agrémentée d'autres activités éludées en raison de leur caractère a-normal ou illégal (*téléphoner, envoyer des SMS, lire des documents*) et peut-être parfois par omission ou car la situation ne se présentait pas (*fumer, se recoiffer / se remaquiller*). Nous avons également divisé les activités réflexives et esthétiques en plusieurs activités plus précises (*penser à son travail, penser à l'organisation de sa vie quotidienne, ne penser à rien de particulier, regarder la ville, les paysages, regarder les passants*). Au cours de la passation du questionnaire, il est demandé à la personne répondante à quelle fréquence il lui arrive d'effectuer chaque activité. Il lui est permis de répondre par « toujours », « souvent », « rarement », « jamais », ou de ne pas répondre. En plus des treize activités proposées, une question ouverte leur permettait de renseigner une activité qui aurait pu être oubliée dans la liste du questionnaire. Cette dernière n'a pas été surinvestie, loin de là, puisque seules trois personnes ont ajouté quelque chose sur 124 répondants. Parmi elles, une personne déclare « chanter souvent », et une autre « manger rarement » au cours de ses trajets automobiles. La liste proposée semble donc, au vu de ces rares ajouts, plutôt pertinente et relativement exhaustive.

A la lecture des résultats qui concernent l'ensemble de l'échantillon (Graphique 15, page suivante), observons que certaines activités font partie du quotidien automobile du plus grand nombre. Parmi ces activités figurent l'écoute de musique, la discussion avec les passagers, le fait de penser à l'organisation de sa vie quotidienne ou de regarder les paysages, la ville, les passants. Ces résultats confirment les conjectures issues du sens commun. Les pratiques illicites (téléphoner, envoyer un SMS) ou socialement perçues comme dangereuses (relire des documents) apparaissent quantitativement marginales bien qu'elles soient probablement sous-évaluées du fait des biais exposés au chapitre 6.



Graphique 15 : Fréquences déclarées des pratiques associées à la conduite pour l'ensemble de l'échantillon ; réalisation de l'auteur

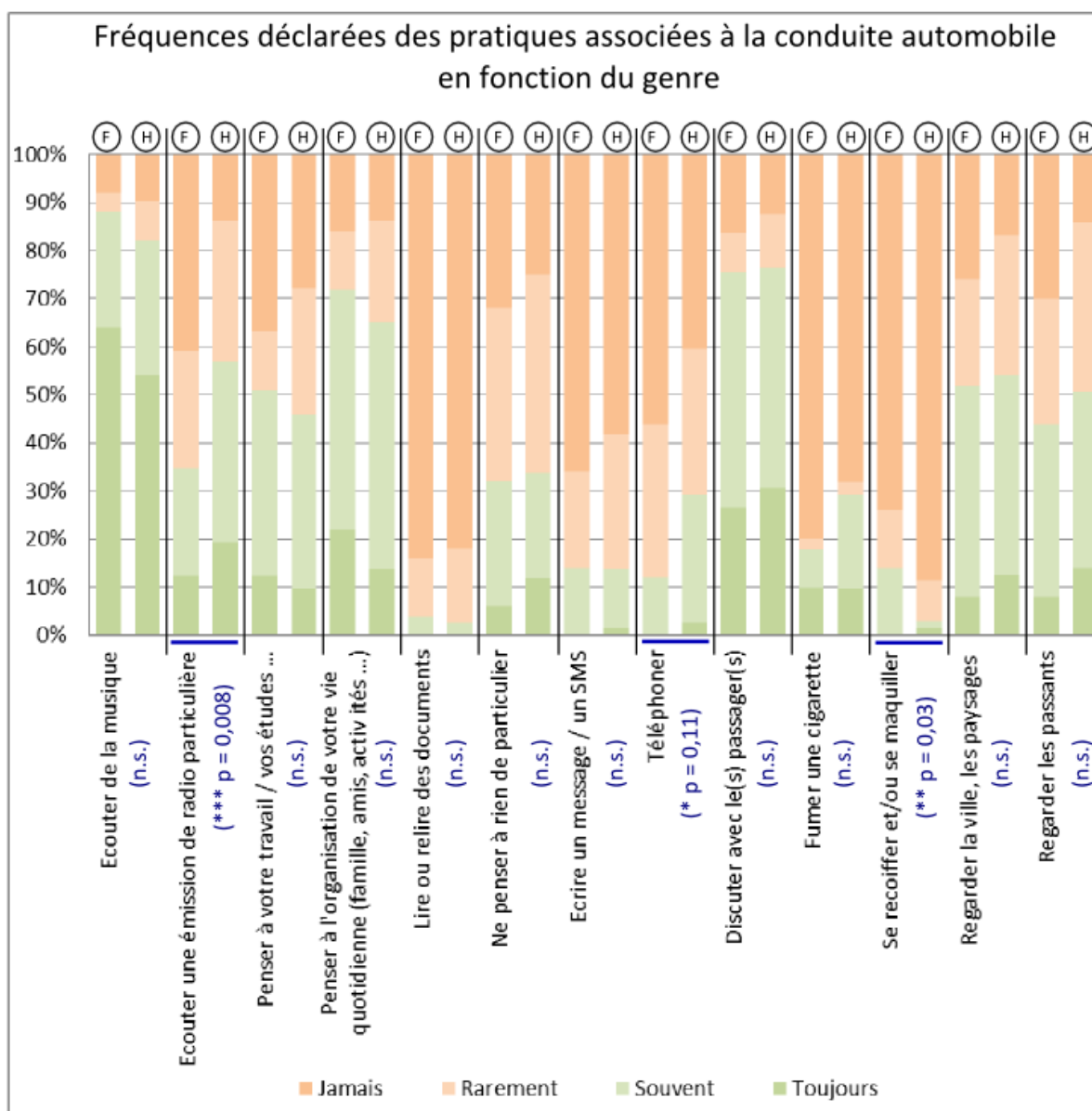
En l'état, ces résultats trop généraux n'apportent pas d'éléments précis sur les usages au cours des déplacements automobiles. Cela dit, cet inventaire général des pratiques peut se comprendre comme une formalisation, et une représentation des normes sociales d'usage du temps automobile. Et c'est en gardant à l'esprit ces normes de comportements que nous poursuivons notre analyse, en commençant par nous préoccuper du rapport entre la présence de certaines activités et les déterminants sociaux, au cours du déplacement.

7.5.1 Genre et activités associées à la conduite automobile

Globalement, les activités développées lors des trajets automobiles du quotidien sont assez peu corrélées au genre de la personne. Seules trois pratiques particulières le sont, « écouter une émission de radio particulière », « téléphoner » et « se coiffer, se remaquiller » (Graphique 16, page suivante). Pour ces dernières seulement, nous pouvons présumer d'une détermination du genre sur les comportements.

S'il est futile voire inepte de souligner que les femmes ont plus tendance à « se coiffer et/ou se remaquiller » lors des déplacements automobiles du quotidien (**¹⁰⁷), des différences genrées ressortent fortement pour certaines autres activités associées. En effet, d'après nos enquêtes et notre analyse, les hommes ont significativement plus tendance à « écouter une émission de radio particulière » lorsqu'ils prennent l'automobile pour leurs trajets quotidiens (***). Ils ont également plus tendance à téléphoner lors de ces trajets (*). Ces différences notables, pour ces activités précises mais minoritaires en nombre, soulignent, sur le chapitre des normes sociales, une différenciation entre hommes et femmes en ce qui concerne les pratiques de mobilité spatiale quotidienne. Il conviendrait de tester ces conjectures à une échelle plus large, dans le cadre de recherches à venir.

¹⁰⁷ Nous sommes en présence d'un échantillon restreint. En nous fondant sur de nombreux exemples issus de la littérature, nous avons choisi de fixer les seuils de significativité à 15% (*), puis de manière usuelle à 5% (**) et 1% (***).



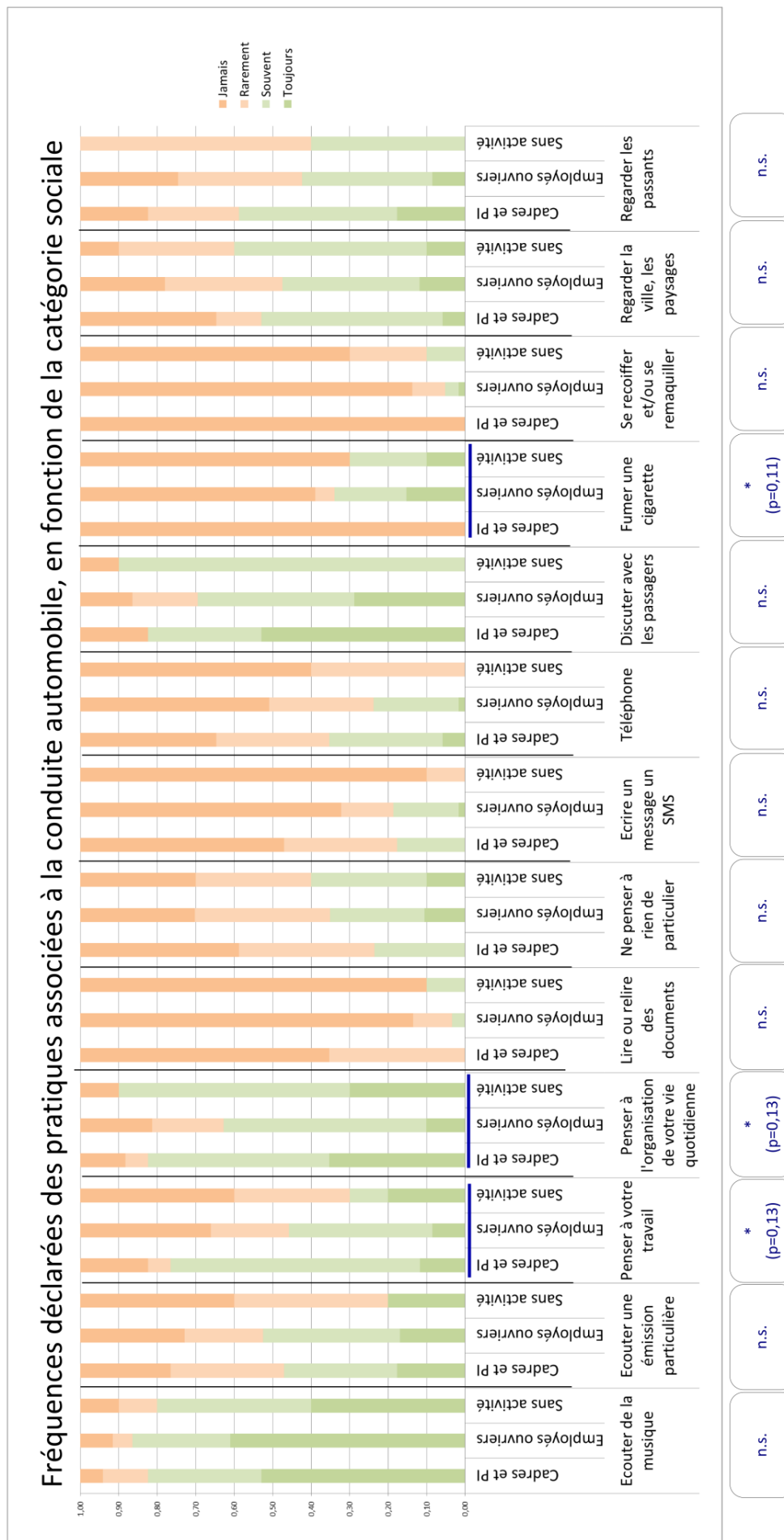
Graphique 16 : Fréquences déclarées des pratiques associées à la conduite, en fonction du genre ; réalisation de l'auteur

Pour bien préciser notre propos, nous ne disons pas ici que le genre n'a pas d'influence sur les pratiques de mobilité, bien au contraire, puisque des travaux en nombre grandissant soulignent les liens forts qui peuvent exister entre genres et pratiques de mobilité spatiale quotidienne (Commenges, 2010). Par contre, insistons sur le fait que le genre n'intervient que faiblement sur les types d'activité déployés lors des trajets automobiles quotidiens, et encore moins sur leur nombre. En effet, lorsqu'on compare le nombre d'activités effectuées fréquemment par les hommes et par les femmes (et qui correspondent aux réponses « toujours » et « souvent »), le genre ne semble pas intervenir directement (corrélation non significative, $p=0,30$). En d'autres termes, le genre ne joue que faiblement sur le contenu des activités déployées lors des trajets automobiles quotidiens, ainsi que sur leur nombre. Ce qui peut laisser la place à d'autres hypothèses. Continuons donc notre analyse des activités associées à la conduite automobile, en invoquant le déterminant des catégories sociales.

7.5.2 Catégories sociales et activités associées à la conduite automobile

L'hypothèse d'un déterminisme social sur les pratiques au sein des déplacements est à prendre au sérieux. En effet, une partie de la littérature « classique » sur les déplacements a introduit la notion de « valeur du temps » dans les équations et modèles qui traitent du « choix de mode » (Crozet, 2005). Cette notion introduit l'idée que le temps est une ressource plus rare pour certains que pour d'autres. Très fréquemment donc, on introduit cette variable pour expliquer les tendances de certaines catégories sociales en termes de mode. Ceci peut se traduire par deux hypothèses. Tout d'abord, les catégories sociales les plus aisées auraient une valeur du temps plus forte, et donc choisiraient le mode de déplacement le plus rapide pour leurs trajets quotidiens. Ceci est globalement. Deuxièmement, au sein de leurs déplacements, ces mêmes personnes « optimiseraient » leur temps de déplacement pour mettre en œuvre des activités et donc gagner en temps « productif » sur l'ensemble de leur journée. Pour tester cette hypothèse d'activités différenciées entre catégories sociales, nous avons cherché à comparer les fréquences déclarées des activités associées, comme précédemment, mais en construisant trois groupes. Poursuivant l'idée de tester une détermination liée aux catégories sociales, nous avons exclu de l'échantillon les étudiants et les retraités, dont le questionnaire ne permettait pas de connaître l'origine sociale précise ou l'emploi occupé dans la vie active.

Nous nous sommes concentrés sur la population active, au sens de l'INSEE, en distinguant trois groupes. Nous distinguons les cadres et professions intellectuelles supérieures (*comprenant les cadres du public, du privé, les chercheurs et enseignants-chercheurs et les professions libérales, N=18*), les employés et ouvriers (N=60), enfin les personnes sans activité (chômeurs, personnes en arrêt maladie, femmes au foyer, N=10). Examinons les corrélations les plus fortes entre catégories sociales et pratiques, une à une (Graphique 17, page suivante). Elles sont au nombre de trois : « penser à votre travail, à vos études » (*), « fumer une cigarette » (*), « penser à l'organisation de votre vie quotidienne » (*). La première corrélation forte vient du fait qu'un des trois groupes, précisément, n'a ni travail, ni études, ce qui rend cette corrélation totalement inepte et tautologique. Ensuite, l'activité de fumer une cigarette est très difficilement comparable. Tout le monde n'est pas fumeur. Les cadres interrogés sont-ils des fumeurs qui s'interdisent de fumer en voiture, ou sont-ils plus simplement des non-fumeurs ? La première hypothèse soulignerait des différences de normes entre catégories sociales, quant à l'usage du temps automobile. La seconde, par contre, soutient l'inverse. En effet, les catégories sociales déterminent très fortement le tabagisme (INVS, 2010) où qu'il ait lieu, en voiture ou non. Rien ne nous permet de confirmer l'une des deux hypothèses, même si la seconde paraît plus vraisemblable. Enfin, notons la forte corrélation sur la troisième activité, « penser à l'organisation de votre vie quotidienne ». Cela dit, cette corrélation est difficile à interpréter puisque les employés ont moins tendance à penser à l'organisation de leur vie quotidienne que les autres. Revenons à l'hypothèse dite de la « valeur du temps » développée plus haut. Celle-ci devrait permettre d'observer que les cadres et professions intellectuelles supérieures intègrent des activités comme « penser à l'organisation de sa vie quotidienne » lors de leurs déplacements, afin de rendre ce temps « productif ». Cette hypothèse ne tient pas puisque les personnes sans activité professionnelle ont plus tendance à y penser que les employés ou ouvriers.



Graphique 17 : Fréquence déclarée des pratiques associées à la conduite, en fonction de la catégorie sociale ; réalisation de l'auteur

Comme nous l'avons vu au chapitre 2, la prise en compte des catégories sociales permettent de comprendre de nombreux phénomènes, la localisation des ménages ou encore l'achat d'un véhicule. Par contre, à la lumière des éléments présentés ici, nous affirmons que les catégories sociales ne permettent pas d'expliquer l'usage du temps automobile. Les différentes pratiques dont nous rendons compte ici peuvent se comprendre comme de grands habitus partagés au sein des catégories sociales. Certes, le contenu de ces habitus peut évoluer d'une catégorie sociale à une autre, un cadre ou un avocat n'écoute peut-être pas la même émission de radio qu'un employé. Cela dit, les termes de l'usage du temps automobile restent les mêmes, indépendamment de la catégorie sociale de la personne. Ceci va à l'encontre de nombreux postulats des courants « classiques » de la recherche en transports, à commencer par ceux qui introduisent la notion de « valeur du temps ».

7.5.3 Âge et activités associées à la conduite automobile

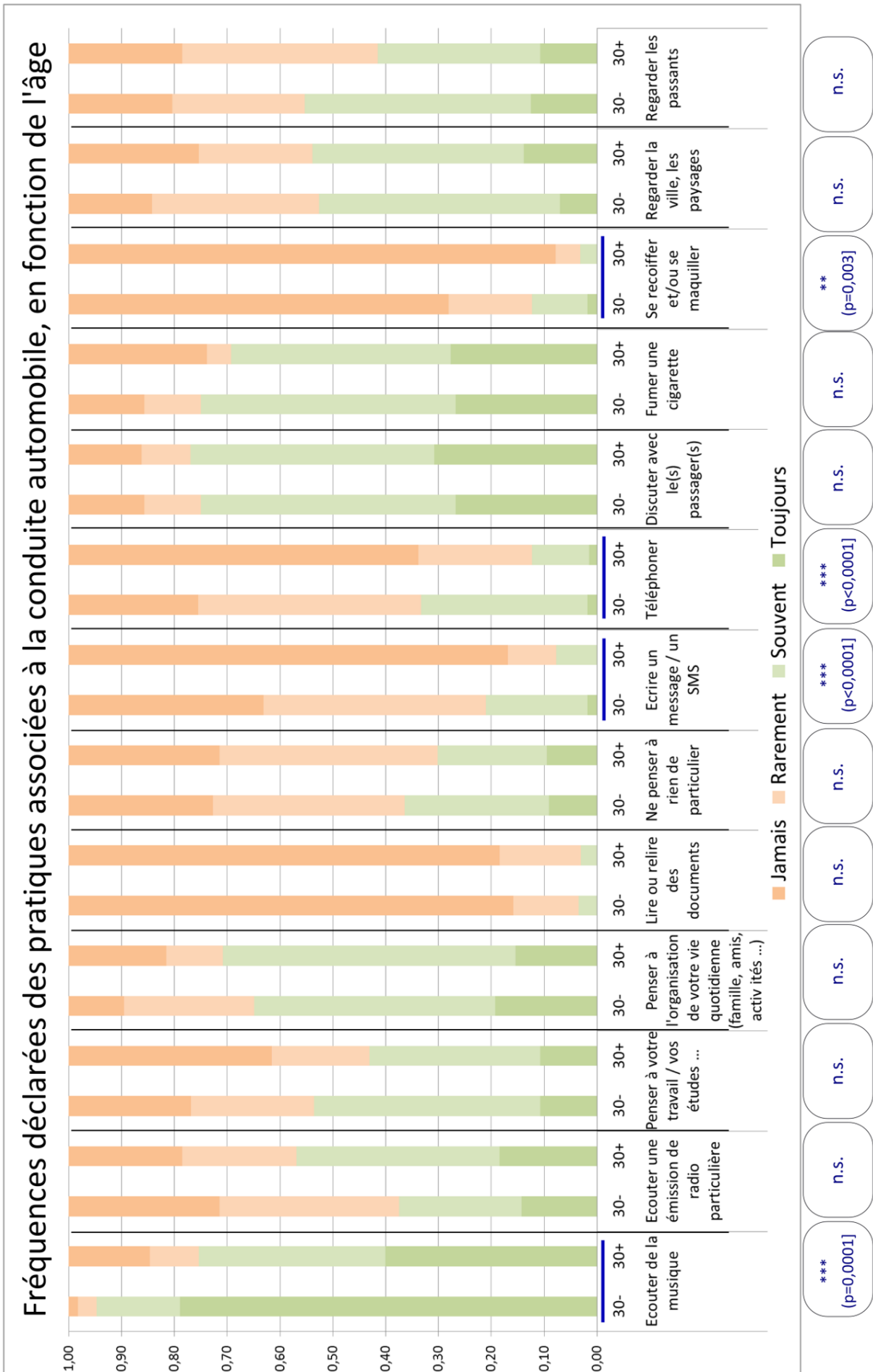
Afin de traiter de l'ensemble des déterminants sociaux les plus usuels, nous ne pouvions faire l'impasse sur les corrélations possibles entre l'âge de la personne et les fréquences déclarées des pratiques associées à la conduite automobile. Dans le sillage du traitement statistique effectué précédemment pour les catégories sociales, nous avons décidé de regrouper l'ensemble de notre échantillon en deux groupes. En effet, nous ne souhaitons pas que les seuils recoupent ceux des catégories sociales que sont les étudiants et les retraités. Nous avons donc choisi de séparer l'ensemble des répondants en deux groupes de tailles comparables, « 30- » (N=57) pour les moins de 30 ans (inclus) et « 30+ » (N=67) pour les plus de trente ans. A la lecture des résultats (Graphique 18, p.217) il apparaît que l'âge est très fortement corrélé à quatre pratiques spécifiques, à savoir « écouter de la musique » (***) , « écrire un message / un SMS » (***) , « téléphoner » (***) , ainsi que « se recoiffer et/ ou se ravaucher » (**).

Ces quatre pratiques sont toutes plus fréquentes pour les personnes les plus jeunes (« 30- »). « Ecouter de la musique » est une pratique intéressante à analyser. En effet, nous retrouvons un résultat inverse pour la pratique « écouter une émission de radio particulière », qui est plus fréquemment effectuée par les personnes les plus âgées¹⁰⁸. Or, en terme de contenu, ces pratiques ne semblent pas très éloignées. C'est oublier l'importance de la musique dans la socialisation des plus jeunes, dans les processus d'identification à un groupe (Galland, 2009). Souvenons-nous de « U6 », jeune femme de 25 ans, qui déclare à plusieurs reprises « faire ses trajets en musique ». Dans le cadre des déplacements quotidiens, écouter de la musique que l'on choisit n'a rien à voir, socialement, avec le fait d'écouter une émission de radio qu'on affectionne. On voit ici s'exprimer des normes sociales différenciées, en fonction de l'âge. Il en va de même, apparemment, pour la pratique « se recoiffer et/ou se maquiller ». Le genre n'a rien à voir là dedans, puisque les deux groupes sont composés d'une proportion de femmes équivalente (40,35% pour les « 30- », contre 41,79% pour les « 30+ »). Des normes liées à l'âge de la personne semblent donc bien être à l'œuvre, pour certaines pratiques très particulières, socialement distinctives.

Intéressons-nous aux pratiques que sont « téléphoner » et « écrire un message, un SMS ». Les personnes qui avaient moins de trente ans en 2010 connaissent toutes, depuis le début de leur vie professionnelle ou de leurs études, la généralisation du téléphone portable au sein de la société. Il y a là un effet générationnel évident, qui ne concerne pas seulement l'usage du téléphone portable

¹⁰⁸ Cette différence n'est toutefois pas significative, au sens statistique du terme.

dans les déplacements, mais l'ensemble de la vie quotidienne. Les normes sociales liées à l'usage du téléphone portable semblent très différentes entre les générations, et s'appliqueraient également à l'intérieur du temps automobile. Cela dit, il est également possible d'interpréter de manière satisfaisante ces différences comme le résultat d'une habitude plus forte de l'usage du téléphone portable chez les publics les plus jeunes. Cette habitude a pu se former par apprentissage répété, depuis le plus jeune âge. Dans le cas d'une écriture de message « SMS », une forte habitude peut amener les personnes à savoir écrire sans regarder l'écran, et à écrire très vite, ce qui permet d'intégrer plus aisément cette activité aux déplacements automobiles, bien qu'elle soit illégale et dangereuse. Cette interprétation souligne alors plus le rôle joué par les habitudes sur les pratiques, que le rôle joué par l'âge de la personne. C'est d'ailleurs par les habitudes que nous allons continuer notre analyse des pratiques associées à la conduite.



Graphique 18 : Fréquences déclarées des pratiques associées à la conduite automobile, en fonction de l'âge ; réalisation de l'auteur

7.5.4 Habitude modale et pratiques associées à la conduite

Les déterminants sociaux usuels mobilisés précédemment ne permettent pas, nous l'avons vu, de développer un système interprétatif concernant l'ensemble des pratiques associées à la conduite. Certes, le genre, la catégorie sociale et surtout l'âge semblent avoir des effets prononcés sur certaines pratiques particulières. En voiture, les femmes ont plus tendance à se maquiller et à se recoiffer que les hommes et les plus jeunes ont tendance à y écouter plus de musique et à envoyer plus de SMS. D'après une telle lecture, volontairement caricaturale, le temps automobile n'aurait pas de valeur particulière, il ne serait qu'un « réceptacle » des déterminismes sociaux extérieurs. Les déterminants sociaux seuls, tout comme la « rationalité optimisatrice » seule, ne sont pas des explications satisfaisantes de ces pratiques. Or, comme nous l'avons rappelé en introduction de ce chapitre, le temps automobile a une spécificité. Nous mobilisons donc le concept d'habitude, accompagné des hypothèses développées dans le chapitre 4, pour tenter de comprendre l'usage de ce temps automobile. Comme nous l'avons vu dans les paragraphes consacrés à l'analyse de la première partie de l'enquête, par la méthode dite de l'« acteur-descripteur », l'ensemble des dispositions, ainsi que l'ensemble des pratiques associées à la conduite, sont des savoir-faire intériorisés (parfois incorporés), qui sont actualisables et qui peuvent être déclenchés dans certaines classes de situations bien précises. Ces signes distinctifs composent la définition même de ce qu'est une habitude (Hodgson, 2004). Après avoir présenté un « inventaire à la Prévert » de l'ensemble des habitudes associées à la conduite et avoir testé les corrélations avec les déterminants sociaux, concentrons-nous sur une question fondamentale, à savoir celle de la nature des liens entre ces pratiques associées « habituelles » (*écouter la radio, réviser ses cours d'arabe, discuter avec sa fille...*), oubliées par la quasi-totalité des travaux de recherche, et la force de l'habitude de l'usage de l'automobile chez une personne. Comme nous l'avons développé dans le chapitre 4, un trait particulier de l'habitude est sa dimension synchronique avec d'autres habitudes. C'est précisément ce que nous cherchons à tester ici. Pour étudier les différences de fréquences des pratiques associées à la conduite en fonction de l'habitude d'usage du mode automobile, nous avons tout d'abord dû définir la « force » d'une habitude, particulièrement la « force » d'une habitude modale. Une telle définition peut paraître instinctive. Elle est également un exercice périlleux en termes conceptuels. En effet, si on laisse la « force d'une habitude » à l'état d'impensé, elle pourrait se résumer uniquement à la fréquence d'un comportement, ce qui, précisément, n'est pas notre approche, comme cela a été développé dans le chapitre 4.

Selon des réflexions formulées récemment dans un article collectif (Brette et al., soumis), la « force » d'une habitude pourrait se définir en suivant deux directions. Si l'on suit Hodgson (2004), la force de l'habitude (potentiel) ne peut se situer que dans la relation entre, d'une part, des classes de situations, et, d'autre part, des comportements (ou pratiques) spécifiques qui sont activé(e)s (idem). L'hypothèse développée, que nous partageons ici, est que deux dimensions prédominantes constituent la force d'une habitude, à savoir, l'intensité et l'envergure (idem). L'« intensité » correspond à la fréquence à laquelle un comportement (ou une pratique) spécifique est activé(e) dans une classe de situations donnée. L'« envergure », par contre, renvoie à une variété de classes de situations dans lesquelles un comportement (ou une pratique) est activé(e). Une habitude « forte », telle que l'habitude automobile « forte », est donc, d'après nous, la résultante d'une « intensité » et d'une « envergure » fortes. En d'autres termes et dans notre cas, une personne à l'habitude automobile « intense » aura tendance à utiliser systématiquement l'automobile (et non d'autres modes) pour un certain nombre de situations bien précises du quotidien, quel qu'en soit le nombre.

Une personne ayant une habitude automobile « à l'envergure forte » utilisera pour sa part l'automobile dans un nombre élevé de situations du quotidien, quelle que soit la fréquence d'utilisation de l'automobile dans chacune de ces situations. En combinant habitude « intense » et habitude « à l'envergure forte », nous obtenons une habitude automobile que nous qualifierons de « forte » (Schéma 26, ci-dessous).

Une définition de la force de l'habitude automobile : envergure et intensité

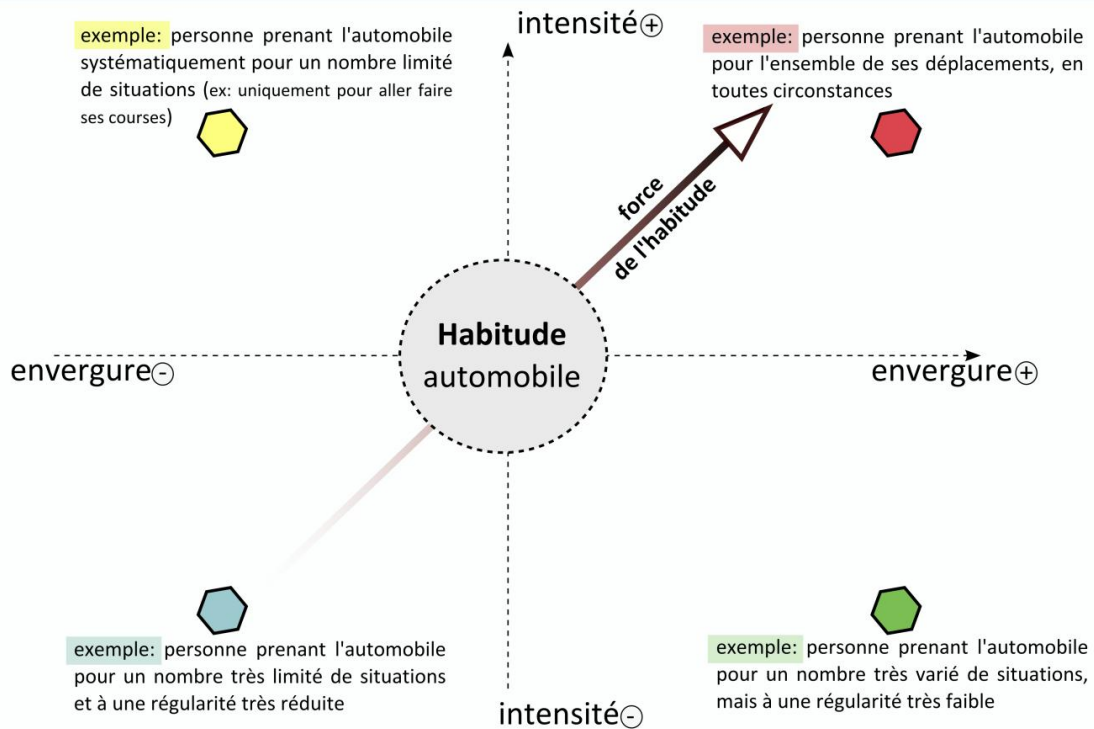
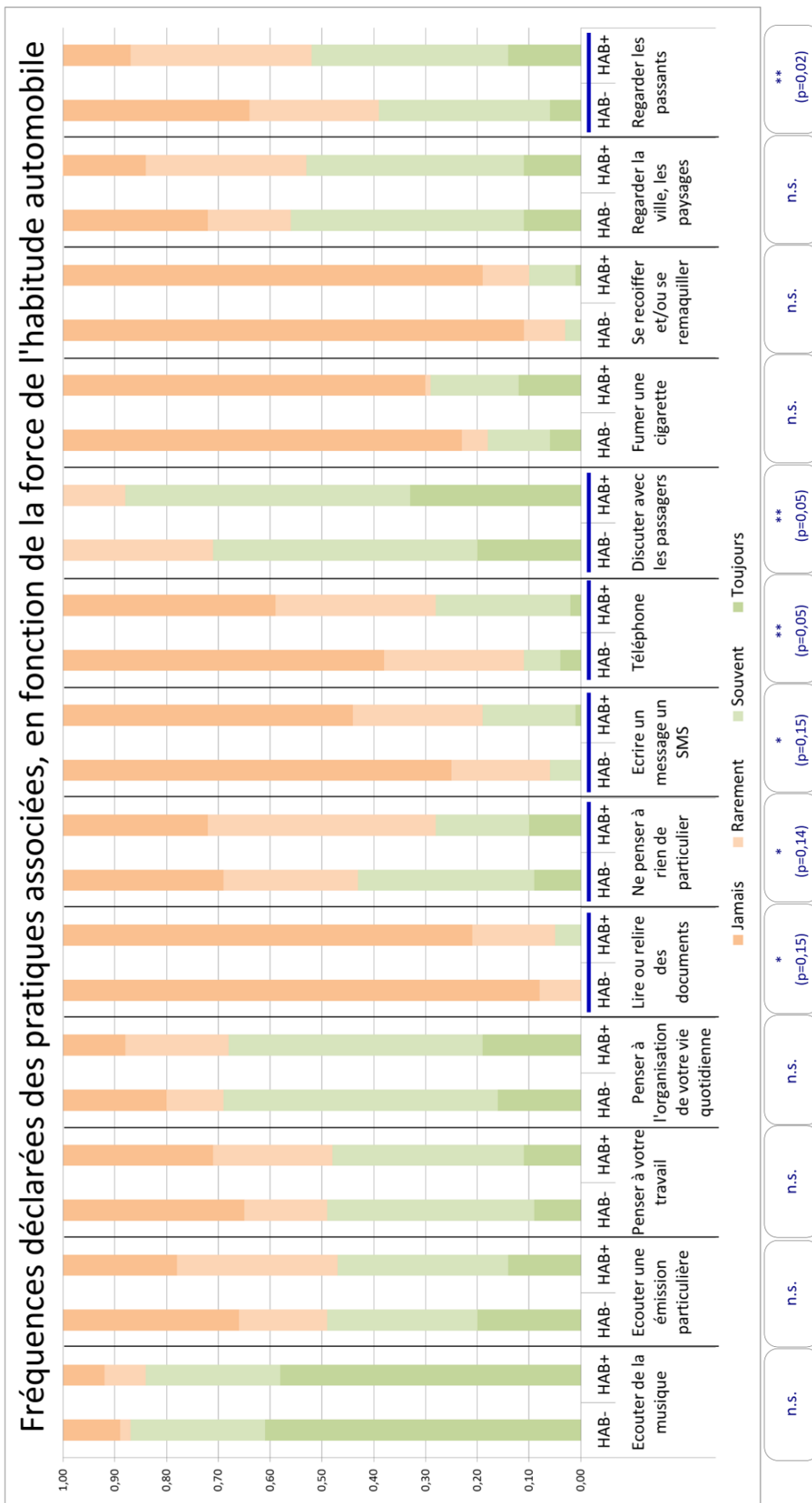


Schéma 26: Une définition de la force de l'habitude automobile : envergure et intensité ; réalisation de l'auteur

En suivant cette définition de la force de l'habitude, et afin de tester les relations entre une habitude modale forte et la fréquence des pratiques associées à la conduite automobile, en nombre et en variété, nous avons divisé en deux l'échantillon des personnes répondant à l'enquête par questionnaire (deuxième phase). On procède alors à la division en deux sous-échantillons sur la base de la question de la fréquence d'utilisation des transports en commun. Le premier sous-échantillon, que l'on nommera « HAB- », est constitué de trente-huit personnes qui déclarent utiliser actuellement les transports en commun plus d'une fois par semaine. Le sous-échantillon complémentaire, « HAB+ » concerne quatre-vingt-six personnes qui déclarent ne jamais utiliser les transports en commun, ou une fois par semaine au maximum. Ce seuil d'un trajet par semaine n'a pas été choisi par hasard. Comme nous l'avons précisé dans le chapitre précédent, certains biais méthodologiques sont difficilement maîtrisables lorsque l'on emploie la méthode du questionnaire. Parmi ces biais, le fait que la personne interrogée veuille fréquemment répondre ce qu'elle croit être « la bonne réponse », plutôt que « sa » réponse, est très problématique. Dans l'analyse de ce questionnaire, nous avons remarqué que six personnes ont annoncé une fréquence d'usage des transports en commun d'une fois par semaine, sans détailler précisément la destination qui correspondait à ces déplacements dans la question qui servait à vérifier cette information.

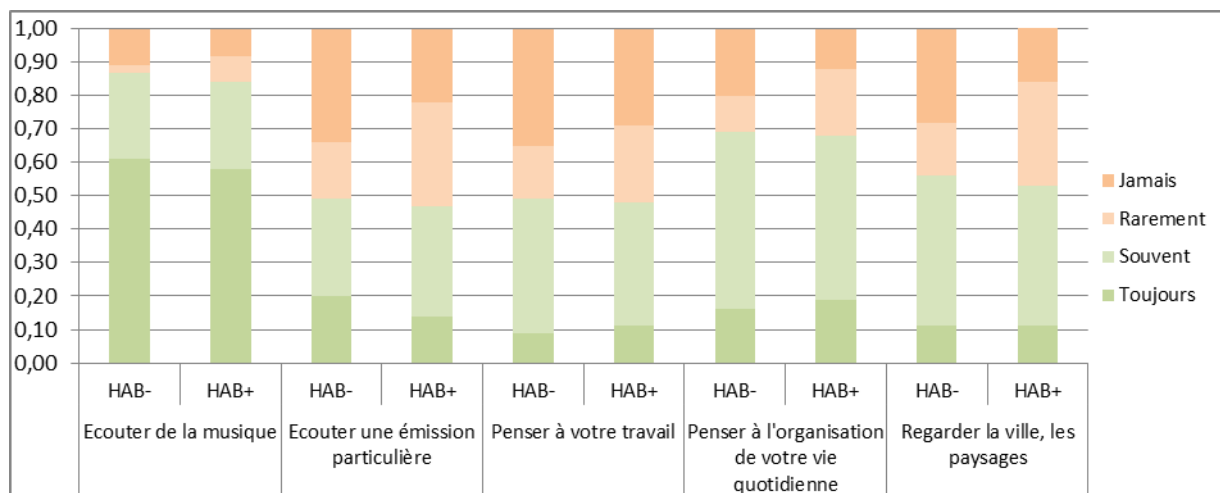
Nous pensons que certaines personnes interrogées, plutôt que de dire qu'elles n'utilisent jamais ou très rarement les transports en commun, ont préféré déclarer les utiliser une fois par semaine. En effet, nous sommes conscients que, dans une certaine mesure, le questionnaire, qui plus est administré par de jeunes étudiants, dans la rue, a pu pousser certaines personnes à surévaluer leur utilisation des modes collectifs, afin de ne pas passer pour une personne n'ayant aucun intérêt pour les questions environnementales. La culpabilisation peut sembler tellement forte et injuste pour certains, que certaines approximations peuvent apparaître. Dans le traitement des données, il fallait anticiper ce type de biais, pour ne pas sur-interpréter les résultats. Cela étant dit, l'ensemble des personnes qui ont répondu plus d'une utilisation des transports collectifs par semaine, au contraire, ont toutes renseigné les destinations, ce qui donne un caractère plus vraisemblable à ces déclarations. Nous avons donc décidé, sur la base de ces analyses préliminaires, de définir le seuil à une utilisation par semaine, qui définit alors les sous-échantillons « HAB+ », les plus habitués à l'automobile, et « HAB- », les moins habitués à l'automobile. Ce mode de découpage permet de séparer deux sous-échantillons en fonction de la force mesurée de l'habitude automobile des personnes les composant. En effet, d'après la définition qui a été donnée plus haut de la force d'une habitude (Brette et al., soumis), le fait qu'une personne utilise fréquemment les transports publics peut avoir deux significations qui vont toutes deux dans le même sens, celui d'une habitude automobile plus faible. Tout d'abord, posons l'hypothèse que les personnes composant les deux sous-échantillons, dans l'ensemble, sont confrontées aux mêmes classes de situations dans leur vie quotidienne. Etant données les situations du quotidien qui nous intéressent dans ce travail et qui ressortent de manière quasi-exclusive des réponses données par les enquêtés, cette hypothèse n'est pas particulièrement hasardeuse. Une fois cette hypothèse posée, cela signifie que les personnes du groupe « HAB- », qui utilisent régulièrement à la fois la voiture et les transports publics pour les trajets quotidiens, ont soit une « envergure » soit une « intensité » de l'habitude plus faible que les personnes du groupe « HAB+ ». Cela peut vouloir dire que les personnes du groupe « HAB- » utilisent l'automobile soit pour des trajets spécifiques de manière régulière, soit dans de nombreuses situations mais moins régulièrement. Dans les deux cas de figure, les personnes « HAB- » ont une habitude automobile plus « faible » que les « HAB+ », d'après notre définition développée précédemment. Comme cela a été développé dans le chapitre 5, la mesure de la force d'une habitude est un enjeu théorique et méthodologique à part entière. Dans le cheminement de cette thèse, la lecture de la littérature présentée dans le chapitre 5 n'a été abordée qu'à la suite de la construction du questionnaire. En l'état, et dans le cadre du travail exploratoire qui est le nôtre, la séparation entre « HAB+ » et « HAB- » est largement satisfaisante. En effet, les classes de situations mentionnées, qui composent les modes de vie des personnes, ne sortent que très exceptionnellement du cadre « domicile »-« activité régulière »-« loisirs »-« achats ». Cependant, et à l'avenir, un travail nécessaire sera la construction d'une méthode de mesure qui puisse intégrer des aspects psychologiques, comme dans le test SHRI (Verplanken et Orbell, 2003), et les combiner à notre définition de l'habitude, plus proche des pratiques et fondée sur le couple « intensité » et « envergure » (Brette et al., soumis). Une lecture rapide des résultats montre que, quantitativement, de nombreuses pratiques associées sont corrélées à la force de l'habitude automobile, telle que nous l'avons définie plus haut (Graphique 19, page suivante). Il s'agit principalement de six pratiques associées, à savoir « lire ou relire des documents » (*), « ne penser à rien de particulier » (*), « écrire un message, un SMS » (*), « téléphoner » (**), « discuter avec les passagers » (***) et « regarder les passants » (**).



Graphique 19 : Fréquence des pratiques associées en fonction de la force de l'habitude automobile ; réalisation de l'auteur

Afin de tester le plus finement possible l'hypothèse d'un rôle de l'habitude automobile sur la fréquence de certaines pratiques associées, séparons ces pratiques en trois groupes : celles qui sont plus fréquentes pour le groupe « HAB+ », celles qui sont plus fréquentes pour le groupe « HAB- » et celles dont la fréquence est comparable entre ces deux sous-échantillons de personnes. Nous considérons des fréquences comme étant « comparables » en dessous d'un écart inférieur à cinq points, lorsque l'on compare les ensembles « toujours » et « souvent » d'une part, ainsi que « rarement » et « jamais » d'autre part.

Un premier groupe de pratiques se dégage, celui qui concerne les pratiques dont la fréquence est comparable entre les deux groupes. Il s'agit des pratiques suivantes : « écouter de la musique », « écouter une émission de radio particulière », « penser à son travail, à ses études », « penser à l'organisation de sa vie quotidienne », « regarder la ville, les paysages » (Graphique 20, ci-dessous). Ce groupe représente des pratiques majoritaires, partagées par une majorité de l'échantillon. La force de l'habitude modale ne semble pas avoir d'effet particulier¹⁰⁹ sensible. En cela, ces pratiques forment un ensemble a minima, un quorum minimal des pratiques accessibles à tous, et les différences s'expliquent par d'autres facteurs, relatifs aux normes sociales d'usage. En effet, nous avons vu plus haut que ces pratiques particulières peuvent s'expliquer par certains déterminants sociaux comme le genre, pour l'écoute d'une émission radio particulière, l'âge pour l'écoute de musique, ou encore les catégories sociales pour les pratiques de « pensées ». « Regarder la ville, les paysages », par contre, ne se trouve corrélé à aucun déterminant social ni à l'habitude, ce qui en fait la pratique la plus uniformément répartie au sein de l'échantillon.

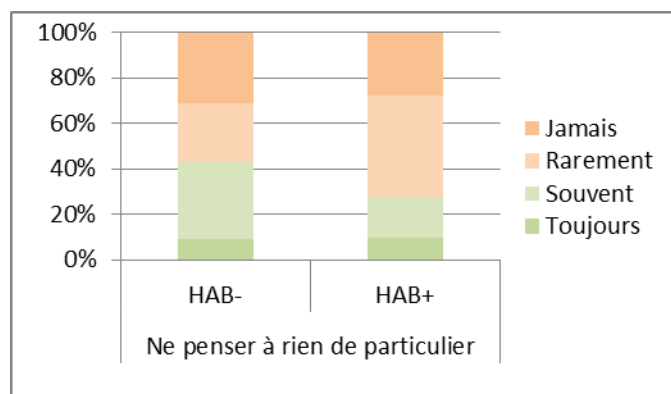


Graphique 20 : Pratiques associées dont les fréquences déclarées sont comparables entre les groupes « HAB+ » et « HAB- » (ayant respectivement une habitude modale forte et faible) ; réalisation de l'auteur

Le second « groupe » est, quant à lui, composé des pratiques associées à la conduite automobile plus fréquentes pour le groupe « HAB- ». Ou plutôt de « la » pratique (Graphique 21, page suivante). En effet, seule une d'entre elles est l'apanage de ce groupe d'enquêtés à l'habitude modale automobile moins forte, « ne penser à rien de particulier » (*). Notons qu'il s'agit là d'une pratique singulière dans notre liste, d'une pratique « passive » tant d'un point de vue cognitif, physique que visuel. En effet, et contrairement aux pratiques partagées par l'ensemble de l'échantillon, celle-ci ne demande ni de mobiliser des ressources cognitives particulières, ni de se libérer la main du volant, ni de parler,

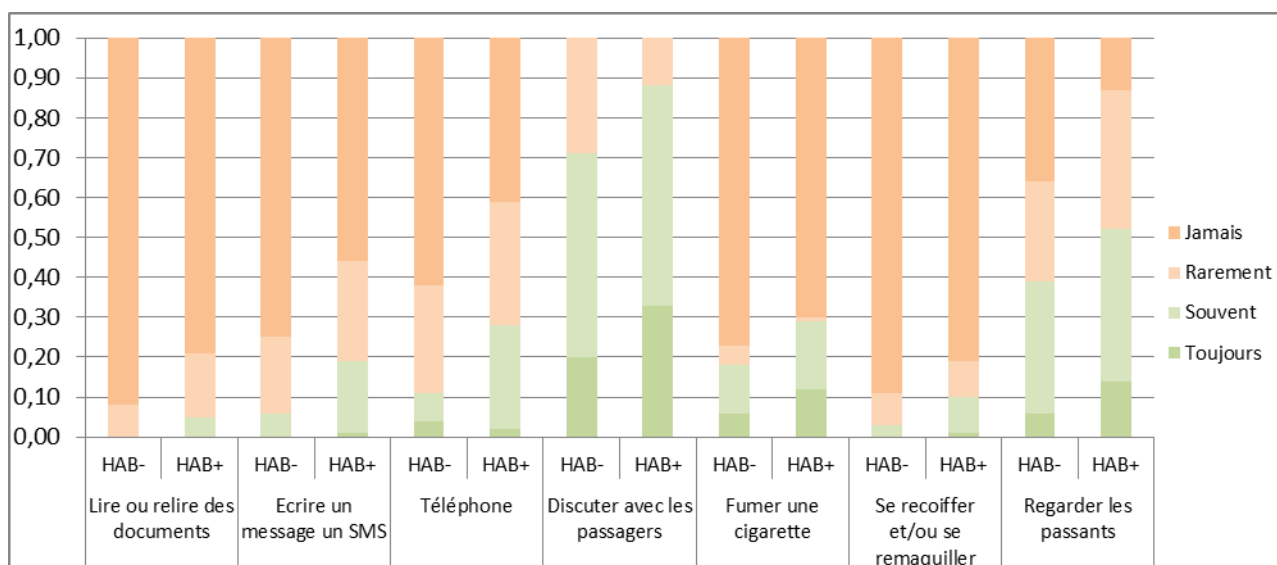
¹⁰⁹ En termes statistiques, ces quatre pratiques particulières sont très faiblement corrélées à la force de l'habitude (n.s.).

ni même de se libérer le regard de la route. Elle peut s'intégrer à l'activité de conduite sans apprentissage particulier, sans processus poussé de formation d'habitude. Attention tout de même à ne pas aller trop vite. « Ne penser à rien de particulier » peut également avoir une valeur forte et spécifique dans un quotidien que d'aucuns peuvent penser « stressant ». Nous y reviendrons.



Graphique 21 : Pratique associée plus fréquente pour le groupe « HAB- » (groupe ayant une habitude modale plus faible)

Enfin, le troisième groupe est constitué des pratiques qui sont plus fréquentes chez les personnes les plus habituées au mode automobile (ou « HAB+ »). « Lire des documents » (*), « envoyer un message, un SMS » (*), « téléphoner » (**), « discuter avec les passagers » (**), « fumer une cigarette » (n.s.), « se recoiffer et/ou se remaquiller » (n.s.) et « regarder les passants » (**) sont les pratiques qui le composent¹¹⁰. L'ensemble de ces pratiques nécessite des ressources cognitives, l'usage d'une main ou de la parole, ou encore une utilisation des facultés visuelles, hors de l'observation de la route et de sa circulation. « Téléphoner », par exemple, nécessite à la fois l'usage de la parole, de la main et de ressources cognitives spécifiques. C'est une pratique qui nécessite donc une certaine dextérité, quand elle est réalisée en parallèle à la conduite. Intégrer ce type de pratiques lors des déplacements quotidiens nécessite un apprentissage, par la répétition, jusqu'à la formation d'une habitude associée à l'habitude modale.



Graphique 22 : Pratiques associées plus fréquentes pour le groupe « HAB+ » (habitude modale automobile forte)

¹¹⁰ Notons que les deux pratiques présentées ici comme « non significatives » sont en fait très proches du seuil de significativité (respectivement $p=0,20$ et $p=0,18$).

Après avoir analysé les corrélations « qualitatives » entre la force de l'habitude modale et le contenu des pratiques déployées, intéressons-nous à leur nombre. Nous avons séparé les pratiques dont la fréquence déclarée par la personne était « toujours » ou « souvent », et, de l'autre, les pratiques effectuées « rarement » ou « jamais ». Il apparaît que, quantitativement, le nombre d'habitudes « fréquentes » est également corrélé à la force de l'habitude modale (automobile) de la personne (*).

Les corrélations, établies et exposées dans ce paragraphe, entre d'un côté les fréquences et le nombre de ces pratiques, et de l'autre la force de l'habitude automobile, dans le cas des groupes «HAB+» comme des «HAB-», nous permettent d'affirmer deux éléments essentiels et pourtant absents, à notre connaissance, dans littérature. Premier élément, l'habitude modale joue un rôle très important sur l'usage du temps automobile, en prenant appui sur des « effets d'apprentissage », par la pratique. Plus une personne a une habitude modale forte, dans notre cas une « habitude automobile », plus elle aura tendance à savoir intégrer des pratiques associées nécessitant une dextérité particulière dans ses déplacements automobiles.

La relation entre habitude modale et pratiques associées n'est évidemment pas unidirectionnelle, mais doit se comprendre comme un rapport de récurrence puisque, d'après l'analyse statistique exposée plus haut, l'habitude modale est elle aussi inséparable de cette capacité, acquise par l'expérience, de s'approprier des espaces de liberté au sein du quotidien. On rejoint l'idée d'une « non-passivité » des publics urbains dans le cas du temps automobile (Certeau, 1990). Il y a un développement de tactiques d'usage qui renforcent les pratiques de la personne. Une personne faiblement habituée au mode automobile (selon notre définition) aura un usage du temps, au sein de ce mode, bien différent de celui d'une personne habituée. L'habitude permet de comprendre de manière élargie cet usage du temps, bien plus que les déterminants sociaux usuels évoqués plus haut, qui ne permettent d'expliquer que certaines pratiques particulières, en général déconnectées des déplacements quotidiens proprement dits (par exemple, les ouvriers et employés fument plus que les cadres, les plus jeunes écoutent plus de musique et envoient plus de SMS que les plus âgés, etc.).

Attention cependant à la surinterprétation ou à une lecture trop rapide de ces éléments. Il serait tout simplement faux d'interpréter ces éléments d'après une perspective de « rationalité optimisatrice ». Les personnes les plus « habituées » ne cherchent pas à « remplir » le temps automobile par des activités « productives » pour « optimiser » ce temps perdu, comme peuvent le laisser sous-entendre certains travaux sur l'usage du temps de transport (Lyons et Urry, 2005). Rappelons que l'habitude est un avant tout un potentiel. Dans notre cas, l'habitude modale forte implique une palette plus élargie (en nombre et en contenus) de pratiques potentiellement réalisables lors des déplacements. La personne habituée se construit un « champ des possibles » plus large dans son usage du temps automobile.

A ce stade du développement de l'analyse, rien ne nous permet encore d'affirmer que l'habitude modale automobile participe d'un temps vécu de qualité supérieure, ce qui était notre entrée dans ce chapitre. Pour cela, il nous faut examiner les perceptions de la qualité du temps au regard de l'habitude modale et des pratiques associées.

7.6 Force de l'habitude automobile, pratiques associées et perception de la qualité du temps

Afin d'appréhender la perception du temps d'une manière à la fois qualitative et formalisée, nous avons formulé des questions spécifiques au sein du questionnaire administré en décembre 2010. Rappelons que les personnes enquêtées devaient indiquer les trajets les plus fréquents dans leur quotidien, après avoir présenté les lieux fréquentés le plus régulièrement. Nous avons demandé, pour chaque trajet, ce que les personnes pensaient de ce temps passé en voiture. Plusieurs adjectifs étaient proposés (« long », « court », « utile », « inutile », « agréable », « stressant », « fatigant ») et il était possible de répondre autant de fois que souhaité, ou de proposer une réponse autre¹¹¹. Afin d'isoler la force de l'habitude modale dans l'examen des différences de perception de la qualité du temps automobile, nous avons fait appel à un traitement statistique particulier qui permet d'évaluer les corrélations entre plusieurs facteurs et un phénomène à expliquer. Il s'agit des régressions logistiques qui permettent d'éviter de sur-interpréter des variables indirectes qui peuvent n'avoir aucune portée explicative sur un phénomène, mais ne faire que dissimuler une autre variable, « cachée », qui, elle, peut avoir une portée explicative beaucoup plus forte¹¹². Dans le cas des perceptions de la qualité du temps automobile pour chaque déplacement, un tri à plat classique n'aurait aucun intérêt puisque, précisément, les différences de durées objectives ou de fréquences objectives entre trajets doivent être introduites. Regardons-donc de plus près le contexte qui encadre l'apparition des deux adjectifs particuliers que sont « agréable » et « stressant »¹¹³.

L'adjectif « agréable » n'est pas le plus fréquent pour qualifier un déplacement automobile, puisqu'il apparaît à 67 reprises sur un ensemble de 299 trajets. Pour tenter de cerner les contextes, les types de trajets ou les personnes qui ont le plus tendance à être associés à cet adjectif qui témoigne d'une haute qualité du temps automobile, nous avons intégré les variables suivantes qui, intuitivement, nous paraissaient légitimes : l'âge de la personne, la force de son habitude automobile, le fait d'être seule ou accompagnée et par qui, la fréquence objective du déplacement et, enfin, le temps objectif du déplacement en question. Les résultats montrent que, parmi ces variables qui auraient semblé intuitivement permettre une explication, sort au premier rang la force de l'habitude (« HAB+ » contre « HAB- ») (Tableau 17, page suivante). Cette dernière explique davantage l'apparition de l'adjectif « agréable » pour qualifier le temps de trajet (***) que le fait d'être accompagné par des membres de sa famille (*), d'avoir moins de 60 ans (*), ou même par le temps objectif du déplacement¹¹⁴ (*). Les autres variables sont tout simplement non significatives dans le cas présent. Les personnes les plus habituées au mode automobile, dans notre définition, ont plus tendance à percevoir le temps automobile comme étant « agréable » et à parvenir à un usage du temps et du mode automobile qui

¹¹¹ Là encore, la réponse libre n'a pas été surinvestie, loin de là. Sur les 299 trajets répertoriés, seuls deux adjectifs autres ont été proposés, à savoir « neutre » et « acceptable ». La liste proposée semble donc correspondre à une grande majorité des situations.

¹¹² François de Singly (2005) propose une illustration intéressante de cela avec l'exemple des accidents de voiture. Une analyse statistique à un seul niveau pourrait laisser penser que les personnes divorcées, par le seul fait de leur statut matrimonial, ont une tendance plus forte à avoir des accidents. Or, bien sûr, cela est faux. Pour le prouver, il faut passer par une analyse d'autres variables en parallèle, comme la méthode des régressions logistiques le propose. Dans l'illustration de François de Singly, l'introduction de la consommation d'anxiolytiques par personne montre que ce critère prend le pas, en termes explicatifs, sur le seul statut de « divorcé ».

¹¹³ Les occurrences des adjectifs « court » et « long » n'ont pas été utiles dans l'analyse, contrairement à ce que nous pensions en formulant le questionnaire. En effet, ces deux adjectifs, s'ils sont employés à la suite d'une estimation de durée de trajet ne donnent aucune indication d'une quelconque perception du temps, de sa qualité, mais plutôt d'une opinion partagée largement par rapport à un volume de temps chiffré, au regard des autres trajets ou des autres modes (ex : 5 minutes, c'est « court » ; une heure c'est « long »). Heureusement, nous avons intégré d'autres adjectifs tels que « agréable », « stressant » et « fatigant » qui permettent de mieux rendre compte du rapport sensible au temps automobile.

¹¹⁴ Ce résultat, qui va à l'encontre de l'intuition et des préceptes « rationalistes », s'explique également par le faible nombre de trajets très longs, qui sont quasiment tous des trajets de loisirs, et donc plus « agréables » sans doute par la destination qui leur est associée. Cela dit, il est intéressant de voir que les trajets de 11 à 20 minutes sont plus agréables que ceux inférieurs à 10 minutes.

leur permet d’apprécier, de manière sensible, ces moments de la journée. Si la force de l’habitude est nettement corrélée à une perception positive, l’inverse est-il également vrai ? Examinons les occurrences de l’adjectif « stressant » pour qualifier le temps des déplacements.

Variables expliquant l'apparition de l'adjectif "agréable" pour qualifier un déplacement				
Variabes	Modalité	Coeff.	Test khi 2	probabilité du test du khi 2
Âge	moins de 30 ans	0,42	0,32	ns
	de 31 à 40 ans	(réf)	(réf)	(réf)
	de 41 à 60 ans	0,31	0,48	ns
	plus de 61 ans	-1,66	0,08	*
Force de l'habitude modale (automobile)	HAB-	(réf)	(réf)	(réf)
	HAB+	1,09	0,01	***
Accompagné ?	famille	(réf)	(réf)	(réf)
	seul-e	-0,58	0,09	*
	colocataire	-0,39	0,64	ns
	collègue	-2,29	0,14	ns
	amis	-0,20	0,70	ns
Fréquence déplacement	rare	-0,07	0,83	ns
	quotidien	(réf)	(réf)	(réf)
	sup à 1x / jour	0,55	0,51	ns
Temps obj. Déplacement	T < 10 min.	(réf)	(réf)	(réf)
	11 < T < 20 min.	0,72	0,04	*
	21 < T < 30 min.	0,03	0,96	ns
	31 < T < 40 min.	1,85	0,04	*
	41 < T < 60 min.	3,54	0,02	*
	T > 61 min.	0,92	0,15	ns

Tableau 17 : Variables expliquant l’apparition de l’adjectif « agréable » pour qualifier un déplacement

L’adjectif « stressant » est employé pour une minorité de trajets (50 occurrences sur 299 déplacements). Nous avons introduit les mêmes variables que précédemment dans le cas de l’adjectif « agréable ». Les résultats témoignent, là aussi, de l’importance de la force de l’habitude sur la qualité perçue du temps automobile (**) (Tableau 18, page suivante). Contrairement à ce que l’on notait pour l’adjectif précédemment analysé, le temps de déplacement semble ici lesté d’une valeur explicative. Les trajets compris entre 21 et 30 minutes sont significativement perçus comme plus « stressants » que les trajets compris entre 11 et 20 minutes (***). Quoi qu’il en soit, la force de l’habitude (ou plutôt la faiblesse) est fortement explicative dans l’occurrence de l’adjectif « stressant ». Ce résultat renforce celui que l’on avait obtenu pour l’adjectif précédent, puisqu’il est son complémentaire d’un point de vue logique. La faiblesse de l’habitude automobile ne permet pas de se libérer de l’activité de conduite ni d’effectuer des activités connexes. Cette concentration plus forte sur la seule activité de conduite est fortement liée à une perception très négative du temps automobile par la personne¹¹⁵.

¹¹⁵ On retrouve des résultats similaires pour l’adjectif « fatigant », qui est bien plus fréquent pour les personnes du groupe « HAB- » et qui est proche du seuil de significativité (p=0,22). Cela conforte les résultats obtenus sur les adjectifs « agréable » et « stressant ».

Variables expliquant l'emploi de l'adjectif "stressant" pour qualifier le déplacement

Variable	Modalité	Coeff	Test	probabilité du test du khi 2
Temps objectif de déplacement	T < 10	0,73	0,08	*
	11 < T < 20	(réf)	(réf)	(réf)
	21 < T < 30	1,68	0,003	***
	31 < T < 40	0,48	0,66	ns
	41 < T < 60	0,31	0,86	ns
	T > 61	1,01	0,23	ns
Fréquence du déplacement	rare	-0,50	0,15	ns
	quotidien	(réf)	(réf)	(réf)
	sup à 1x / jour	-0,24	0,81	ns
Accompagné	seul-e	(réf)	(réf)	(réf)
	famille	0,02	0,96	ns
	colocataire	0,27	0,75	ns
	collègue	0,04	0,97	ns
	amis	-0,17	0,78	ns
Force de l'habitude modale (automobile)	PT -	(réf)	(réf)	(réf)
	PT+	0,72	0,05	**
Âge	moins de 30 ans	(réf)	(réf)	(réf)
	de 31 à 40 ans	0,54	0,19	ns
	de 41 à 60 ans	-0,73	0,13	ns
	plus de 61 ans	-0,45	0,46	ns

Tableau 18 : Variables expliquant l'apparition de l'adjectif « stressant » pour qualifier un déplacement

Après avoir analysé les corrélations statistiques entre, d'une part, la force de l'habitude automobile et les pratiques associées, d'autre part l'habitude modale et la perception du temps, il manque encore un « maillon » pour articuler ces éléments en un système. Nous avons donc cherché à analyser les corrélations possibles entre les pratiques associées à la conduite et les perceptions de la personne, par trajet. Nous avons décidé de séparer les différentes pratiques associées à la conduite en trois groupes, à savoir celles qui nécessitent une dextérité particulière (*lire ou relire des documents, écrire des messages, téléphoner, discuter*), celles qui sont plutôt « passives » et communes à l'ensemble de l'échantillon (*écouter de la musique, une émission de radio, regarder la ville, les passants*) et enfin les pratiques de « pensées » (*songer à son travail, ses études, sa vie quotidienne*). Les résultats vont dans le sens d'une corrélation forte, là aussi. Les résultats du tableau 19 (page suivante) concernent les corrélations entre l'occurrence de l'adjectif « agréable » et les nombres des pratiques « fréquentes » (réponses « toujours » et « souvent ») en suivant les trois groupes de pratiques mentionnés ci-dessus. On peut noter que la qualité perçue du temps est corrélée avec le fait, pour la personne, d'avoir au moins une pratique à forte dextérité ou plus de trois pratiques « passives » dans sa « palette » de pratiques.

Il ne s'agit pas ici de dire que les personnes qui effectuent le plus d'activités pendant leurs trajets sont ceux qui perçoivent le temps automobile le plus positivement. Ceci serait une lecture purement utilitariste du temps de transport qui ne serait pas satisfaisante pour expliquer nos résultats. En effet, nous l'avons vu plus tôt, certaines personnes apprécient ce temps particulier précisément car il permet de ne rien faire, de se relaxer ou de rêvasser. Les personnes qui apprécient le plus le temps automobile ne sont pas nécessairement celles qui le remplissent le plus d'activités, mais plutôt celles

qui ont une plus grande latitude d'activités potentielles à effectuer pendant ces déplacements. Notre lecture porte sur les potentiels : il n'y a pas de contradiction à voir les personnes qui apprécient le plus le temps automobile, disposer dans leur palette à la fois de pratiques nécessitant une forte dextérité, et de pratiques plutôt « passives », également pertinentes dans le quotidien.

Variables explicatives de l'occurrence de l'adjectif "agréable" associé à certains déplacements

Variable	Modalité	Valeur	Pr > Khi ²	Proba test khi 2
Nombre de pratiques fréquentes à forte dextérité (<i>lire ou relire des documents, écrire des messages des SMS, téléphoner, discuter</i>)	une et plus	0,34	0,02	**
	aucune	(réf)	(réf)	(réf)
Nombre de pratiques fréquentes plutôt "passives" (<i>écouter de la musique, écouter une émission particulière, regarder la ville et les paysages</i>)	trois et plus	0,19	0,02	**
	moins de trois	(réf)	(réf)	(réf)
Au moins une pratique de pensée fréquente ?	oui	(réf)	(réf)	(réf)
	non	-0,09	0,26	n.s.

Tableau 19 : Variables explicatives de l'occurrence de l'adjectif « agréable » associé à certains déplacements

7.7 Synthèse et perspectives

En conclusion de l'analyse de l'ensemble de ces résultats de terrain, puis d'une série de tests aux résultats convergents, nous pouvons affirmer que la force de l'habitude modale de la personne est reliée positivement et significativement à la fois la diversité de la « palette » de pratiques associées à la conduite et à la perception de la qualité du temps automobile¹¹⁶, celui-ci devenant plus « agréable », moins « stressant », et moins « fatigant » au fur et à mesure que l'habitude modale se renforce. Perception de la qualité du temps et pratiques associées vont également de pair, ce qui compose un système solide de corrélations (Schéma 27, ci-dessous) permettant la compréhension des différences de perception du temps au sein d'un groupe d'acteurs-usagers du même mode.

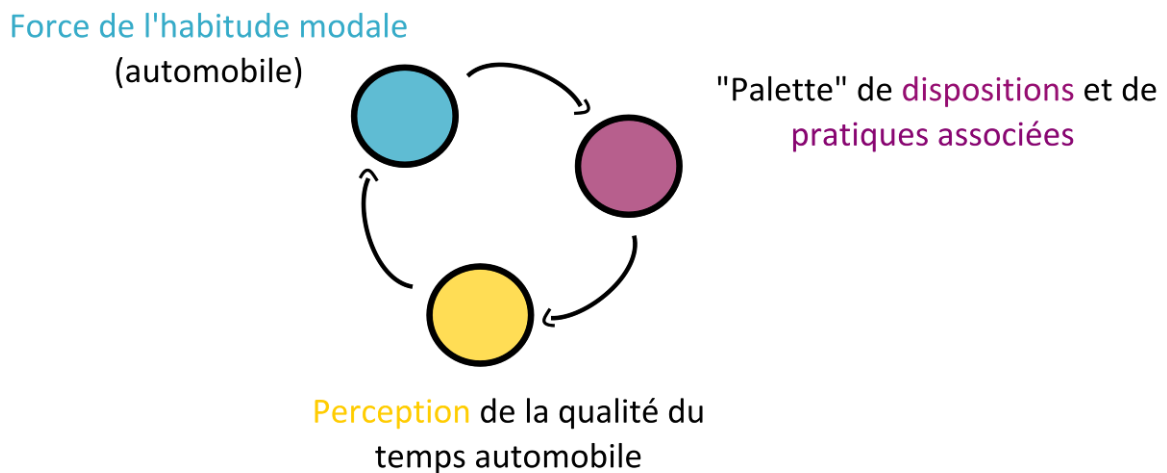


Schéma 27 : « Modèle habituel de l'usage du temps automobile »

On peut fortement supposer l'existence d'effets d'apprentissage en chaîne sur lesquels repose le processus de formation globale de l'habitude modale. La force de l'habitude modale automobile augmente la diversité de la palette de dispositions et de pratiques associées à la conduite, qui tend à augmenter la perception positive du temps automobile. Ceci incite alors à reproduire la pratique et à augmenter la force de l'habitude modale. Ce processus d'habituation mène à la dextérité, à la virtuosité, à l'expertise dans la pratique. Le résultat est important, puisqu'il permet de comprendre les divergences dans la perception du temps pour des acteurs-usagers d'un même mode autrement avec la notion de « biais cognitifs » qui n'est guère satisfaisante. Il répond en grande partie aux questions que nous avons lancées en introduction de ce chapitre.

Cette expertise dans l'usage du temps automobile, acquise par l'habitude, participe du phénomène de résistance au changement. D'autres processus sont également à l'œuvre. Intéressons-nous à la dimension spatiale cette même habitude automobile dans le chapitre 8.

¹¹⁶ Notons que nous parlons bien ici de la perception de la qualité du temps et non de la capacité à estimer des temps de déplacement. Les estimations des durées interviendront dans le chapitre 9, relatif aux habitudes de pensées.

Chapitre 8 La dimension spatiale de l'habitude modale automobile

8.1 De la nécessité de questionner la dimension spatiale de l'habitude modale

Les habitudes ne se limitent pas à l'intérieur de l'habitacle de l'automobile. Elles semblent également prendre forme dans l'espace géographique (Arentze et Timmermans, 2003). Une partie de la littérature existante, précisément la « Time Geography », prend en compte depuis quelques années déjà les récurrences spatiales des pratiques quotidiennes de déplacement (en les nommant de manière un peu abusive « habitudes »¹¹⁷), au sein de modèles numériques interprétatifs (idem, Gärling et Axhausen, 2003 ; Schlich et Axhausen, 2003). Dans ces modèles, le postulat de « maximisation de l'utilité » est abandonné en partie, au profit de l'idée de « programmes d'activités » à réaliser sur une temporalité particulière (*journée, semaine, année*). Ces programmes s'établissent sur un espace par l'expérience pour arriver, peu à peu, à un état stabilisé. En d'autres termes, l'acteur est « rationnel » dans ses choix, non pas sur une temporalité courte, celle du déplacement, mais sur un temps plus long. Pour cette école, la « rationalité » (optimisatrice) (Arentze et Timmermans, 2003) est toujours au cœur du modèle, mais doit s'analyser sur un temps plus long. Si on peut louer les efforts très conséquents de ce courant de recherche dans l'optique d'une modélisation de l'habitude, notons également que l'acteur-usager ne peut toujours pas être pensé autrement que dans les habits de l'« acteur instrumental ».

Un autre point de désaccord porte sur le fait que nous ne pouvons considérer le déplacement comme étant une dérivée des programmes d'activités à réaliser, comme le font certains de ces travaux (Eaux, 2009 ; Mokhtarian et Salomon, 2001). Comme le rappelle Petit (2002), il est hasardeux de vouloir distinguer ce qu'on peut appeler des « programmes d'activités » de ce que l'on peut appeler des « logiques de mobilité » (dont fait partie pour lui l'habitude modale). En effet, les deux se construisent mutuellement. « La mobilité nous paraît donc relever d'un double statut : elle permet d'une part de réaliser des programmes d'activités, mais s'avère d'autre part intimement intégrée à des programmes, jusqu'à apparaître indissoluble de ces derniers, dans le cadre d'une *construction territoriale du quotidien*. La mobilité ne s'adapte pas aux exigences du quotidien, elle en fait partie » (idem). L'habitude, que Petit (idem) a formalisée comme logique de mobilité à part entière, même si sa définition reste limitée, renvoie tout d'abord à cette co-construction et à un co-renforcement de pratiques de mobilité avec des programmes d'activités quotidiens. « Changer l'un ou l'autre c'est mettre en péril la totalité du système » (idem).

Nous aborderons cette dimension spatiale de l'habitude, par une approche que l'on pourrait qualifier de « phénoménologique », en nous focalisant exclusivement sur un examen des pratiques. Dans ce chapitre, nous chercherons à examiner les formes spatiales de l'habitude qui sont développées dans la vie quotidienne et, pour cela, nous appuierons notre analyse sur le contenu relatif aux lieux, dans les enregistrements des « acteurs-descripteurs », mais également sur les cartes schématiques de leurs déplacements, établies sur une semaine. Ces sources seront confrontées tout au long de l'analyse.

¹¹⁷ Comme nous avons pu le développer au chapitre 4, « récurrences » de pratiques et « habitudes » ne sont pas des synonymes interchangeables

8.2 Formes spatiales de l'habitude. Lecture comparative HAB+ / HAB-

Quelle que soit la méthode retenue (*enregistrements, analyse spatiale, tests statistiques*), et quel que soit l'espace paradigmatique dans lequel s'opère l'analyse (« *rationalité optimisatrice* », « *détermination sociale exclusive* », « *habitudes* », etc), force est de constater, en premier lieu, une certaine forme de récurrence des pratiques, d'un point de vue spatial. Bien évidemment, pour une majorité des personnes répondant aux deux phases de l'enquête, ces récurrences sont à rapprocher de l'organisation contemporaine du travail. Celle-ci peut certes avoir connu des modifications fortes sur les trois dernières décennies, avec la réduction de la durée légale de travail, la généralisation des instruments de communication à distance¹¹⁸ et la mise en mobilité d'une partie des personnels (Viard, 2006). Il n'en est pas moins vrai que cette organisation du travail, basée sur une série d'activités, réalisée dans un lieu spécifique, plusieurs jours par semaine, reste toujours la référence pour une majorité des personnes actives. Au-delà de la seule question du trajet « domicile – travail », nous avons cherché à tester l'influence de la force de l'habitude, telle que définie dans le chapitre précédent, sur les formes spatiales des déplacements quotidiens.

Pour ce faire, nous avons analysé la nature et le nombre des lieux « fréquentés fréquemment » par les enquêtés. A cet effet, dans l'enquête par questionnaire, nous avons demandé aux personnes d'indiquer des lieux où elles se rendent fréquemment en voiture. Notons que ces deux conditions correspondent à la définition d'une habitude donnée au chapitre précédent. Nous parlerons donc, à partir de maintenant de « *lieux habituels* ». Trois d'entre eux étaient imposés (un lieu de résidence ; un lieu de travail, d'étude ou d'activité ; un lieu d'achats) bien qu'il ait été rappelé aux enquêtés de ne les renseigner que s'ils s'y rendent fréquemment, et en voiture. Deux autres lieux pouvaient être mentionnés par la personne, sans indication particulière. Nous avons ensuite analysé les résultats selon la répartition entre les groupes « HAB+ » et « HAB- » expliquée au chapitre précédent.

Tout d'abord, notons quelques résultats importants qui permettent de mettre en perspective les analyses sur les lieux habituels. En premier lieu, il ressort de l'enquête que les personnes ayant une habitude modale (automobile) plus forte (« HAB+ ») effectuent un petit peu plus de trajets automobiles par semaine que les autres (« HAB- »). Il apparaît également qu'elles effectuent un petit peu plus de distance en automobile par semaine. Cela dit, aucune de ces deux différences moyennes n'est significative, au sens statistique du terme (n.s.). Ce n'est donc pas sur ces éléments que se construit la dimension spatiale de l'habitude, bien qu'il soit intéressant de noter que l'habitude se double d'indicateurs supérieurs en quantité de mouvement.

Par contre, les personnes du groupe « HAB+ » indiquent beaucoup plus de « lieux habituels » que les autres (***). Au-delà du nombre, la nature de ces lieux fréquentés fréquemment a une corrélation avec la force de l'habitude automobile (***). Regardons cela en détail (Schéma 28, page suivante). La force de l'habitude automobile est positivement corrélée au fait que la personne a un lieu habituel d'achat où elle se rend en voiture (***), un lieu habituel de travail ou d'activité où elle se rend en voiture (**), ou encore un lieu habituel d'approvisionnement régulier en carburant sur l'un des trajets fréquents annoncés (**). Par contre, la force de l'habitude est corrélée négativement (en absence de significativité) à des lieux habituels lorsqu'il s'agit de loisirs, des relations familiales ou amicales. Cela signifie qu'une habitude modale forte se construit autour de lieux de référence, que ce soit un lieu

¹¹⁸ Instruments que Durand appelle, très justement, les « chaînes invisibles » (Durand, 2004).

d'achat, un lieu d'approvisionnement en carburant situé sur l'un des autres trajets, ou un lieu de travail ou d'activité où la personne se rend en automobile. Voilà le cœur du territoire quotidien automobile.

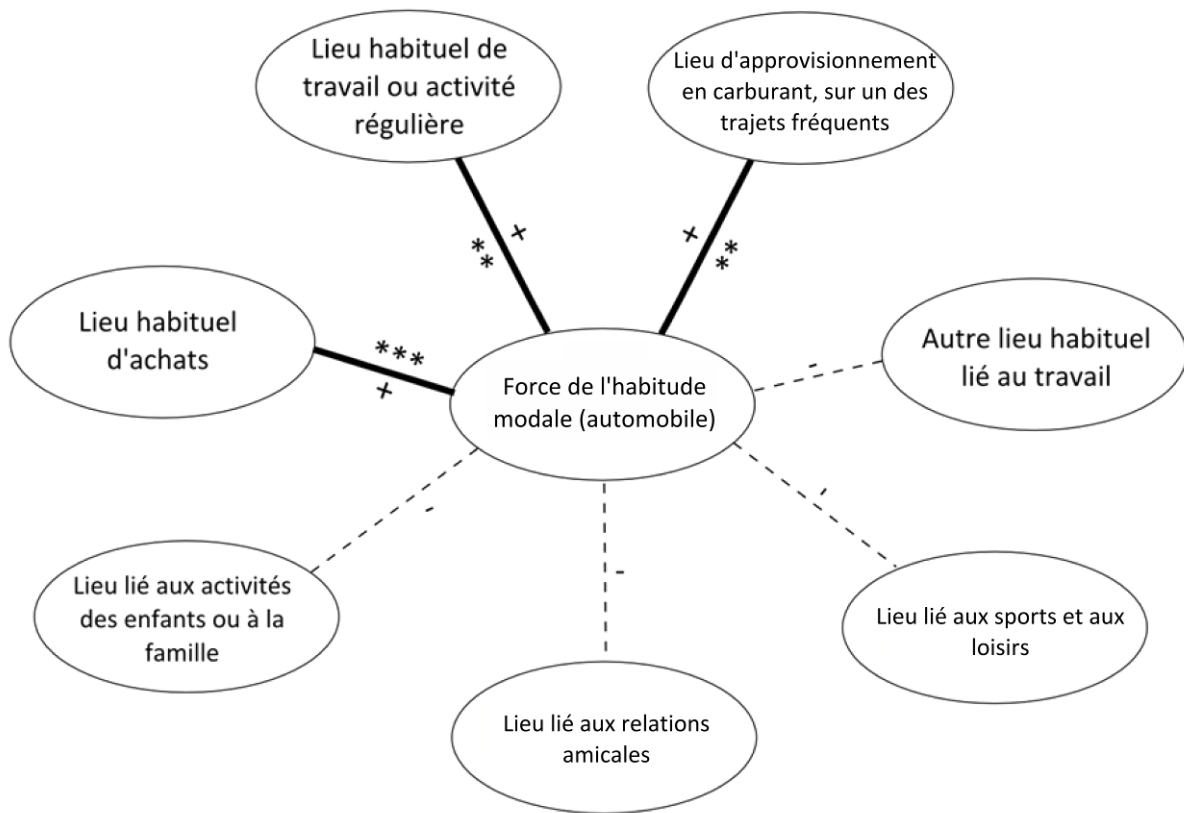


Schéma 28 : Corrélations entre la force de l'habitude modale (automobile) et les types de lieux souvent fréquentés. Un « + » indique une corrélation positive, un « - » une corrélation négative ; réalisation de l'auteur

Bien entendu, les personnes du groupes "HAB-" vont également faire leurs courses régulièrement. Cela dit, elles vont avoir tendance à se rendre moins systématiquement à un seul et même endroit, ou elles vont avoir tendance à s'y rendre moins systématiquement en automobile. Dans ces deux cas, le lieu en question sera moins « habituel » pour ces trois types de lieux, selon notre définition formulée au chapitre précédent. On retrouve une proportion équivalente de personnes qui travaillent ou qui suivent des études pour les groupes «HAB-» et «HAB+». Les personnes ayant une habitude plus faible se rendent donc moins fréquemment en automobile sur ces lieux d'activité que les « HAB+ ». Ces résultats n'ont rien d'évident ou de tautologique. En effet, affirmer que la force de l'habitude modale automobile s'accompagne d'une polarisation sur certains lieux-références n'est pas intuitif. L'hypothèse de voir les personnes « habituées » papillonner (spatialement) et fréquenter des endroits variés aurait été tout aussi concevable. A la suite de ces résultats, nous voulions examiner les corrélations au sein des « lieux habituels » (Schéma 29, page suivante). Il apparaît bien que certains « lieux habituels » font système entre eux. Il s'agit d'un lieu habituel d'achat, d'un lieu habituel de travail ou d'activité, enfin d'un lieu habituel d'approvisionnement en carburant se situant sur un trajet habituel mentionné par la personne. L'habitude modale automobile est corrélée à ce système spatial habituel de référence. Autre constatation, qui confirme l'idée d'une polarisation de l'habitude en une série limitée de lieux : les habitudes peuvent se repousser l'une l'autre. Disposer d'un lieu habituel lié aux activités des enfants ou de la famille est corrélé négativement (et très

significativement) au fait de disposer d'un lieu habituel lié aux loisirs. Dans la même idée, disposer d'un lieu habituel de travail ou d'activité est corrélé négativement au fait de disposer d'un lieu habituel lié aux relations amicales. Il apparaît aussi des « répulsions » statistiques entre lieu de travail et famille, entre loisirs et relations amicales. Dans le contexte de la vie en ville des répondants au questionnaire, il semble qu'il n'y ait pas de temps pour trop de lieux habituels.

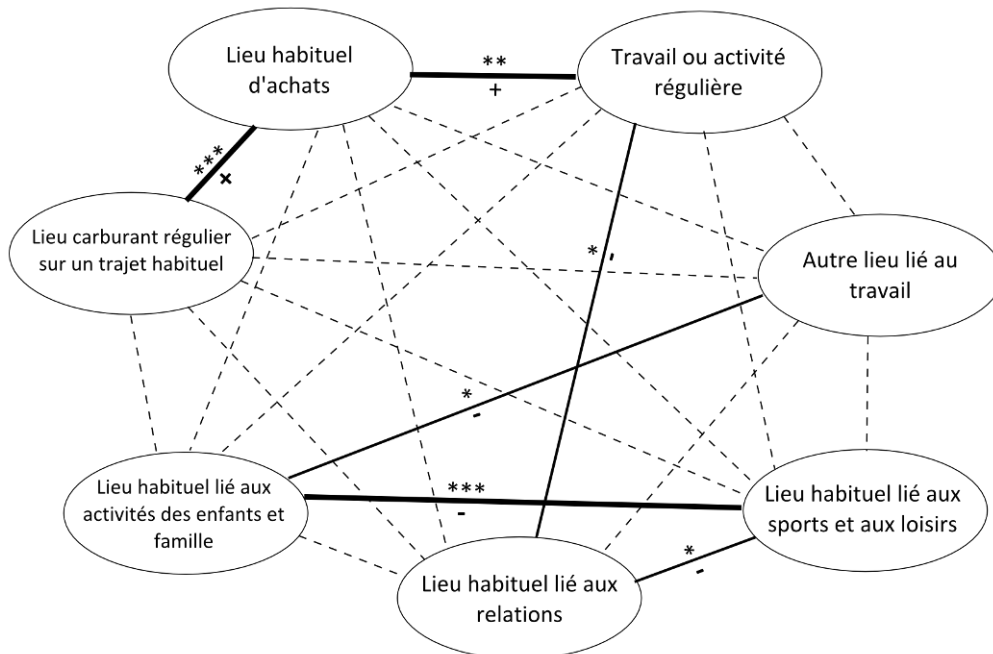


Schéma 29 : Corrélations entre lieux habituels ; réalisation de l'auteur

Confrontons ces éléments formalisés numériquement aux résultats issus de la première partie de notre enquête. Sur la base des enregistrements fournis, une seule personne sur le panel de personnes volontaires correspondrait au groupe « HAB- » du questionnaire. Il s'agit de « U8 », qui n'utilise l'automobile pour son travail que très exceptionnellement, puisque les bureaux ont récemment déménagé dans le quartier de Vaise et que cette personne ne dispose pas de badge pour y accéder, alors que la zone est très congestionnée. U8 s'y rend donc le plus souvent en transports en commun. De plus, il effectue désormais des missions de conseil auprès d'entreprises, et se rend dans leurs locaux en train. Il passe donc de nombreuses journées de la semaine en déplacement (à Valence, pour le cas de la semaine d'enregistrement). La carte schématique de ses déplacements automobiles pendant une semaine peut être comparée à celle de l'ensemble des autres personnes qui ont participé aux enregistrements (par exemple « U7 »).

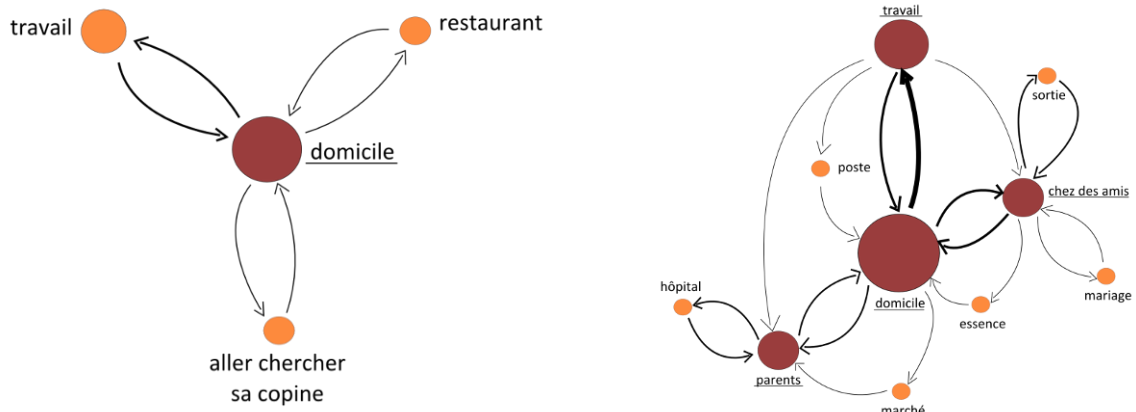


Schéma 30 : Cartes schématiques hebdomadaire pour « U7 » (à gauche) et « U8 » (à droite)

En termes formels, les différences se situent bien sûr au niveau du nombre de lieux « habituels », mais pas seulement. Notons également que la faiblesse d'une habitude, dans le cas de « U8 », se traduit par des lieux isolés les uns des autres, par l'absence de chaînages et de mises en réseaux de lieux, « habituels » ou non. L'improvisation ne peut se développer, puisque chaque déplacement est effectué dans un but précis.

Pour synthétiser ces éléments un peu bruts à la première lecture, retenons que la force de l'habitude modale a une inscription territoriale forte. En effet, elle est corrélée avec le fait de s'être constitué un système de « lieux habituels » liés au travail ou aux études, aux achats ou encore à un approvisionnement en carburant situé sur un trajet habituel. Nous pouvons supposer que ce système de lieux habituels est le résultat d'un processus de formation, ou plutôt de la construction d'un réel territoire automobile par la personne. Bien entendu, ce processus de construction territoriale ne s'effectue pas seulement sur une modalité d'action rationnelle et optimisatrice, comme peuvent le présumer abusivement certains courants de recherche. D'autres modalités dirigent ce processus en parallèle, comme le « rapport sensible » aux lieux dans les pratiques de mobilité spatiale quotidienne (Audas, 2011).

8.3 Improvisations spatiales réglées par l'habitude

Nous l'avons vu, la force de l'habitude modale automobile et la construction d'un système de lieux habituels sont corrélées. Pour aller plus loin, une lecture des différentes cartes schématiques réalisées dans le cadre de la première phase de l'enquête s'avère porteuse d'informations importantes (Schéma 31, ci-dessous).

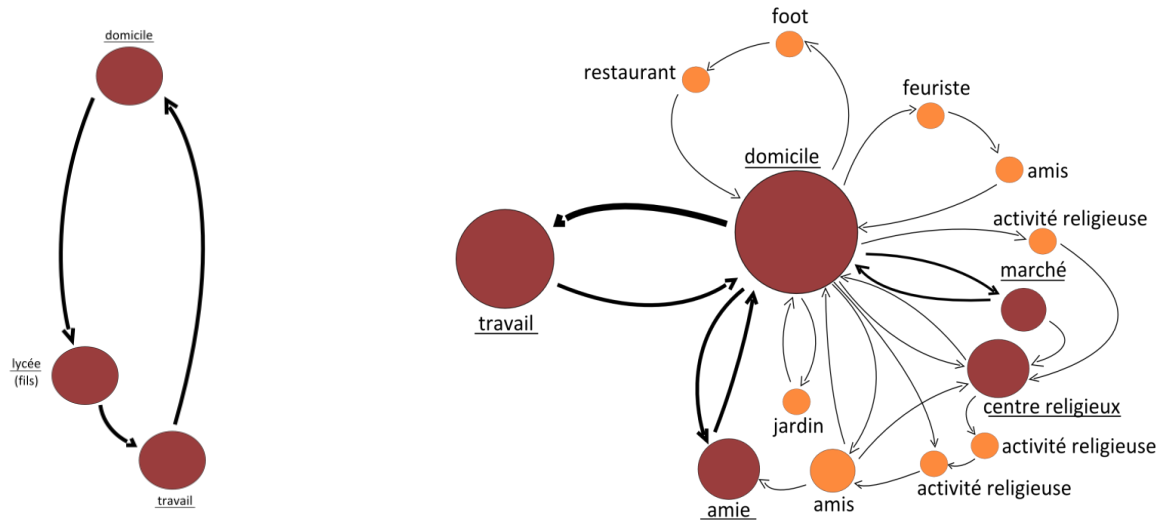


Schéma 31 : Cartes schématiques hebdomadaire pour « U5 » (à gauche) et « U3 » (à droite)

Sur l'illustration ci-dessus, nous pouvons voir, de manière schématique, la manière dont s'organisent spatialement les déplacements de deux personnes (« U5 » et « U3 ») pendant une semaine. Ces deux hommes, d'âge comparable (respectivement 44 et 48 ans), vivent tous deux en couple et suivent tous deux des « horaires de bureau ». S'ils avaient répondu à la seconde phase de l'enquête, ils auraient été répertoriés dans le groupe « HAB+ », puisqu'ils n'ont pas utilisé les transports en commun depuis très longtemps pour des déplacements du quotidien. « U3 », par exemple, parle d'une mauvaise expérience - la dernière - lors d'une « fête des Lumières » à Lyon. L'exemple de ces deux personnes nous permet d'introduire les liens qui unissent habitude modale et formes spatiales. Une habitude modale forte ne signifie pas uniquement, de manière déterminée, des lieux fréquentés de manière très récurrente. Pour certains, comme pour « U5 », il peut s'agir d'effectuer dans une semaine plutôt classique cinq fois les mêmes trajets entre trois lieux « habituels ». Pour d'autre, comme « U3 », il s'agit d'un réseau de lieux habituels principaux, autour desquels peuvent graviter certaines activités plus improvisées, plus rares, nouvelles en un mot, moins habituelles. Dans l'ensemble des personnes qui ont une habitude modale automobile forte, les pratiques spatiales habituelles de « U5 » et de « U3 » représentent, à nos yeux, deux idéaux-types particuliers des formes spatiales que peut prendre une habitude modale forte, à savoir, l'enchaînement quasi-systématique de lieux habituels ou l'improvisation réglée par des lieux-références. En limitant l'habitude aux récurrences, certains courants de géographes, comme ceux de la Time-Geography, « gomment » ces différences fondamentales, et à notre connaissance ne représentent graphiquement que les déplacements et lieux récurrents. La force de ces constructions spatiales habituelles vient du fait qu'elles forment un système de référence, à partir duquel peuvent survenir des activités-destinations plus improvisées. Dans une majorité des cas, la sortie improvisée se situe sur un trajet entre lieux habituels, ce qui la rend possible. L'improvisation est donc réglée par l'habitude.

Attention tout de même à ne pas surinterpréter certains de nos résultats. D'une part, il n'y a bien évidemment aucun déterminisme qui se cacherait derrière nos conclusions. Tout d'abord, les lieux les plus habituels peuvent être associés à d'autres activités qu'aux achats, approvisionnements d'essence ou activités professionnelles. L'exemple d'« U7 » est intéressant puisqu'il passe quasi quotidiennement par deux endroits particuliers que sont le domicile de ses parents et le domicile de ses amis. A partir de ces deux lieux fortement « habituels » peuvent s'organiser d'autres déplacements. Ces autres déplacements, moins fortement « habituels », ne doivent cependant pas tous tomber dans la catégorie trop floue des déplacements faiblement habituels. Ceux-ci, en effet, correspondent à diverses logiques. Tout d'abord, il semblerait que l'instauration de lieux habituels permette dans certains cas une pratique très stratégique du territoire. Prenons l'exemple d'« U2 ».

U2.1.3 16h37, je m'arrête dans un magasin bio, pour voir un prix que j'ai vu hier.

U2.1.4 16h47, j'ai vérifié mon prix, j'ai acheté ma bouteille d'eau, je rentre à la maison. Comme il y avait du monde sur la route, j'ai fait un petit détour par la jardinerie, je me suis arrêtée, et puis je vais aller voir ce qu'il y a dedans. Il est 17h04, je sors de la jardinerie, tout va bien.

U2.3.1 Je suis en congé ce jeudi 13 mai, nous décidons d'aller jusqu'à Beynost, le centre commercial étant ouvert, nous sommes deux, on part vers 14h30, il y a peu de circulation, on passe Fontaines-sur-Saône, la déchetterie, Rillieux, on passe devant une pépinière, ça me permet de voir qu'il y a des ventes spéciales, des portes ouvertes, [...]

U2.4.3 16h48 je me suis arrêtée à Fontaine-sur-Saône, au Marronnier, pour faire des photocopies au format A3, puisque je ne peux pas les faire sur mon imprimante, voilà donc j'ai fait un petit détour.

U2.7.1 26 mai je reprends le travail aujourd'hui, je suis partie à 6h35, il y a un peu de monde dans Caluire, rien de bien grave, par contre j'ai tous les feux rouges, on a le temps. [...] Je regarde le prix de l'essence en passant vers Auchan, vers les stations d'essence, pour trouver un petit peu les moins chères.

Dans le cas de cette personne, les trajets habituels entre des lieux habituels permettent le développement de stratégies très fines. Celles-ci se construisent tout d'abord par la recherche d'informations commerciales, principalement par un travail du regard. En effet, lors de ces déplacements quotidiens, « U2 » tente à certains moments de trouver des prix intéressants sur les panneaux publicitaires, en profite pour comparer les prix des différentes stations essence, anticipe des ventes spéciales et des périodes de promotion pour toute une série d'achats. Elle s'arrête également dans certains magasins pour comparer certains prix. Cela correspond à des pratiques socio-spatiales très « rationnelles » et « optimisatrices » d'un point de vue économique. Profitons-en pour rappeler ici que l'habitude et les diverses formes de rationalités économiques ne sont pas antinomiques, mais bien complémentaires. On le voit à l'œuvre ici de manière presque stéréotypée : l'habitude, instituée spatialement, permet la mise en place de comportements « économiquement rationnels » par extension. Habitude et rationalité optimisatrice semblent donc fusionner, un mouvement de balancier intervenant régulièrement, à l'image des « chaînes » proposées par Leroi-Gourhan (1964).

Certains lieux et trajets moins habituels peuvent également correspondre à des modalités d'actions plus improvisées. Dans les séries de déplacements effectuées par les dix personnes volontaires pour l'enquête par dictaphone, de nombreux « arrêts » improvisés peuvent être remarqués. « U3 », par

l'usage du téléphone portable et en concertation avec son épouse intègre des déplacements plus spontanés ou improvisés au sein de trajets habituels :

U3.6.3 Alors simplement pour dire que pendant que je faisais le trajet entre la Croix-Luizet et la rue de la Pagère, mon téléphone portable a sonné. Mais je n'ai pas voulu changer ... enfin je n'ai pas voulu répondre au téléphone, donc après alors que j'avais l'intention de retourner au domicile, donc en écoutant le téléphone portable, euh et en téléphonant à ma femme, donc on a convenu que j'aille au marché. Donc j'ai changé de destination au dernier moment pour aller au marché plutôt que de retourner au domicile. Terminé.

L'improvisation peut également être choisie et permise par l'habitude automobile elle-même. C'est ce que dit « U6 » au long de ses déplacements.

U6.3.2 [...] donc je sortais du boulot, et je vais chez une copine pour aller boire un coup pour l'anniversaire de quelqu'un. C'était à peu près prévu. [...]

U6.5.2 Vendredi 22h30 je viens de rentrer, de faire le trajet de Laurent Bonnevey jusqu'à la Boisse donc pour rentrer chez moi, donc ça c'était après le travail et puis je suis restée un peu après avec des amis, je ne savais pas exactement ce que l'on ferait comme soirée donc je n'avais pas exactement d'horaire, mis à part qu'il fallait que je sois avant la fermeture de Laurent Bonnevey. Donc ça ce n'était encore pas trop prévu, c'est l'avantage justement de la voiture.

En se constituant un territoire automobile habituel, lié à des horaires précis, tel l'horaire de fonctionnement d'un parc-relais, « U6 » construit des limites à l'intérieur desquelles, elle improvise ses activités, à la dernière minute, en concertation avec ses amis. L'expression « c'était à peu près prévu » renvoie justement à cette idée d'un entre-deux, entre les cadres institués par l'habitude territorialisée, temporalisée et les libertés que cela permet de prendre à l'intérieur de ce cadre.

Enfin, les trajets et lieux « non fortement habituels » peuvent correspondre à des habitudes moins fréquentes. Par exemple, « U7 », sur un trajet de retour nocturne, ne peut prendre la sortie d'autoroute qu'il prend d'habitude. Il prend la précédente, et en profite pour aller s'approvisionner en essence dans la station qu'il sait être « la moins chère ». Ainsi certains comportements rationnels, tels que ceux examinés précédemment, conduisent la personne à développer certaines habitudes, peu fréquentes, que les personnes activent dans des cas particuliers (ou plutôt des classes d'actions particulières). Ici par exemple, le fait d'avoir à passer par un itinéraire imprévu permet à la personne de déclencher une habitude plutôt rare.

U7.2.5 [...] euh et puis, donc il y avait les travaux, mais ça ne gênait pas du tout pour récupérer euh - comment est-ce que ça s'appelle ? – le boulevard Pinel, voilà et donc je suis allé reprendre la sortie pour prendre la périphérique, et au bout du périphérique pour récupérer l'A7 direction Lyon, et entrer à Pierre Bénite, il y a les travaux donc je n'ai pas pu la prendre, on ne pouvait pas sortir, je sais pas ils sont en train de faire le revêtement, euh le revêtement de goudron quoi, et donc je suis redescendu jusqu'à Solaize en passant par ... en longeant l'usine *Blue Star Silicone* anciennement *Rhodia Silicone*, euh et puis en reprenant l'A7 en direction de Lyon, voilà pour arriver à Pierre-Bénite, à Pierre Bénite je suis sorti côté euh sortie Pierre Bénite, d'habitude je sors sortie suivante puisque c'est plus proche de chez moi, côté Usine Arkéma, et je me suis arrêté à la station-service, donc euh ... qui est la moins chère et qui est au bout du boulevard de l'Europe, pour mettre du carburant pour demain, donc voilà.

Tous les lieux et trajets qui sortent du système spatial des lieux fortement habituels ne sont donc pas des improvisations, mais suivent trois logiques d'actions particulières qui existent en continuité d'un

socle fortement habituel : rationalité optimisatrice, habitudes peu fréquentes, improvisations cadrées par l'habitude.

8.4 Synthèse et conclusions

L'habitude modale automobile a une inscription territoriale très prononcée, bien que potentiellement fluctuante par le recours à diverses improvisations. En effet, plus cette habitude se trouve être forte, plus elle a tendance à se traduire par un système de lieux très habituels qui forment un socle à partir duquel peuvent se construire des déplacements moins habituels, parfois très calculés, parfois plutôt improvisés (Schéma 32, page suivante). Ce système de lieux très habituels a tendance à être constitué de lieux relatifs à des activités très spécifiques, qu'elles concernent les achats, l'approvisionnement en carburant ou encore une activité régulière, professionnelle ou non. Bien entendu, il s'agit là de corrélations fortes, sur un nombre conséquent de personnes. Il n'y a aucun déterminisme particulier qui permette d'en faire une loi générale, puisqu'on peut trouver quelques contre-exemples dans les deux phases de l'enquête. Nous parlerons donc ici plutôt de la dimension spatiale majoritaire de l'habitude, pour ne pas paraître exclure certaines spécificités.

Ces systèmes de lieux fortement habituels sont institués par la personne ainsi que par son entourage familial, amical et professionnel. Ils sont l'élément moteur du processus de construction territoriale du quotidien automobile (Petit, 2003). Cela dit, ce système spatial ne doit pas être compris comme figé ou exclusif. La personne qui a une habitude automobile forte a fréquemment recours à des « arrangements » ou des « adaptations » socio-spatiales (idem) qui ont lieu le plus généralement entre deux lieux fortement habituels. La logique de ces adaptations peut correspondre à la rationalité optimisatrice, à une habitude moins fréquente ou encore à l'improvisation libre encadrée par l'habitude. Aucune de ses trois logiques ne peut se comprendre indépendamment du système habituel spatial de référence.

Afin de mettre à l'épreuve la dimension territoriale de l'habitude, nous avons cherché à cartographier la localisation des différents lieux « habituels » donnés par les membres des deux groupes « HAB+ » et « HAB- ». Pour ce faire, nous nous sommes servis des informations présentes dans le questionnaire, puisque qu'il est attendu que l'enquêté donne les adresses exactes de ses différents lieux habituels. Bien évidemment, certaines personnes ne donnent que l'intitulé du lieu, sans ne mentionner ni la rue, ni le quartier, ni même parfois la commune. Ce dernier élément est tout de même le plus fréquemment indiqué, puisqu'il garantit un certain anonymat. C'est donc à cette échelle que nous avons choisi de porter notre analyse.

Par ailleurs, la localisation de certains lieux habituels n'est pas toujours renseignée. Les lieux habituels non précisément localisés sont proportionnellement aussi fréquents chez les deux groupes. Nous avons décidé de ne pas les prendre en compte dans l'analyse. Les lieux d'approvisionnement en carburant ne font pas partie de cette analyse : leur localisation relative a été fournie lorsque les répondants ont spécifié le trajet sur lequel elle se trouve. Ensuite, une fois l'ensemble de ces lieux habituels répartis par groupe, nous analysons la part que représente chaque commune. Dans les deux cas, bien entendu, Villeurbanne concentre une forte majorité des lieux habituels. Rappelons que l'ensemble des personnes interrogées habitent Villeurbanne.

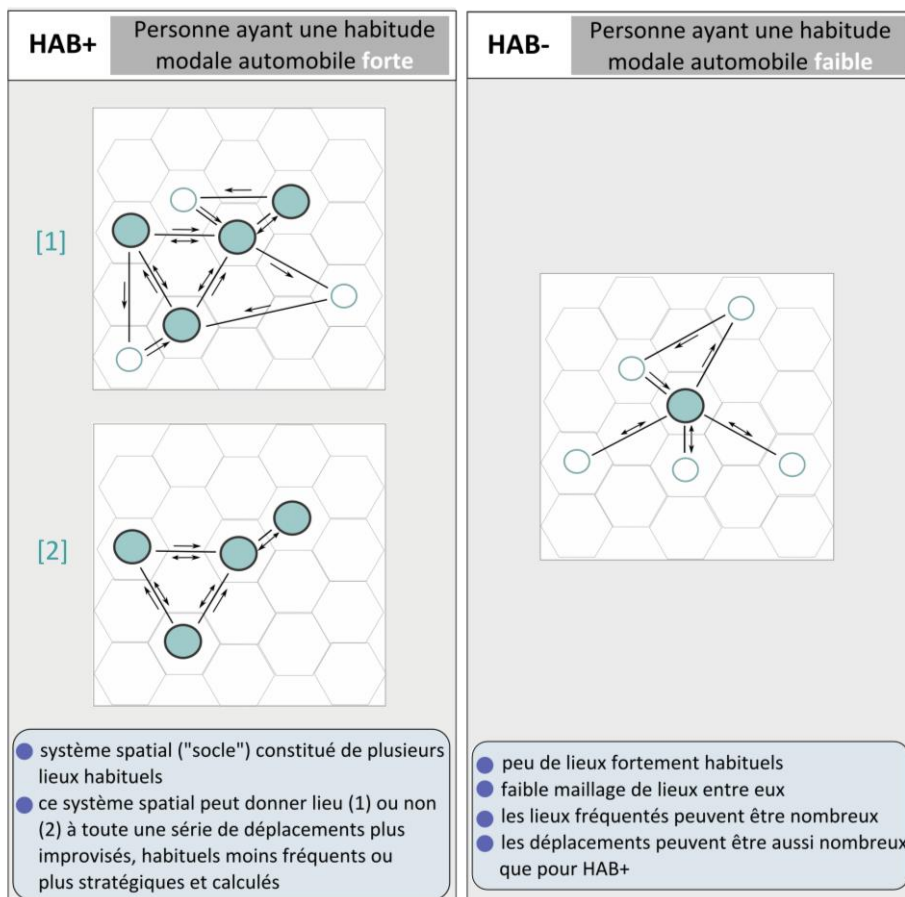
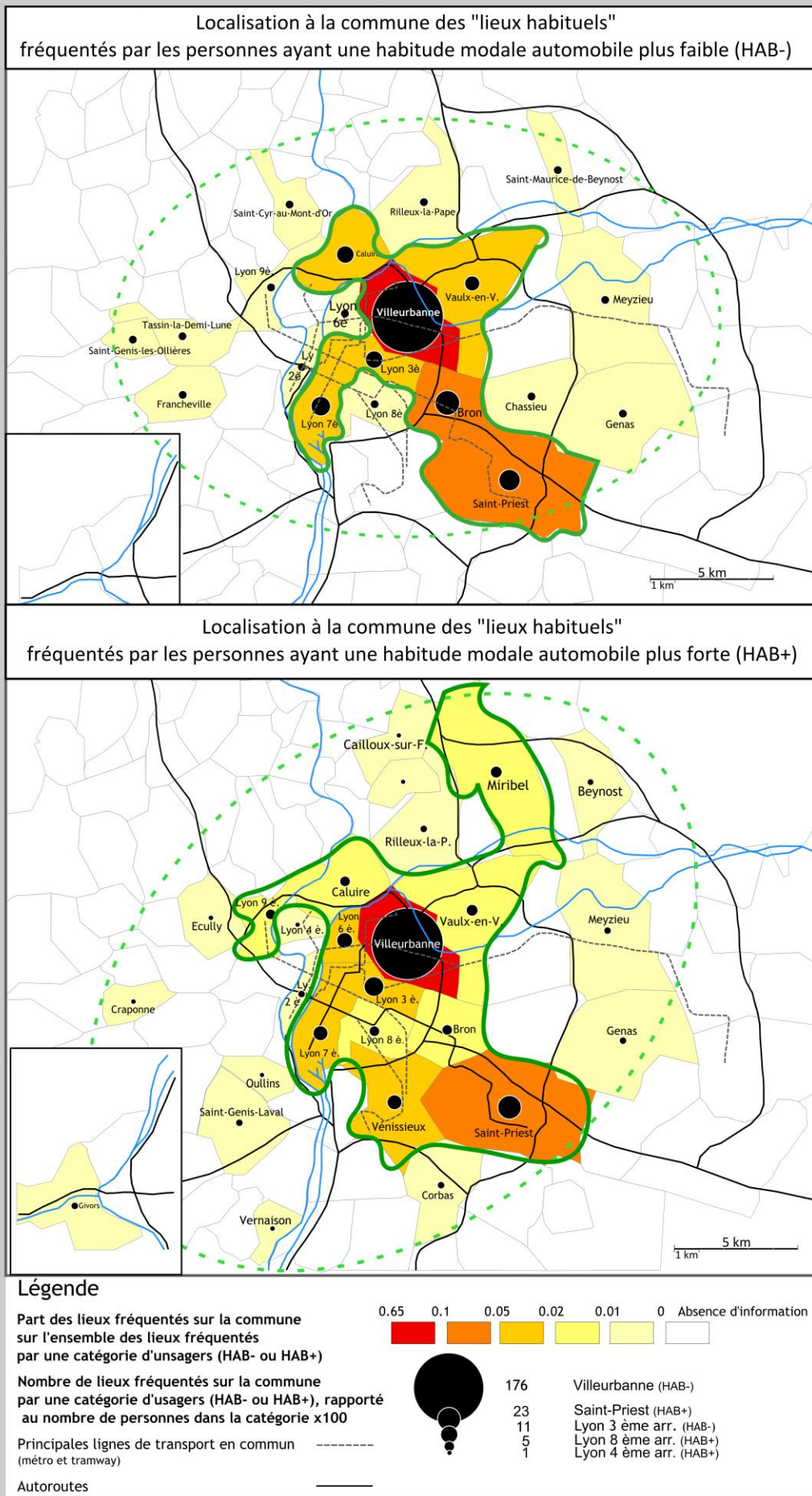


Schéma 32 : Modèles spatiaux majoritaires pour les groupes « HAB+ » et « HAB- »

En raison des traitements statistiques nécessaires à l'obtention d'un corpus exploitable sous forme de cartes (absence d'information sur une partie des données, échelon communal un peu trop englobant...), nous ne pouvons parler que de résultats exploratoires, à confirmer ou à infirmer par des travaux futurs. Cela dit, à la lecture de la carte rassemblant ces éléments (Carte 18, page suivante), il semblerait que l'envergure spatiale des lieux habituels soit plus forte pour le groupe HAB+. Ces lieux couvrent des communes bien plus éloignées de Villeurbanne (Givors, Vernaison, Saint-Genis-Laval ...) et semblent être répartis plus uniformément, sur un nombre plus grand de communes. Attention tout de même à une lecture trop rapide. Ces phénomènes spatiaux pourraient n'être, très prosaïquement, que le produit d'effets statistiques basiques, sans rapport avec l'espace. En effet, le groupe « HAB- » est composé de moins de personnes, il est plus rapide d'établir des pourcentages conséquents. Cela étant, nous gardons cette hypothèse pour des travaux futurs, en gardant à l'esprit qu'un trait spatial supplémentaire de l'habitude automobile pourrait être la localisation plus élargie des lieux habituels. Localisés dans un espace géographique plus large, ces lieux habituels pourraient également être le signe d'un « savoir-faire » spatial plus important.



Carte 18: Lieux habituels pour les groupes "HAB+" et "HAB-"

Chapitre 9 Habitudes, représentations et modes de pensée

9.1 Représentations et pensées « habituelles » ?

La force de l'habitude modale automobile peut avoir des traductions en termes d'usage du temps de transport ainsi qu'en termes de pratiques spatiales, nous l'avons vu précédemment. L'analyse des résultats de notre enquête nous amène à une dimension supplémentaire, et fondamentale, qui relie l'habitude modale aux représentations et aux modes de pensée¹¹⁹. Si, dans la littérature, en sciences économiques et en psychologie notamment, la notion d'habitudes de pensée est présente fréquemment, et associée à des concepts tels que les « heuristiques » ou la « dépendance au sentier » (Gigerenzer et Gaissmaier, 2011 ; David, 1985), il semblerait, à notre connaissance, que les liens entre habitudes et représentations le soient beaucoup moins.

Commençons avec les habitudes de pensée. A la suite des travaux de Tversky et Kahneman (Tversky et Kahneman, 1981) sur la théorie du « cadrage » (ou « framing »), évoquée au chapitre 3, certains économistes se sont penchés sur la dimension habituelle des décisions et en particulier sur le concept d'« heuristique ». Une heuristique n'est rien d'autre qu'un processus cognitif, conscient ou inconscient, qui ignore une partie de l'information, et dont le sort (maintien ou abandon) se décide à l'épreuve de l'expérience. Dans un nombre très élargi de situations, particulièrement dans la vie quotidienne, des heuristiques simples sont plus pertinentes que des évaluations reposant sur des méthodes statistiques lourdes (Gigerenzer et Gaissmaier, 2011). Certaines de ces heuristiques, qui ont passé l'épreuve de la pratique répétée dans certaines classes de situations spécifiques, pourront devenir « habituelles » et former les « cadres » de pensée dont parlent Tversky et Kahneman (idem). Le concept d'heuristique ne définit pas un rapport exclusif entre des modes de pensée et des pratiques. En effet, des heuristiques peuvent fonctionner parallèlement à des formes plus délibératives et plus rationnelles de cognition (idem). Lorsqu'on s'intéresse à la dimension habituelle des comportements et des modes de pensée, les heuristiques doivent être considérées en association avec le concept de « dépendance au sentier », qui leur est complémentaire. En effet, une fois que l'heuristique a suivi un processus d'habituation, elle forme un cadre de pensée. Celui-ci servira ensuite, en théorie, de mode de représentation principal d'un problème ou d'une situation, dans lequel pourra s'effectuer une décision. La notion de « dépendance au sentier », qui prend appui sur la métaphore du sentier pédestre¹²⁰, rappelle une chose : une fois qu'un mode de représentation arrive au statut d'habitude très forte, la probabilité d'en sortir est de plus en plus faible. Appliqué aux déplacements quotidiens, cela reviendrait à dire qu'une partie des décisions sont prises en omettant, consciemment ou inconsciemment, une partie de l'information et que certaines de ces heuristiques sont formées, testées, puis arrivent au statut de cadres habituels de pensée (on pourrait d'ailleurs dire « habitude de pensée »).

Prenons le cas d'une situation inédite, par exemple lorsqu'une personne se rend dans une ville qu'elle ne connaît pas et doit se rendre à un endroit très précis. N'ayant pas toutes les informations en main, cette personne « testera » probablement un mode qui lui paraît satisfaisant sur la base des informations dont elle dispose (un plan de la ville, ...). Elle pourra choisir de marcher car ce n'est pas

¹¹⁹ Nous nous limiterons bien entendu aux seuls modes de pensée et représentation liés aux déplacements quotidiens.

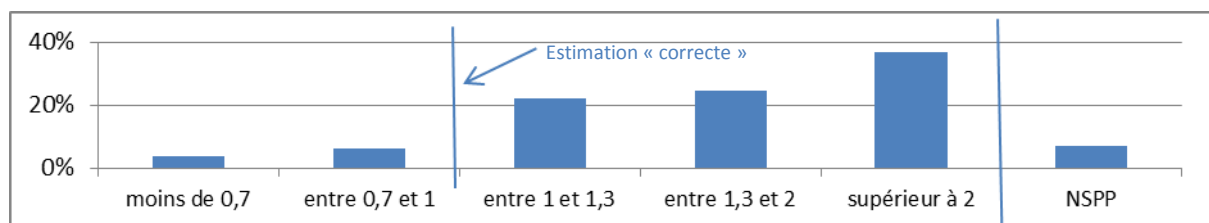
¹²⁰ Plus un sentier est emprunté, plus le sentier sera matérialisé (dans un champ, par exemple) et plus il sera rendu praticable. Comme il est devenu plus facile à parcourir, plus de personnes l'emprunteront, et elles en feront un sentier très passant. A partir de ce stade, sortir de ce sentier ou prendre un sentier plus étroit sera plus difficile.

« loin » sur le plan, ou encore prendre le bus s'il y a tout de même « trois ou quatre arrêts ». Arrêtons là la fiction, et les procès d'intentions intéressés. Nous le voyons, même dans le cas très stéréotypé développé ici, les « heuristiques » sont inséparables des représentations sociales sur lesquelles elles s'appuient. Dans notre cas, il s'agit de représentations de ce qui est « long » ou « court », à pied ou en transports en commun. Plus généralement, les « heuristiques » et le phénomène de « dépendance au sentier » ne peuvent être satisfaisants théoriquement que s'ils sont rapportés aux systèmes de représentation particuliers sur lesquels ils reposent.

Pour mener un examen des formes habituelles de pensée, il nous a semblé pertinent d'aller questionner à la fois les modes de pensée et les représentations sociales associées aux dispositifs de transport quotidien (coûts, objets, accessibilité, temps ...), tout en gardant une analyse centrée sur les différences entre les deux groupes « HAB+ » et « HAB- » déjà présentés aux chapitres précédents. Nous débiterons notre analyse par un examen des relations entre la force de l'habitude et les modes de représentations associés aux temps puis aux coûts de déplacement, pour les modes automobiles et transports en commun. Ensuite, nous analyserons les représentations des qualités et défauts associées à ces différents modes de déplacements, puis nous questionnerons les limites des liens entre habitude modale et représentations. Nous terminerons ce chapitre par l'analyse des liens entre la force de l'habitude et le sentiment de « choix modal », pour ces deux groupes.

9.2 Habitude et représentation des temps de déplacement

Nous avons vu dans le chapitre 7 que la perception de la qualité du temps de déplacement est liée à la force de l'habitude modale automobile, ainsi qu'à l'incorporation ou l'intériorisation de schèmes d'action très spécifiques, relatifs à des activités associées à la conduite automobile. Intéressons-nous maintenant aux représentations associées à la quantité de temps, par l'intermédiaire d'une analyse des estimations des temps de trajet, et ceci pour différents modes. Dans le questionnaire, pour chacun des trajets automobiles repérés par la personne comme « fréquent », une question attend de l'enquêté une évaluation du temps approximatif qu'il pense nécessaire pour effectuer ce trajet en automobile. Ensuite, deux questions lui demandent d'évaluer le temps qu'il aurait mis pour le même trajet en transports en commun, ainsi qu'à vélo¹²¹. Pour l'ensemble des 299 trajets « fréquents » indiqués par les 124 personnes interrogées, les estimations des temps de déplacement automobiles sont globalement très surévaluées lorsqu'on les compare à des données objectives, issues du site internet « mappy.com ».



Graphique 23: Répartition de l'ensemble des trajets automobiles déclarés « fréquents » (N=299) en fonction de la qualité de l'estimation du temps de déplacement (ratio évaluation/données objectives issues du site www.mappy.com)

¹²¹ Les estimations obtenues pour ce dernier mode sont si rares pour l'ensemble de l'échantillon, lorsqu'elles ne sont pas farfelues (« une vie », « impossible », « pas la peine... »), que nous avons décidé de ne pas le considérer directement comme un mode « alternatif », puisqu'il semble ne pas l'être du point de vue des usagers de l'automobile interrogés. Pour les travaux à venir, qui pourraient questionner l'habitude sur une population plus large, aux habitudes plus variées, et localisée dans des quartiers ou villes aux morphologies plus diversifiées, le mode vélo serait bien entendu à considérer bien plus fortement.

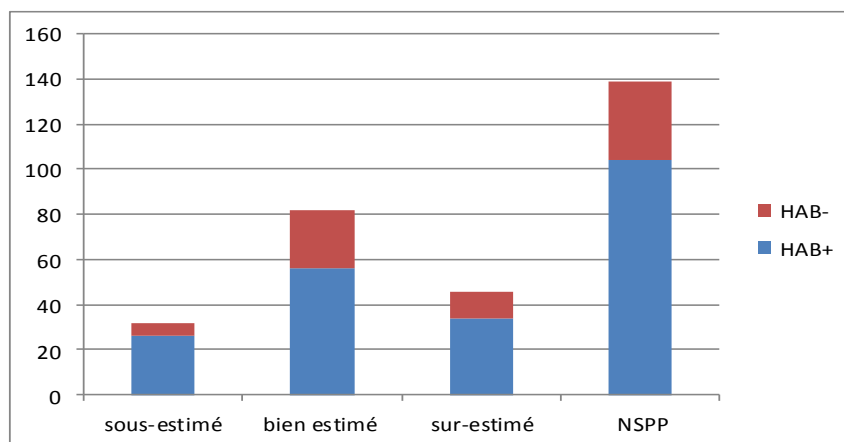
Nous ne retrouvons pas ici les résultats rappelés au début du chapitre 7, qui valident une sous-estimation très large des temps automobiles par leurs acteurs-usagers (V. Kaufmann, 2002). Avec cette méthode d'analyse, les trajets apparaissent majoritairement surévalués. Cela dit, il ne faut pas voir ici des résultats amenant une controverse scientifique, mais plutôt les limites de la plateforme Internet utilisée. En effet, cette interface est conçue essentiellement pour les trajets à longue distance, puisqu'elle ne prend pas en compte les possibles embouteillages, ni le temps nécessaire pour rejoindre son automobile ou se garer, alors que, pour sa part, l'acteur-usager les intègre dans « son » temps de déplacement. Autrement dit, il s'agit d'un site Internet plus « routier » qu'« urbain ». Un coefficient multiplicateur aurait pu être recherché et appliqué à ses valeurs théoriques, afin de tendre vers des comparaisons plus proches de données objectives et « mesurables » par l'expérience. Quoi qu'il en soit, notre travail n'est pas de refaire certaines démonstrations déjà faites, ni d'analyser de manière absolue la capacité à estimer des temps de déplacements. Intéressons-nous donc plutôt aux différences que révèle cette capacité à fournir des estimations vraisemblables, en considérant des personnes ayant une habitude modale automobile plus ou moins forte. Pour ce faire, nous avons défini un seuil assez élargi de plus ou moins 30% autour de la valeur d'estimation considérée comme « correcte » (soit entre les ratios 0,7 et 1,3).

Indicateurs corrélés à la capacité à donner une estimation vraisemblable du temps de déplacement en automobile (+/- de 30% par rapport à des données objectivées)				
Variable	Modalité	Valeur	Pr > Khi ²	proba test khi 2
Fréquence du déplacement	quotidien	(réf)	(réf)	(réf)
	rare	0,40	0,11	ns
	> quotidien	-2,16	0,16	ns
ancienneté à Villeurbanne	moins de un an	(réf)	(réf)	(réf)
	plus de 10 ans	-0,81	0,10	*
	de 1 à 5 ans	-0,20	0,62	ns
	de 5 à 10 ans	-1,01	0,04	*
Force de l'habitude modale automobile	HAB+	(réf)	(réf)	(réf)
	HAB-	-0,60	0,05	*
Âge	moins de 30 ans	(réf)	(réf)	(réf)
	de 31 à 40 ans	-0,03	0,93	ns
	de 41 à 60 ans	0,29	0,44	ns
	plus de 60 ans	0,34	0,52	ns

Tableau 20 : Indicateurs corrélés à la capacité à donner une estimation vraisemblable du temps de déplacement en automobile. Méthode de la régression logistique.

Les personnes les plus habituées au mode automobile (« HAB+ ») ont plus tendance à donner des estimations vraisemblables que les personnes moins habituées (*). La force de l'habitude modale est corrélée à cette capacité à estimer les temps de trajets automobile de manière « vraisemblable » d'après notre définition. L'ancienneté comme habitant de la commune semble également jouer un rôle assez fort. Plus longtemps la personne a habité à Villeurbanne, moins elle est en capacité de fournir une estimation « vraisemblable », à plus ou moins 30%. Et cela n'a statistiquement rien à voir avec l'âge de la personne. Peut-être cela souligne-t-il tout simplement le fait que lors de l'arrivée dans une nouvelle ville, les décisions sont relativement mieux informées, et qu'ensuite, elles ont tendance à l'être de moins en moins. Ceci pourrait aller dans le sens d'une forme de « dépendance au sentier », bien qu'il ne s'agisse là que d'une hypothèse, qui nécessiteraient de nouveaux travaux pour être étayée, plus spécifiquement ciblés sur la dimension diachronique de l'habitude modale, automobile ou autre.

Rétrospectivement, soit les données issues de l'interface Internet sont correctes, et cette différence significative souligne une capacité plus forte à évaluer des temps de trajets automobiles, soit elles sont sous-évaluées et cette différence serait synonyme d'une tendance plus forte à se représenter des temps sous-évalués. Ces deux hypothèses, certes différentes, vont tout de même toutes deux dans le sens d'un renforcement des pratiques automobiles, puisque plus l'habitude modale automobile sera forte, mieux seront évalués les temps de trajets, ou plus ils seront sous-estimés. La pratique automobile, devenant habitude, pourra s'autoalimenter, entre autre, par un tel processus, qui témoigne d'une dépendance au sentier. Des travaux futurs mobilisant des échantillons plus grands seront nécessaires pour valider l'une des deux hypothèses développées ici. Pour alimenter la comparaison avec les temps automobiles, nous avons effectué des tests statistiques identiques pour l'estimation du temps que prendrait le même trajet s'il était effectué en transports en commun. Nous comparons ensuite les temps indiqués à des données issues du site des TCL. L'estimation est jugée « bonne » si le ratio (estimation/temps TCL) se situe entre 0,7 et 1,3, soit plus et moins 30% par rapport aux données objectivées. A la lecture des résultats, force est de constater que la qualité des estimations est relativement meilleure que pour celles qui sont données pour les trajets automobiles. Attention tout de même à ne pas en tirer de conclusions trop hâtives : puisque de nombreuses personnes préfèrent ne pas se prononcer (48%), ce qui entache l'intégrité du reste des données.



Graphique 24 : Répartition de l'ensemble des trajets automobiles déclarés « fréquents » (N=299), en nombre de trajets, en fonction de la qualité de l'estimation du temps de déplacement pour un trajet équivalent en TC (ratio évaluation/données objectives)

Nous avons appliqué les mêmes tests statistiques que précédemment, ceci afin d'examiner les raisons possibles des différences dans la qualité d'estimation des temps de transports en commun (Tableau 21, ci-dessous). L'habitude ne semble pas jouer de rôle prononcé (n.s.), bien que les HAB-soient mieux représentés dans les bonnes estimations que dans les mauvaises, ou dans les absences d'estimations (NSPP). Ces résultats non significatifs peuvent se comprendre ainsi : ces temps estimés correspondent à des trajets « fictifs » pour lesquels les répondants (« HAB+ » comme « HAB- ») n'utilisent que très rarement les transports en commun. L'habitude d'usage des transports en commun ne correspond pas à ces déplacements, effectués principalement en automobile, et cela expliquerait alors la qualité quasiment équivalente des estimations pour les deux groupes.

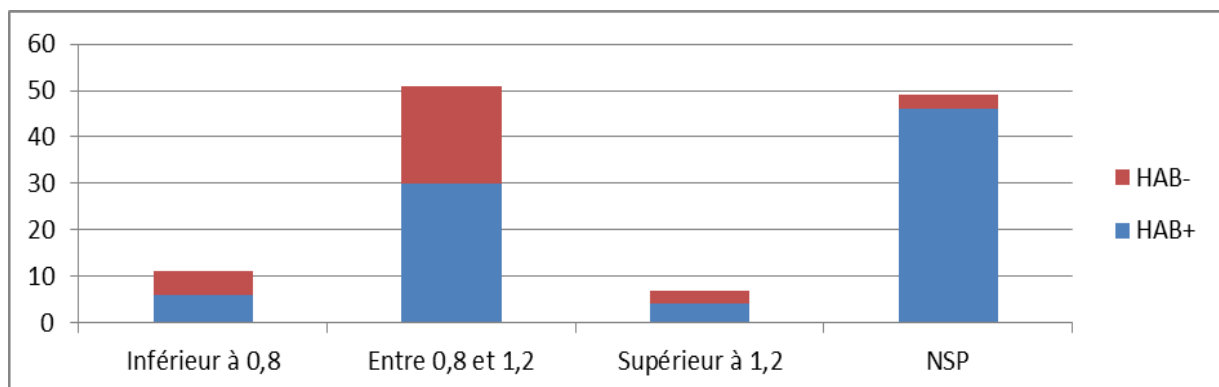
Par contre, certains autres éléments viennent enrichir l'hypothèse d'une forme de « dépendance au sentier ». En effet, l'ancienneté comme habitant de Villeurbanne semble être corrélée de manière très prononcée avec la capacité à estimer les temps en transports en commun, dans le sens négatif, une fois encore, comme pour les temps automobiles. Cela montrerait que les décisions sont très informées dans un premier temps, à l'arrivée dans une nouvelle commune, avant que ne se réduise la prise d'informations relatives aux temps de déplacement, tous modes confondus. Ces résultats enrichiraient l'hypothèse d'une forme de « dépendance au sentier », puisqu'après avoir passé un certain temps à un endroit donné, les personnes ont moins tendance à avoir des décisions informées sur la base des vitesses des différents modes. Tournons-nous maintenant vers les représentations associées aux coûts.

Indicateurs corrélés à la capacité de donner une estimation vraisemblable du temps que prendrait un trajet équivalent en TC (+/- de 30% pour rapport à des données objectivées)				
Variable	Modalité	Valeur	Pr > Khi ²	Proba test khi 2
Âge	moins de 30 ans	(réf)	(réf)	(réf)
	entre 31 et 40 ans	-0,15	0,70	ns
	entre 41 et 60 ans	-0,85	0,07	*
	plus de 61 ans	0,20	0,73	ns
Force de l'habitude modale automobile	HAB+	(réf)	(réf)	(réf)
	HAB-	0,05	0,87	ns
Ancienneté à Villeurbanne	moins de 1 an	(réf)	(réf)	(réf)
	entre 1 et 5 ans	-0,92	0,09	*
	entre 6 et 10 ans	-0,54	0,29	ns
	plus de 10 ans	-0,59	0,18	ns
Fréquence du déplacement	rare	0,00	1,00	ns
	quotidien	(réf)	(réf)	(réf)
	très fréquent	0,22	0,81	ns

Tableau 21 : Indicateurs corrélés à la capacité de donner une estimation vraisemblable du temps que prendrait un trajet équivalent en transports en commun. Méthode de la régression logistique.

9.3 Habitude et représentations des coûts de déplacement

La question de l'évaluation des coûts est globalement similaire à celle des temps de déplacement en ce qui concerne leur rapport aux habitudes. Cette question est tout de même plus difficile à appréhender, puisqu'il n'est pas possible, par notre méthode et par les moyens disponibles, d'obtenir un recensement complet des déplacements sur un mois entier, ou des distances totales, ou encore des consommations effectives. Nous ne disposons que des trajets indiqués comme étant « habituels » et non de la totalité des trajets. Nous avons opté pour une formulation de question plus directe. Dans le questionnaire, nous demandons en premier lieu à la personne de donner une estimation de ce que lui coûte l'ensemble de ses déplacements par mois, en moyenne. Nous lui demandons, tout de suite après, à quoi correspond ce montant. Si les questions avaient été posées dans le sens inverse, les enquêtés auraient peut-être cherché à paraître plus exhaustifs. Par cette tactique d'ordre des questions, nous nous approchons certainement plus de l'idée que la personne se fait de ses propres dépenses mensuelles relatives à l'automobile. Les résultats sont éloquentes. Plus de 42% de l'échantillon ne mentionne que l'essence, 40% l'essence et d'autres postes de dépenses (péages, assurance, usure, consommables, parking,...) et enfin 18% ne savent pas ou ne préfèrent pas s'exprimer. Bien sûr, les difficultés à donner une estimation viennent essentiellement du fait que ces dépenses peuvent être fixes ou variables, annuelles, mensuelles ou quotidiennes. Les personnes ayant une forte habitude modale automobile évaluent de la même manière que les autres, ni mieux, ni moins bien (n.s.). Dans le cas de l'estimation des coûts associés à l'automobile, l'habitude semble s'effacer derrière la difficulté qu'il y a à se représenter un coût moyen mensuel, qui est la même pour tous. S'approcher des estimations relatives aux coûts est plus aisé en ce qui concerne les transports en commun. Nous avons décidé de demander aux personnes interrogées d'estimer le coût d'une utilisation exclusive des transports en commun sur un mois. Ensuite, nous avons comparé le montant attendu à celui d'une carte d'abonnement mensuelle aux transports en communs lyonnais, en distinguant les publics ayant droit au tarif réduit (étudiants, chômeurs, etc.) du reste de l'échantillon. Les personnes ayant une habitude modale automobile plus faible (HAB-) ont tendance à mieux estimer ce coût (***) . Cela s'explique par l'habitude d'usage des transports en commun qu'ils ont pu développer en parallèle. A l'inverse, les personnes ayant une habitude modale automobile forte (HAB+) s'abstiennent majoritairement de répondre à cette question. On peut voir là une autre forme d'une « dépendance au sentier », à savoir la perte progressive d'informations relatives aux alternatives potentielles. Au-delà de ces questions de coûts et de temps, intéressons-nous aux modes de représentations associés aux modes de déplacements.



Graphique 25 : Nombre de personnes enquêtées par types d'estimations du coût d'un abonnement aux TCL (inférieure de plus de 20%, entre plus et moins 20%, supérieure de plus de 20%, ne sait pas). Distinctions entre HAB+ et HAB-.

9.4 Habitude et représentations des modes « alternatifs »

Nous avons dédié une partie du questionnaire à la manière dont les répondants perçoivent les transports en commun. Nous avons repris la méthode des adjectifs, utilisée par Kaufmann (V. Kaufmann, 2000, 2002 ; V. Kaufmann et al., 2010), qui consiste à demander aux personnes d'indiquer trois adjectifs pour décrire ce qu'elles pensent des transports en commun comme mode de déplacement quotidien. L'analyse des adjectifs et groupes d'adjectifs similaires les plus fréquents apporte certains éléments quant aux rapports entre les représentations et la force de l'habitude modale (Tableau 22, ci-dessous). En effet, bien que l'adjectif « pratique » se trouve être le plus fréquemment cité pour les deux groupes, les occurrences de ce même adjectif sont plus prononcées chez les personnes du groupe « HAB- », ce qui en fait un adjectif très corrélé à la faiblesse (relative) de l'habitude modale automobile (**, $p=0,003$). « Réguliers, efficaces » sont également corrélés à cette même faiblesse de l'habitude automobile (*, $p=0,04$). Le seul adjectif dont les occurrences sont fortement corrélées à la force (et non la faiblesse) de l'habitude modale automobile est l'adjectif « bien desservis ». Dans l'ensemble, les adjectifs employés par les personnes issues du groupe « HAB+ » pour qualifier les transports en commun sont très diversifiés, le plus souvent soit très généraux (« bien », « simple », « correct »), soit plutôt péjoratifs (« bondés », « cher », « dangereux »). Au contraire, les adjectifs indiqués par les personnes du groupe « HAB- » sont très polarisés autour de l'idée de la praticité, de l'efficacité et du coût.

HAB+ (N=86)			HAB- (N=38)		
adjectifs les plus fréquents	nombre d'occurrences	seuil de significativité	adjectifs les plus fréquents	nombre d'occurrences	seuil de significativité
pratique	26	ns	pratique	22	***
bien	15	ns	régulier, efficace	8	*
bondés, chargés	15	ns	cher	6	ns
cher	13	ns	rapide	5	ns
bien desservis	12	*	bondés, chargés	5	ns

Tableau 22 : Adjectifs les plus fréquents pour caractériser les transports en commun comme mode de déplacement quotidien

Par cet exemple, nous pouvons analyser que certaines formes de représentations relatives aux transports en commun sont très corrélées à l'habitude d'une pratique modale particulière, et non aux qualités objectives des modes ou à des normes sociales. Les « HAB- », qui ont développé une habitude modale « transports en commun », qualifient ce mode par des adjectifs issus très significativement du registre de la praticité. Les « HAB+ », par contre, utilisent à la marge mais plus significativement, l'adjectif « bien desservis ». Celui-ci peut être employé en dehors de toute habitude d'usage de ce mode, puisque la desserte en transports en commun peut s'observer de l'extérieur, contrairement à la « praticité ». Nous y reviendrons dans la conclusion de ce chapitre.

9.5 Habitudes et représentations, les limites

Certaines dimensions des représentations et modes de pensée relatifs aux déplacements échappent bien sûr à l'effet de la force de l'habitude modale. Sur le modèle des questions portant sur les transports en commun, nous avons posé des questions relatives à la représentation du véhicule (automobile) utilisé par les personnes. Pour commencer, nous avons regroupé les différents

véhicules mentionnés par les répondants en catégories relativement simples et limitées en nombre, afin de pouvoir établir des comparaisons sur des échantillons suffisamment conséquents. Nous les avons répartis selon deux entrées, type de véhicule (citadin ou familial, utilitaire, sport et luxe) et taille (petite, moyenne et grande). Avant tout développement ou test statistique, notons que les types et tailles des véhicules utilisés habituellement par les deux groupes ne sont pas significativement différents (Tableau 23, ci-dessous). Certes, les personnes ayant une habitude modale automobile plus forte ont quantitativement plus de voitures de sport et de voitures de tailles moyenne et grande, mais cela ne suffit pas à les distinguer du groupe des « HAB- ».

	citadin ou familial		Utilitaire		Sport		petit		moyen et grand	
HAB+	65	78%	5	6%	13	16%	37	51%	36	49%
HAB-	32	86%	1	3%	4	11%	21	58%	15	42%
Seuil de significativité	n.s.		n.s.		n.s.		n.s.		n.s.	

Tableau 23 : Véhicules utilisés par les personnes interrogées, répartis par groupe

Revenons à l'idée de départ, qu'était de tester les représentations associées au véhicule utilisé. Dans la grande majorité des cas, on ne note pas de distinctions particulières dans les occurrences des différents adjectifs au regard de la force de l'habitude. En effet, les adjectifs sont plus fortement liés aux types et tailles des véhicules. Les registres employés peuvent varier mais n'établissent pas de différence significative au regard de la force de l'habitude automobile. En d'autres termes, les personnes habituées fortement au mode automobile ne se représentent pas leur automobile en des termes ou des registres différents que ceux qui en ont une habitude plus faible (Tableau 24, page suivante).

Deux exceptions sont tout de même à souligner. Premièrement, les « HAB+ » ont tendance à mentionner plus fréquemment l'adjectif « économe » pour faire référence à leur véhicule. Les « HAB- », de leur côté, ont tendance à mentionner plus fréquemment l'adjectif « pratique ». Ces deux adjectifs sont corrélés à la force ou à la faiblesse de l'habitude modale automobile. Les occurrences fortes et significatives de l'adjectif « économe » nous poussent à affirmer qu'à voiture comparable, les personnes issues du groupe « HAB+ » ont plus tendance à mentionner la consommation de leur véhicule. L'occurrence forte de cet adjectif témoigne très probablement de dispositions permettant cette prise en compte. Cela reviendrait à alimenter l'idée d'un savoir-faire lié aux coûts automobiles que ne pouvaient pas laisser apparaître les questions développées dans le paragraphe 9.2. Nous reviendrons plus tard sur le cas de l'adjectif « pratique », puisque celui-ci revient de façon récurrente chez les personnes du groupe « HAB- ».

Enfin, nous avons posé une question portant sur les raisons ou les contraintes qui peuvent pousser la personne à utiliser majoritairement l'automobile. Sans vouloir travailler de manière trop prononcée sur les justifications évoquées dans le cadre d'un questionnaire, pour les raisons évoquées au chapitre 6, nous souhaitons évaluer et qualifier les différences dans l'emploi de certaines justifications, toujours au regard de la force de l'habitude. Au cours de la passation du questionnaire, chaque personne était invitée à indiquer au maximum trois raisons ou contraintes, que nous avons ensuite regroupées dans dix catégories différentes (Tableau 25, page suivante).

	Nombre de personnes mentionnant ce(s) termes(s) pour HAB+	Nombre de personnes mentionnant ce(s) terme(s) pour HAB-	Seuil de significativité
rapide	2	3	ns
type d'automobile: citadine, berline, etc.	3	1	ns
nécessaire, indispensable	2	0	ns
neuve	2	0	ns
couleurs: bleue, blanche, etc.	5	2	ns
caractéristiques techniques du véhicule	16	8	ns
utile	13	8	ns
pratique	36	24	*
confortable, agréable	46	19	ns
esthétique: belle, féline, etc.	19	6	ns
économique	19	3	*
vieille	8	7	ns
petite	9	5	ns
grande	8	2	ns
simple	2	2	ns
fiable	3	2	ns
sécurité	4	1	ns
sale	3	1	ns
coûteuse	2	3	ns
propre	3	0	ns
Nombre moyen d'adjectifs donnés	2,38	2,55	ns

Tableau 24 : Adjectifs indiqués par les personnes interrogées pour caractériser leur véhicule

	Pratique (+ commode, simple, pas compliqué, ...)	Pas d'alternatives	Rapidité	Contraintes professionnelles et familiales	Stockage de matériel	Anticipation de risques (grèves, pannes, climat, etc)	N'aime pas les TC	Plus économique	"Flemme"	Proximité
HAB+	57	16	19	18	13	8	12	4	2	1
HAB-	31	10	12	4	11	6	4	1	2	0
Seuil de significativité	*	ns	ns	ns	*	ns	ns	ns	ns	ns

Tableau 25 : Bonnes raisons et contraintes données par les personnes interrogées pour justifier leur utilisation majoritaire de l'automobile dans les déplacements quotidiens

Dans l'ensemble, la force de l'habitude ne semble pas être liée à des modes particuliers de justification. En effet, et comme nous l'avons développé dans le chapitre 6, ces justifications, dans le cadre d'un questionnaire, semblent essentiellement refléter la norme sociale dominante, qui considère l'automobile comme étant « pratique », « rapide » et « permettant de faire face aux contraintes personnelles ». Peu de surprises dans ces résultats. Par contre, il est intéressant de souligner les diversités des réponses entre les deux groupes. Le groupe « HAB- » a tendance à plus fréquemment utiliser l'adjectif « pratique » ainsi que la référence au stockage et au déplacement de

matériel lourd pour justifier l'utilisation de l'automobile. Laissons de côté cette dernière justification qui est surtout liée à des situations objectives.

Notons que si la force de l'habitude modale n'est pas corrélée à toutes les formes de représentation, ou de justification, l'adjectif « pratique » ressort fortement, significativement et systématiquement dans le groupe des « HAB- » pour l'ensemble des questions relatives à la perception des modes, ainsi que dans le cas des justifications. Nous pouvons nous poser la question de la valeur d'un tel adjectif dans les jeux de représentations de ce groupe de personnes relativement moins habituées à l'automobile, et habituées parallèlement à l'usage des transports en commun. D'après nous, cela pourrait témoigner d'un mode particulier de représentation et de pensée, puisque systématique, prononcé et significatif, qui laisserait plus de place au critère fonctionnel de la « praticité » comparée entre les modes. La mise en avant systématique d'un tel registre pourrait être le marqueur de modes de faire et de modes de pensée plus comparatifs, sur un registre plus fonctionnel. Cette question pourra être l'objet de travaux à venir, mais peut d'ores et déjà être discutée par l'analyse des liens existant entre la force de l'habitude et le sentiment de « choix modal ».

9.6 Habitude et sentiment de « choix modal »

Peu d'éléments concernent les habitudes de pensée dans la première phase de notre enquête. Le dispositif méthodologique en question n'a pas été conçu pour cela. En effet, l'exercice attendait exclusivement des répondants qu'ils décrivent à voix haute leur quotidien. Certains ont pu en profiter pour se justifier ou expliquer leurs « bonnes raisons », tout en décrivant leurs pratiques¹²². Peu d'éléments, par contre, nous permettent de renseigner directement l'hypothèse d'une forme intellectuelle de « dépendance au sentier », puisque le cadre méthodologique ne s'y prêtait pas particulièrement. D'un point de vue méthodologique, des entretiens d'explicitation pourraient permettre d'en savoir plus sur ces éléments. Cela dit, dans l'ensemble des retranscriptions présentées en annexe 15, certains passages, certes peu nombreux, témoignent de ce qui pourrait bien être une forme intellectuelle de « dépendance au sentier ».

U10.7.2 Donc on est toujours le 8 juin, il est 18h50 alors là j'ai fait euh le boulot vers le parking des Célestins, parce qu'en fait là je vais aller manger en ville avec une amie, euh du coup là je suis passé par Marietton, enfin j'ai fait je suis descendu d'Ecully par Marietton donc là y'avait pas grand monde sauf sur le rond-point. Après j'ai longé les quais et donc j'ai retrouvé j'ai pris le parking directement, donc j'ai mis vingt minutes pour six kilomètres. C'est vraiment pas terrible mais bon, on ne peut pas trop faire autrement, voilà c'est les ... les seules fois où l'on regrette un peu la voiture. Mais bon comme il flotte un peu on le regrette pas tant que ça. Sinon il n'y a pas eu grand-chose sur la route, à part que les gens sans ... sont désespérant à vouloir s'engager alors que c'est déjà bloqué et du coup ils bloquent encore plus les carrefours, mais bon à part ça on ne peut rien y faire, hein. Voilà.

« On ne peut pas faire autrement ». Objectivement, dans ce cas, il était possible de faire autrement, puisque U10 se rend à l'un des endroits les plus accessibles en transports en commun de toute l'agglomération (place des Célestins, non loin de la place Bellecour). De plus, une ligne directe de métro existe entre son domicile et son lieu de destination. Nous ne portons bien sûr aucun jugement normatif sur les comportements, mais soulignons tout de même que cette phrase n'a pas le même sens dans un lieu où peu d'alternatives existent. Dans le cas présent, il s'agit probablement d'un

¹²² Les premiers enregistrements de « U2 » et « U3 » sont symptomatiques : les deux personnes sentent qu'ils doivent justifier leurs actes.

marqueur verbal d'une forme de « dépendance au sentier ». Le sentiment de ne pas avoir le choix de son mode de déplacement au quotidien peut s'expliquer parfois, et en partie, par la force de l'habitude modale existante. Celle-ci ne permet plus de prendre en compte les autres alternatives aussi largement.

U1.5.2 Lundi 31 mai, Trajet entre travail ... direction domicile mais je m'arrête au niveau de Carrefour Vénissieux, pour prendre de l'essence, donc c'est un petit peu long et c'est là que je me rends compte que bon la voiture c'est tout de même un petit peu onéreux, très confortable mais bon ... [...]

« C'est là que je me rends compte que ... ». « U1 » utilise cette formulation plusieurs fois dans ses enregistrements. Cela revient-il à dire qu'une fois ces moments passés (achat de carburant, embouteillages de longueur inhabituelle, ..), elle n'y pense plus ? Le dispositif méthodologique retenu, en la poussant implicitement à développer un discours conscientisé et construit, l'a vraisemblablement contrainte à prendre en compte et à mettre en avant des éléments auxquels elle ne pense peut-être pas d'ordinaire, tel le coût des déplacements. Ces conclusions iraient, de manière convergente, dans le sens d'une « dépendance au sentier », que nous allons maintenant tenter d'appréhender par l'analyse du questionnaire.

En continuité de l'extrait d'« U10 » évoqué ci-dessus, à savoir le sentiment d'un non-choix d'un mode de transport, nous avons choisi d'intégrer la question suivante dans le questionnaire: « pensez-vous avoir le choix de votre mode de transport au quotidien ? ». Quatre réponses étaient proposées (« oui », « plutôt oui », « plutôt non », « non ») et il était possible de ne pas répondre. Sur l'ensemble de l'échantillon, les personnes estiment majoritairement avoir le choix. Ce résultat est bien évidemment à prendre avec des pincettes, tant cette question peut relever probablement, pour certains, d'une remise en cause de leur capacité à se « permettre » d'autres choix. Les réponses positives sont probablement un peu surestimées pour l'ensemble des deux groupes. Quoi qu'il en soit, au niveau de l'échantillon entier, des différences notables sont à souligner entre les deux groupes, puisque les personnes ayant une habitude modale automobile forte ont tendance à moins penser avoir le choix que les personnes ayant une habitude faible. Sentiment de choix et force de l'habitude sont donc fortement et négativement corrélés (***, $p=0,003$). Par ailleurs, les réponses à cette question ne sont pas corrélées à la distance entre le domicile de la personne et la station de transports en commun en site propre TCSP) la plus proche (n.s., $p=0,94$) ni même au fait de pouvoir moduler ou non les horaires de son activité principale (n.s., $p=0,65$). Le sentiment de « choix modal » est significativement lié à la faiblesse de l'habitude automobile. C'est un résultat important dans la perspective d'une validation de l'hypothèse de formes intellectuelles de « dépendance au sentier », en lien avec l'habitude modale.

	Pensez-vous avoir le choix de votre mode de transport au quotidien ?										Σ
	"oui"		"plutôt oui"		"plutôt non"		"non"		NSPP		
HAB+	34	40%	25	29%	3	3%	21	24%	3	3%	86
HAB-	23	61%	7	18%	6	16%	2	5%	0	0%	38
Σ	57	46%	32	26%	9	7%	23	19%	3	2%	124

Tableau 26 : Sentiment de choix en fonction de la force de l'habitude modale automobile ; réalisation de l'auteur

Ces différents tests statistiques convergents nous laissent penser que le sentiment de « choix modal » est intimement lié au fait d’avoir une habitude modale automobile faible, qui laisse de la place à une habitude d’usage des transports en commun, certes moins fréquente, mais déjà formée. Cette différence dans l’habitude d’usage (HAB+/HAB-) explique beaucoup plus les variations dans le sentiment de choix que le fait d’avoir des horaires de travail flexibles ou encore le fait d’habiter près d’un transport en commun en site propre. Il semblerait donc bien que les personnes du groupe « HAB- » bénéficient d’une forme d’effet d’apprentissage lié à leur habitude d’usage des transports en commun. A l’inverse, le « HAB+ » n’habitent pas plus loin, ou n’ont pas des horaires plus fixes. Par contre, comme ils ont une habitude modale automobile plus forte, il semblerait qu’ils soient sujets pour partie à une forme de « dépendance au sentier » qui les pousse à se sentir moins en situation de « choix modal » que les « HAB- ». En d’autres termes, une personne ayant une habitude modale automobile forte aurait plus tendance à se conforter dans ses choix, à se convaincre qu’il n’y a pas d’autre alternative. Schème de pensée et schème d’action semble donc liés, et se renforcer mutuellement.

Bien entendu, la force de l’habitude n’est pas seule à être corrélée à ces variations dans le sentiment de « choix modal » au quotidien. D’autres éléments apportent une part d’explication. Nous avons testé les corrélations dans un modèle par régression logistique (Tableau 27, ci-dessous).

Indicateurs corrélés au sentiment de choix modal au quotidien (réponses "oui" et plutôt oui")				
Variable	Modalité	Valeur	Pr > Khi ²	Proba test du khi 2
Âge	moins de 30 ans	(réf)	(réf)	(réf)
	entre 31 et 40 ans	-0,64	0,27	ns
	entre 41 et 60 ans	0,21	0,66	ns
	plus de 61 ans	-0,29	0,67	ns
Force de l'habitude modale automobile	HAB+	(réf)	(réf)	(réf)
	HAB-	0,92	0,05	*
Personnes dépendantes dans la semaine	oui	(réf)	(réf)	(réf)
	non	1,04	0,01	*
TCSF le plus proche	moins de 250 m	-0,35	0,45	ns
	entre 250 et 500 m	(réf)	(réf)	(réf)
	entre 500 et 750m	-1,49	0,10	*

Tableau 27 : Indicateurs corrélés au sentiment de « choix modal » au quotidien

A la lecture des résultats, il apparaît que le sentiment de « choix modal » est très fortement corrélé à une situation bien précise, celle d’avoir dans son entourage une personne qui dépend, au moins une fois par semaine, de la personne interrogée pour un déplacement en automobile (*). Il peut

s'agir très souvent d'enfants, de collègues ou d'amis à conduire à des activités diverses. Ayant une personne « dépendante » d'elle, la personne interrogée aura moins tendance à avoir un sentiment de « choix modal » au quotidien. L'usage collectif de l'automobile dite « individuelle », et les engagements que cela implique peuvent avoir un effet très fort sur une certaine inertie des pratiques modales.

Par contre, bien que liée en partie au sentiment de « choix modal » dans ce modèle statistique, la distance du domicile à une station de transport en site propre (TCSP) ne semble pas indiquer de rapport complet de corrélation entre indicateurs. En effet, à la lecture du tableau ci-dessous, il apparaît que l'effet de la distance sur le sentiment de « choix modal » est contradictoire au sein même des différentes sous-catégories constituées. Par exemple, les personnes habitant à moins de 250m d'une station de TCSP ont moins tendance à avoir un sentiment de « choix modal » que celles habitant entre 250m et 500m d'un même type de station. Au-delà de 500m, les personnes ont moins tendance à avoir un sentiment de « choix modal » que les mêmes habitants situés entre 250m et 500m d'une station. Ces résultats pour le moins ambigus ne conduisent pas à une possibilité d'interprétation, quelle qu'elle soit. D'autant plus que les personnes habitant à plus de 500m d'une station ne représentent que 9 personnes sur 124, et que les tests de corrélations peuvent être trompeurs sur de très faibles échantillons.

Concluons que le sentiment de « choix modal » pour les déplacements du quotidien est corrélé principalement à la faiblesse de l'habitude modale automobile (*), ainsi qu'au fait d'avoir, dans son entourage, quelqu'un qui dépend régulièrement des trajets automobiles assurés par la personne interrogée (*). L'habitude modale automobile n'est pas seule en cause, mais semble jouer comme un filtre qui induit, au fil du temps, le sentiment de ne pas avoir le choix de son mode quotidien, que cette situation soit objective ou non.

9.7 Synthèse et perspectives

Autant d'éléments quantitatifs abordés de front appellent une synthèse.

les personnes du groupe HAB+ ...	<ul style="list-style-type: none"> ... ont tendance à mieux estimer les temps de trajet en voiture (*) ... ont tendance à mentionner plus souvent la consommation de leur véhicule pour le décrire (*) ... ont moins tendance à se sentir en situation de choix modal (***)
les personnes du groupe HAB- ...	<ul style="list-style-type: none"> ... ont tendance à mieux estimer les coûts liés aux TC (*) ... ont tendance à mentionner systématiquement la "praticité" pour caractériser leur véhicule, les TC comme mode de déplacement, et pour justifier leur utilisation de l'automobile (*,*,*)
N'ont pas de liens avec la force de l'habitude ...	<ul style="list-style-type: none"> ... la capacité à donner une estimation vraisemblable des temps en TC, pour des trajets effectués en automobile ... la capacité à estimer les coûts mensuels liés à l'automobile ... une majorité des représentations liées au véhicule utilisé ... une majorité des justifications à l'utilisation de l'automobile au quotidien

Tableau 28 : Modes de représentation et modes de pensée, en lien avec la force de l'habitude modale automobile

A la lecture d'une telle synthèse (Tableau 28, ci-dessus), il apparaît que la force de l'habitude modale n'est pas liée à toutes les formes de représentations, qui peuvent être davantage corrélées soit aux normes sociales (justifications), soit à des qualités objectives (représentations du véhicule), soit à des difficultés à se représenter une somme de coûts relatifs à des échelles temporelles différentes (coûts associés à l'automobile). Cela étant, la force de l'habitude modale automobile semble aller de pair avec certaines formes de représentation. Les personnes ayant une habitude modale automobile forte (HAB+) ont tendance à mieux se représenter les temps de trajet de leur mode habituel. Ce savoir-faire peut s'interpréter comme la résultante de l'apprentissage qui a mené ces personnes à développer leur habitude modale. De même, les « HAB+ » sont plus nombreux à prendre en compte la consommation de leur automobile, très certainement, des techniques de calcul ou de supervision liées à un apprentissage par la pratique. Ces deux premiers éléments soulignent une capacité à se représenter sa propre pratique modale en temps et en coûts, mais sans comparaison particulière avec les autres modes : puisque les personnes concernées pensent également ne guère avoir le choix de leur mode au quotidien. Expertise et savoir-faire modaux, associés au sentiment de ne pas avoir d'alternatives, semblent être les ingrédients de ce que d'aucuns peuvent appeler la « dépendance au sentier », qui semble bien avoir lieu dans le cas des personnes habituées plus fortement à l'automobile. Il existerait donc bel et bien une forme intellectuelle de dépendance au sentier, fondée sur une série de représentations dans le cas de l'habitude modale automobile.

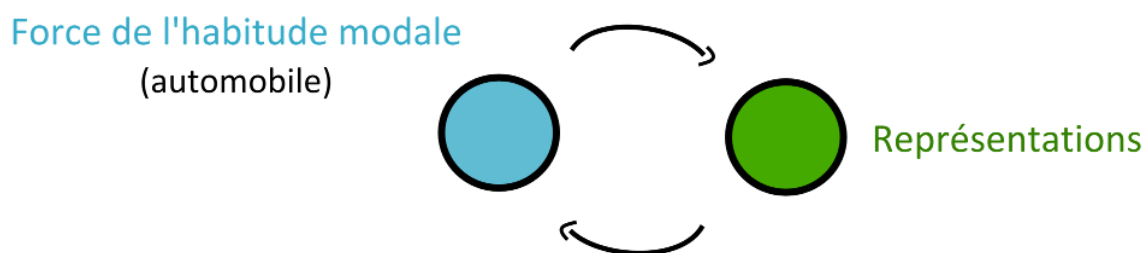


Schéma 33 : Force de l'habitude modale et représentations se renforcent mutuellement

La force de l'habitude modale entraîne des représentations qui ont tendance à la renforcer (Schéma 33, page précédente). C'est ce mouvement de renforcement mutuel que nous pouvons appeler « dépendance au sentier ». Schème d'action et schème de pensée vont de pair dans le phénomène d'habituation (J.-C. Kaufmann, 2001).

De plus, les résultats pour les personnes issues du groupe « HAB- » sont complémentaires de ceux que nous avons évoqués précédemment. En effet, ces personnes estiment mieux les coûts liés aux transports en commun et semblent fonder leurs choix de modes, plus diversifiés, sur la base d'éléments proches de la « praticité ». Corollairement, rappelons que ces personnes se sentent plus en situation de « choix modal ». Evaluation des temps TC et décisions reposent plus sur des caractères fonctionnels et donc plus comparables ; elles témoignent d'un apprentissage par la pratique des transports en commun, ainsi que d'une habitude plus forte de la comparaison entre modes, au quotidien. En cela, les « HAB- » sont moins dépendants du « sentier » tracé par un seul mode, puisque leurs pratiques multimodales et leurs choix de mode deviennent plus « habituels ». « Dépendance au sentier » et force de l'habitude modale semblent donc bien être liées.

Conclusions de la partie III

Tout au long de cette partie, nous avons cherché à identifier les éléments corrélés à la force de l'habitude modale automobile. Ils suivent trois dimensions spécifiques (Schéma 34, ci-dessous). Tout d'abord, la force de l'habitude a une dimension temporelle, nous l'avons vu au chapitre 7. L'examen de l'usage du temps automobile, à travers les dispositions et les activités habituelles acquises par l'expérience, souligne le phénomène d'acquisition d'une expertise pour les personnes les plus habituées à ce mode. Cette expertise d'usage se traduit par l'intériorisation et l'incorporation de certaines dispositions et activités potentielles qui permettent à la personne, non pas de répéter inlassablement une série d'actions routinières qui s'imposeraient à elle, mais bel et bien de composer, d'improviser autour de gammes connues, afin de construire un temps automobile qui s'adapte aux situations. Cette dextérité acquise permet précisément de donner une valeur supplémentaire à ce temps quotidien, à la fois servitude et moment propice à l'improvisation¹²³. Ce temps se leste alors d'une valeur bien particulière aux yeux de la personne habituée, et devient indivisible de l'expérience sensible d'usage, des activités et improvisations qu'il permet. Le temps n'est plus une unité, qui pourrait permettre une comparaison avec d'autres modes de déplacement, mais devient « durée » (V. Kaufmann, 2002) de l'expérience. Ainsi se constitue une première forme de résistance au changement de mode, puisqu'« habiter l'habitable » éloigne peu à peu la personne de l'idée même de l'idée de substitution entre modes de déplacement.

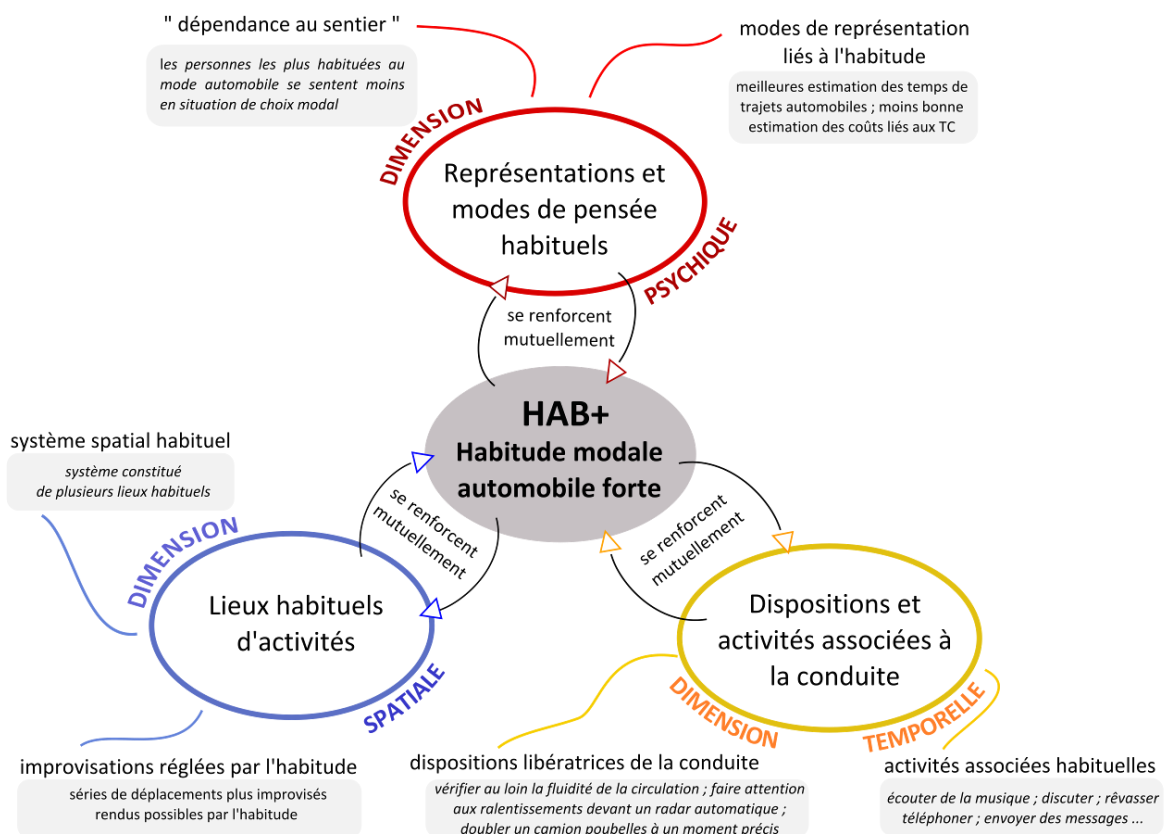


Schéma 34 : Système habituel de l'usage automobile ; réalisation de l'auteur

¹²³ On peut penser ici à la technique de la « perruque » dont rend compte Cerneau (1990) en analysant des ouvriers à la chaîne sur leur lieu de travail. Cette activité consiste à détourner les matériels, l'utilisation de matériaux ou d'outils en dehors du cadre de la production, dans but d'exercer une activité « créatrice » hors de la production industrielle, au milieu même de tâches répétitives et abêtissantes.

Comme nous l'avons vu au chapitre 8, l'habitude modale automobile a également une dimension spatiale, qui correspond à la construction d'un territoire fondé sur des lieux habituels de référence, qui rend possible et règle les improvisations spatiales. Il s'agit là encore d'une forme d'expertise, acquise par l'expérience, fondée principalement sur une connaissance de l'espace vécu et des diverses accessibilités relatives au mode automobile. Ce système spatial constitué, indissociable d'activités spécifiques, se renforce mutuellement avec l'habitude modale en question. L'un rend nécessaire l'autre. Modes de vie et modes de mobilité sont liés (V. Kaufmann, 2000) par l'intermédiaire de ces activités et formes de sociabilité, présentes en des lieux « habituels », accessibles par ce mode spécifique. Cette expertise territoriale acquise et cette construction mutuelle d'un territoire de vie et de la nécessité d'un mode spécifique sont le terreau d'une seconde forme de résistance au changement.

Enfin, comme nous l'avons établi dans le chapitre précédent, l'habitude modale automobile forte est indissociable de modes de pensée spécifiques, eux-mêmes assis sur des modes de représentations qui tendent à exclure toute alternative modale, ce que nous avons rapproché d'une forme psychique de « dépendance au sentier » (David, 1985) qui renforce à son tour l'habitude modale constituée. C'est sur cette seule dimension de l'habitude que se sont focalisés certains des travaux de psychologie sociale présentés au chapitre 5. Nous voyons désormais que ces travaux oublient les formes spatiales et temporelles de l'habitude modale automobile, pourtant essentielles à leur mode d'existence. A l'avenir, un rapprochement entre la psychologie sociale et la recherche sur les déplacements apparaît nécessaire, afin d'appréhender plus finement l'habitude dans ses différentes dimensions.

Bien que nous ayons analysé séparément ces trois dimensions de l'habitude tout au long de cette partie, ceci afin de pouvoir identifier plus finement les ressorts de l'habitude dans toute sa diversité, rappelons ici leur caractère synchronique, déjà mentionné au chapitre 4 (Brette et al., soumis). En effet, ces trois dimensions sont indissociables, elles se renforcent mutuellement et simultanément, avec l'habitude modale automobile. En cela, elles constituent le système de référence que nous appelons « système habituel de l'usage automobile » (Schéma 34, page précédente). En tant que construit multidimensionnel et interagissant, cette habitude constitue une force de résistance au changement particulièrement robuste. Elle permet d'expliquer les différentes formes de résistances aux injonctions au changement de mode que l'on peut observer à l'échelle de l'individu et des ménages. En reprenant le fil de l'analyse développée au début de ce travail, intéressons-nous aux deux types principaux d'injonctions au changement de mode de déplacement qui sont adressées aux acteurs-usagers de la voiture.

Tout d'abord, nous l'avons vu au chapitre 1, les injonctions les plus « explicites » tentent de convaincre par une argumentation centrée sur une comparaison entre les différents modes, que ce soit sur le registre instrumental ou sur le registre des valeurs environnementales. Or, à la lecture des résultats présentés dans ce travail, nous nous apercevons que plus la personne est habituée au mode automobile, moins elle se représente sa propre situation comme étant celle d'un choix. Les représentations associées au mode automobile vont également dans le sens d'un renforcement de cette habitude modale, et ont tendance à exclure les autres modes, qui ne sont plus perçus comme « alternatifs ». Les injonctions « explicites », donc, ne sont pas opérantes dans ce schéma de renforcement mutuel entre une habitude modale automobile forte et des modes de représentations.

Elle pourront au mieux agir à la marge, dans le cas de publics moins habitués, qui ont d’ores et déjà plus tendance à considérer les modes comme étant interchangeables, à tout le moins comparables.

A la lumière de ce « modèle habituel de l’usage automobile », les formes plus « implicites » semblent également peu opérantes. Rappelons que ces formes d’injonctions mobilisent les actions de transformation des environnements urbains, afin de jouer principalement sur les qualités objectives des différents modes, et de rendre moins « efficace » le mode automobile. La tarification ou la limitation du stationnement en ville sont des bons exemples de ces injonctions implicites au changement de mode, adressées à certains publics particuliers que l’on souhaite faire changer de comportement, en particulier les « pendulaires » (Duverney-Prêt, 2009). Dans le cadre de l’enquête par questionnaire, nous avons demandé aux personnes d’évoquer la facilité ou la difficulté qu’elles perçoivent à trouver une place de stationnement pour chaque lieu habituel indiqué¹²⁴. Les résultats ci-dessous (Tableau 29) montrent la répartition du nombre de personnes en fonction de trois catégories spécifiques de situations. Soit la personne ne rencontre aucun problème de stationnement, pour aucun des lieux habituels mentionnés (I), soit elle rencontre une majorité de situations habituelles où le stationnement est « difficile » ou « plutôt difficile » (III), soit elle se situe entre ces deux situations extrêmes (II).

	(I) Stationnement toujours « facile »		(II) Stationnement ni toujours « facile », ni souvent « difficile »		(III) Stationnement souvent « difficile »		Σ
HAB-	29	(76%)	9	(24%)	0	-	38
HAB+	47	(55%)	33	(38%)	6	(7%)	86

Tableau 29 : Répartition des personnes interrogées en fonction de la difficulté (ou de la facilité) perçue à trouver une place de stationnement sur l’ensemble des lieux habituels indiqués

Il est particulièrement intéressant de constater que les personnes issues du groupe « HAB+ » résistent significativement plus à l’injonction implicite au changement qu’est la limitation du stationnement (**). En effet, ces personnes ont tendance à être plus confrontées (partiellement ou majoritairement) à des situations où il est « difficile » de trouver une place de stationnement, mais continuent de s’y rendre habituellement en voiture. A l’inverse, les personnes les moins habituées au mode automobile ne se rendent quasiment jamais dans des lieux où il est difficile de se garer, et on peut supposer qu’il s’agit plus d’un élément fortement pris en compte dans leurs choix de mode au quotidien.

Certes, nous disposons d’un petit échantillon. Ces résultats seront à confirmer dans les travaux ultérieurs. Des tests pourront être effectués sur d’autres instruments mobilisés par les politiques de déplacement, ou dans le cadre des injonctions « implicites » au changement de mode dans d’autres villes (*péage urbain, plan de circulation, piétonisation, ...*). Cela dit, la force de l’habitude modale, dans l’ensemble de ses trois dimensions (spatiale, temporelle, psychique) semble bel et bien agir en opposition aux formes les plus implicites d’injonctions au changement de mode. Au final, là encore, c’est sur les personnes les moins habituées, qui n’ont pas intériorisé ou incorporé certaines dispositions et activités, qui n’ont pas pu se constituer une expertise dans les différents ajustements

¹²⁴ Ils avaient, pour ce faire, le choix entre quatre réponses, à savoir « facilement », « plutôt facilement », « plutôt difficilement » et « difficilement »

spatiaux possibles, et qui n'ont pas non plus développé de modes de représentation associés, que ces injonctions agiront le plus fortement et le plus « efficacement » (d'un point de vue fonctionnaliste).

La force de l'habitude modale automobile, telle que nous l'avons définie, renforcée par le système habituel de l'usage automobile, constitue une force de résistance très robuste à la fois aux injonctions les plus « implicites » (*stationnement, ...*), et à leurs formes les plus « explicites » (*campagne de publicité, livrets de l'éco-mobilité, ...*).

Corollairement, ce sont les personnes les moins « habituées » au mode automobile qui auront le plus tendance à modifier leurs comportements en faveur des autres modes de déplacement. Les injonctions au changement de mode formulées et adressées à l'ensemble des publics peuvent donc devenir opérantes que dans le cas où la personne n'a pas développé une forte habitude modale automobile, et où d'autres jeux de résistances ne sont pas à l'œuvre, comme ceux que nous avons précisés au cours du chapitre 2.

CONCLUSIONS GENERALES

Les conclusions et perspectives de ce travail sont de natures multiples, à la fois théoriques, méthodologiques, opérationnelles et politiques. Bien que certaines puissent apparaître reliées à des registres opposés, voire antagonistes, nous souhaitons tout de même apporter l'ensemble de ces éléments au débat scientifique. En effet, nombre de perspectives ouvertes par ce travail dessinent un agenda pour la recherche, esquissent des travaux qui pourraient venir compléter, valider ou discuter les éléments de conclusion présentés ici. Avant de nous pencher sur ces perspectives possibles, tirons les conclusions de ce travail.

L'habitude, un construit multidimensionnel synchronique

Comme nous avons pu le voir dans la conclusion de la partie précédente, l'habitude modale individuelle est un construit qui s'appuie sur trois dimensions principales que sont la dimension psychique, la dimension temporelle et la dimension spatiale (Schéma 35, ci-dessous). L'architecture tripolaire de ce construit n'est bien évidemment pas spécifique au mode automobile, et pourrait aussi bien s'appliquer au vélo, à la marche à pied, aux transports en commun ou à une utilisation intermodale combinant automobile et transports en commun, par exemple. En suivant cette définition tripolaire, il peut donc être aussi bien des habitudes inter- ou multimodales, comme il est les habitudes modales. L'habitude n'est pas le type de contenu, mais bien la structure que suivent certains comportements, à commencer par les comportements quotidiens.

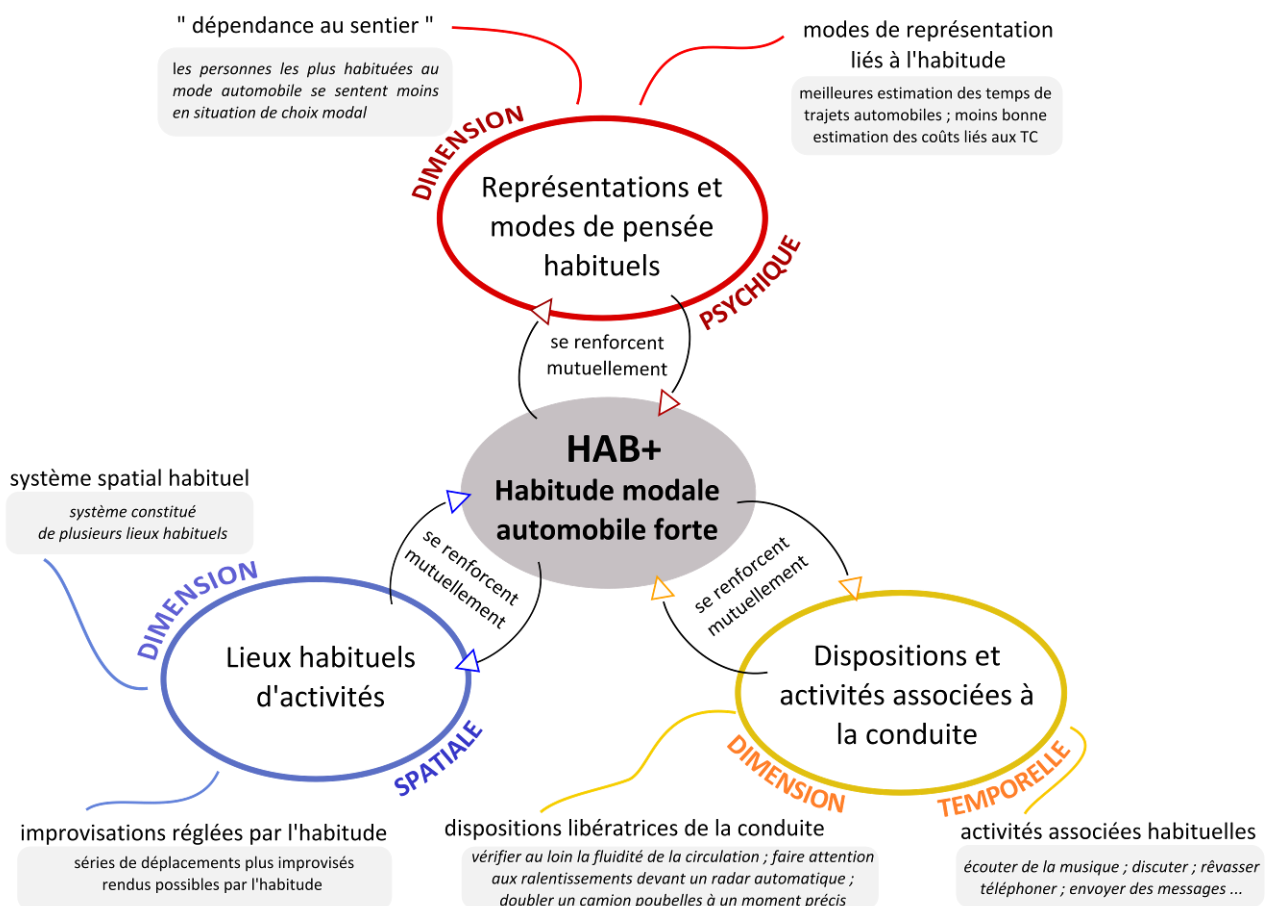


Schéma 35 : Système habituel de l'usage automobile ; réalisation de l'auteur

L'analyse de l'habitude modale automobile, présentée tout au long de ce travail, a également permis de mettre en évidence le caractère synchronique des différentes habitudes. En effet, certains types d'activités ne semblent pas être indépendants les uns des autres. Nous l'avons vu avec des habitudes qui pourraient paraître presque insignifiantes au premier abord (écouter de la musique, discuter, etc.) ou avec des activités liées à certains lieux. Les habitudes se renforcent, constituent des assemblages qui deviennent d'autant plus résistants au changement, puisqu'ils dépassent la seule question du mode de déplacement, potentiellement interchangeable, pour constituer l'expérience du quotidien, vécu autour de ce mode de déplacement.

C'est dans ce sens qu'il faut comprendre les différentes dimensions de l'habitude (temporelle, spatiale, psychique). Pour les besoins de l'analyse, nous les avons séparées, afin de les distinguer. Cela dit, dans la pratique quotidienne de l'usage de l'automobile, elles sont associées. Par exemple, nous l'avons vu, les dispositions « libératrices » de la conduite automobile (regarder au loin, partir à une heure précise, mettre le régulateur de vitesse à un endroit précis ...) sont liées à des dispositifs spécifiques, spatialisés, qui participent d'un apprentissage de l'itinéraire en question, intimement lié à la dimension spatiale de l'habitude. L'image des trois dimensions habituelles n'est donc qu'une représentation ordonnée de dispositions entremêlées, interactives et synchroniques, qui ont en commun de participer à la constitution d'une habitude modale forte.

L'habitude, ou l'objection majeure aux politiques injonctives

Nous l'avons vu tout au long de ce travail, pour le cas de l'agglomération lyonnaise, les politiques de déplacement conduites dans la continuité des préceptes de développement durable, qui ont pour but de réduire l'usage de l'automobile en ville, correspondent à deux formes principales d'injonctions au changement de mode, adressées à l'ensemble des acteurs-usagers des transports urbains, spécifiquement aux acteurs-usagers du mode automobile. L'ensemble des différentes injonctions formulées par la collectivité correspondent donc à deux types principaux et distincts, les unes étant « implicites », les autres « explicites ».

Les premières renvoient aux actions qui visent à modifier les environnements techniques urbains, afin de peser sur les qualités objectives des différents modes et de réduire l'« efficacité » du mode automobile en ville, en tentant de réduire les vitesses de circulation et de limiter les accès et les capacités de stationnement en voirie, ou encore en tentant d'augmenter le coût d'utilisation de l'automobile. De manière complémentaire, ce premier type d'injonction correspond à toutes les actions visant à augmenter les qualités objectives des modes dits « alternatifs », par une amélioration de leur desserte, un meilleur maillage des réseaux, une plus grande facilité d'utilisation au regard des modes de tarification, ou encore une articulation des horaires entre les différents modes, ceci afin de réduire les temps d'attente. Il ne s'agit là que d'exemples, qui de plus ne concernent que les transports en commun, et devraient être élargis aux autres modes dits « alternatifs » tels que le vélo ou la marche. Cette première forme d'injonction correspond à une hypothèse précise concernant l'« acteur-usager » des transports urbains, et s'avère indissociable de la mise en œuvre des différents dispositifs mentionnés précédemment. En effet, nous l'avons vu dans le chapitre 1, cette hypothèse se retrouve « in-scite » (Akrich et al., 2006) dans le mode d'existence projeté de ces dispositifs. Cette première hypothèse correspond à l'idée d'« acteur instrumental », qui définit l'individu comme un être poursuivant des finalités qui lui sont propres et

qui, pour y parvenir, choisit l'alternative modale la plus « utile » à disposition, en fonction de qualités objectives comparées, à la lumière d'une utilité que définit elle-même la personne. Nous ne reviendrons pas sur le caractère quasi tautologique de cette définition. Dans le cadre de politiques de déplacement, tant dans les registres incitatifs (tarifs avantageux, gratuité du stationnement en par-relais ...) que restrictifs (limitation et tarification du stationnement ...), on considère que, pour convaincre cet « acteur instrumental » de changer de mode, il serait nécessaire, et suffisant, de lui « apporter » des réseaux de transports « alternatifs » de qualité égale ou supérieure à ceux de l'automobile, et de réduire les qualités objectives associées à cette dernière (baisse des vitesses de circulation, hausse du coût d'utilisation, limitation des durées de stationnement en ville ...).

Les injonctions que nous qualifions d'« explicites », quant à elles, visent à faire changer les personnes de mode de transport par le biais d'un ensemble d'instruments de communication qui prennent appui sur des argumentaires fondés sur des valeurs (santé, environnement, bruit, efficacité au regard des vitesses et des coûts, liberté ...). L'hypothèse sur l'« acteur-usager » des transports urbains qui accompagne ce second type d'injonctions et les dispositifs mobilisés correspond à l'idée d'un « acteur axiologique ». Cette hypothèse conçoit l'acteur-usager des transports comme une personne dont les choix s'expliquent non pas par les qualités objectives des modes ou par les conséquences d'un choix, mais par des valeurs intrinsèques liées à l'usage d'un mode en tant que tel. On considère dans cette seconde hypothèse qu'une personne pourra être convaincue de changer de mode de déplacement, si on parvient à lui montrer en quoi un mode particulier est « bon », « écologique », « sain » ou encore « efficace¹²⁵ ».

Le constat développé dans ce travail, qui ramène l'ensemble des actions et registres issus des diverses politiques de déplacements à deux formes principales d'injonctions, trouve une validité au-delà de l'agglomération lyonnaise. A notre connaissance, ces deux formes particulières d'injonction sont présentes dans un nombre très grand de cas où la collectivité a pour projet de réduire l'usage de l'automobile, dans d'autres agglomérations françaises, comme dans d'autres pays où le contexte politique, le contexte de production de la ville et des réseaux urbains est comparable. Les conclusions que nous portons excèdent donc le seul cas lyonnais, qui n'a aucunement valeur d'exception. La mise en évidence du rôle primordial des habitudes modales dans les comportements de déplacement vient questionner tout projet politique de réduction de l'usage de l'automobile qui prendrait ces deux formes injonctives, et qui prendrait appui sur ces deux hypothèses, à elles seules lacunaires et réductrices, sur l'acteur-usager. En effet, nous l'avons vu, l'habitude modale automobile s'oppose tout d'abord, et très fortement, aux instruments communicationnels mobilisés par les formes d'injonction les plus « explicites ». Nous l'avons vu dans le chapitre 9, une habitude modale forte d'usage de l'automobile tend à s'accompagner de modes « habituels » de représentation et de pensée. Ceux-ci tendent à faire ressentir à l'acteur-usager lui-même qu'il n'est pas, ou qu'il n'est plus, en situation de « choix de mode ». Quelles qu'en soient les qualités (graphiques, d'argumentaire ...), ces instruments « communicationnels » et « informationnels » iront donc convaincre, pour une bonne partie, les personnes « convaincues », celles qui se représentent la situation de choix, celles qui n'ont pas pu, pas su, pas voulu constituer d'habitude automobile forte.

¹²⁵ L'« acteur-instrumental » présenté plus tôt peut également être considéré comme un cas particulier d'« acteur axiologique », qui mettrait en avant des valeurs relatives au gain individuel et à l'optimisation des ressources. De notre point de vue, l'hypothèse de l'« acteur instrumental » est tellement prégnante dans le champ de la recherche sur les déplacements que nous avons décidé de l'étudier séparément.



Illustration 4 : Campagnes de promotion pour la réduction de l'usage de l'automobile (ministère allemand des transports), pour la promotion de la marche à pied (ville de Tempe, Etats-Unis), ou du vélo (ville de Florence, Italie)

Le constat est similaire pour les injonctions « implicites ». En effet, l'habitude modale automobile forte, essentiellement par ses dimensions temporelle et spatiale, constitue pour la personne un potentiel d'opposition, par l'usage, aux formes de modification des environnements urbains mises en œuvre dans le but de faire baisser les qualités objectives du mode automobile (politiques restrictives de stationnement ...). L'usage du temps de déplacement est un premier « espace » de résistance, puisqu'il permet, par l'intériorisation et l'incorporation des dispositions libératrices de la conduite, et d'activités associées, de constituer un temps singulier dans le quotidien, propice à l'improvisation autour de « gammes » apprises, parfaitement maîtrisées et exécutées, qui permettent d'en faire, en fonction des contextes, un temps « productif », un temps de récupération, de rêverie, un temps de discussion privilégié, ou encore un temps pour contempler le monde autour de soi. Cet usage du temps automobile, dans la diversité des situations qu'il permet, en fait un premier élément d'opposition aux injonctions implicites adressées par la collectivité, qui renvoient essentiellement l'idée d'un temps mort, d'un temps perdu qu'il conviendrait de réduire au maximum. Les dispositions liées à des dispositifs spatialisés constituent une deuxième force de résistance aux injonctions implicites. En effet, elles confèrent aux « acteurs-usagers » des moyens de contournement, d'adaptation (développer une stratégie de recherche de place de stationnement) ou encore de substitution (itinéraire en réserve), reposant sur une connaissance de l'espace vécu, des accès et des temporalités spécifiques qui lui sont associées. L'habitude, telle que nous l'avons définie dans ce travail, constitue donc bien une force d'opposition à ces deux formes d'injonctions particulières sur lesquelles repose la politique de déplacement dans l'agglomération lyonnaise.

Bien entendu, pour les besoins de l'analyse et sa lisibilité, nous avons décidé d'isoler ces deux composantes « injonctives » principales. Dans la pratique, elles sont en permanence associées, combinées l'une et l'autre. En effet, les injonctions « explicites » (campagnes d'affichage, réunion

publiques d'information, tractage...) peuvent accompagner, par exemple, la mise en travaux d'une nouvelle infrastructure, l'extension d'une zone de tarification du stationnement ou encore la mise en service d'une nouvelle ligne de bus, exemples d'injonctions « implicites » par excellence. Quoi qu'il en soit, nous pouvons conclure que l'habitude modale automobile constitue une force conservatrice et d'opposition à ces deux formes principales d'injonctions. Bien qu'il s'agisse d'une discipline qui propose des concepts et des interprétations relativement éloignés des nôtres, les résultats présentés dans ce travail rejoignent des développements récents en psychologie sociale, qui mettent en évidence les résistances des habitudes à la fois aux intentions de changement que peuvent formuler certaines personnes (le fameux « *demain, j'arrête ...* ») (Verplanken et al., 1994 ; Verplanken et Aarts, 1999 ; Aarts et al., 1997 ; Aarts et Dijksterhuis, 2000 ; Verplanken et Orbell, 2003) et aux normes sociales qui peuvent, dans certains pays et dans certains cas étudiés, aller dans le sens d'une promotion du changement de comportement (Klöckner et Matthies, 2004 ; Schwartz, 1977).

L'habitude, telle que définie dans ce travail, permet de comprendre les formes « individuelles¹²⁶ » de résistance aux injonctions au changement de mode, celles-ci étant elles-mêmes imbriquées dans une série de formes de résistance au changement de niveaux différents, mobilisant des acteurs différents, allant des individus et ménages, groupes sociaux, à la collectivité, en passant par les acteurs dits de « production-consommation-distribution » (G. Dupuy, 1991). Cela dit, gardons-nous bien de penser que les habitudes modales automobiles permettent à elles seules d'expliquer l'ensemble des résistances observables sur toute l'agglomération lyonnaise. Dans cet ordre d'idée, à l'échelle « individuelle », nous ne souhaitons pas faire de l'habitude un déterminant des pratiques. L'habitude, même forte, ancienne et inscrite spatialement, dans des relations interpersonnelles de longue date, restera toujours qu'un potentiel, acquis par apprentissage, qui pourra s'activer dans des comportements, qui pourra également se transformer, évoluer, voire disparaître. Poser l'hypothèse d'une détermination des comportements ou s'en servir comme outil de prospective à long terme ne serait que trahir le sens que peuvent avoir ces habitudes au quotidien.

Bien que nous ne puissions présager de la détermination des comportements, il ressort de notre travail, que les personnes ayant développé une habitude modale automobile forte, dans ses dimensions spatiale, temporelle et psychique, ont une tendance significativement plus forte à la résistance aux injonctions au changement de mode. A l'inverse, certaines personnes ont plus tendance, pour leur part, à subir ces injonctions et à devoir modifier tout ou partie de leurs comportements de déplacement. Il s'agit des personnes issues du groupe « HAB- » qui n'ont pas voulu, pas su, pas pu se constituer une habitude modale forte (schéma 36, page suivante).

¹²⁶ L'adjectif « individuel » fait ici référence à une échelle d'analyse plus qu'aux acteurs individuels : nous l'avons vu, l'habitude ne peut être réduite à son seul « pôle individuel » ; elle serait alors dissociée du « pôle social » - ce qui dénaturerait le concept.

Injonctions au changement de mode, habitude modale automobile et résistances

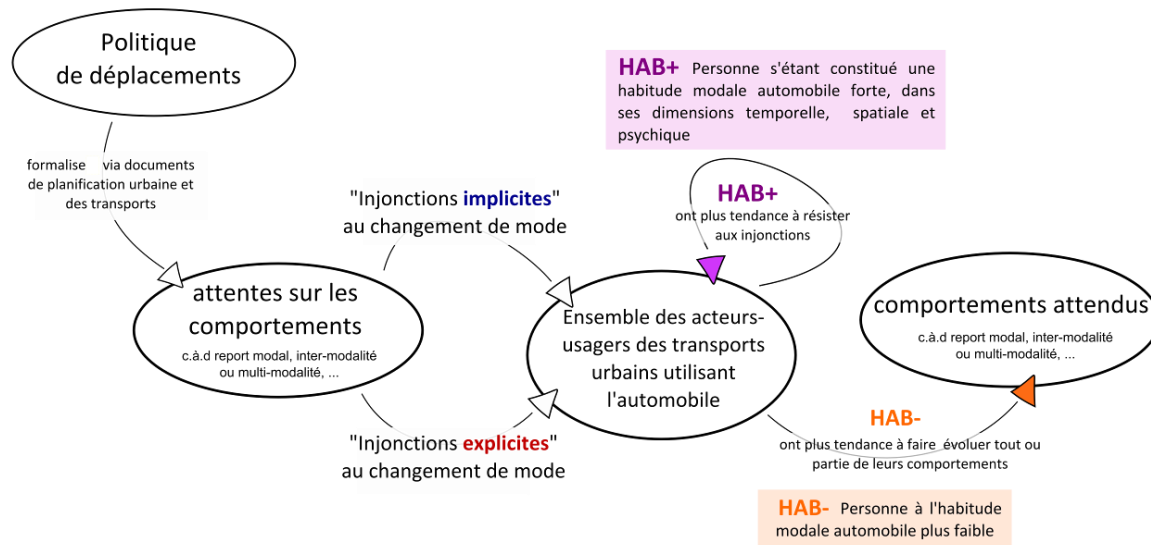


Schéma 36 : Injonctions au changement, habitude modale automobile, et résistances ; réalisation de l'auteur

« Instrumentaliser » l'habitude pour réinventer les politiques de déplacement

Prendre en compte le rôle de l'habitude dans les pratiques de déplacement peut parfois être considéré comme relevant d'une posture de recherche mal intentionnée, tant du point de vue de certains praticiens que de celui de certains chercheurs. Les premiers peuvent y voir une défense de l'« indéfendable », une posture politique cachée qui consisterait à donner raison à celui qui ne souhaite pas contribuer aux efforts collectifs¹²⁷. Les seconds y voient plutôt une posture qui prête aux « acteur-usagers » une absence totale de réflexivité, dans la lignée du courant behaviouriste.

Répondons tout d'abord aux premiers, qui voient dans l'approche par les habitudes une manière de défendre une forme d'immobilisme. Consacré pour une large part à une discussion théorique, ce travail peut néanmoins renseigner certaines réflexions opérationnelles. Pour ce faire, rappelons que l'habitude est indissociable de certaines classes de situations particulières et stables dans lesquelles les schèmes d'action et les schèmes de pensée sont activés (J.-C. Kaufmann, 2001). L'habitude n'est donc jamais décontextualisée, ni « hors-sol », ni « hors-temps ». Par contre, c'est précisément dans les moments où ces classes de situations (ou contextes) de la vie quotidienne changent, où elles sont fortement reconfigurées (partage de tâches au sein d'un ménage, emploi du temps bouleversé, composition du ménage transformée) qu'il devient possible d'envisager la perte d'influence de l'habitude dans les comportements de déplacement. Un changement de comportement devient alors possible, à ces moments très précis. On pourra penser ici tout particulièrement aux moments spécifiques et « décisifs » du cycle de vie¹²⁸ que sont les déménagements, la naissance d'un enfant, les séparations, les changements d'emploi.

¹²⁷ Le « conseil » d'un praticien rencontré en marge de cette thèse consistait à laisser tomber le concept d'habitudes, ainsi que l'ensemble des personnes répondant au questionnaire, pour ne garder que les 10 ou 15 personnes les plus « innovantes » et de monter un workshop en innovation pour trouver des solutions destinées à convaincre les autres personnes. Ne voyez pas là de moquerie, mais bien l'expression d'une incompréhension, qui, nous l'espérons, pourra être dissipée à la lecture de ce travail.

¹²⁸ Dans un article récemment soumis (Brette et al., soumis), pour parler de ces moments, nous employons le concept de « fenêtres d'opportunités » (« windows of opportunity ») qui, dans le cadre de cet article, peut avoir sa légitimité, mais qui

Ajoutons que c'est dans ces « moments décisifs » que peuvent se constituer certaines nouvelles habitudes de déplacement, qu'elles soient à la marge d'une habitude automobile quasi-hégémonique ou au contraire bien plus centrales. Dans cet ordre d'idée, fournir une carte gratuite pour les transports en commun ou pour un service de « vélo en libre-service » dans des moments « décisifs¹²⁹ » pourrait amener certaines de ses personnes à constituer une habitude modale dans ses différentes dimensions. On peut penser à l'exemple d'étudiants fraîchement arrivés dans une nouvelle ville, ou plus généralement à des ménages qui viennent de déménager, à des personnes qui viennent de trouver un emploi.

Dans une perspective opérationnelle, ces constatations nous amènent à penser plus intensément à l'utilisation qui peut être faite de ces moments majeurs de transformation de la vie quotidienne. Il s'agit de moments où l'acteur-usager est moins engagé dans un processus habitué et où des décisions peuvent être prises sur la base de valeurs associées ou de qualités objectives de certains modes. Notre analyse, pourtant centrée sur les résistances au changement, rejoint dans cette conclusion des travaux portant sur les conditions propices aux changements de comportement, que ce soit dans le registre des déplacements urbains (Rocci, 2007 ; Bamberg, 2007 ; Verplanken et al., 2008 ; Meissonnier, 2011) ou dans d'autres domaines, comme les comportements associés à la consommation énergétique, par exemple (Maréchal, 2010). Notre analyse constitue le complément de ces développements.

Pour changer les comportements, si tel est le projet politique défendu collectivement, il convient de « s'attaquer » prioritairement aux habitudes, en prenant en compte leurs modalités d'existence, que nous avons déclinées tout au long de ce travail. L'habitude ne concerne pas une série de pratiques condamnables, mais bel et bien un « fait anthropologique majeur » (François Héran, 1987) qu'il est possible de constituer en « instrument » dans le cadre de nouvelles formes de politiques publiques, qui devront intégrer une réflexion sur ces « moments décisifs » du cycle de vie. C'est le sens que nous donnons au projet opérationnel et politique d'« instrumentalisation » de l'habitude qui pourra s'ouvrir à la suite de ce travail.

L'habitude, ou les enjeux méthodologiques à venir

Bien entendu, en dépit des apports théoriques et opérationnels, ce travail n'est pas exempt de points à améliorer, tant conceptuellement que méthodologiquement. En premier lieu, pour les besoins de l'analyse, nous avons considéré, tout au long de ce travail, l'automobile et les transports en commun comme deux substituts, sans prendre en compte les « modes doux » ou encore la possibilité d'intermodalité, de multi-modalité. Nous l'avons dit, nous ne réservons pas l'existence d'habitudes à des modes en particulier. Une habitude peut s'appliquer à tout mode, mais également à des pratiques intermodales ou même multimodales. Des travaux ultérieurs pourraient aborder la

correspond surtout et essentiellement au point de vue de la collectivité et des différents experts. Nous préférons parler ici et à l'avenir de « moments décisifs » du cycle de vie, puisque ce terme a l'avantage de renvoyer à l'idée d'un moment où le processus de « décision » est plus détaché des différentes habitudes.

¹²⁹ Il ne s'agit pas de renouveler les opérations de distribution de cartes gratuites à l'ensemble des « acteurs-usagers » du mode automobile. La faible influence relative de ces expériences sur les comportements peut s'expliquer par le fait qu'elles sont adressées à des personnes qui vivent dans un contexte stable, et dont les schèmes d'action et de pensée liés à la pratique automobile ne sont pas désactivés.

question de l'habitude en prenant en compte de façon plus élargie les combinaisons possibles entre les modes.

Par ailleurs, il subsiste un manque de nuance dans la caractérisation des publics ayant développé une habitude soit forte, soit plutôt moins forte. L'un des enjeux de la suite des recherches sera le développement d'un ou de plusieurs indicateurs affinés, prenant en compte une forme de graduation et les différentes dimensions de l'habitude, que celle-ci soit modale ou intermodale. La constitution d'indicateurs visant à mesurer l'habitude est déjà fort évoquée en psychologie sociale mais, comme nous l'avons avancé, ces indicateurs ne prennent en compte qu'une seule dimension de l'habitude modale, la dimension « psychique », dans sa seule définition d'habitude comme rationalité globalement « efficace », ce qui n'est pas notre définition. Les indicateurs à imaginer pourront éclairer certains effets de seuil entre plusieurs stades de l'habitude laquelle, pour l'instant, est considérée de façon abusive, dans sa forme la plus forte et hégémonique, ou dans le reste des stades possibles, qui peut recouvrir une grande diversité dans les pratiques de déplacement. Des degrés plus différenciés de résistance au changement pourraient alors apparaître.

En outre, nous l'avons mentionné au chapitre 6, l'un des enjeux majeurs sera de trouver une méthode permettant de rendre compte de l'incorporation de certaines dispositions. De tels travaux d'observation ont pu être menés sur le covoiturage (Laurier, 2010) ou le métro dans le contexte japonais (Abe, 2012). Cela dit, ils n'ont jamais été mis en discussion avec l'habitude modale en tant que telle. Méthodes embarquées, parcours commentés depuis le domicile jusqu'au lieu d'arrivée sont des exemples de ce qui pourrait constituer un renouvellement méthodologique important et décisif dans la mise en évidence du rôle important des habitudes et des dispositions incorporées.

Dans le cadre de ce travail, nous avons traité principalement du caractère synchronique des habitudes, de la manière dont une habitude peut être mêlée à d'autres. La perspective d'une mise en évidence du rôle des habitudes dans les comportements de mobilité quotidienne rendait nécessaire et prioritaire cet angle d'approche. Il permet de mettre en évidence le poids des habitudes dans les résistances au changement, pour le cas de l'agglomération lyonnaise, et à l'heure actuelle. Des travaux ultérieurs devront insister sur l'angle d'approche complémentaire, le caractère diachronique des habitudes, qui concerne les processus qui conduisent à la formation, au renforcement et parfois à la perte d'une habitude. Pour arriver à ce type d'éléments, l'enjeu principal reste la construction, le test et l'amélioration de méthodes longitudinales. En dépit des difficultés d'un tel projet (temps long, fatigue des personnes répondant, taille de l'échantillon à trouver, ...), ces méthodes longitudinales pourraient participer à fonder la « nouvelle orthodoxie », que Goodwin (Goodwin et al., 1987), en réaction à ce qu'il considérait comme une hégémonie du « choix rationnel », appelait déjà de ses vœux. Certains travaux traitent d'ores et déjà d'éléments très proches de ce que nous pouvons appeler ici le caractère diachronique de l'habitude modale (V. Kaufmann et Widmer, 2005 ; Rocci, 2007 ; Maréchal, 2010). Un travail d'intégration plus fort pourrait être mené, dans l'optique de la constitution d'une approche diachronique des habitudes modales et intermodales.

Tous ces écueils et limites étant identifiés et pouvant s'inscrire dans un agenda de recherche en devenir, soulignons tout de même que la méthode développée, inédite, nous a permis de mettre en évidence une facette inexplorée des comportements de déplacements quotidiens. Les données récoltées nous ont permis de retrouver la trace de l'« homme ordinaire » (Laruelle, 1985 ; Bégout,

2010), oublié dans des modèles interprétatifs qui l'ont réduit soit à la « figure » d'un optimisateur monomaniacal dans un monde simplifié, soit à la « figure » d'un acteur n'agissant qu'en fonction de ses convictions propres. L'« homme ordinaire » dont les sciences sociales tentent de rendre compte dans le cas d'activités du quotidien ne correspond ni à la première « figure » ni l'autre, ni même à un assemblage intermittent des deux. Cet « homme ordinaire » ne peut être pensé sans recours au concept d'habitude.

A la recherche de l'« homme ordinaire »

Nous l'avons mentionné un peu plus tôt, dans le cas des perspectives opérationnelles de ce travail, s'intéresser aux habitudes dans les déplacements urbains peut être considéré comme une posture critique mal intentionnée, par certains praticiens comme par certains chercheurs. Répondons maintenant aux regards critiques provenant du champ de la recherche sur les déplacements urbains. Ce travail permet une prise en compte de l'habitude dans les pratiques sociales quotidiennes. Celle-ci complète un manque dans les modèles interprétatifs actuels, ce que nous avons pu voir dans le cas des déplacements. En premier lieu, l'habitude permet de ne pas focaliser exclusivement l'analyse des comportements, de ne pas les considérer comme issus d'un « choix » préalable. Certes, nous l'avons dit pour les « moments décisifs » du cycle de vie, les individus prennent parfois des décisions. Cela dit, ces moments sont limités en nombre, en comparaison à la répétition de certains comportements du quotidien. Dans la manière « classique » d'observer le problème, l'individu est considéré comme « décideur » et effectue ses choix sur la base de valeurs, d'un intérêt propre, ou en développant des habitudes « rationnelles » - puisque permettant de préserver ses ressources cognitives. La rationalité des habitudes est la seule facette de l'habitude traitée par la littérature, qui la maintient néanmoins dans le paradigme de l'individu « décideur », directement ou indirectement (Petit, 2003). Or, nous l'avons vu au cours de ce travail, l'habitude n'est pas une modalité de comportement parmi d'autres. Elle n'est pas une forme de « rationalité » propre qui rentrerait dans une liste, mais bel et bien la « face cachée » des comportements rationnels, plus visibles, plus ostensibles, plus facilement et rapidement analysables dans l'« égo-céphalo-centrisme » de l'époque (J.-C. Kaufmann, 2001).

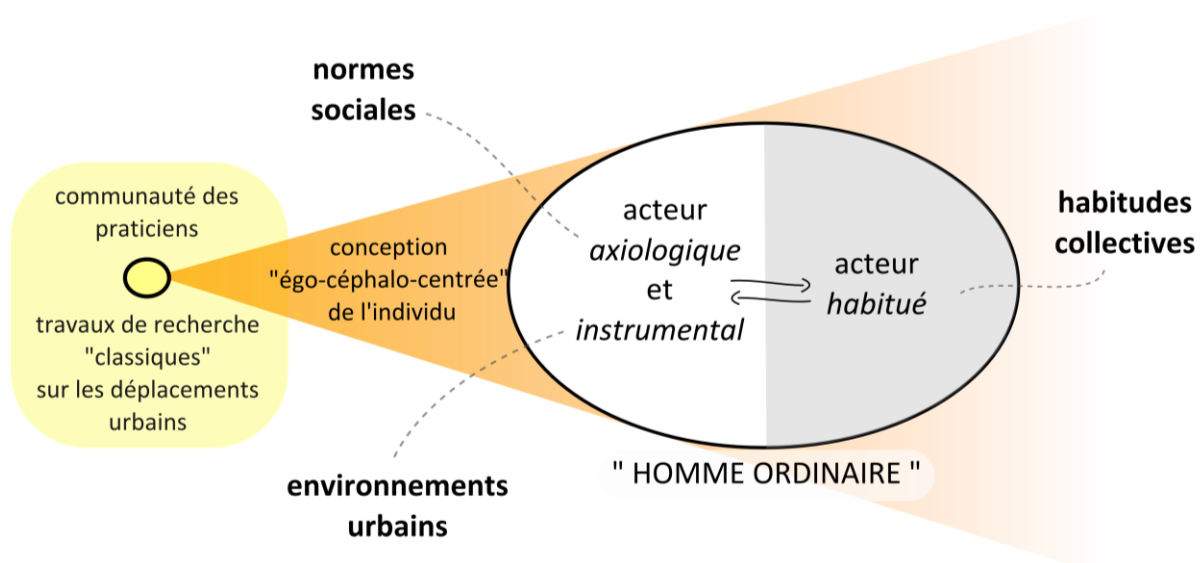


Schéma 37 : La « face cachée » de l'« homme ordinaire »

Ne considérer que les aspects purement délibératifs, c'est oublier l'importance du corps, dans les pratiques sociales, ou encore le poids des petites activités dans le quotidien. C'est également oublier le caractère indispensable des habitudes dans la constitution de « rationalités » - dans le sens que peut leur donner Boudon (2003). En effet, c'est bien de cette manière qu'il faut comprendre le rôle des habitudes dans les pratiques quotidiennes. L'habitude fait partie d'un continuum inséparable avec les formes plus prononcées de la rationalité (Kilpinen, 2000).

Tout d'abord, les différentes formes de rationalité ne peuvent se comprendre qu'en parallèle de la présence d'habitudes qui rendent possible leur existence. Nous l'avons vu, la rationalité doit donc son existence aux différentes formes d'habitudes, puisqu'elles permettent à l'individu de libérer des ressources cognitives ensuite destinées à des activités plus inédites. Cette vision conceptuelle d'une continuité entre rationalité et habitudes, que nous défendons ici, correspond à un héritage lié aux théories évolutionnistes liées à la pensée véblénienne (idem). Si l'habitude permet l'émergence de certaines formes de rationalité dans des situations de choix, l'inverse est également vrai, à certains moments spécifiques. Dans certains cas, les différentes formes de rationalités peuvent être explicatives du déclenchement de processus d'« habitude », dans la phase de formation d'habitudes. En effet, dans certains cas, les apprentissages liés à l'habitude peuvent avoir comme élément déclencheur un choix, une décision personnelle de changer de pratiques et une volonté d'apprendre quelque chose de nouveau. Cette continuité entre habitudes et rationalité s'exprime très fortement dans le cas de la personne « U8 ». Cette personne a en effet pour habitude, avant de très nombreux déplacements, d'utiliser différentes applications sur son téléphone. Cette comparaison des alternatives modales, la vérification de disponibilité d'une place de parking à destination, lui permettent d'effectuer des choix « optimaux ». Dans ce cas particulier, on observe que le choix « rationnel » est inséparable d'habitudes d'usage de dispositifs de communication. Ce qui pourrait apparaître à première vue contradictoire prend ici tout son sens.

Au-delà de la seule question des déplacements, le rôle des habitudes apparaît primordial dans toute une diversité de pratiques du quotidien. Or, ce sont précisément ces pratiques, liées à l'eau (Euzen, 2010), à l'énergie (Maréchal, 2010 ; Renaud, 2012 ; Subrémon, 2009), à l'éclairage, ou encore aux déchets (Deleuil, 2004 ; Barbier, 2009), qui sont actuellement en première ligne des fortes attentes sur les comportements, formulées par la collectivité. Pour l'ensemble de ces pratiques, et comme le suggère ce travail, il est incontestable que l'habitude joue un rôle très fort dans les comportements. Là aussi de nombreuses résistances pourront apparaître, dont la clé résidera en partie dans l'existence d'habitudes fortes, constituée par des apprentissages divers, et dont on ne peut décrier du jour au lendemain la disparition. Bien entendu, dans ces autres cas, l'habitude pourra suivre d'autres formes que les trois dimensions présentées ici.

Puisqu'il est envisageable d'étendre le constat de la force des habitudes à l'ensemble des pratiques du quotidien qui peuvent faire l'objet de nouvelles injonctions, l'habitude pose de manière acérée la question de l'« éco-citoyenneté ». Peut-on la penser uniquement en des termes imposés par la collectivité, à savoir celle d'une obéissance à des injonctions ? On voit bien, à la lumière du cas des déplacements urbains, que ce schéma a des limites très fortes. Et ce, d'autant plus qu'il tend à produire de fortes inégalités sociales.

Les politiques de déplacement injonctives, productrices d'inégalités sociales

La politique de déplacement lyonnaise, dans sa formulation actuelle, a pour projet une réduction de l'usage de l'automobile. Nous l'avons vu, elle se trouve n'être opérante qu'auprès des personnes les moins « habituées » à ce mode, celles qui n'ont pas su, pas pu, pas voulu, ou n'ont pas eu le temps de développer une habitude modale forte suivant les trois dimensions de l'habitude. Ces personnes n'ont ni usage « expert » du temps automobile, ni dispositions leur permettant de se libérer de la conduite, ni de tactiques de « substitution » ou de renforcement de l'habitude par une pratique experte de l'espace vécu au quotidien. Mais qui sont exactement ces personnes, qui sont les plus exposées aux injonctions adressées par la collectivité à l'ensemble des acteurs-usagers du mode automobile ? Ont-elles certains traits distinctifs ? Certaines catégories, âges ou genre y sont-ils surreprésentés ?

Nous n'avions jusqu'ici pas jugé utile de présenter une sociologie des deux groupes dont nous traitons depuis le début de la partie III, puisque nous voulions avant toute chose nous focaliser sur le rôle des habitudes dans les comportements de déplacement, quels que soient les personnes qui les incarnent. Une fois qu'on choisit d'aborder la question des inégalités, ce travail s'avère indispensable (Tableau 30, ci-dessous).

Variables	Groupe « HAB+ »	Groupe « HAB- »	Signification
Genre	56 hommes (65%) 30 femmes (35%)	17 hommes (45%) 21 femmes (55%)	**
Distance entre le lieu d'habitation et la station de TC(SP) la plus proche	123 m de moyenne entre lieu d'hab. et station TC 260 m de moyenne entre lieu d'hab. et station TCSP	114 m de moyenne entre lieu d'hab. et station TC 231 m de moyenne entre lieu d'hab. et station TCSP	ns
Type de logement	12% habitant maison 88% habitant en appartement	5% habitant maison 95% habitant en appartement	ns
Ancienneté comme habitant de Villeurbanne	10,43 ans d'ancienneté moyenne	9,70 ans d'ancienneté moyenne	ns
Ancienneté sur le lieu de travail actuel	6,44 ans d'ancienneté sur leur lieu de travail	4,96 ans d'ancienneté sur leur lieu de travail	ns
La personne a-t-elle suivi des études supérieures ?	72 ont suivi des études supérieures (84%) 14 non (baccalauréat et -) (16%)	24 ont suivi études supérieures (63%) 14 non (baccalauréat et -) (37%)	**
Âge moyen	37 ans en moyenne	40 ans en moyenne	ns

Tableau 30 : Sociologie des groupes « HAB+ » et « HAB- »

Nous avons cherché à analyser la composition de ces deux groupes à la lumière de différentes variables - correspondant à des modes de vie, environnements urbains, ancienneté de la personne sur son lieu de travail ou comme habitant de Villeurbanne, âge, genre ou niveau d'études -. Certes, les personnes les plus habituées travaillent depuis un peu plus longtemps sur leur lieu de travail actuel, et habitent depuis plus longtemps dans la même commune, mais cela n'est pas significatif au sens statistique. Elles sont également un peu plus nombreuses à habiter une maison et habitent, en moyenne, à peine plus loin des transports en commun que les « HAB- ». Ce n'est donc pas sur ces éléments que s'opère la distinction.

Mais, deux différences significatives permettent distinguer les deux groupes. Le genre, tout d'abord, est un élément fondamental de distinction entre les deux groupes (**), au même titre que le fait d'avoir suivi ou non des études supérieures (**). Concrètement, les personnes issues du groupe « HAB- » ont plus tendance à être des femmes, et ont moins tendance à avoir suivi des études supérieures. Ce sont ces personnes qui sont les plus exposées aux injonctions au changement adressées par la collectivité. C'est sur ces deux groupes particuliers que les injonctions au changement de mode vont avoir la plus forte incidence. Lorsque l'on sait que les politiques de déplacement sont majoritairement formulées par des hommes et systématiquement par des personnes ayant suivi de longues études, il n'en faut pas plus pour poser quelques questions sur le rôle « politique » de ces injonctions publiques se réclamant du développement durable.

Injonctions et habitudes, les instruments d'un groupe social ?

Les femmes sont particulièrement vulnérables aux différentes politiques de réduction de l'usage de l'automobile en ville. Elles sont surreprésentées dans le groupe des personnes qui n'ont pas constitué d'habitude modale automobile forte (**). Cela peut se comprendre dans la mesure où ce sont elles qui vivent la précarité la plus forte dans leur travail. A ceci, il faut bien entendu ajouter une répartition des tâches domestiques toujours en leur défaveur, ainsi que les aléas d'une combinaison fréquente entre vie professionnelle et familiale, etc. Cela peut induire des déplacements variés et une difficulté à constituer une habitude forte, dans un contexte où la stabilité des situations quotidiennes n'est pas assurée du seul fait des déterminismes genrés.

De leur côté également, les personnes sans diplôme ont plus tendance à « obéir » aux injonctions qui leur sont adressées. Dans le cadre de cette enquête, nous n'avons pas de données directes permettant d'évaluer les revenus des personnes. Nous pouvons tout de même conjecturer qu'ils suivent, dans les grandes largeurs, la division entre les personnes ayant suivi des études supérieures et celles qui ont - au maximum - le baccalauréat. Beaucoup d'interprétations sont possibles à la lecture de ces éléments. Les personnes les moins diplômées, donc les plus modestes, développent certainement tout autant d'habitudes que les autres dans le cas où il y a une pression faible sur les pratiques automobiles. Cependant, il est probable que leur capacité au renforcement de leurs propres habitudes soit plus faible face à des mesures qui touchent au coût des déplacements automobiles. Elles peuvent également développer des tactiques de contournement mais, face au coût grandissant de la conduite automobile, elles risquent également d'être les premières à ne plus pouvoir compenser en changeant de destination, ou encore à risquer diverses amendes.

Les politiques de déplacement actuelles induisent donc bien de fortes inégalités sociales. Les habitudes dans les déplacements ne seraient pas l'instrument d'un groupe marginal qui tenterait de s'affranchir d'un contexte urbain sur lequel il n'a pas prise, mais bel et bien d'un groupe socialement dominant, composé plutôt d'hommes et de diplômés. Cette constatation, qui s'oppose à de nombreuses idées reçues, nous mène tout droit à la question du rôle politique des injonctions au changement.

Hypothèses sur le rôle politique des injonctions au changement de mode

Dans les cas des déplacements urbains, présenté dans le cadre de ce travail, les injonctions au changement de mode sont assises sur deux hypothèses principales concernant l'« acteur-usager » des transports urbains, qui sont pourtant invalidées à l'épreuve des faits. Les hypothèses de l'« acteur instrumental » comme l'« acteur axiologique » correspondent certes à une part des différents acteurs-usagers du mode automobile, mais ne suffisent pas à expliquer les phénomènes de résistance au changement que l'on peut observer sur l'agglomération lyonnaise.

Quoi qu'il en soit, l'existence de ces injonctions au changement doublées d'hypothèses spécifiques sur les comportements ne doit pas s'interpréter dans le registre d'une recherche de « validité » scientifique, mais bien dans un registre politique et idéologique. Par « idéologie », nous entendons « l'ensemble des idées, des croyances et des doctrines propres à une époque, à une société, ou à une classe » (Le Robert, 1998). Rajoutons que cet ensemble est indispensable à toute forme de pouvoir pour créer le minimum de consentement nécessaire à son maintien en place (Buhler et Renaud, à paraître). Dans la continuité de l'ensemble de nos résultats et de leur interprétation, nous posons l'hypothèse que, dans notre cas, la notion de « choix modal » revêt essentiellement une valeur idéologique. En effet, cette notion très critiquée, qui ne dispose d'aucune validité scientifique, est utilisée à de nombreuses reprises dans les discours institutionnels sur les pratiques. Exemple parmi tant d'autres, l'éditorial de « Lyon Citoyen », magazine de la ville de Lyon, écrit par Gérard Collomb, daté de juin 2012 et intitulé « *Vrai choix* » (annexe 3). Dans cette tribune, l'édile lyonnais se félicite de l'accélération présumée des changements de comportements. Cette accélération induirait un constat d'évidence : « *quand les transports en commun sont performants, fiables, et de qualité, nous ne les utilisons plus par défaut, mais par choix* ». Voilà un résumé de la projection de l'hypothèse de l'« acteur instrumental ». Nous posons l'hypothèse que ce type de discours mobilisant la notion de « choix modal » a valeur idéologique, dans la mesure où il instaure un voile sur l'ensemble des inégalités sociales fortes que nous avons précédemment mises en évidence, pour mieux les éluder. Cette « idéologie du choix », que ce dernier soit fondé sur des valeurs ou sur une velléité d'optimisation de l'intérêt propre de l'individu, tend à projeter, dans les discours, l'ensemble des acteurs-usagers dans une situation simplifiée et caricaturale de choix, de sorte que la responsabilité soit placée sur chacun. Cette idéologie vise à obtenir le consentement du plus grand nombre sur l'« essentiel », à savoir le fait que la responsabilité incombe à tous, et non au système de production-consommation et de domination sociale actuellement à l'œuvre. Tout se passe comme si la collectivité envoyait à l'ensemble de la population des injonctions au changement, qui ne touchent pourtant au final que les groupes les plus « faibles ».

Le système actuel, fondé sur les injonctions au changement de mode de déplacement, et sur l'obéissance espérée des acteurs-usagers, s'avère un système particulièrement conservateur¹³⁰ d'occupation de l'espace par un groupe social particulier. Ses tenants usent du « choix modal » comme d'une arme idéologique capiteuse.

¹³⁰ Ceci en dépit des « bonnes intentions » des promoteurs de ces injonctions au changement

Bibliographie

20 MINUTES (2007) - A Lyon, la voiture recule", Consultable sur <http://www.20minutes.fr/lyon/134251-Lyon-A-Lyon-la-voiture-recule.php>.

AARTS H., DIJKSTERHUIS A. (2000) - Habits as knowledge structures: automaticity in goal-directed behavior, *Journal of personality and social psychology*, 78, 1, p.p. 53-63.

AARTS H., VERPLANKEN B., VAN KNIPPENBERG A. (1997) - Habit and information use in travel mode choices, *Acta Psychologica*, 96, 1-2, p.p. 1-14.

AARTS H., VERPLANKEN B., VAN KNIPPENBERG A. (1998) - Predicting Behavior From Actions in the Past: Repeated Decision Making or a Matter of Habit?, *Journal of Applied Social Psychology*, 28, 15, p.p. 1355-1374.

ABE N. (2012) - Vers une sociologie du mouvement : Application de la notation Laban à l'étude des phénomènes collectifs dans le métro parisien, thèse de doctorat, EHESS

AGUILERA-BELANGER A. (2001) - *Localisation des services aux entreprises et dynamiques intramétropolitaines : le cas de Lyon*, thèse de doctorat, Université Lyon II Lumière

AJZEN I. (1991) - The Theory of Planned Behavior, *Organizational behavior and human decision processes*, 50, p.p. pp. 179-211.

AKRICH M., CALLON M., LATOUR B. (2006) - *Sociologie de la traduction : textes fondateurs*, Paris, Ecole des Mines de Paris, (Collection Sciences sociales (Paris), 303 p.

AMAR G. (2010) - *Homo mobilis: le nouvel âge de la mobilité éloge de la reliance*, Éd. Fyp, 207 p.

ARENTZE T., TIMMERMANS H. (2003) - Modeling learning and adaptation processes in activity-travel choice. A framework and numerical experiment, *Transportation*, 30, 1, p.p. 37-62.

ARISTOTE (e1992) - *Éthique à Nicomaque*, Paris, Librairie générale française, Classiques de la philosophie, 447 p.

AUDAS N. (2011) - *La dynamique affective envers les lieux urbains : la place des temporalités individuelles et urbaines*, Thèse de doctorat, Université de Tours.

BACCAINI B., SEMECURBE F., THOMAS G. (2007) - Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation, *INSEE Première*, 1129.

BAKIS H., VIDAL P., VELER B. (2007) - Mobilités individuelles et dynamiques territoriales. La place des TIC dans les agglomérations, *NETCOM*, 21, 3-4, p.p. pp. 405-408.

BAMBERG S. (2002) - Effects of implementation intentions on the actual performance of new environmentally friendly behaviours — Results of two field experiments, *Journal of Environmental Psychology*, 22, 4, p.p. 399-411.

BAMBERG S. (2007) - Using a residential relocation as starting point for breaking car use habits, *Actes de la conférence "SCORE"*, Paris, 2007, p.p. 365-374.

BARBIER R. (2002) - La fabrique de l'utilisateur. Le cas de la collecte sélective des déchets, *Flux*, n° 48-49, 2, p.p. 35-46.

- BARBIER R. (2009) - Le buveur d'eau et le recyclage des eaux usées, *Espaces et sociétés*, 139, 4, p.p. 107.
- BARTHES R. (1957) - *Mythologies*, Éditions du Seuil, 267 p.
- BAUDRILLARD J. (1968) - *Le Système des objets*, Gallimard, 288 p.
- BEAUCIRE F. (1996) - *Les transports publics et la ville*, Milan, 63 p.
- BECKER G.S. (1996) - *Accounting for tastes*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1996
- BECKER G.S. (1962) - Irrational behaviour and economic theory, *Journal of Political Economy*, 70, 1, p.p. pp. 1-13.
- BÉGOUT B. (2010) - *La découverte du quotidien*, Paris, Allia, 2010, 506 p.
- BÉJEAN S., MIDY F., PEYRON C. (1999) - *La rationalité simonienne: Interprétations et enjeux épistémologiques*, Consultable à <http://econpapers.repec.org/paper/latlateco/1999-14.htm>
- BETSCH T. et al. (1999) - When prior knowledge overrules new evidence : Adaptive use of decision strategies and the role of behavioral routines, *Swiss Journal of Psychology*, 58, 3, p.p. 151-160.
- BLANCHON L. (2008) - *Impact de la pollution automobile sur la santé*, Thèse de doctorat, Université de Poitiers, 114 p.
- BLUM SCHELCHER I. (1986) - *Etude de la pollution automobile en milieu urbain : problème de santé publique*, Thèse de doctorat, Université Strasbourg I Pasteur, 640 p.
- BOINO P. (2009) - *Lyon: la production de la ville*, Marseille, Parenthèses, Collection La Ville en train de se faire, 2009, 261 p.
- BOLTANSKI L. (1975) - Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents, *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1, 2, p.p. 25-49.
- BONNET J. (1997) - L'automobile dans la ville : le cas de l'agglomération lyonnaise, *Revue de géographie de Lyon*, 72, 4, p.p. 305-313.
- BONNEVILLE M. (1997) - *Lyon: métropole régionale ou euro-cité ?*, Anthropos, Economica, 202 p.
- BOUDON R. (2003) - *Raison, bonnes raisons*, Presses universitaires de France, 183 p.
- BOURDIEU P. (1980) - *Le sens pratique*, les Éd. de Minuit, 474 p.
- BOURDIEU P., DELSAUT Y. (1981) - Pour une sociologie de la perception, *Actes de la recherche en sciences sociales*, 40, 1, p.p. 3-9.
- BOUZOUINA L., NICOLAS J.-P., VANCO F. (2011) - Évolution des émissions de CO2 liées aux mobilités quotidiennes: une stabilité en trompe l'œil, *Recherche Transports Sécurité*, 27, 2, p.p. 128-139.
- BOVET P. et al. (2007) - *L'atlas environnement du Monde diplomatique*, Le Monde diplomatique, 2007, 98 p.
- LA BRANCHE S. (2012) - La schizophrénie écologique : le cas des déplacements quotidiens à Lyon in *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série 11.

- LE BRETON É. (2008) - *Domicile-travail : les salariés à bout de souffle*, Les carnets de l'info, 216 p.
- BRETTE O. (2006) - Expanding the Dialogue between Institutional Economics and Contemporary Evolutionary Economics: Veblen's Methodology as a Framework, *Journal of Economic Issues*, 40, 2, p.p. pp. 493-500.
- BRETTE O. et al. (soumis) - Reconsidering the nature and effects of habits in urban transportation behaviour. On the importance of the diachronic and synchronic dimensions, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*.
- BRISBOIS X. (2010) - *Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs*, Thèse de doctorat, Université Grenoble II - Mendès France
- BRÖG W. et al. (2009) - Evaluation of voluntary travel behaviour change: Experiences from three continents, *World Transit Research*. Consultable sur <http://www.worldtransitresearch.info/research/3199>.
- BRUNEL S. (2012) - *Le développement durable*, Presses universitaires de France, 127 p.
- BUCHANAN C. (1963) - *L'automobile dans la ville : étude des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines : Rapports du Groupe Pilote et du Groupe de Travail créés par le Ministre des Transports*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 224 p.
- BUHLER T. (2007) - *Naturalisation des techniques innovantes et freins à l'innovation dans la conduite de projet. Cas de la ligne C1 à Lyon.*, Rapport de Master Recherche, INSA de Lyon, 2007
- BUHLER T., RENAULD V. (à paraître) - Les figures de l'usager dans la fabrication urbaine : le cas des espaces publics dans la ville durable, in TOUSSAINT J.-Y., VAREILLES S. - *La mondialisation de l'urbanisation. Le cas des espaces publics urbains contemporains*, PPUR Metis LyonTech,
- CAPUS G. (2007) - Que savons-nous des ressources mondiales d'uranium?, *CLEFS CEA*, 55 p.
- CARRÉ D., CRAIPEAU S. (1996) - Entre délocalisation et mobilité : analyse des stratégies entrepreneuriales de télétravail, *Technologies de l'information et société*, 8, 4, p.p. 333-354.
- CERTEAU M. DE (1990) - *Arts de faire*, Gallimard, 349 p.
- CERTU (1999) - *Nouveaux systèmes de transports guidés urbains: présentation de quatre systèmes selon une grille commune*, Lyon, CERTU, (Références, 4), 1999, 161 p.
- CERTU (2002) - *L'enquête publique des plans de déplacements urbains: enquête publique et concertation, quelques recommandations*, Lyon, CERTU, 60 p.
- CERTU (2007) - *PLU et déplacements: l'essentiel avril 2007*, Lyon, CERTU, 73 p.
- CERTU (2008) - *L'enquête ménages déplacements « standard Certu »*, Lyon, CERTU, 202 p.
- CERTU (2012) - *La mobilité urbaine en France : enseignements des années 2000-2010*, Lyon, CERTU, 108 p.
- COMMENGES H. (2010) - Appréhender la mobilité quotidienne du point de vue du genre : sortir du chemin balisé, communication à la journée d'étude de l'axe genre de l'Université de Paris I, Paris 12 juin 2010

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT (1993) - *Rapport de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, Rio de Janeiro, 3-14 juin 1992*, 283 p.

CONINCK F. DE (2010) - Pourquoi subir quand on peut choisir ?, in Massot M.-H., *Mobilités & modes de vie métropolitains: les intelligences du quotidien*, Critiques & cités

LE CORBUSIER (1970) - *Sur les quatre routes : l'automobile, l'avion, le bateau, le chemin de fer*, Fondation Le Corbusier, 290 p.

CORNU G. (2007) - Rapport d'information sur les défis du secteur automobile, Rapport au Sénat, 21 février 2007

CRIEKINGEN M.V. (2008) - Comment la gentrification est devenue, de phénomène marginal, un projet politique global in *Agone*, 38-39, p.p. 71-88.

CROZET Y. (2010) - *Les Perspectives Du Transport Interurbain De Personnes: Rapprocher Les Citoyens*, OECD Publishing, 2010, 618 p.

CROZET Y. (2005) - Time and passenger transport, *communication à la table ronde "Le temps et les transports" du CEMT 2005*.

CWERNER S., KESSELRING S., URRY J. (2009) - *Aeromobilities*, Routledge, 262 p.

DA CUNHA A. et al. (2005) - *Enjeux du développement urbain durable: transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2005, 471 p.

DANT T. (2005) - The driver-car, in FEATHERSTONE M., THRIFT N., URRY J., *Automobilities*, SAGE, p.p. 61-80.

DAVID P. (1985) - Clio and the Economics of QWERTY, *The American Economic Review*, 75, 2, p.p. 332-337.

DELEUIL J.-M. (2004) - Trier les déchets : de l'injonction à la pratique, *Questions de communication*, 6, p.p. 179.

DELEUIL J.-M. dir. (2009) - *Éclairer la ville autrement: innovations et expérimentations en éclairage public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 295 p.

DEMEULENAERE P. (2003) - *Homo oeconomicus: enquête sur la constitution d'un paradigme*, Presses universitaires de France, 288 p.

DESSUS P., PERNIN J.-P., LEJEUNE A. (2007) - Prise en compte des schémas cognitifs dans la scénarisation des activités d'enseignement, in *Actes de la conférence EIAH 2007*, INRP

DONZELOT J. (2004) - La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation, revue *Esprit*, mars 2004.

DONZELOT J., SIMOES J.-M. (2009) - *La ville à trois vitesses et autres essais*, Paris, Éd. de la Villette, (Penser l'espace, 2009, 111 p.

DOYEN E., POCHON M., KAUFMANN V. (2010) - Mobilité et modes de vie: l'offre CarPostal et les enchaînements d'activités. Résultats d'une enquête qualitative avec suivi GPS auprès de 20 personnes dans le canton de Vaud., *Cahier du LaSUR, EPFL*.

DUFOUR D.-R. (2011) - *L'individu qui vient: après le libéralisme*, Paris, Denoël, 384 p.

DUPRÉ M. (2009) - *De l'engagement comportemental à la participation : élaboration de stratégies de communication sur le tri et la prévention des déchets ménagers*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2

DUPUY G. (1991) - *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, A. Colin, 198 p.

DUPUY G. (1999) - *La dépendance automobile: symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, 160 p.

DUPUY G. (1995) - *Les territoires de l'automobile*, Anthropos 216 p.

DUPUY J.-P. (1975) - A la recherche du temps gagné, in *Énergie et équité, Techno-critique*, Seuil

DURAND J.-P. (2004) - *La chaîne invisible : Travailler aujourd'hui : Flux tendu et servitude volontaire*, Seuil, 400 p.

DUVERNEY-PRÊT C. (2009) - *L'acceptabilité des politiques de stationnement restrictives*, Thèse de doctorat, INSA de Lyon

EMANGARD P.-H. (2011) - Péage et limitation de la voiture : Singapour après 35 ans de politique volontariste ?, communication au Club Mobilité n°16, Lyon le 26 mai 2011

ENAUX C. (2009) - Processus de décision et Espace d'activités/déplacements. Une approche articulant routine cognitive et adaptation événementielle, *Cybergeog: European Journal of Geography*, n°453

ERIKSSON L., GARVILL J., NORDLUND A.M. (2008) - Interrupting habitual car use: The importance of car habit strength and moral motivation for personal car use reduction, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11, 1, p.p. 10-23.

EUZEN A. (2010) - L'eau à la maison - Approche anthropologique des usages de l'eau du robinet dans l'espace domestique à Paris, Editions universitaires européennes, 368 p.

EXEL N.J.A. VAN, RIETVELD P. (2009) - Could you also have made this trip by another mode? An investigation of perceived travel possibilities of car and train travellers on the main travel corridors to the city of Amsterdam, The Netherlands, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43, 4, p.p. 374-385.

FERE C. (2011) - *Concilier accès à la mobilité et mobilité durable : la prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise*, Thèse de doctorat, Université Lyon II Lumière

FESTINGER L. (1957) - *A theory of cognitive dissonance*, Stanford university press, 1957, 291 p.

FESTINGER L., RIECKEN H.W., SCHACHTER S. (1993) - *L'échec d'une prophétie: psychologie sociale d'un groupe de fidèles qui prédisaient la fin du monde*, Presses universitaires de France, 252 p.

- FLAMM M. (2004) - *Comprendre le choix modal: les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*, 2004, 307 p.
- FREUDENDAL-PEDERSEN M. (2011) - *Mobility in daily life: between freedom and unfreedom*, Ashgate, 155 p.
- FRIEDMAN M. (1953) - *Essays in Positive Economics*, University of Chicago Press, 334 p.
- FUJI S., KITAMURA R. (2003) - What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers ?, *Transportation*, 30
- FUJII S., GÄRLING T. (2003) - Development of script-based travel mode choice after forced change, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6, 2, p.p. 117-124.
- GALLAND O. (2009) - Une nouvelle adolescence, *Revue française de sociologie*, Vol. 49, 4, p.p. 819-826.
- GARDNER B. (2009) - Modelling motivation and habit in stable travel mode contexts, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12, 1, p.p. 68-76.
- GARDON S. (2011) - *Goût de bouchon. Lyon, les villes françaises et l'équation automobile.*, Descartes & Cie, 2011, 154 p.
- GÄRLING T., AXHAUSEN K. (2003) - Introduction: Habitual travel choice, *Transportation*, 30, 1, p.p. 1-11.
- GÄRLING T., FUJII S., BOE O. (2001) - Empirical tests of a model of determinants of script-based driving choice, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4, 2, p.p. 89-102.
- GAULÉJAC V. DE (2002) - L'ego sociologicus, *Cahiers internationaux de sociologie*, 113, 2, p.p. 347.
- GAULÉJAC V. DE (2004) - *La société malade de la gestion: idéologie gestionnaire, pouvoir managérial et harcèlement social*, Éd. du Seuil, 275 p.
- GIDDENS A. (1984) - *The constitution of society : outline of the theory of structuration*, Polity Press, 1984, 402 p.
- GIGERENZER G., GAISSMAIER W. (2011) - Heuristic Decision Making, *Annual Review of Psychology*, 62, 1, p.p. 451-482.
- GOLDENBELD C., LEVELT P.B.M., HEIDSTRA J. (2000) - Psychological perspectives on changing driver attitude and behaviour, *Recherche - Transports - Sécurité*, 67, 0, p.p. 65-81.
- GOODWIN P.B., DIX M.C., LAYZELL A.D. (1987) - The case for heterodoxy in longitudinal analysis, *Transportation Research Part A: General*, 21, 4-5, p.p. 363-376.
- GRAFMEYER Y. et al. (2010) - *Sociologie de Lyon*, Paris, la Découverte, 2010, 126 p.
- GRAHAM S., MARVIN S. (2001) - *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Routledge, 2001, 479 p.
- GRAND LYON (2009a) - Diagnostic climat de l'agglomération lyonnaise. Première étape vers une agglomération sobre en carbone, document de travail.

GRAND LYON (2009b) - Plan "modes doux" 2009-2020

GRAND LYON (2012) - Insertion professionnelle Lyon, Mobilité Lyon, Développement économique - Grand Lyon, Consultable sur <http://www.economie.grandlyon.com/mobilite-emploi-insertion-professionnelle-lyon.129.0.html>

GUIDEZ J.-M. (1990) - *10 ans de mobilité urbaine : les années 80*, CETUR, 1990, 86 p.

HARDIN G. (1968) - The Tragedy of the Commons, *Science*, 162, 3859, p.p. 1243-1248.

HÉRAN FRANÇOIS (1987) - La seconde nature de l'habitus. Tradition philosophique et sens commun dans le langage sociologique, *Revue française de sociologie*, 28, 3, p.p. 385-416.

HÉRAN FRÉDÉRIC (2009) - À propos de la vitesse généralisée des transports. Un concept d'Ivan Illich revisité, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, juillet, 3, p.p. 449.

HÉRAN FRÉDÉRIC (2001) - La réduction de la dépendance automobile, *Cahiers Lillois d'Économie et de Sociologie*, , 37, p.p. pp. 61-86.

HODGSON G.M. (2010) - Choice, habit and evolution, *Journal of Evolutionary Economics*, 20, 1, p.p. 1-18.

HODGSON G.M. (2004) - Reclaiming habit for institutional economics, *Journal of economic psychology*, 25, 5, p.p. 651-660.

HODGSON G.M., KNUDSEN T. (2004) - The complex evolution of a simple traffic convention: the functions and implications of habit, *Journal of Economic Behavior & Organization*, 54, 1, p.p. 19-47.

HORENI O. et al. (2007) - An experimental simulation of adaptations to increased car-use costs, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 10, 4, p.p. 300-320.

ILLICH I. (1973) - *Énergie et équité*, Paris, Éditions du Seuil, 1973, 57 p.

INSEE (2011) - Les Franciliens utilisent autant les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail, *Ile-de-France à la Page*, p.353.

INVS (2010) - Consommation de tabac par catégorie socioprofessionnelle et secteur d'activité. Outil méthodologique pour l'épidémiologie. Rapport Santé-Travail

JAGLIN S. (2002) - Usagers et régulation des services publics : des participations plurielles, *Flux*, n° 48-49, 2, p.p. 4-6.

JAIN J., LYONS G. (2008) - The gift of travel time, *Journal of Transport Geography*, 16, 2, p.p. 81-89.

JAMES W. (e2009) - *Textbook Of Psychology*, Kessinger Publishing, LLC, 496 p.

JEANNOT G. (2010) - La fatigue d'être client, *Informations sociales*, n° 158, 2, p.p. 34-41.

JOLY I. et al. (2002) - *La « Loi » de Zahavi, quelle pertinence pour comprendre la contraction ou la dilatation des espaces-temps de la ville ?*, consultable sur <http://econpapers.repec.org/paper/haljournal/halshs-00088507.htm>

JOULE R.-V., BEAUVOIS J.-L. (2009) - *La soumission librement consentie: comment amener les gens à faire librement ce qu'ils doivent faire?*, 6e éd. corrigée, Paris, Presses universitaires de France, 2009, 215 p.

JOULE R.-V., BEAUVOIS J.-L. (1987) - *Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens*, Presses universitaires de Grenoble, 1987, 231 p.

JOURDAN G. (2011) - Le chrono-aménagement, l'expérience de la Metro à Grenoble, communication à la journée Rhône Alpes Energie Environnement, Lyon, octobre 2011

KANNINEN V., KUOPPA J. (2010) - Everyday Mobility - the Actancy of the Urban Structure ?, communication à la conférence du réseau AESOP, Helsinki 2010

KAPLAN D., MARZLOFF B. (2008) - *Pour une mobilité plus libre et plus durable*, éd. Fing, 86 p.

KAUFMANN J.-C. (1995) - *Corps de femmes, regards d'hommes : sociologie des seins nus*, Nathan, 240 p.

KAUFMANN J.-C. (1997) - *La trame conjugale : analyse du couple par son linge*, Pocket, 258 p.

KAUFMANN J.-C. (2001) - *Ego: pour une sociologie de l'individu*, Nathan, 2001, 288 p.

KAUFMANN J.-C. (2011) - *Le sac : un petit monde d'amour*, Lattès, 251 p.

KAUFMANN V. et al. (2010) - *Et si les Français n'avaient pas seulement une voiture dans la tête ? : évolution de l'image des modes de transport, à partir de l'analyse de 19 enquêtes ménages déplacements*, CERTU, 52 p.

KAUFMANN V. (2001) - La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain, in BASSAND M. KAUFMANN V., JOYE D., *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses polytechniques et universitaires romandes, p.p. 87-102.

KAUFMANN V. (2000) - *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines: la question du report modal*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 252 p.

KAUFMANN V. (2002) - Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ?, *Recherche - Transports - Sécurité*, 75, p.p. 131-143.

KAUFMANN V., JEMELIN C. (2004) - La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales, Actes du colloque *Espaces et sociétés aujourd'hui. La géographie sociale dans les sciences et dans l'action*, Rennes, 2004

KAUFMANN V., WIDMER E. (2005) - L'acquisition de la motilité au sein des familles, *Espaces et sociétés*, 120-121, 2, p.p. 199.

KILPINEN E. (2000) - *The Enormous Fly-Wheel of Society: Pragmatism's Habitual Conception of Action and Social Theory*, Doctoral dissertation, University of Helsinki

KLÖCKNER C.A., MATTHIES E. (2004) - How habits interfere with norm-directed behaviour: A normative decision-making model for travel mode choice, *Journal of Environmental Psychology*, 24, 3, p.p. 319-327.

LAHIRE B. (1998) - *L'homme pluriel: les ressorts de l'action*, Nathan, 271 p.

- LARGIER A. (2001) - Le télétravail, *Réseaux*, 106, 2, p.p. 201.
- LARGIER A. (2010) - Quelques figures d'usagers de la SNCF, *Informations sociales*, n° 158, 2, p.p. 122-129.
- LAROUSSE (2012) - *Dictionnaire de littérature française et francophone*, 591 p.
- LARUELLE F. (1985) - *Une Biographie de l'homme ordinaire: des autorités et des minorités*, Aubier, 256 p.
- LATOURE B. (1992) - *Aramis ou L'amour des techniques*, La Découverte, 241 p.
- LATOURE B. (1991) - *Nous n'avons jamais été modernes: essai d'anthropologie symétrique*, La Découverte, 210 p.
- LAURIER E. (2004) - Doing Office Work on the Motorway, *Theory, Culture & Society*, 21, 4-5, p.p. 261-277.
- LAURIER E. (2010) - Two blokes: sharing cars, sharing troubles, *communication à la conférence du réseau de recherche Cosmobilities*, Aalborg, Danemark.
- LAZARIC N. (2010) - *Les théories économiques évolutionnistes*, Paris, La Découverte 125 p.
- LEFÈVRE B., RENARD V. (2011) - Développement durable et fabrique urbaine, *IDDRI Working Papers*, 08/11.
- LEFÈVRE C., OFFNER J.-M. (1990) - *Les Transports urbains en question: usages, décisions, territoires*, Éd. Celse, 1990, 221 p.
- LÉVY J. (2000) - Echelles de la mobilité et nouvelles mobilités, in BONNET M., DESJEUX D., *Les Territoires de la mobilité*, PUF, 232 p.
- LÉVY J. (2006) - Quelle mobilité pour quelle urbanité?, *conférence à l'Université de Tous les Savoirs*, consultable sur http://www.lemonde.fr/savoirs-et-connaissances/article/2005/12/29/jacques-levy-quelle-mobilite-pour-quelle-urbanite_725363_3328.html
- LORDON F. (2010) - *Capitalisme, désir et servitude: Marx et Spinoza*, La Fabrique, 213 p.
- LYON CONFLUENCE (2012) - Page web de présentation du projet urbain www.laconfluence.fr/index.php?rubrique=232&sad_flag_ID=1 , [Accédé le 15 juillet 2012]
- LYONS G., JAIN J., HOLLEY D. (2007) - The use of travel time by rail passengers in Great Britain, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41, 1, p.p. 107-120.
- LYONS G., URRY J. (2005) - Travel time use in the information age, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39, 2-3, p.p. 257-276.
- MAKSIM H. (2011) - Potentiels de mobilité et inégalités sociales : la matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France, Thèse de doctorat, EPFL, Lausanne, Suisse
- MARCHALOT E. (2010) - *Distribution et centre-ville: vers un retour du commerce de proximité ?*, Rapport de Master Recherche, Université Paris 1 Panthéon - Sorbonne, 2010

- MARÉCHAL K. (2009) - An Evolutionary Perspective on the Economics of Energy Consumption: The Crucial Role of Habits, *Journal of Economic Issues*, XLIII, 1, p.p. 69-88.
- MARÉCHAL K. (2010) - Not irrational but habitual: The importance of « behavioural lock-in » in energy consumption, *Ecological Economics*, 69, 5, p.p. 1104-1114.
- MASSOT M.-H. et al. (2004) - Une ville sans voiture: utopie?, in *Revue d'économie régionale et urbaine* : RERU, 2004/5, p.p. 753-778
- MCILVENNY P. (2010) - Learning to be mobile. Children in/on bike in a pro-bike environment, *communication à la conférence du réseau de recherche Cosmobilities*, Aalborg, Danemark.
- MEADOWS D.H., CLUB DE ROME (1972) - *The limits to growth : a report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*, 205 p.
- MÉDIAMÉTRIE (2011) - Médiamétrie - Communiqués de presse - Comportements médias -, consultable sur <http://www.mediametrie.fr/comportements/communiques/generation-smartphone-android-en-tete.php?id=554> [Accédé le 15 juillet 2012].
- MEISSONNIER J. (2011) - Le déménagement: un déclencheur des changements dans les choix modaux? Le cas de trois agglomérations du nord de la France, communication aux *Dixièmes rencontres francophones Est-Ouest de socio-économie des transports*, Montréal, Canada
- MERLEAU-PONTY M. (1942) - *La structure du comportement*, Paris, Presses universitaires de France, 315 p.
- MERLEAU-PONTY M. (1945) - *Phénoménologie de la perception*, Gallimard, 1945
- MERLIN P. (1984) - *La planification des transports urbains : enjeux et méthodes*, Masson, 220 p.
- MOKHTARIAN P.L., SALOMON I. (2001) - How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 35, 8, p.p. 695-719.
- MOKHTARIAN P.L., SALOMON I. (1997) - Modeling the desire to telecommute: The importance of attitudinal factors in behavioral models, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 31, 1, p.p. 35-50.
- MONTÈS C. (2003) - *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, éd. Géocarrefour, 2003
- MOSCOVICI S. (2011) - *Psychologie sociale*, Presses Universitaires de France, 640 p.
- MOTTE B. (2007) - La dépendance automobile pour l'accès aux services en grande couronne francilienne, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 2007/5, p.p. 897-919.
- MOTTE-BAUMVOL B. (2008) - L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien, *Strates*, 14, p.p. 149-164.
- MOTTE-BAUMVOL B. (2007) - Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne, *Noréis*, n° 205, 4, p.p. 53-66.
- NEWMAN P.G., KENWORTHY J.R. (1989) - *Cities and automobile dependance : an international sourcebook*, Aldershot, 1989

- OFFNER J.-M. (1995) - La socio-économie des transports, histoire critique, communication au séminaire *Ville et Transport*, - Direction de l'architecture et de l'urbanisme, Ministère de l'Équipement
- OFFNER J.-M. (1993) - Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *Espace géographique*, 3, p.p. 233-242.
- OFFNER J.-M. (2006) - *Les plans de déplacements urbains*, la Documentation française, 92 p.
- ÖLANDER F., THØGERSEN J. (1995) - Understanding of consumer behaviour as a prerequisite for environmental protection, *Journal of Consumer Policy*, 18, 4, p.p. 345-385.
- ORFEUIL J.-P. (1994) - *Je suis l'automobile*, Ed. de l'Aube, 95 p.
- OUELLETTE J.A., WOOD W. (1998) - Habit and intention in everyday life: The multiple processes by which past behavior predicts future behavior, *Psychological Bulletin*, 124, 1, p.p. 54-74.
- PAQUOT T. (2009) - La bicyclette urbaine : histoire et représentations, *Urbanisme*, 366, p.p. 45-50.
- PATRIARCHE G. (2008) - Publics et usagers, convergences et articulations, *Réseaux*, 2008/1, 147, p.p. pp. 179-216.
- PAULO C. (2006) - *Inégalités de mobilités : disparité des revenus, hétérogénéité des effets*, Thèse de doctorat, Université Lyon II Lumière, 389 p.
- PERVANÇHON M. (2005) - Apprendre à conduire, apprendre à se conduire : un objectif familial de la mobilité au quotidien, *NETCOM*, 19, 3-4, p.p. pp. 229-240.
- PETIT J. (2003) - Cinq logiques de mobilité et leurs conséquences sur la planification des déplacements urbains, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 43, p.p. 35-58.
- PETIT J. (2002) - *La mobilité à l'intersection de l'expertise scientifique, de l'expérience des usagers et des stratégies territoriales des acteurs de l'aménagement : étude sur la vallée de Chamonix*, Thèse de doctorat, Université de Grenoble I Fourier, 323 p.
- PFLIEGER G. (2006) - Apaiser les autoroutes pour rétrécir la ville Grenoble et les illusions du « chrono-aménagement », *Flux*, n° 66-67, 4, p.p. 137-139.
- PFLIEGER G. (2002) - Domination du consommateur et résistance du citoyen, *Flux*, n° 48-49, 2, p.p. 20-34.
- POULIT J. (2005) - *Le territoire des hommes: la création de richesse, d'emplois et de bien-être au sein d'une planète préservée*, Bourin, 349 p.
- RABILLOUD X. (2008) - De l'uranium jusqu'à quand ? Lorsque les réacteurs s'arrêteront faute de combustibles, *Revue « Sortir du nucléaire »*, 37, p.p. 44.
- RAMADIER T. (2011) - L'accessibilité socio-cognitive, in *Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail « Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale » de l'AISLF*, Grenoble, France
- REGULY E. (2009) - Total sticks to oil investment strategy, *The Globe and Mail*, 18 février 2009

RENAULD V. (2012) - *Fabrication et usage des écoquartiers français : éléments d'analyse à partir des quartiers De Bonne (Grenoble), Ginko (Bordeaux) et Bottière-Chénaie (Nantes)*, Thèse de doctorat, INSA de Lyon

RENNES G., ORFEUIL J.-P. (1997) - Les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée, *Recherche Transports Sécurité*, 57, p.p. 21-35.

LE ROBERT (1998) - *Le nouveau petit Robert: dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, éd. du « Petit Robert » 251 p.

ROCCI A. (2007) - *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture : le cas de la région parisienne et perspective internationale*, Thèse de doctorat, Université Paris V Descartes, 537 p.

RØE P.G. (2000) - Qualitative research on intra-urban travel: an alternative approach, *Journal of Transport Geography*, 8, 2, p.p. 99-106.

ROMMA N. (2010) - *Communication de changement comportemental sur le Web : comparer l'efficacité de la persuasion et de l'engagement pour promouvoir l'éco-citoyenneté*, Thèse de doctorat, Université du Sud Toulon Var

ROUSSEAU M. (2008) - La ville comme machine à mobilité, *Métropoles*, 3

ROUSSEAU M., BÉAL V. (2008) - Néolibéraliser la ville fordiste, *Métropoles*, 4

SCHAFER A., VICTOR D.G. (2000) - The future mobility of the world population, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 34, 3, p.p. 171-205.

SCHERRER F. (2009) - *La position de Louis Pradel par rapport à l'automobile est à la fois le reflet d'une époque et de sa proximité avec ce secteur d'activité*, vidéo réalisée pour les 40 ans du Grand Lyon, consultable sur <http://www.40ans.grandlyon.com/?p=58>

SCHLICH R., AXHAUSEN K. (2003) - Habitual travel behaviour: Evidence from a six-week travel diary, *Transportation*, 30, 1, p.p. 13-36.

SCHWARTZ S.H. (1977) - Normative influences on altruism, in *Advances in Experimental Social Psychology*, Academic Press.

SEMBLAT P. (2007) - Evolution des comportements de déplacements : les grandes tendances, les évolutions récentes, économiques et sociaux, communication à la journée technique de l'Ademe, la mobilité : au cœur des enjeux environnementaux.

SEPAL (2010) - SCOT 2030 Agglomération lyonnaise. Document d'orientations générales. Partie 3: Trois systèmes au service d'un développement urbain équilibré.

SHELLER M. (2005) - Automotive Emotions : Feeling the Car, in FEATHERSTONE M., THRIFT N., URRY J., *Automobilities*, p.p. 221-242.

SHELLER M., URRY J. (2000) - The City and the Car, *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, 4, p.p. 737-757.

SIMON H.A. (1983) - *Models of bounded rationality*, MIT press, 1983, 478 p.

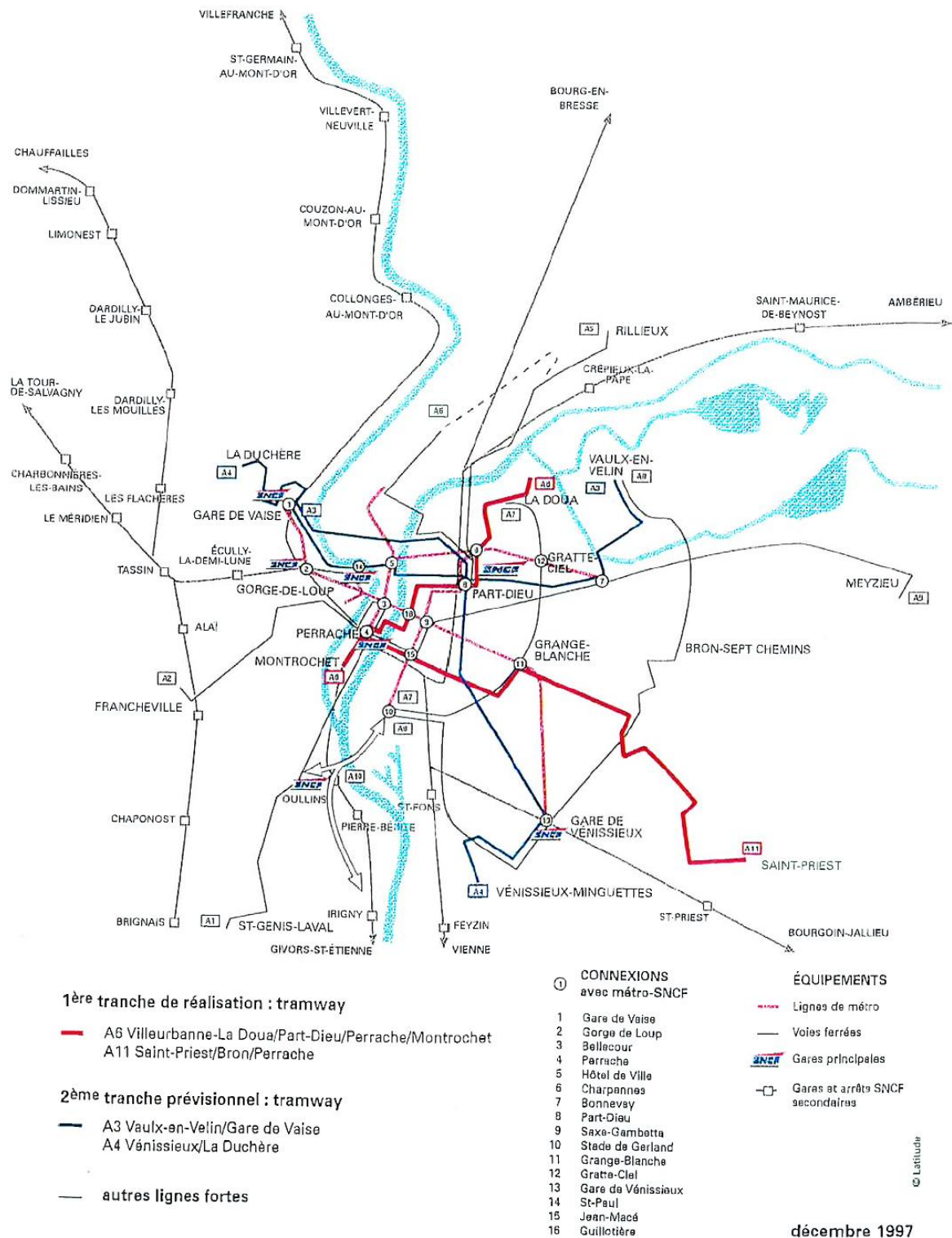
- SINGLY F. DE (2005) - *L'enquête et ses méthodes : Le questionnaire*, 2e édition, Armand Colin, 2005, 128 p.
- STEG L., VLEK C., SLOTEGRAAF G. (2001) - Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4, 3, p.p. 151-169.
- SUBRÉMON H. (2009) - *Habiter avec l'énergie. Pour une anthropologie sensible de la consommation d'énergie*, Thèse de doctorat, Université de Nanterre - Paris X
- SYTRAL (2007) - Enquête Ménages Déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise. Principaux résultats.
- SYTRAL (2005) - Révision du PDU de l'agglomération lyonnaise, approuvée le 2 juin 2005,
- SYTRAL (2008) - Synthèse de la table ronde : L'impact des choix urbains sur la mobilité : présentation du modèle « Pirandello », par Bernard Rivalta, consultable sur <http://www.lafabriquedelacite.com/intervention/synthese-de-la-table-ronde-1>
- TERTOOLEN G., VAN KREVELD D., VERSTRATEN B. (1998) - Psychological resistance against attempts to reduce private car use, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 32A.
- THØGERSEN J. (2009) - Promoting public transport as a subscription service: Effects of a free month travel card, *Transport Policy*, 16, 6, p.p. 335-343.
- THØGERSEN J., MØLLER B. (2008) - Breaking car use habits: The effectiveness of a free one-month travelcard, *Transportation*, 35, 3, p.p. 329-345.
- TILLOUS M. (2009) - Le voyageur au sein des espaces de mobilité : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire ? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain, thèse de doctorat, Université Paris I Panthéon-Sorbonne
- TOUSSAINT J.-Y. (2003) - *Projets et usages urbains. Fabriquer et utiliser les dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain*, Habilitation à diriger des recherches, Université Lyon II - Lumière
- TRIANDIS H.C. (1977) - *Interpersonal behavior*, Brooks, 1977, 329 p.
- TVERSKY A., KAHNEMAN D. (1981) - The framing of decisions and the psychology of choice, *Science*, 211, 4481, p.p. 453-458.
- URBALYON (2011) - Le trafic routier en agglomération lyonnaise : quelles évolutions ?, *Observatoire partenarial Déplacements*, 5.
- URRY J. (2005) - *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, A. Colin, 253 p.
- URRY J. (2004) - The « System » of Automobility, *Theory, Culture & Society*, 21, 4-5, p.p. 25-39.
- VALLON S. (2002) - Les quatre visages de l'utilisateur, *VST - Vie sociale et traitements*, 76, 4, p.p. 20.
- VANCO FLORIAN, VERRY D. (2010) - *Les ménages vulnérables face à la hausse du prix du pétrole: des nouvelles vulnérabilités sociales et territoriales à mieux gérer collectivement*, CERTU, 2010
- VEBLEN T. (1919) - *The place of science in modern civilisation and other essays*, B.W. Huebsch, 1919, 528 p.

- VERPLANKEN B. et al. (1994) - Attitude Versus General Habit: Antecedents of Travel Mode Choice, *Journal of Applied Social Psychology*, 24, 4, p.p. 285–300.
- VERPLANKEN B. et al. (2008) - Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses, *Journal of Environmental Psychology*, 28, 2, p.p. 121-127.
- VERPLANKEN B. et al. (1998) - Habit versus planned behaviour: A field experiment, *British Journal of Social Psychology*, 37, 1, p.p. 111–128.
- VERPLANKEN B., AARTS H. (1999) - Habit, Attitude, and Planned Behaviour: Is Habit an Empty Construct or an Interesting Case of Goal-directed Automaticity?, *European Review of Social Psychology*, 10, 1, p.p. 101-134.
- VERPLANKEN B., ORBELL S. (2003) - Reflections on past behavior: A self-report index of habit strength, *Journal of Applied Social Psychology*, 33 (6), pp. 1313-1330.
- VIARD J. (2006) - *Éloge de la mobilité: essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, éd. de l'Aube, 205 p.
- VINCENT-GESLIN S. (2008) - *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : des pratiques en émergence ?*, Thèse de doctorat, Université Paris V Descartes, 415 p.
- WATSON J.B. (e1972) - *Le behaviorisme*, Presses universitaires de France, 209 p.
- WEBER M. (e1995) - *Économie et société*, Pocket, 424 p.
- WIEL M. (1999) - *La transition urbaine ou le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée*, Mardaga, 149 p.
- WIEL M. (2002) - *Ville et automobile*, Descartes & Cie, 140 p.
- WIEL M. (2005) - *Ville et mobilité, un couple infernal ?*, éd. de l'Aube, 90 p.
- WINNER L. (1986) - *The whale and the reactor : a search for limits in an age of high technology*, University of Chicago Press, 200 p.
- ZAHAVI J. (1973) - The TT-relationship: a unified approach to transportation planning, *Traffic Engineering and Control*, p.p. pp. 205-212.
- ZÉLEM M.-C. (2010) - *Politiques de maîtrise de la demande d'énergie et résistances au changement: une approche socio-anthropologique*, l'Harmattan, 323 p.

ANNEXES

ANNEXE 1

RÉSEAU DES LIGNES FORTES DE SURFACE



Carte A : « Lignes fortes » de transports en commun dans le PDU de 1997 ; source : SYTRAL

ANNEXE 2



Carte B : infrastructures de TC (« lignes fortes ») ainsi que leurs extensions prévues avant la fin du plan de mandat 2008-2014 du SYTRAL ; source : SYTRAL

Editorial de Gérard Collomb

Vrai choix

Il aura fallu plus de 15 ans pour abaisser de 5 % la part de la voiture individuelle dans nos déplacements urbains. Encore que la tendance s'est véritablement confirmée au cours des 10 dernières années avec les premiers effets du Plan des déplacements urbains, puis la culture Vélo'v et, il faut l'admettre, l'enchérissement des carburants.



«Priorité aux transports en commun»

Il aura suffi de quelques jours pour que la part de nos déplacements en transports en commun progresse de 15 à 17 %, le temps de s'habituer à Atoubus, la nouvelle organisation de notre réseau de surface. Ce bond spectaculaire nous amène à un constat d'évidence : quand les transports en commun sont performants, fiables et de qualité, nous ne les utilisons plus par défaut mais par choix. Car d'autres alternatives à la voiture individuelle, complémentaires, s'offrent aujourd'hui aux Lyonnais :

modes de déplacement doux au premier rang desquels le vélo, auto-partage, voiture en libre-service et surtout covoiturage... Mais force est de constater que la voiture individuelle représente encore 43 % de nos modes de déplacements urbains. Et que son premier concurrent "sérieux" est dans l'offre de transports en commun.

De quoi justifier amplement les investissements considérables engagés par le Sytral de 2008 à 2014 : plus d'1 milliard d'euros injectés principalement dans nos 4 lignes de tramway et dans le prolongement de la ligne B du métro. Pour sa plus large part, cet effort est supporté par les Grands Lyonnais : collectivités locales, entreprises (versement transport), clients des réseaux, emprunt. Il relève donc d'une volonté politique inébranlable et de longue date : celle de faire du développement des transports en commun une priorité.

Fort heureusement, après une longue période de gestation, les effets bénéfiques de cette politique se font aujourd'hui fortement sentir. Ils sont visibles et mesurables dans la vie quotidienne des Lyonnais en termes de confort - au sens le plus large - et de gain de temps. De quoi nous encourager à poursuivre en élargissant désormais notre champ d'actions aux déplacements extra-urbains, ce que nous sommes en train d'engager à l'échelon du pôle métropolitain.

Le Maire de Lyon

juin 2012 • **Lyoncitoyen** 7

ANNEXE 4

Quelques résultats soulignant la « durée » perçue dans quatre cas : si la personne est seule, accompagnée par des membres de sa famille, accompagnée par des amis ou encore des collègues.

Personnes présentes dans l'habitacle pour le trajet	Durée objective du trajet	Occurrence moyenne de l'adjectif « long » pour qualifier le déplacement	Occurrence moyenne de l'adjectif « court » pour qualifier le déplacement
Personne seule	1 à 10 minutes	0,04	0,65
	11 à 20 minutes	0,06	0,53
	21 à 30 minutes	0,33	0,25
	plus de 31 minutes	0,44	0,00
	Sous-total	0,14	0,46
Personne accompagnée par un ou plusieurs membres de sa famille	1 à 10 minutes	0,00	0,62
	11 à 20 minutes	0,14	0,29
	21 à 30 minutes	0,14	0,33
	Plus de 31 minutes	0,20	0,40
	Sous-total	0,07	0,46
Personne accompagnée par un ou plusieurs amis	1 à 10 minutes	0,00	1,00
	11 à 20 minutes	0,00	1,00
	21 à 30 minutes	0,00	0,00
	Sous-total	0,00	0,89
Personne accompagnée par un ou plusieurs collègues	1 à 10 minutes	0,50	0,50
	11 à 20 minutes	0,50	0,00
	21 à 30 minutes	0,50	0,00
	Plus de 31 minutes	0,00	0,00
	Sous-total	0,41	0,14

Tableau A : Occurrences des adjectifs « long » et « court » pour qualifier le temps de trajet, en fonction de sa durée objective, et de l'absence ou de la présence de personnes dans l'habitacle

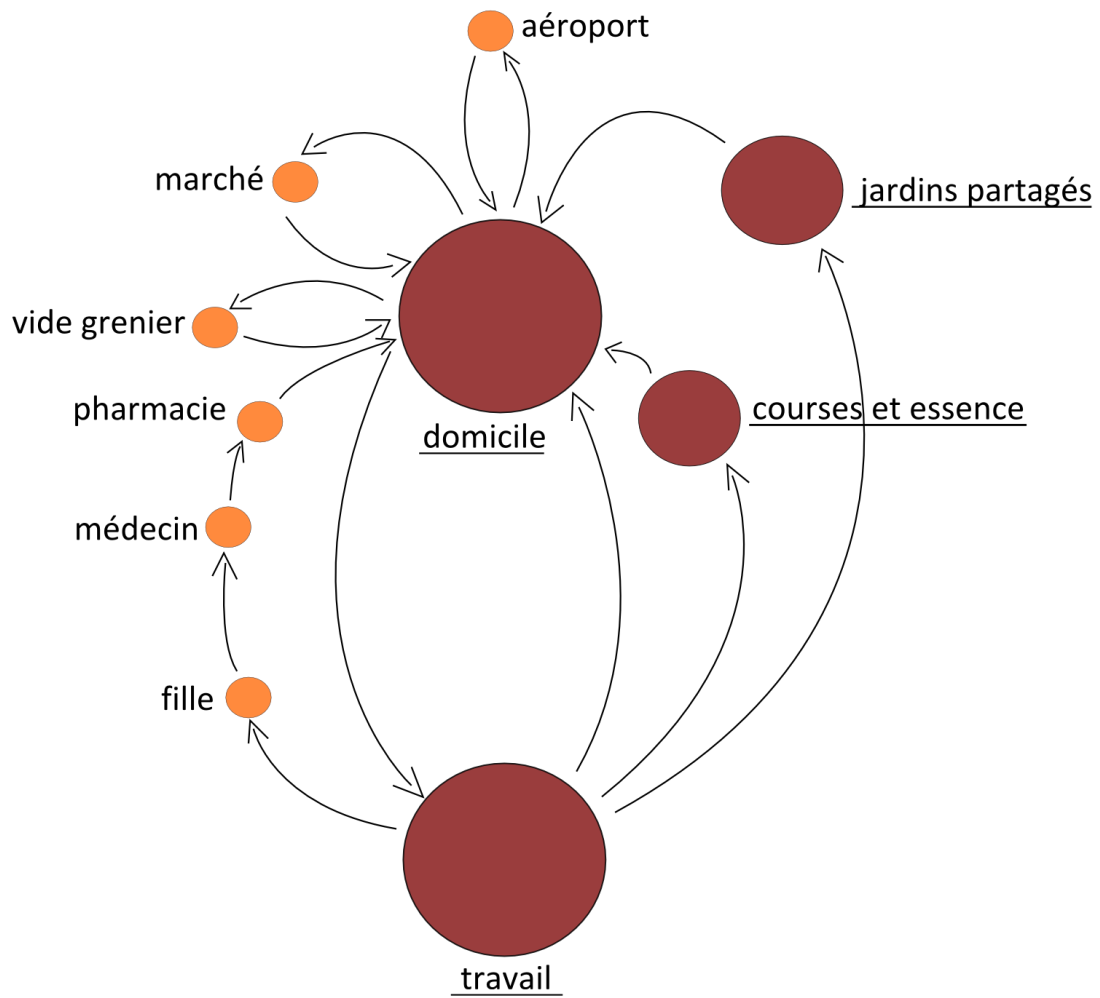
Quelques résultats invalidant le postulat de rationalité instrumentale optimisatrice

		... pensent gagner du temps en prenant la voiture ...						%
		oui		non		ne sait pas		
... en gagnent-ils ?	oui	61	49%	3	2%	15	12%	64%
	non	10	8%	4	3%	31	25%	36%
		57%		6%		37%		100%

Tableau B : Nombre et pourcentage de personnes pensant gagner du temps en prenant la voiture comparé avec des un gain ou une perte de temps objectivée

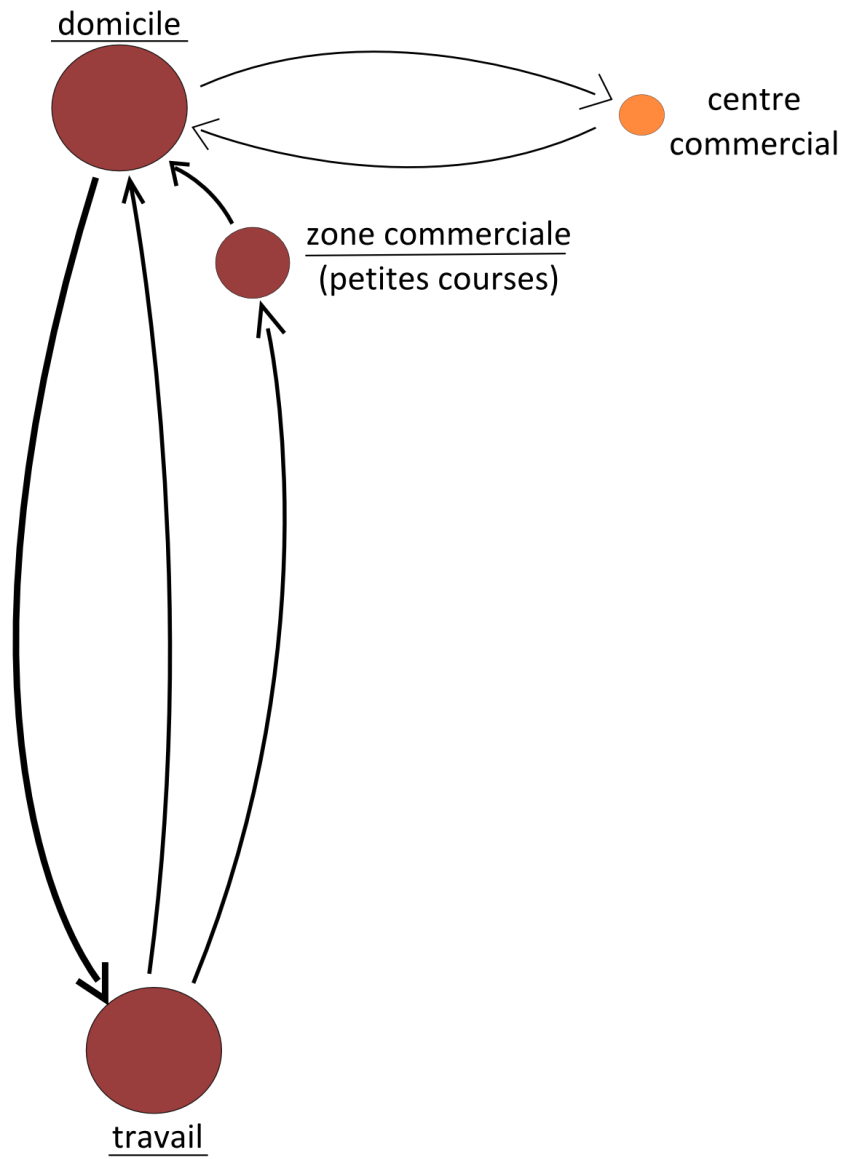
ANNEXE 5

Carte schématique « U1 »



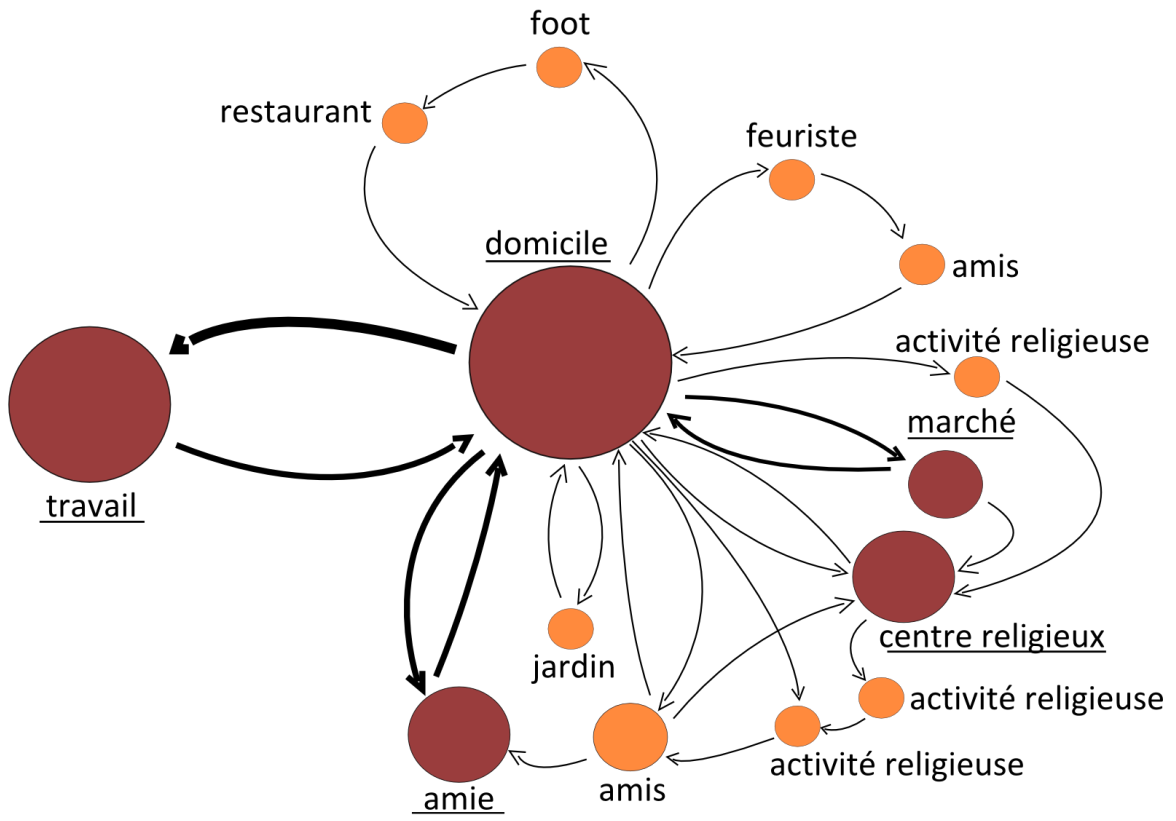
ANNEXE 6

Carte schématique « U2 »



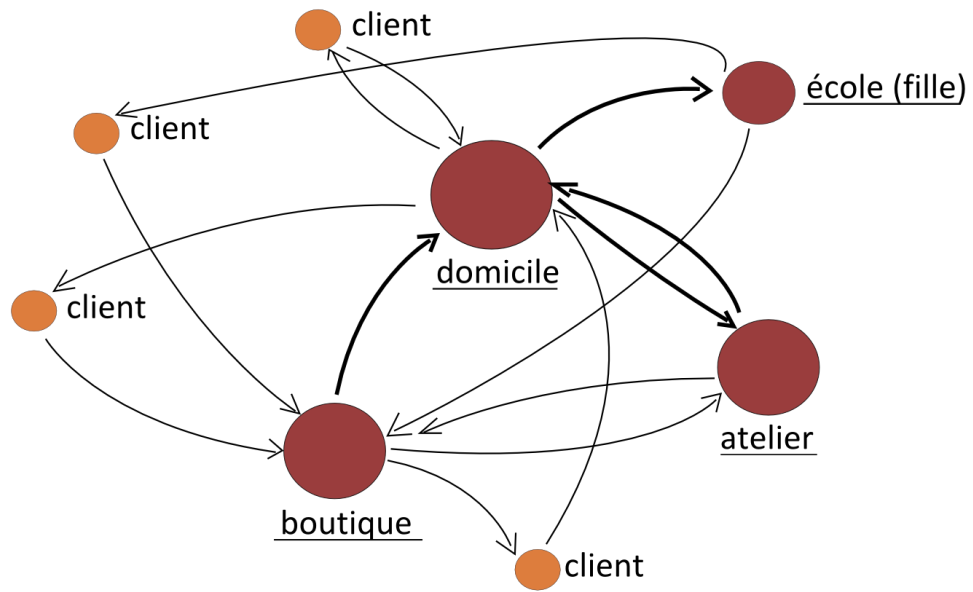
ANNEXE 7

Carte schématique « U3 »



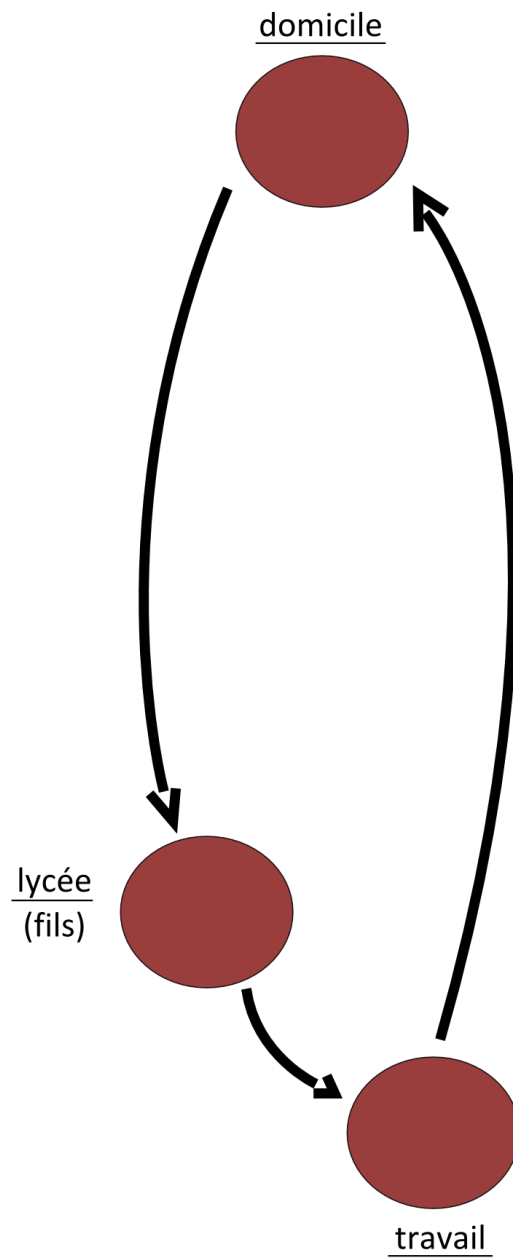
ANNEXE 8

Carte schématique « U4 »



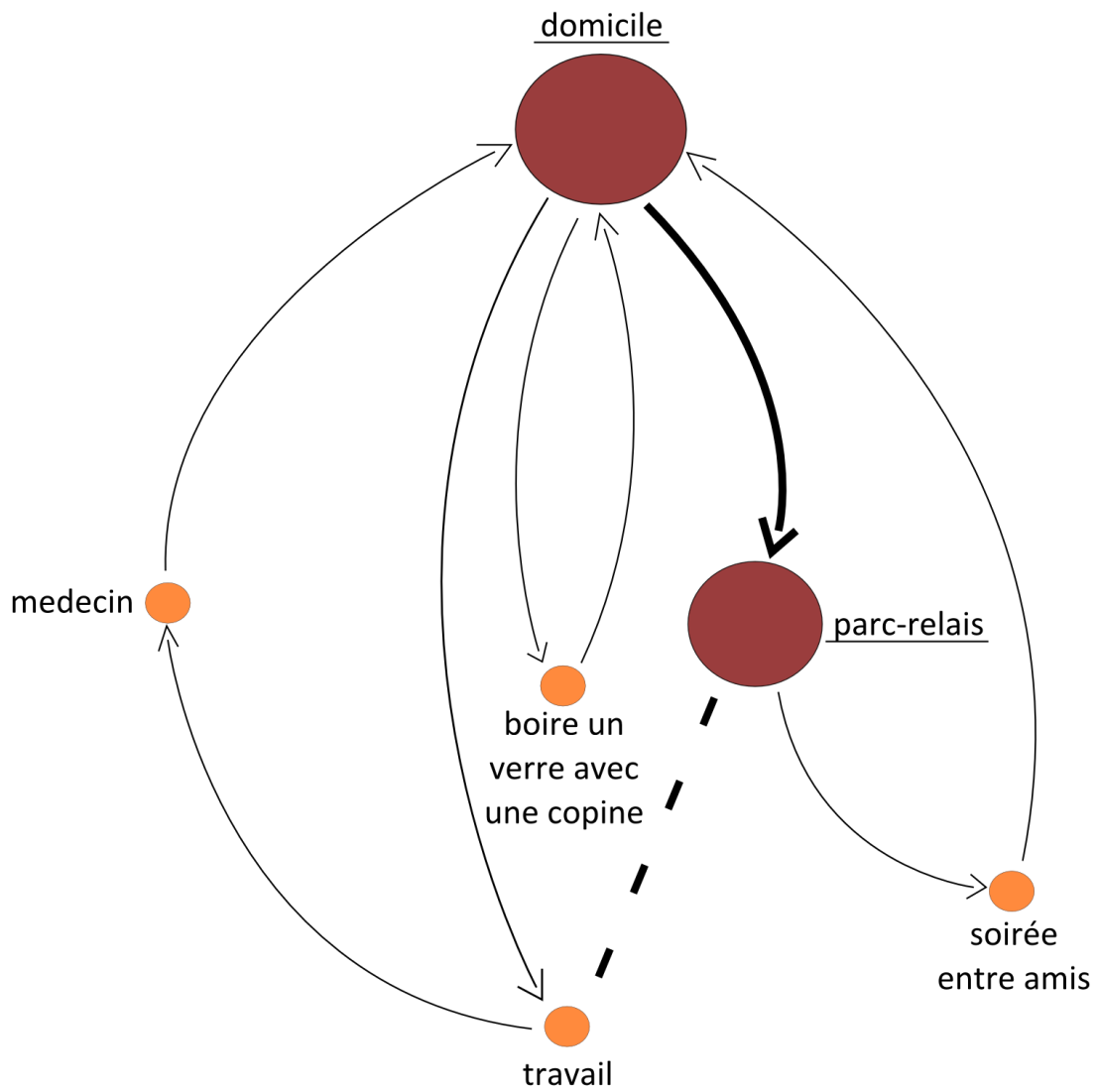
ANNEXE 9

Carte schématique « U5 »



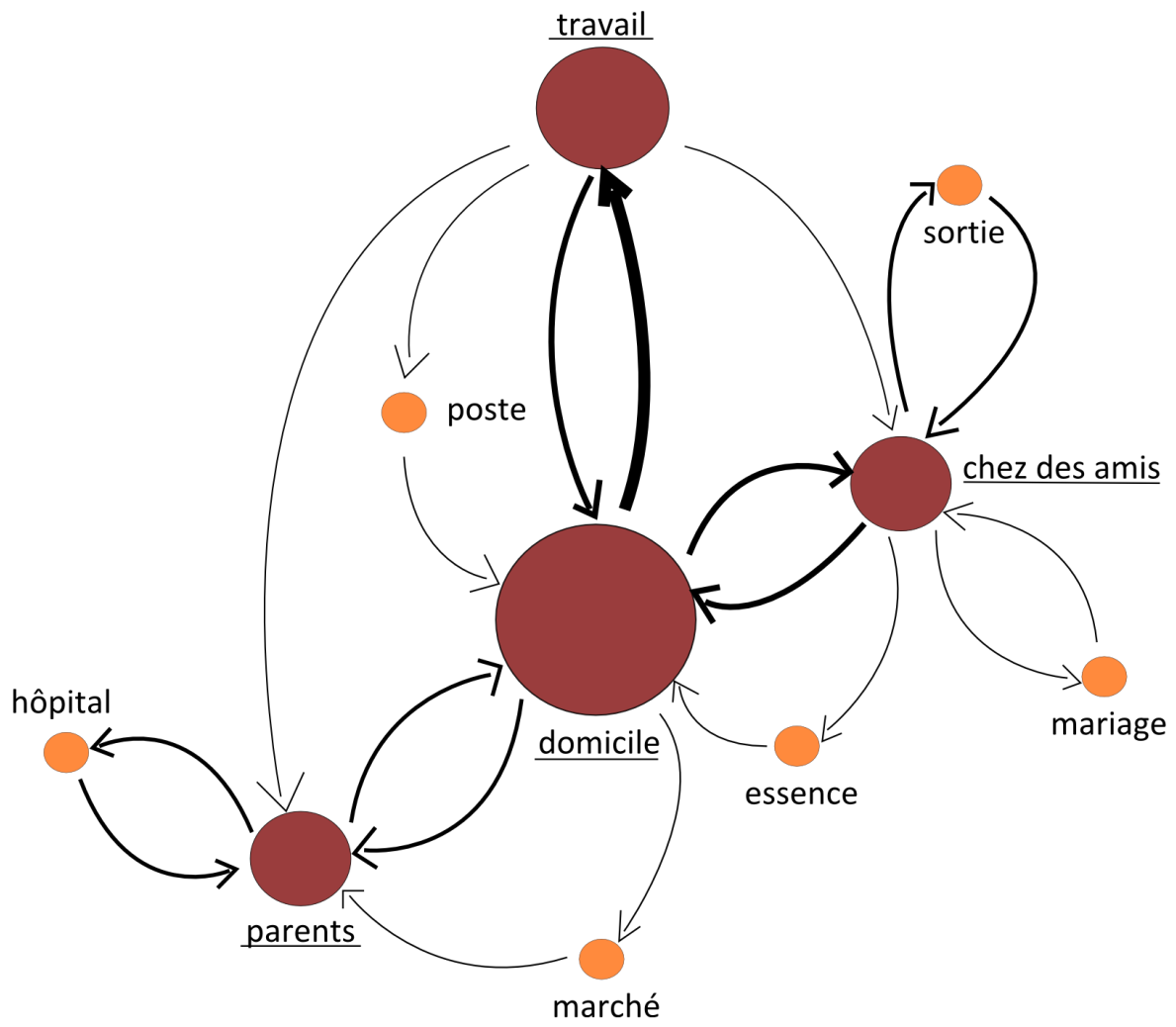
ANNEXE 10

Carte schématique « U6 »



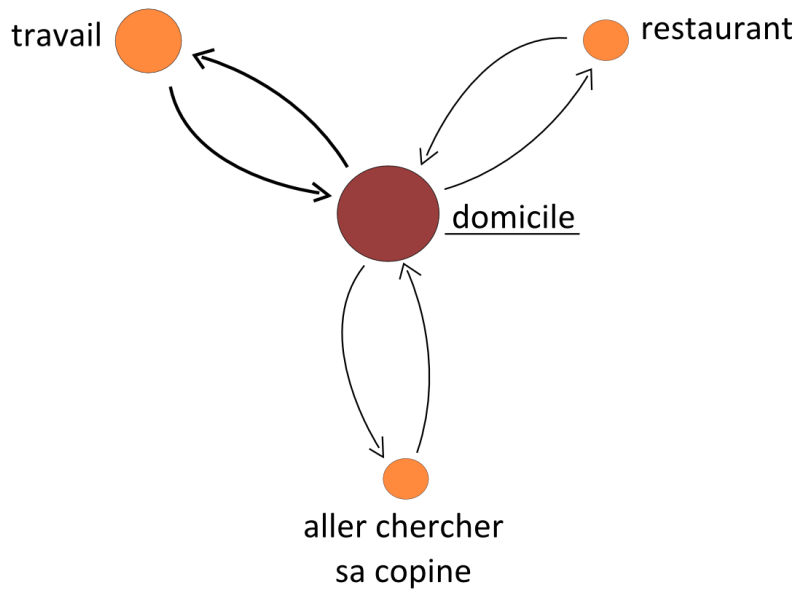
ANNEXE 11

Carte schématique « U7 »



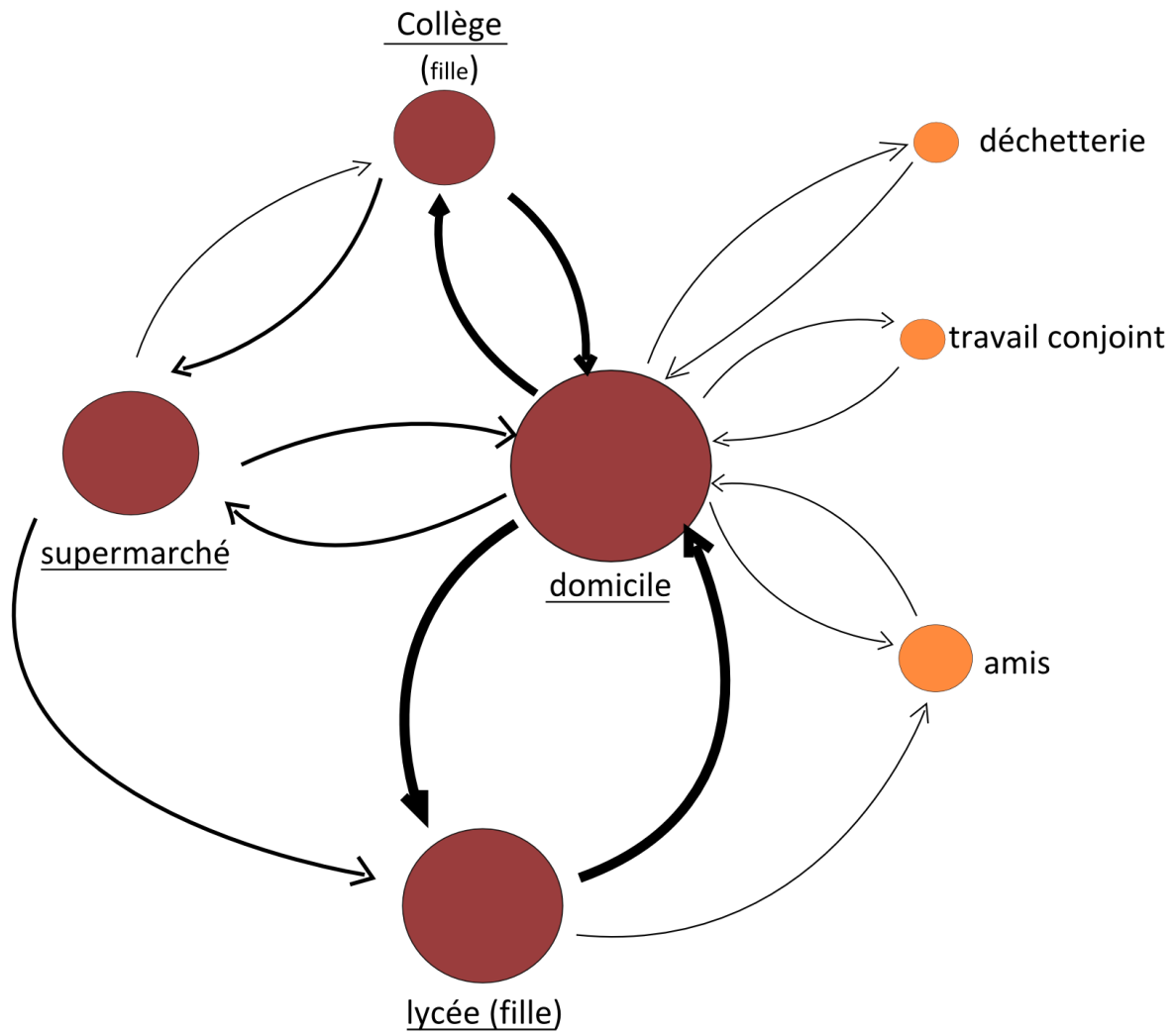
ANNEXE 12

Carte schématique « U8 »



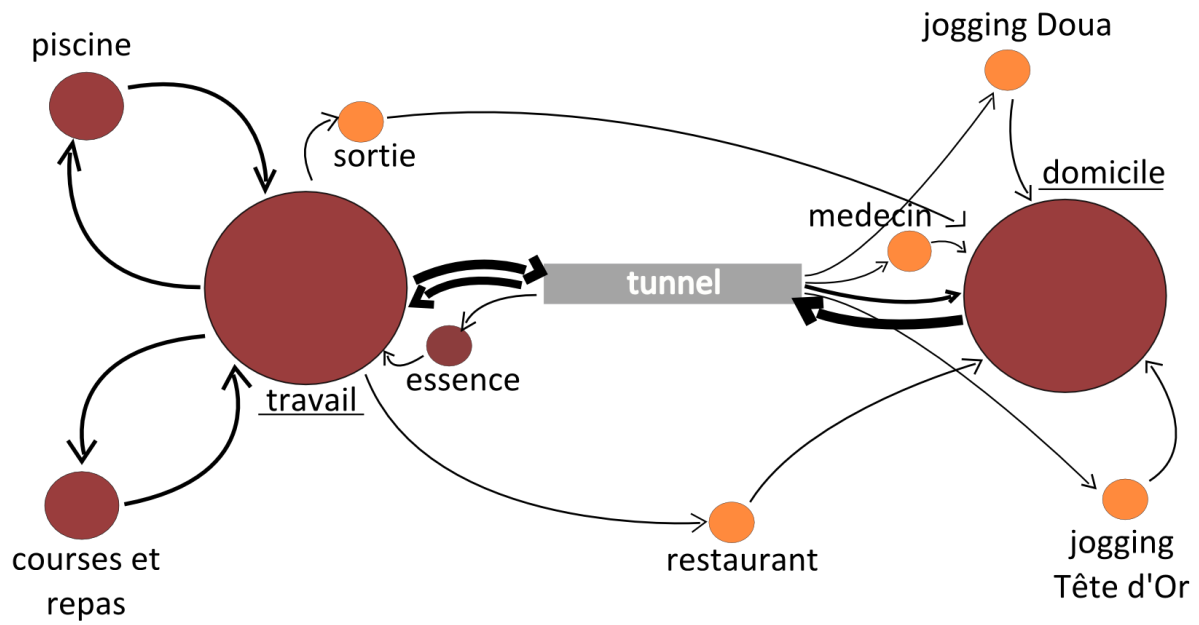
ANNEXE 13

Carte schématique « U9 »



ANNEXE 14

Carte schématique « U10 »



ANNEXE 15

Retranscription *in extenso* des enregistrements

U1 (femme, 56 ans)

U1.1.1: Mercredi 26 mai 2010. 7h20. Donc je prends la voiture pour aller au travail. Euh je prends l'Avenue Roger Salengro, le quai général Sarrail, ... le quai stop...

U1.1.1bis: Donc je recommence, ... mercredi 26 mai, 7h20, je prends ma voiture, une Twingo avec climatisation, c'est une voiture facile à garer, car elle a la direction assistée. Donc je pars de mon domicile qui est 67, avenue Roger Salengro à Villeurbanne, près de l'INSA, pour aller au Confluent, rue Montrochet, donc sur mon lieu de travail, qui est Le Progrès, donc je prends l'avenue Roger Salengro, je prends le cours Vitton, je prends le quai général Sarrail, le quai Victor Augagneur, je ... j'arrive le pont de l'Université, je prends le quai Claude Bernard, face à l'averse, ensuite quai Claude Bernard, ensuite pont de l'Université, je prends le quai Perrache, la rue Casimir Perrier, la rue ... le cours Charlemagne, la rue Montrochet, euh ... donc je me gare euh... sur un parking car pour l'instant nous avons la chance d'avoir un parking gratuit. ET ensuite j'ai cinq-dix minutes de ... à pied, pour me rendre, enfin 5 minutes, j'exagère dix minutes, ben voilà pour la première partie.

U1.1.2: Donc euh nous sommes toujours le mercredi 26 mai. Il est 17h10, donc je refais le trajet en sens inverse, ce n'est pas le même itinéraire, pour repartir je prends le périphérique, mais ce soir je ne me rends pas directement chez moi, donc je referai le descriptif quand je repars directement, euh donc je reprends la rue Montrochet, je prends le pont Pasteur, ensuite je passe par le Stade de Gerland, euh je prends le périphérique, et puis là ce soir exceptionnellement, je vais, je me rends boulevard Eugène Réguillon, qui est pas très loin de la place Grand Clément, parce que j'ai un service à rendre à ma fille, mais bon comme ce soir il pleut, il y a énormément de bouchons, c'est assez pénible, euh le délais d'ailleurs sous les panneaux, euh, le temps moyen est de quinze minutes, pour faire au niveau de Vénissieux, pour aller jusqu'à Croix-Luizet. Voilà bon ben je me gare devant chez ma fille, il est 17h30, 45 plutôt, ensuite je repars puisque donc j'emmène ma fille à Vaulx-en-Velin, avec mes petits enfants, euh donc là ça roule pas trop mal, voilà. Et ensuite je reviens, euh on arrive vers 18h et on repart à ... 19h. On passe à la pharmacie, mais ça ce n'est pas mon trajet, euh travail, voilà ensuite je retourne, euh rue Eugène, boulevard Eugène Réguillon, je me regare, ensuite je repars, et ensuite je reprends, le cours Emile Zola, pour revenir euh, avenue Roger Salengro. Voilà ce sera tout pour cette journée.

U1.2.1: Jeudi 27 euh donc je viens d'arriver, je suis parti à 7h20, donc c'était le trajet maison-travail, euh..., parti à 7h20 arrivée à moins-vingt, huit heure moins vingt. Tout se passe bien. Voilà et aucun problème particulier.

U1.2.2: Jeudi 27 mai. Donc départ à une heure moins-vingt, en car, de la rue Montrochet – du Progrès – pour aller à l'usine, à Chassieu, donc arrivée vingt minutes plus tard, c'est vrai que là, un car bien particulier, avec pas de stress, c'est quand même agréable, voilà.

U1.2.3: Toujours jeudi 27 mai, euh retour à 14h30, car de Chassieu, l'usine, l'imprimerie, à rue Montrochet, le siège social, toujours en car, ensuite départ 17h de la rue Montrochet, euh je m'arrête, je pars à ... Carrefour,

nan d'abord je m'arrête à Lidl, cours Emile Zola, ensuite euh, je passe à Carrefour Villeurbanne, il est ... 18h. Ensuite j'ai fait un tour aux Gratte-ciels à pied, je reviens, et là maintenant il est 19h15, et je vais rentrer.

U1.3.1: Vendredi 28 mai, départ 7h30, trajet maison-travail, rien de spécial à signaler, la circulation ca allait bien.

U1.3.2: Vendredi 28 mai. Donc je pars de... de Confluent, 16h55, bon ca roule un petit peu, c'est vendredi, mais là donc ben je fais le trajet comme pour aller donc du travail à chez moi, mais je vais m'arrêter rue des jardins, cité Saint-Jean, donc je vais dans le jardin ouvrier, je reste un bon moment, jusqu'à 19h30, et ensuite, je reprends mon véhicule donc de la cité Saint-Jean jusque avenue Roger Salengro. Rien de spécial, non.

U1.4.1: Samedi 29 mai. 2010. Donc ce matin, je me lève de bonne heure, parce que je vais faire un vide grenier rue Lafontaine vers le cours Tolstoï, à Villeurbanne, euh je prends donc l'avenue Roger Salengro, après le cours Emile Zola, je vais boulevard Eugène Réguillon, je rejoins une autre personne. On prend sa voiture, on charge, et on va rue Lafontaine à Villeurbanne. Et on laisse la voiture, bon, pas très loin, parce qu'un vide-grenier c'est beaucoup de monde, beaucoup de voitures, voilà et on passe une bonne partie de la journée, vers 13h30 on repart, on retourne vers le boulevard Eugène Réguillon, à Villeurbanne, et puis après je reprends ma voiture, pour revenir avenue Roger Salengro. Et là je vais repartir, reprendre ma voiture.

U1.4.2: Dimanche 30 mai. Donc je pars du boulevard Eugène Réguillon, et je vais – donc là c'est pour du loisir – donc je vais-je retourne chez moi, au 67 avenue Roger Salengro, euh bon y'a pas grand monde, c'est 11h, après je vais faire un tour au marché, voilà c'est tout pour aujourd'hui.

U1.4.3: Dimanche 30 mai, euh, je repars vers 14h30, de l'avenue Roger Salengro, pour aller au jardin, rue des Jardins à Villeurbanne, donc je prends ma voiture, je passe prendre une personne dans la cité Saint-Jean, on reste une bonne heure, ensuite je repars pour aller dans le huitième, rue Antoine Péricot, ensuite je vais rue Antoine Lumière et donc là quand j'étais reparti c'était 20h, à 20h pour revenir chez moi, voilà donc je me rends compte que sans ma voiture ce serait bien difficile, surtout les jours fériés, où il n'y a pas beaucoup de bus, et quand on a des choses lourdes à porter, enfin bon. La voiture c'est vraiment essentiel, pour moi.

U1.5.1: Lundi 31 mai. Donc trajet domicile – travail. Euh donc euh 7h... et demi, huit heures moins cinq. Voilà, rien de spécial.

U1.5.2: Lundi 31 mai, Trajet entre travail ... direction domicile mais je m'arrête au niveau de Carrefour Vénissieux, pour prendre de l'essence, donc c'est un petit peu long et c'est là que je me rends compte que bon la voiture c'est tout de même un petit peu onéreux, très confortable mais bon ..., et puis bon j'ai attendu un grand moment, les gens n'étaient pas très pressés, et j'ai repris le périph...érique, en direction de Villeurbanne, je suis passée au Jardin, euh je suis restée un grand moment, jusqu'à 19h. Ensuite j'ai repris mon véhicule, pour retourner donc c'était Cité Saint-Jean, et puis donc j'ai repris la rue du canal, rue de Verdun, le pont de Croix-Luizet, le ... l'avenue Roger Salengro, et retour au domicile. Voilà.

U1.6.1: Mardi 1^{er} Juin, donc 7h20, huit heure moins-quart, trajet domicile-travail, rien de spécial.

U1.6.2: Mardi 1^{er} Juin, donc travail, donc retour, vers le domicile mais avec arrêt, donc rue des Jardins, voilà et bon, tout se passe bien, rien de spécial à signaler, bon après je reprends mon véhicule pour rentrer au domicile.

U1.6.3: Donc toujours mardi 1^{er} Juin, euh donc vers 23h, je reprends mon véhicule, pour aller à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, je dois aller chercher une personne, donc j'ai attendu presque ... environ une heure, parce qu'avec les avions qui ne sont pas à l'heure, et puis retour vers minuit, minuit et demi. Donc Lyon, l'aéroport Saint-Exupéry – retour rue Roger Salengro, en passant par l'autoroute et le péage.

U1.7.1: Mercredi 2 juin. Euh donc le réveil était très dur, donc départ bien plus tard, sept heures ... et demi bien passées, donc arrivée donc plus de monde, donc le trajet donc domicile-travail, et donc arrivée avec un petit peu de retard.

U1.7.2: Mercredi 2 juin. Trajet euh travail Lyon-Confluence, vers domicile et je m'arrête boulevard Eugène Réguillon. Le périphérique est bien chargé. Voilà.

U1.7.3: Mercredi 2 juin donc euh donc boulevard Eugène Réguillon, cours Emile Zola, retour au domicile.

U1.8.1: Jeudi 3 juin. Trajet domicile-travail, départ à 7h30, bon c'est encore un petit peu chargé, dès qu'il y a ... dès qu'on a passé 7h15 surtout, voilà autrement tout va bien.

U1.8.2: Donc euh le trajet travail direction domicile mais bon avec une halte, donc là c'est bien plus tard que d'habitude, c'est 17h30, alors là, tout le périphérique est tout bouché, Croix-Luizet une attente de 15 minutes donc, du coup je passe par des petites rue que je connais, je prends la rue Léon Blum, je prends au niveau de la route de Genas, et après je prends, je récupère la rue Léon Blum, et puis je prends les petites rues, et là, je vais aller à Carrefour Villeurbanne, par contre j'ai mis pratiquement trois quarts d'heure, pour faire Lyon-Confluence euh Villeurbanne.

U1.9.1: Vendredi 4 juin, trajet domicile-travail, départ sept heures moins le quart arrivée même pas sept heures, donc vraiment là c'est agréable, pas de circulation, rien, voilà, arrivée sans problème.

U1.9.2: Vendredi 4 juin, trajet travail-domicile, alors là c'est 17heures, le pont Pasteur, l'avenue qui mène au Pont Pasteur, en venant de la rue Montrochet, c'est tout bouché-bouché, alors là c'est plus un quart d'heure, c'est plus d'une demi-heure, bien tassée, voilà et bon, des bouchons, il fait très chaud. La voiture est super surchauffée, je mets la clim pour refroidir un peu mais bon, dur dur, puis beaucoup beaucoup de monde. Voilà et enfin l'arrivée.

U2 (femme, 58 ans)

U2.1.1 (suite de petits enregistrements): Bonjour, mardi 11 (mai) il est 6h34, je viens de descendre de chez moi, je arrive devant la voiture, il pleut je ne suis pas stressée, parce que j'ai juste quelques mètres à faire sous la pluie, ma voiture m'attend contrairement au bus, j'ai rien raté, je suis cool je pars en même temps que moi. Mon trajet en voiture me permet d'écouter les infos, je vais être un peu au courant de tout ce qui se passe. Et puis j'écoute de la musique, ça me détend avant d'aller au boulot, j'écoute l'horoscope, tout va bien. A l'arrêt du bus, j'aurais sûrement quelqu'un qui fume sous l'abribus et c'est moi qui serais à la pluie, sous mon parapluie, et c'est moi qui me ferais tremper les pieds. Donc, je ne regrette pas d'être dans ma voiture. Là j'écoute une émission sympa sur Scoop, c'est sur "est-ce que vous pouvez dire oui ou non ?" et surtout "non", est-ce que vous savez dire "non" donc c'est super. J'écoute une émission intéressante sur Scoop sur "savez-vous dire non ?", donc c'est très bien ça m'occupe. Un chemin de combe blanche, je suis un peu coincée par un camion qui va à trente à l'heure mais vu la pente c'est un petit peu normal, là on va avoir un feu rouge de plus, comme d'habitude, mais bon il est 6h49, donc je m'en fous, je serai sur le périph' avant 7h. Y'avait sept huit voitures devant moi, mais bon comme il y en a deux qui sont passé au feu orange voire rouge, je vais passer bientôt, je suis la première au feu. Il pleut à seau, je me mets du chauffage pour me chauffer. 6h53 je viens d'entrer sur le périph, il n'y a personne, quasiment, pour un jour de pluie c'est étonnant. On roule à 85, on approche du radar, donc ça va descendre un petit peu, à 75 en règle générale. Le trajet s'est super bien passé, j'ai passé la cinquième pendant tout le périph', pas beaucoup de ralentissements, un camion ou deux, mais rien de bien grave. Le trajet d'aujourd'hui était de Couzon-au-Mont-d'Or, lieu de mon habitation, à Saint-Fons, usine chimique ... Bleustar Silicoon ... pour mon travail.

U2.1.2 (idem): 11 mai en fin d'après-midi, 16h10, je pars de Saint-Fons. Il y a du monde pour regagner le périph' donc j'attends quelques minutes. 16h30 je suis sortie du périph', j'ai roulé en gros entre 70 et 90 à l'heure, deux trois petits ralentissements mais j'ai parti la cinquième, à Saint-Fons et je l'avais encore à Villeurbanne. Le début du trajet s'est passé sous la pluie, maintenant je suis à Caluire, il commence à faire beau, y'a des maisons à vendre, je vois tous les panneaux, je regarde un peu le paysage.

U2.1.3: 16h37, je m'arrête dans un magasin bio pour voir un prix que j'ai vu hier.

U2.1.4 (idem): 16h47, j'ai vérifié mon prix, j'ai acheté ma bouteille d'eau, je rentre à la maison. Comme il y avait du monde sur la route, j'ai fait un petit détour par la jardinerie, je me suis arrêtée, et puis je vais aller voir ce qu'il y a dedans. Il est 17h04 je sors de la jardinerie, tout va bien.

U2.1.5 (idem): 17h15 je suis arrivée à Couzon, donc c'était le trajet retour, depuis mon travail à Saint-Fons jusqu'à chez moi, à Couzon-Mont-d'Or.

U2.2.1 (idem): Mercredi 12 mai je fais le trajet, de Couzon à Saint-Fons, il est 6h33, je pars. Il est 6h56, j'arrive sur le périph', je me suis fait coincée par deux trois bus ce matin, c'est pas grave. Il est 7h12, je suis arrivée à Saint-Fons, tout s'est bien passé, j'ai roulé entre 75 et 90 à l'heure. Impeccable.

U2.2.2 (idem): Trajet de Saint-Fons où je travaille jusqu'à à Couzon-au-Mont-d'Or, donc il est 16h17, je pars. Il pleut. En bretelle de Paris, il y avait une petite queue, un petit kilomètre à 60 à l'heure, à la bretelle de Bourg-Genève, allez deux kilomètres, entre 50 et 60 à l'heure. C'est normal qu'il y ait un peu plus de monde, que certains, ... qu'à certains moments, qu'à certains jours. Comme d'habitude, il y a un petit peu de monde au rond-point en bas de Fontaine-sur-Saône, on roule au ralenti 17 à l'heure, mais on ne s'arrête même pas. Il y a que les feux qui nous arrêtent un petit peu plus loin, pour passer sur le pont. J'ai le plaisir de voir en passant le pont de Fontaines des gens qui font du canoë sous la pluie, ça fait un petit peu d'animation par rapport à la route et aux voitures. Je passe dans le centre de Couzon parce qu'il y a un bus le long des quais de Saône, donc je ne vais pas me faire coincer comme j'ai fait hier soir. Je vais essayer de gagner du temps, et ça me fait penser, en passant devant les poubelles là de tri, qu'il faut que j'aille chercher tout ce qu'il faut pour mettre dans le tri. Il est 16h56, je viens d'arriver devant la porte de mon garage, j'arrive à bon port.

U2.3.1: Je suis en congé ce jeudi 13 mai, nous décidons d'aller jusqu'à Beynost, le centre commercial étant ouvert, nous sommes deux, on part vers 14h30, il y a peu de circulation, on passe Fontaines-sur-Saône, la déchetterie, Rillieux, on passe devant un pépinière, ça me permet de voir qu'il y a des ventes spéciales, des portes ouvertes, ensuite on prend l'autoroute, on roule à 90 à l'heure, en direction de Genève, et après on passe à 130 à l'heure. A aucun moment, nous n'avons envisagé de prendre les transports en commun. Je pense que de toute façon, entre Couzon et Beynost, il n'y a absolument rien.

U2.3.2: Vers 18h nous faisons le retour, pareil qu'à l'aller, peu de monde, pas de problème, peu de circulation, pas de bouchons, rien d'extraordinaire, le temps n'était pas trop mauvais.

U2.4.1: Vendredi 14 mai, je pars au travail, il est 6h34, dans la mesure où il n'y avait pas grand monde cette semaine, je ne me suis pas bousculée ce matin. Je sais que de toute façon ma voiture m'attend devant la porte. Il est 7h04, je suis déjà arrivée au bureau, je pense qu'aujourd'hui il y a peu de gens qui font le pont, donc il y avait aucune circulation, j'ai mis la cinquième en bas de Caluire, et je l'ai gardée quasiment tout le long, sauf dans les grands virages évidemment où c'est réduit à 70 ou à 50. Le temps n'est toujours pas terrible mais il n'y avait rien de spécial sur la route.

U2.4.2: Retour de Saint-Fons à la maison. Départ de Saint-Fons à 16h20.

U2.4.3: 16h48 je me suis arrêtée à Fontaine-sur-Saône, au Marronnier, pour faire des photocopies au format A3, puisque je ne peux pas les faire sur mon imprimante, voilà donc j'ai fait un petit détour.

U2.4.4: Je reprends la voiture à 16h55, il y a toujours personne, j'ai bien roulé sur le périph, entre 80 et 90 en cinquième tout le temps. Et puis il y a quasiment personne sur la route aujourd'hui, ils sont tous parti en vacances.

U2.4.5: Je me suis arrêtée à Intermarché, à Rochetaillée, j'ai fait mes courses, il est 17h25, je rentre chez moi.

U2.7.1: 26 mai je reprends le travail aujourd'hui, je suis partie à 6h35, il y a un peu de monde dans Caluire, rien de bien grave, par contre j'ai tous les feux rouge on a le temps. En fait je suis un peu en retard puisque j'ai oublié mon livre de bibliothèque à rapporter ce soir en rentrant du travail. Mais comme ma voiture m'attend, ce n'est pas un souci je n'ai pas raté mon bus. Je regarde le prix de l'essence en passant vers Auchan, vers les stations d'essence, pour trouver un petit peu les moins chères. Peu après Auchan je vois un camion poubelle suivi par un autre Camion visiblement de la Courly, pour faire le nettoyage donc il va sûrement y avoir un petit bouchon, comme il venait personne en face j'ai pu doubler le camion de poubelle sans problème. Et j'ai le feu vert. Il est 6h51 et j'arrive à l'entrée du périph', tout va bien, je serai bien dans le temps. J'écoute la radio qui donne les radars, et aussi les bouchons et à première vue il n'y a pas d'accidents sur mon trajet donc tout va bien. C'est vrai que je prends souvent le ... la voiture, et que je la prends aussi les jours de congés donc pour moi ce n'est pas pensable de prendre un abonnement de bus que je paierais les jours où je ne suis pas là, souvent mes journées de congés en plus ne sont pas prévus, donc je paierais un abonnement pour rien. Il faut dire que le trajet pour aller jusqu'à Saint-Fons durant plusieurs heures il faudrait absolument que j'ai un abonnement, sinon il faut que je pense à poinçonner un ticket supplémentaire voire deux, puisque même le ticket deux heures ne suffirait pas. J'ai passé la cinquième je roule à 90 je suis sur le périph', à priori la circulation est fluide à cette heure-ci il y a une petit peu de monde sur l'entrée à Villeurbanne mais bon ça roule encore à plus de 80. ... Donc c'est largement suffisant. Le périph est un peu chargé, sur Bron, on roule quand même à 85. Ce matin il y a pas mal de camions, il pleuvait lorsque je suis partie de Couzon, et maintenant il ne pleut plus donc tout va bien. Je suis sur le périph', on roule à 90, bon on a passé un petit peu le virage de la femme morte à 70 comme il se doit, et maintenant tout va bien. Il est 7h06 je n'ai presque pas attendu pour traverser, ... pour traverser la bretelle de ceux qui arrivent du Sud tout se passe bien dans ... allez deux minutes j'arrive, je passe le portail de l'entreprise. Je fais un petit retour en arrière, sur le week-end, donc il est 7h08, je viens d'arriver à Saint-Fons, je viens d'arriver à mon usine, je suis sur le parking, je fais un petit retour en arrière concernant le weekend que j'ai passé pour la Pentecôte, le samedi et le dimanche, on est allé faire un périple, nous sommes allés à Montrond où on s'est arrêté pour manger ensuite on est allé à Montbrison, et nous avons dormi à Saint-Anthelme, et j'ai vu quelque chose qui m'a paru à la fois sympathique et utile, ce sont des aires de covoiturage, qui avaient l'air d'être à proximité d'une gare, je pense que ce système pourrait être développé, c'est vrai qu'avec mon ami on se suit depuis Couzon, jusqu'à Vénissieux, et s'il y avait une aire de covoiturage peut-être que l'un de nous laisserait sa voiture. Donc ça pourrait être envisageable. Mais il faut quand même que ces aires soient surveillées, qu'on sache un peu qui sont les gens qui sont dessus, faudrait quand même aussi avoir des badges, quelque chose comme ça, et je pense que ça permettrait aux gens de se rencontrer, ce qui font le même trajet aux mêmes heures, et peut être pouvoir changer de covoitureur, ou s'arranger les jours où il y en a un qui n'est pas là, etc. je pense que ça pourrait être utile. Je viens d'arriver à Saint-Fons et je pense en rangeant mon colis de livres, que je remporte à la bibliothèque que le colis pèse très lourd et que s'il avait fallu prendre le bus ça m'aurait franchement entamé l'épaule.

U2.7.2: En fait je pense une chose, c'est qu'on fait bien des parkings bus-métro, mais de toute façon quand on en a besoin, surtout tous les jours, ils sont toujours pleins et le samedi après-midi c'est la même chose, il n'y a jamais moyen de se garer, donc souvent on prend notre voiture.

U2.7.3: 16h25 je reprends ma voiture le 26 mai 2010, pour rentrer chez moi, donc je pars de Saint-Fons. Il pleut à seau, je me suis trempée rien que pendant les quelques minutes où j'ai marché à pied, j'arrive dans ma voiture, je peux enfin mettre le chauffage pour me sécher un petit peu, donc ça roule pas trop mal j'ai mis au moins trois minutes pour aller regagner le périph' depuis la bretelle arrivée vers le virage de Saint-Priest Parilly, où il y a le radar à 70 on fait un petit peu la queue, oh j'en a pour un ou deux kilomètres. Je pense que c'est encore ceux qui arrivent de Vénissieux qui bloquent et ceux qui croisent avec ceux de Grenoble-Chambéry. Ce n'est pas grave on va attendre tranquillement en étant ... en écoutant la radio. Il pleut toujours à seaux il a un sacré ralentissement on roule environ à 30 à l'heure, bon c'est par moment, un petit peu en accordéon, et là cette fois-ci c'est plutôt pour les gens qui sortent à Bourg-Genève, comme les gens de la voie de gauche, coupent les trois voies, voire quatre, euh, c'est un petit peu normal que ça ralentisse. Voilà. Il pleut toujours beaucoup et je fais la queue maintenant vers Auchan en haut de Vassieux, je suis sortie il n'y a pas longtemps. Il est 17h04, avec la pluie il y a énormément de monde à Fontaines, et on laisse passer les piétons, les pauvres qui se font tremper. Donc ça avance peut-être un peu moins vite, c'est très chargé.

U3 (homme, 44 ans)

U3.1.1: Bonjour, lundi 31 mai, il est 8h, donc je viens d'effectuer un trajet domicile-travail, donc je suis parti, c'était huit heures moins le quart, j'ai mis un quart d'heure pour arriver, je suis parti du 269 ter, route de Genas à Villeurbanne, pour arriver à l'UFR-Staps euh... à la Doua, euh donc le trajet s'est bien déroulé, trafic dense mais fluide, pas de problème, euh, donc euh ce qui m'a permis en fait de continuer à écouter France-Info, d'être informé... Je n'ai pas eu les coups de frein des conducteurs de bus qui ne savent pas conduire, qui ne respectent pas les usagers, euh j'ai évité de passer cinquante minutes dans les transports en commun, en changeant trois fois de ... transport, c'est-à-dire, bus, métro et tramway. Comme il pleut je n'ai pas marché sous la pluie, aussi, donc plusieurs avantages. Voilà, au revoir.

U3.1.2: Alors on est lundi toujours 31 mai, trajet travail à la Doua jusqu'au domicile à Villeurbanne, extérieur au périphérique. Donc parti à 16h48 arrivé à 17h02. Euh, pas de problème de circulation, bien que ce soit des horaires de bureau. Avantages du trajet, donc il ne pleut plus, et il fait chaud, j'ai enlevé deux vestes que j'ai posées sur le siège passager, avec mes sacs, euh aucun risque de, et pas de euh... le confort, pas besoin de surveiller mes affaires, pas de problème de trouver une place dans le métro, dans e tramway avec ... , alors que ce sont des heures très chargées avec beaucoup de monde, qui s... tout le monde est serré comme des sardines. Euh donc le trajet a été court, alors qu'il aurait duré beaucoup plus longtemps en ... transports en commun. Sinon rien de spécial, il n'y avait pas d'embouteillages pour ... la direction vers Genève, la bretelle qui mène à l'A42. Alors que parfois, bon, je suis un petit peu ralenti à ce niveau-là. Voilà. Terminé.

U3.2.1: Mardi 1^{er} juin, je fais euh un travail à domicile ... euh un trajet domicile-travail, parti 7h47 arrivée 8h03. Trafic dense, mais fluide, pas de problème. Sur la route, j'ai remarqué qu'il y avait des ralentissements, en direction de Genève par l'A42 comme le soir. Euh, voilà pas de problème. Euh faut faire attention sur la zone de la Doua car les personnes ne respectent pas les priorités, les stop et les céder-le-passage. J'ai failli me faire rentrer dedans par l'arrière. Mais, rien de spécial sinon. Euh d'autre part je voulais simplement ajouter que ma femme ayant l'habitude de prendre les transports en commun, parfois il faut attendre une deuxième rame de métro, ou une deuxième rame de tramway pour prendre les transports alors qu'avec la voiture il n'y a jamais de problème. Parce qu'en fait les transports parfois sont pleins, une manque ... et pas assez ... les rames ne sont pas assez importantes. Terminé.

U3.2.2: Mardi 1^{er} juin, donc trajet retour travail-domicile, 17h, retour un quart d'heure plus tard, à Villeurbanne au domicile, pas de problème de circulation, trafic fluide, en direction de Genève sur la bretelle de l'A42 assez chargée mais qui n'a pas posé de problème au croisement, à l'intersection de ces deux bretelles d'autoroute, pour rejoindre le périphérique, euh voilà, rien de spécial sinon à signaler à part que nous discussions avec une collègue de travail du coup élevé des TCL, sur Lyon, qui invitent elles aussi à prendre la voiture, plutôt que les transports en commun. Voilà, en plus avec ... un risque de retard, euh alors qu'avec la voiture il y a moins de risques de retard. Terminé.

U3.2.3: Mardi 1^{er} juin, 19h20, entre 269 ter route de Genas, et 207 avenue Franklin Roosevelt à Décines, c'est un déplacement pour aller au culte, donc déplacement sur la route de Genas, arrivée à 19h30, pas de soucis particulier pour le déplacement, terminé.

U3.2.4: Mardi 1^{er} juin, retour du culte, à 21h50, arrivée au domicile à 22h. Pas de problème particulier pour le déplacement. Terminé.

U3.3.1: Mercredi 2 juin, trajet domicile-travail, départ 7h56 arrivée 8h10, pas de problème particulier pour le déplacement. Terminé.

U3.3.2: Mercredi 2 juin. Trajet travail-domicile. Un quart d'heure, pas de problème de circulation, circulation très fluide, terminé.

U3.3.3: Mercredi 2 juin, je pars du domicile pour aller me renseigner pour obtenir un jardin familial, donc je pars... je suis parti à 19h30, je suis arrivé 5 minutes après, un kilomètre de trajet, pas de problème pour le déplacement. Ensuite, euh. Terminé.

U3.3.4: Mardi 2 juin, je pars du jardin familial pour me rendre à mon domicile. Un kilomètre de déplacement, 5 minutes de trajet, il est 20h. Terminé.

U3.3.5: Euh j'arrive chez le fleuriste, mardi 2 juin, toujours, 20h05 je m'arrête chez le fleuriste. Et je repars vers le domicile 20h10, pas de problème de circulation, il faut simplement faire attention sur la route de Genas, qui est ... circule beaucoup. Euh voilà, terminé.

U3.3.6: Mardi 2 juin, 21h50, déplacement du domicile chez des amis, euh pas de problème de circulation, jusqu'à Décines Franklin Roosevelt, trajet euh qui a duré huit minutes. Rien à signaler, terminé.

U3.3.7: Mardi 2 juin, retour des amis au domicile, euh départ 22h07, retour cinq minutes après, rien à signaler, trafic fluide, rien de spécial, voiture qui circulait à vitesse assez rapide sur la route de Genas, sinon rien de spécial. Terminé.

U3.4.1: Jeudi 3 juin... juin. Trajet domicile-travail, départ 7h55, arrivé 8h12, un peu ralenti euh à cause de la densité de la circulation. Sinon pas de problème, terminé.

U3.4.2: Jeudi 3 juin... juin. Retour Travail-Domicile. Départ 16h50, arrivée 17h05. Donc il y avait des retenues, un bouchon au niveau de la bretelle d'autoroute direction Genève, l'A42, je pensais que ça allait me retarder mais en fait ça n'a pas duré très longtemps. J'ai toujours mis ... j'ai mis un quart d'heure pour rentrer, comme d'habitude. Terminé.

U3.4.3: Jeudi 3 juin. Trajet domicile vers chez des amis à Bron, une perpendiculaire à l'avenue Pierre Brossolette. Le trajet d'environ cinq ... cinq minutes. Pas de problème de circulation, euh retour identique cinq minutes, ..., c'était vers 18h30. Donc départ 18h30, arrivée sept heures moins-vingt. Terminé.

U3.4.4: Rectification pour le trajet du jeudi 5 juin au soir. En fait, j'ai ramené une amie de ma femme chez elle, donc pour lui éviter de prendre les transports en commun, pour lui éviter d'attendre, éviter de marcher, et je suis passé chez un ami juste à côté de chez elle, et je suis rentré à la maison, pour plus de détail. Voilà, terminé.

U3.5.1: Vendredi 4 juin, trajet domicile-travail, départ 7h52 arrivée 8h05, aucun problème de circulation. Terminé.

U3.5.2: Vendredi 4 juin. Trajet retour travail-domicile, départ 16h50, arrivée 17h04. Pas de problème de circulation si ce n'est une retenue, qui a duré une minute, ou deux minutes au niveau du rond-point sur la Doua qui mène au périphérique à cause toujours de l'embouteillage en direction de l'autoroute de Genève. Terminé.

U3.5.3: Vendredi 4 juin, départ à 17h30 pour aller évangéliser. Euh trajet euh 5 minutes, en direction de Pierre Brossolette, Bron. Euh durée du trajet 5 minutes, donc. Arrivée 17h35. Terminé.

U3.5.4: Toujours vendredi. Retour de chez des amis après évangélisation. Euh retour au domicile, cinq minutes de trajet, à partir de Pierre Brossolette en direction du domicile. Terminé.

U3.5.5: Vendredi 4 juin. Départ 17h36 du domicile, pour le parc de Parilly, rue Clos Verger. Pour jouer au foot et faire du sport avec des amis. Arrivée 19h48. Pas trop de problèmes de circulation, euh..., en cours de route je voulais passer par le périphérique pour arriver plus rapidement au parc de Parilly, mais j'ai fait une erreur et je suis sorti en direction de Grenoble, Mais je suis ressorti à la sortie Parilly de Bron, euh la sortie Rebuffet, parc de Rebuffet pour arriver assez rapidement. Sauf que dans la sortie en direction de Grenoble, ralentissement dans le virage, euh ralentissement dangereux. Sinon pas de problème. Terminé.

U3.6.1: Alors euh on est le samedi 5 juin, juste concernant le message précédent bien sûr il fallait comprendre 19h36 arrivée 19h48, hein. Rectification. Euh donc retour. On est samedi 5 juin mais je vais faire le message du vendredi 4 juin car j'ai oublié de faire l'enregistrement. Donc retour à partir du Parc de Parilly, jusque à rue Franklin Roosevelt, Kebab City pour manger un Kebab. Alors départ 21h, non 22h...10, arrivée 10 minutes plus tard, 22h20. Le Kebab City rue ... avenue Franklin Roosevelt en passant par le périphérique. A partir du parc de Parilly, côté Vénissieux, donc jusqu'au rond-point de la Boutasse, Kebab City rue Franklin Roosevelt. Ensuite départ du Kebab city à onze heures, pour aller au domicile, en passant par le périphérique, trajet de 10 minutes... non de 5 minutes. Domicile donc 269 ter route de Genas. A Villeurbanne. Euh ensuite, samedi 5 juin, euh départ à 9h du matin, pour rendez-vous pour évangélisation. En direction de 207 avenue Franklin Roosevelt à Décines, trajet sept minutes, ensuite départ du 207 avenue Roosevelt en direction du ... de la rue du 8 mai à Villeurbanne, proche du rond-point Croix-Luizet. Départ à 9h20, arrivée à 9h35. Pas de problème de circulation. Ensuite départ de la rue du 8 mai, rond-point de Croix-Luizet fin de l'évangélisation, pour retour amener une amie, une coreligionnaire à son domicile, rue de la Pagère à Bron. Trajet 10 minutes, départ à 11h30, arrivée à midi moins le quart. Trajet d'un quart d'heure. Ensuite, maintenant départ 11h51 pour le marché de Bron. Euh, voilà terminé.

U3.6.2: Alors départ 11h51. Samedi 5 juin de la rue de la Pagère, vers la place euh ... vers la place de Bron, à côté de la rue Gérard Philippe, voilà c'est la place du marché, pour aller au Marché. Pour faire des courses. Arrivée 11h55. Terminé.

U3.6.3: Alors simplement pour dire que pendant que je faisais le trajet entre la Croix-Luizet et la rue de la Pagère, mon téléphone portable a sonné. Mais je n'ai pas voulu changer ... enfin je n'ai pas voulu répondre au téléphone, donc après alors que j'avais l'intention de retourner au domicile, donc en écoutant le téléphone

portable, euh et en téléphonant à ma femme, donc on a convenu que j'aille au marché. Donc j'ai changé de destination au dernier moment pour aller au Marché plutôt que de retourner au domicile. Terminé.

U3.6.4: Samedi 5 juin. Départ du marché, rue Pierre Brossolette, à Bron toujours pareil. Départ à 12h15, arrivée au domicile 12h20. Terminé.

U3.6.5: Samedi 5 juin après-midi. Départ 13h55, pour un rendez-vous évangélisation. Départ du domicile, arrivée 207 avenue Franklin Roosevelt à Décines, terminé.

U3.6.6: Samedi 5 juin. Départ 14h20 pour évangélisation, arrivée adresse 43 rue Chardonnay, 14h30 pas de problème de circulation. Terminé.

U3.6.7: Samedi 5 juin. Départ 16h20 rue Chardonnay, arrivée 16h25 rue Salengro à Vaulx-en-Velin. Terminé.

U3.6.7bis: Objet poursuite de l'évangélisation. Terminé.

U3.6.8: Départ Vaulx-en-Velin 16h30. Arrivée 16h54, rue Claude Michel à Oullins. Départ de Roger Salengro. Euh ... pas de problème de circulation, poursuite de l'évangélisation. Euh trafic fluide, donc on est passé par le périphérique, pour arriver à Oullins. Voilà par la rue Dubois-Crancé, enfin ensuite on a suivi le canal, euh rien de spécial à ajouter. Terminé.

U3.6.9: Samedi 5 juin, retour domicile. Départ 17h arrivée 17h27. Trafic fluide, pas de problème, euh, simplement feu rouge très long au square du 8 mai à Oullins. Euh voiture accidentée dangereuse, en position, à la sortie, de Saint-Fons, juste avant le périphérique. Et ainsi que voiture accidentée, à la sortie Bron-Sept-Chemins, ralentissement léger. Pas de problème particulier simplement il faut faire attention au risque brusque de ralentissements ou d'accidents à cause de ces obstacles. Terminé.

U3.6.10: Samedi 5 juin, départ 19h55 du domicile arrivée 20h03 au 268 avenue Général de Gaulle à Bron. Pour aller voir des amis. Terminé. Pas de problème de circulation. Terminé.

U3.6.11: Samedi soir, départ 23h24 de chez nos amis du ... au 268-290 à Bron la rue j'ai oublié ..., je l'ai dit précédemment. Euh j'ai oublié ... je l'ai dit dans le mail précédent. Retour au domicile il est ... 23h34. Pas de problème de circulation, terminé.

U3.7.1: Dimanche 6 juin, départ du domicile à 9h36, arrivée à 9h47 à Vaulx-en-Velin, rue ... Hénaff, pour aller chercher... quelqu'un. Terminé.

U3.7.2: Départ dimanche donc de Vaulx-en-Velin, rue Hénaff, donc juste à côté ... juste en face de l'adresse du 4 rue Voltaire, départ à 9h55, arrivée à 10h02, au 207 avenue Franklin Roosevelt, à Décines, pour aller à l'office religieux. Terminé.

U3.7.3: Départ du 207 avenue Franklin Roosevelt, dimanche matin à 12h10 arrivée à 12h23 au 4 rue Voltaire à Vaulx-en-Velin, à côté de la rue Hénaff pour ramener la personne chez elle, de l'office religieux. Maintenant retour au domicile il est 12h28. Terminé.

U3.7.4: Arrivée au domicile à 12h41, donc au passage nous nous sommes arrêtés, nous sommes passés à la rue Henri Legay pour voir des journées jardins familiaux. Et nous sommes rentrés au domicile par la rue Brossolette, et la route de Genas. Terminé.

U3.7.5: En fait nous ne sommes pas passés par la rue Brossolette, mais par la rue Poudrette, puis ensuite la route de Genas. Terminé.

U3.7.6: Départ 17h33 du domicile pour la place Curial, passage par la rue de la Pagère à Bron, arrivée Place Curial à 17h37 pour acheter du pain, pas de circulation pendant le trajet. Terminé.

U3.7.7: Retour au domicile, j'en ai profité place Curial pour faire un retrait d'espèces à un distributeur bancaire. Départ 17h50 de Bron, arrivée 17h55. Terminé.

U3.7.8: Commentaire supplémentaire, j'aimerais apporter une remarque, euh cet hiver nous avons voulu sortir, à Lyon en utilisant les transports en commun. Et euh donc euh, alors que nous voulions rentrer vers une heure moins le quart, il n'y avait plus du tout de transport en commun, on était coincés, il faisait moins sept dehors, euh on s'est dit que ce serait terminé, qu'on ne prendrait plus jamais les transports en commun pour sortir le soir à Lyon, ben parce qu'on a dû prendre le taxi. Donc, voilà en fait, les lignes de bus la nuit sont mal indiquées, euh le passage des lignes de bus la nuit sont mal indiqués, on sait qu'il y en a une toutes les heures, mais on ne sait pas quand elles passent. Donc voilà. ET c'était vraiment dans Lyon on était au niveau de la place Bellecour. On s'était déplacés de ... Fourvière jusqu'à Bellecour pour voir les lignes de bus, mais on n'avait aucune info, donc il a fallu qu'on prenne le taxi jusqu'à la rue Maryse Bastié pour récupérer la voiture. Terminé.

U4 (homme, 62 ans)

U4.1.1: Lundi 17 mai j'arrive à l'aéroport, de Saint-Exupéry, à 11h15 en provenance d'Italie, de Rome, on vient me chercher, je reviens sur Lyon, la circulation est assez fluide, je reviens rue Auguste Comte.

U4.1.2: Nous sommes bien entendu le lundi 17 mai, je prends ma voiture, je le charge de rouleaux de tissus, pour ramener à l'atelier, il est 13h, l'atelier qui est à Vénissieux.

U4.1.3: Je reviens il est 15h je me gare, je reste – difficile d'ailleurs de trouver une place – je me mets sur la croix. Je dois me rendre maintenant au 177 avenue Félix Faure dans le troisième, c'est un endroit qui est à la limite de Villeurbanne mais qui est compliqué parce qu'il faut passer par la Grande rue de la Guillotière, puis la route de ... enfin derrière les prisons, là-bas, dans le troisième, et comme c'est à sens unique c'est un peu compliqué.

U4.1.5: Après ce rendez-vous je reviens rue Auguste Comte, la circulation est assez dense, en ce lundi il est 17h, et... voilà.

U4.1.6: Donc je regarde rapidement les e-mails et le courrier qui est arrivé et je dois repartir pour changer puisque j'ai une réunion à 19h30 à Rillieux-la-Pape.

U4.1.7: Rillieux-la-Pape, trente-cinq minutes de trajet.

U4.1.8: Retour 0h30.

U4.2.1: Mardi 18 mai, je dépose ma fille, une de mes filles à son car pour l'école, euh à 7h40 puis je viens rue Auguste Comte. CE matin j'ai des travaux plus de la paperasserie à effectuer... concernant des dossiers.

U4.2.2: Mardi 18, 13h30, j'ai rendez-vous à Sainte-Foy, rue du commandant Charcot. Et après je redescends sur Lyon.

U4.2.3: De retour à la boutique, stationnement euh... voire impossible on tourne en rond il est 16 heures. Rue Auguste Comte.

U4.2.4: Départ de la rue Auguste Comte, 18h40, retour dans le 7^{ème} arrondissement.

U4.3.1: Nous sommes le mercredi 19 mai, je pars de Lyon-Guillotière pour la rue Auguste Comte, il est 7h40. Il est plus aisé de trouver une place de stationnement vers 8h / 8h15.

U4.3.2: Mercredi soir 18h40 je pars pour Gerland, dans le 7^{ème}.

U4.4.1: Bonjour nous sommes le jeudi 20. Départ de la Guillotière 6h50, passage rue Auguste Comte pour récupérer des colis, après je vais rue de la Charité pour déposer un certain nombre de plis chez le tapissier, puis après je me dirige à Villefranche, ... j'ai un rendez-vous à Jassans. Euh, je redescends sur Lyon vers la mairie centrale quai Jean Moulin très exactement puis je remonte à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, et après je retourne à Vénissieux. Journée soit 130 km.

U4.5.1: Vendredi, je pars de la rue Auguste Comte, vers 10 heures, je vais au lac d'Aiguebelette pour aller voir un client.

U4.6.1: Samedi, je pars de la rue Auguste Comte à neuf heures moins le quart, j'ai rendez-vous à Francheville, pour poser des rideaux et prendre des mesures.

U4.6.2: De retour vers 11 heures je vais à la boutique, je repars vers 12h30, pour aller après vers Grange-Blanche. Et de retour vers 14h30.

U5 (homme, 48 ans)

U5.1.1: Alors, récapitulatif de ce lundi 17 mai, donc parti de Soucieux à 7h30. Puis j'ai emmené mon fils au lycée à Saint-Just, après ben après, descente de Choulans qui était un peu encombrée. Mais bon ca n'a pas été trop ... mal. Et arrivée à Lacassagne à 8h30. Finalement ben voilà j'ai mis une heure, ce qui me paraît un horaire raisonnable. Le retour, donc le retour je passe par euh ... par la ville pour rejoindre le pont Pasteur. Euh ... ca va plus vite et ca roule pas trop mal. Pont Pasteur c'est un petit peu bouché mais bon c'est ... ca roule quand même. Là ce soir là j'ai fait un petit détour à Sainte-Foy-lès-Lyon voir ma mère et là j'ai récupéré aussi mon fils. Donc voilà et puis retour de Sainte-Foy à Soucieux. Sinon ben pas de problème particulier, le lundi en général c'est une journée assez calme. Bon et ben on verra demain. Allez à plus tard au revoir.

U5.2.1: Alors mardi 18 mai. Parti à 7h20 de Soucieux, arrivée à Lacassagne à 8h10. Exceptionnel pour un mardi. Ca a très bien roulé. Bon ben je ne sais pas où étaient les voitures. Donc trajet aller identique à lundi. Et retour, ben retour tranquille à ... tranquille euh 35 minutes. Euh en passant par toujours par le centre –ville, pont pasteur, et puis l'A450. Voilà, un petit bouchon à l'A450 mais ca fait suite au rond-point qu'ils ont fait aux sept-chemins et ca met le binz le plus total. Voilà donc sinon rien de spécial, le temps revient au beau c'est une bonne chose. Bon à demain.

U5.3.1: Euh bonsoir aujourd'hui nous sommes le mercredi 19 mai, ben là aujourd'hui c'était impeccable, euh parti de Soucieux à 8h30 même trajet, à l'aller et arrivée à 8h euh à 9h10 donc ça a bien roulé aucun problème, tout était clair. Retour euh 17h45, trente-cinq minutes, même trajet par l'A450. Donc voilà donc rien de spécial aujourd'hui. Allez ben à demain.

U5.4.1: Bonsoir, donc euh jeudi 21 mai, parti de Soucieu-en-Jarrest à 7h, arrivé à huit heures moins le quart à Lacassagne, en passant par l'A450. A ces heures-là ca roule à peu près bien. Voilà donc retour, ben la même chose, euh retour euh le même trajet, que les jours précédents, euh suite à ca on a été faire un ... on a été euh ... à ... Saint-Symphorien-sur-Coise, voilà et nous sommes revenus sur Soucieux. Voilà sinon, ben écoutez rien de ... rien de particulier. Allez et bien à demain, au revoir.

U5.5.1: Bonjour donc je vais récapituler, vendredi 22 mai et ben le trajet était un peu identique au jour précédent. Rien de spécial. Sinon le week-end on devait descendre à Marseille et finalement ca ne s'est pas fait, ben ce qui fait que la voiture s'est un peu reposée un petit peu. A part mon fils qui l'a pris un petit peu pour aller se promener. Voilà bon ben, je crois que j'ai tout dit, à plus tard.

U6 (femme, 25 ans)

U6.1.1: Bonjour, bonjour, premier enregistrement, lundi matin (11). Donc je suis partie de chez moi vers huit heures moins le quart, et je pensais arriver pour neuf heures et je suis surprise il est neuve heure moins vingt. Et je suis déjà arrivée. Euh ben d'habitude je m'arrête à Laurent Bonnevey, mais là j'ai un collègue qui m'a laissé sa carte d'accès pour me garer. Et juste à côté de la fac, en centre-ville, donc je suis allée jusqu'en centre-ville. Et puis voilà en musique, il y a eu moins de bouchons que ce que je pensais, donc ça c'était cool. Et euh oui je ne suis pas passée par le parc de Miribel, d'habitude je passe par le par cet là, non. Donc voilà et à part ça, autour de moi, sur la route, si, il y avait une voiture arrêtée, sur le bord de l'autoroute, et à part ça ben pas grand-chose de spécial. Voilà.

U6.1.2: Alors lundi soir, j'ai fait deux trajets. Donc le premier de Lyon centre jusqu'à Anse à côté de Villefranche, vers cinq heures / cinq heures et demi, et comme j'avais rendez-vous et que je suis arrivée pile à l'heure, je n'ai pas du tout pensé à l'enregistrement. Là ben j'avais regardé la route avant et je me suis pas trompée, ce n'était pas forcément gagné. Et puis à redescendre donc là il est bientôt neuf-heures, donc ça a mis bien trois quart d'heure, donc redescende de Anse jusqu'à La Boisse, j'ai hésité à prendre le périph', parce que je n'ai pas spécialement envie de payer le périph', mais bon vu qu'il était tard, voilà ça allait plus vite, c'était plus pratique. Et puis voilà, qu'est-ce que j'ai oublié de dire ? Euh c'était pour un rendez-vous médical que j'allais là-bas, et puis autour de moi, autour de moi qu'est-ce que j'ai vu ? Si une voiture arrêtée sur la bande d'arrêt d'urgence en redescendant d'Anse, et puis voilà enfin. Après ce qu'il y avait à côté de la route, des petits producteurs qui vendent des fruits et légumes, des choses comme ça. Si, un superbe coucher de soleil là en revenant. Et voilà.

U6.2.1: Mardi matin, donc j'ai fait le trajet de chez moi jusqu'à Laurent Bonnevey. Euh, en retard, puisque je ne me suis pas levée. Il y avait des bouchons monstrueux sur l'A42, parce qu'il y avait des voitures en panne, c'était une heure géniale pour tomber en panne. Je suis partie de chez moi à 8h15 donc voilà trajet pour aller au travail, et puis voilà, si, il y a eu des bouchons aussi dans la zone industrielle aussi, ce qui est aussi inhabituel, un camion qui se garait, enfin je ne voyais pas trop de loin. Donc voilà je vais me dépêcher de prendre mon tram.

U6.2.2: Mardi 23h15 donc je suis rentrée chez moi, je viens de faire le trajet donc Laurent Bonnevey jusqu'à La Boisse, donc au départ je pensais le faire un peu plus tôt, j'allais au théâtre, j'ai gagné des places de théâtre donc je pensais repartir directement après le théâtre mais finalement on est allé manger un bout puisqu'on n'avait pas le temps avant. Donc avec une copine. Euh, j'ai à vrai dire rien regardé de la route, parce que je discutais et que enfin c'est une route que je connais où à priori il n'y a pas grand-chose d'intéressant surtout quand il fait noir. Donc voilà c'était le trajet pour rentrer chez moi. Et puis voilà, avant/après, c'était prévu un peu plus tôt et c'est un peu plus tard et après je vais aller me coucher. Voilà.

U6.3.1: Mercredi matin, donc le trajet de chez moi jusqu'à Laurent Bonnevey. Voilà j'ai hésité à descendre directement à Gerland, puisqu'aujourd'hui exceptionnellement il faut que j'aille à Gerland. Et bon finalement c'est plus pratique comme ça. Donc je suis garée à Laurent Bonnevey, euh il est neuf heures et demie, euh pas

grand-chose de spécial il n'y avait pas beaucoup de bouchons, vraiment tranquille, et puis voilà ben je suis arrivée à peu près à l'heure que je pensais. Donc c'est cool.

U6.3.2: Mercredi 19h, je viens de faire le trajet Laurent Bonnevey jusqu'à Vourles, donc je sortais du boulot, et je vais chez une copine pour aller boire un coup pour l'anniversaire de quelqu'un. C'était à peu près prévu, j'avais avant quelque chose, une visite d'appartement, donc selon le temps que prenait la visite d'appartement, mais voilà. J'ai failli louper une sortie de rond-point tellement je ne regardais pas bien la route, donc le reste non il n'y avait pas grand-chose. Si, j'avais un panneau "bouchons" mais il n'y avait pas franchement de bouchons. Donc voilà.

U6.3.3: Alors mercredi soir il est bientôt onze heures, donc je suis revenue de Vourles, chez qui donc je faisais un petit apéro d'anniversaire, chez une copine, de Vourles jusqu'à la Boisse, rentrer me coucher, un petit trajet de retour à la maison, autour de moi c'était noir donc rien de très spécial. Ouais non rien de très ... rien de très marquant. Voilà bon après ben ... si je fais toujours mes trajets en musique. Et voilà.

U6.4.1: Jeudi matin, il doit être à peu près 8heures. Le même trajet de chez moi jusqu'à Laurent Bonnevey, pour aller au travail donc voilà comme tous les matins, euh je suis passée par le Parc, dans ce que j'ai remarqué un gars qui m'a fait chier, qui m'a collée au cul avant de réussir à me doubler, un petit excité, là, du matin. Donc voilà et sinon le reste du trajet tranquille quoi. Rien de très très remarquable. Et maintenant, je pars au métro.

U6.4.2: Jeudi il est 23h20, euh je viens de rentrer chez moi, trajet de Laurent Bonnevey jusqu'à la Boisse, euh j'avoue que ce n'est pas une semaine exactement ordinaire, je ne rentre pas à cette heure tous les soirs mais bon c'est comme ça. Euh donc voilà par rapport aux prévisions, je n'avais pas exactement prévu à quelle heure je rentrais parce que je faisais une visite d'appart donc selon comment ça se passe, on discute on ne discute pas, voilà si c'est cool ou pas cool. Voilà donc je n'avais pas prévu d'horaire. A part qu'il fallait que je sois à Laurent Bonnevey avant que ça ne ferme, ça me laissait quand même un peu de la marge (*rires*). Et sur la route, ben, c'est un trajet j'avoue que je ne regarde pas trop trop ce qui se passe en dehors, donc rien d'exceptionnel et puis il fait noir de toute façon. Il fait noir et il n'y a personne donc pas grand-chose à raconter. Voilà.

U6.5.1: Vendredi, il est huit heures et demi, je viens de faire le trajet de chez moi à Laurent Bonnevey, pour aller au travail, euh voilà j'ai voulu passer par le parc de Miribel et je suis arrivée devant le guet c'était fermé. Donc j'ai fait le tour, et en fait il y avait presque pas de bouchons sur l'autoroute donc c'était cool, mais j'ai quand même mis une petite demi-heure quoi pas plus. Donc voilà je ne vais pas être trop en retard car je pensais être en retard. Donc c'est tout ben il ne fait pas spécialement beau, il n'y a rien de très chouette sur la route.

U6.5.2: Vendredi 22h30 je viens de rentrer, de faire le trajet de Laurent Bonnevey jusqu'à la Boisse donc pour rentrer chez moi, donc ça c'était après le travail et puis je suis restée un peu après avec des amis, je ne savais pas exactement ce que l'on ferait comme soirée donc je n'avais pas exactement d'horaire, mis à part qu'il fallait que je sois avant la fermeture de Laurent Bonnevey. Donc ça ce n'était encore pas trop prévu, c'est l'avantage justement de la voiture. Et puis quoi d'autre ? Oui je suis encore rentrée quand il faisait noir, plutôt perdue

dans mes pensées qu'à scruter la route. Donc ce sera tout pour ce soir et puis le reste du week-end ce n'est pas planifié non plus.

U6.6.1: Samedi il est 20h15 je viens d'arriver à Lyon, euh plutôt quartier de la Part-Dieu donc j'ai fait le trajet de chez moi jusque-là. Je vais voir une amie, tout simplement, ben voilà je devais être partie un peu plus tôt et bon, j'ai trainé, pour profiter du soleil. Sur la route, ben comme j'étais bien dehors, le soleil, ça m'a un peu ennuyée de prendre la voiture. Et voilà, conduire en ville, bon il y a eu quelques-uns mal garés, les petites mobylettes de livraison de pizza ou je ne sais trop quoi qui faisaient un boucan pas possible, c'était à qui partira le plus vite, donc c'était faire tourner les gazes pour rien dans le vide. Donc voilà ça pas cool. Sinon j'ai trouvé une place, dans la rue avec ma copine, là. Comme d'hab' c'est trop quoi. Voilà. Bon je dis beaucoup de voilà, voilà quoi !

U6.6.2: Il est deux heures et demie du matin donc dans la nuit du vendredi ... non du samedi au dimanche. Ben je viens de rentrer chez moi, depuis ... donc j'étais garée pas très loin de Perrache, jusqu'à La Boisse, je suis passée par les petites routes, je n'avais pas vraiment d'horaire prévu, c'était en fonction de la soirée, ben je suis passée par les petites routes, enfin dans Lyon, pas par le périph', et arrivée au niveau de la Doua, y'avait pas mal de monde, quoi, au début j'ai pensé qu'ils ... je suis arrivée par l'OXO donc je pensais qu'il y avait un soirée spéciale et non je me suis souvenu qu'il y avait le 24heures de l'INSA, donc il y avait plein de gens bourrés qui sortaient des 24'. Et à un moment et là je ne me suis pas ... il y a toute une rangée de personnes qui commence à traverser la route et je me suis dit qu'ils allaient me jouer la grosse blague de m'empêcher de passer, finalement non ils se sont rangés un peu sur le côté je suis passée limite en forçant par très loin de doucement mais pas très loin d'eux, et après je les ai vus se redéployer au milieu de la route, faire chier les voitures derrière, donc j'étais bien contente d'être passée, et puis après, voilà un qui m'a doublée super vite sur l'autoroute, ahhh ben un étoile filante, voilà c'est à peu près tout. Si j'ai écouté de la musique et j'ai essayé de prononcer quelques mots d'arabe qui me posent problème, les paysages c'est toujours pas ça, y'avait pas grand monde sur la route donc pas grand-chose à dire.

U7 (homme, 34 ans)

U7.1.1: Donc il est 9h05 et je suis parti donc de Pierre-Bénite, rue Henri Brosse à 8h45, donc j'ai mis vingt minutes, et je suis arrivé donc ici boulevard Yves Farges donc en face du bureau du service national. Et bon à part le nœud de circulation qui se trouve sur le pont de la Mulatière, la circulation ben elle a été bonne puisque je suis passé par *la feuillée* pour éviter le bouchon à l'arrivée de la Mulatière, il y a un bouchon sur l'autoroute régulièrement et puis donc voilà il me reste cinq minutes à marcher pour arriver au rectorat donc à mon boulot et voilà à peu près. J'ai mis un petit peu la gomme aujourd'hui, vingt minutes de circulation, c'est une bonne moyenne, ben on avance on avance, je ne suis pas en retard non plus je suis arrivé juste à l'heure donc maximum. Voilà. Donc premier trajet de la journée et c'est parti.

U7.1.2: Bon ben voilà, on vient de rentrer donc on a mis une demi-heure, je suis parti il est 18h30 et je suis parti à 18h du travail, donc une petite marge de 5/7 minutes à peu près pour aller récupérer le véhicule, et puis un petit peu de circulation arrivé sur le pont – comment est-ce qu'il s'appelle ? – euh le pont euh ... de Gerland, voilà, et donc je me suis arrêté deux minutes pour déposer une enveloppe dans une boîte jaune de la Poste qui était sur la route et donc en tout voilà ça fait pratiquement 29 minutes, 30 minutes disons, pour rentrer à la maison, à Pierre-Bénite, dans les Hauts de Pierre-Bénite, et voilà, donc là j'en ai terminé, et on est rentré directement à la maison.

U7.2.1: Donc il est aujourd'hui, neuf heures moins cinq, donc 8h55, mercredi, euh je viens d'arriver donc de chez moi, à Lyon, pour aller travailler, je me suis garé au début de la rue du Pré Gaudry c'est à dire au croisement du boulevard Yves Farges, voilà donc 5 à 7 minutes pour aller au travail à pied, euh ben la circulation a pas été trop mauvaise aujourd'hui, je suis parti à 8h30, donc 25 minutes de trajet, ce qui n'est pas mauvais, et puis voilà donc la journée elle commence. Euh comme d'habitude, euh non pas comme d'habitude, je ne suis pas passé comme d'habitude par l'avenue Pierre Sépard, euh non ce n'est pas Pierre Sépard, enfin par le quartier de la Saulaie à Oullins euh j'ai pris l'autoroute en passant par la sortie vers Arkéma, direction Lyon. Donc pas de bouchon. Vers la Mulatière un peu de circulation voilà sur le Pont, mais à part ça ça allait très bien. Voilà donc là ma journée commence, voilà.

U7.2.2: Donc nous sommes toujours le 19 mai je suis parti du travail rue de Marseille, non ben, j'ai récupéré ma voiture... enfin je l'ai récupéré, ma voiture où je l'ai laissée ce matin près du ... près du ... du Boulevard Yves Farges, et donc je suis parti à ... 17h37 voilà c'était ça, je suis sorti du travail à 17h30, 17h37 et là il est six heures et trois minutes. Là je suis arrivé au ... rue du Colonel Sebbane à Oullins, donc chez mes parents, je vais passer un petit moment, donc la circulation était pas trop ... pas trop mauvaise. Donc je suis passé par Quai Général Frère, boulevard Yves Farges, euh quai Général Frère, enfin avenue ouais du Général ... avenue général ... enfin bref sur les quais, le Pont ... de Gerland, et puis récupérer l'A7 un petit bout d'A7 en fait, puis direction Oullins en passant par Oullins, grande rue d'Oullins.

U7.2.3: Donc il est, toujours le 19 mai il est 20h20 passés je viens de faire un trajet en partant de chez mes parents donc à 20h10, et j'ai mis à peu près 10 minutes pour venir chez moi rue Henri Brosse à Pierre Bénite,

euh voilà donc quand je repasse chez moi et je repars, donc bon la circulation c'est très bon on passe par rue Francisque Jomard, la Grand 'Rue d'Oullins, rue du Perron, et puis jusqu'à chez moi. Très bien.

U7.2.4: Donc on est toujours le 19 mai, il est 20h20, je fais un déplacement de chez moi pour aller voir des amis. Donc voilà, passer un petit moment avec eux. Et on est à Lyon, rue Pierre Delore croisement euh ... croisement euh rue Villon. Quinze minutes, quinze minutes de trajet.

U7.2.5: Alors maintenant, nous sommes le 20 mai, nous sommes hé 1h05, je viens de rentrer de chez mes amis, euh donc c'était comme je l'avais dit, euh, rue Pierre Delore croisement rue Villon, et puis donc en repartant j'ai déposé des convives, donc un qui était presque au bout du Boulevard des Etats-Unis, donc j'ai du partir de la rue Pierre Delore et j'ai pris le boulevard des Etats-Unis, et puis ensuite j'ai déposé quelqu'un d'autre rue Mermoz, à Mermoz, devant la station, au métro de Mermoz, euh et puis, donc il y avait les travaux, mais ça ne gênait pas du tout pour récupérer euh - comment est-ce que ça s'appelle ? – le boulevard Pinel, voilà et donc je suis allé reprendre la sortie pour prendre le périphérique, et au bout du périphérique pour récupérer l'A7 direction Lyon, et entrer à Pierre Bénite, il y a les travaux donc je n'ai pas pu la prendre, on ne pouvait pas sortir, je sais pas ils sont en train de faire le revêtement, euh le revêtement de goudron quoi, et donc je suis redescendu jusqu'à Solaize en passant par ... en longeant l'usine *Blue Star Silicone* anciennement *Rhodia Silicone*, euh et puis en reprenant l'A7 en direction de Lyon, voilà pour arriver à Pierre-Bénite, à Pierre Bénite je suis sorti côté euh sortie Pierre Bénite, d'habitude je sors sortie suivante puisque c'est plus proche de chez moi, côté Usine Arkéma, et je me suis arrêté à la station service, donc euh ... qui est la moins chère et qui est au bout du boulevard de l'Europe, pour mettre du carburant pour demain, donc voilà, je suis parti à minuit trente-cinq et il est une heure dix. J'ai mis à peu près ... euh ... 45 minutes pour rentrer voilà en faisant des arrêts, voilà on va essayer d'aller se coucher et essayer de se lever tôt pour aller travailler demain, en essayant de ne pas être en retard.

U7.3.1: Bon, il est pratiquement neuf heures, donc je viens d'arriver là je suis sur le boulevard Yves Farge, donc je me suis garé, euh j'arrive de chez moi, donc rue Henri Brosse à Pierre Bénite, aujourd'hui j'ai essayé de venir un petit peu en avance et je suis parti un peu plus tôt que d'habitude, à 8h25 euh seulement voilà j'ai essayé de prendre l'autoroute à la sortie Pierre-Bénite, Arkéma direction Lyon et ayant vu que y'avait un bouchon en amont, déjà qui était assez long, j'ai redescendu l'A7 donc en direction de Marseille, et pour récupérer le périph', mais là aussi, euh donc sortie Pierre-Bénite Sud, euh il y avait aussi un bouchon, donc je suis ressorti à Pierre-Bénite, j'ai traversé Pierre-Bénite, en prenant une rue, une petite rue, parallèle au boulevard de l'Europe, pour éviter les feux, et puis j'ai traversé Oullins, en passant par la Saulaie, euh, je ne me rappelle jamais du nom c'est avenue Pierre Séward je crois, jusqu'à la Mulatière, pour reprendre, pour reprendre le Pont ... euh le Pont Pasteur. Voilà et puis voilà donc, on est remonté par le quai Général euh ... enfin remonté jusqu'à donc euh ... en passant ... oui remonter le quai jusqu'à la rue Gustave Nadaud, et puis me garer en face, donc maintenant j'en ai pour cinq minutes à aller au travail. Voilà pour aujourd'hui, j'ai fait un petit peu de route là aujourd'hui, et finalement j'ai mis un peu plus de temps que d'habitude mais bon la circulation euh était un petit peu encombrée, un croisement important de la ... important voilà.

U7.3.2: Euh donc nous sommes le 20 mai, il est 19h je suis parti du travail rue de Marseille à 17h30, je viens d'arriver chez moi et en fait je suis allé récupérer mon véhicule, et donc ca m'a pris 7-8 minutes, et puis je me suis rendu dans le 8^{ème} arrondissement, rue Pie ... Pie XII, c'est la rue, donc boulevard Jean XXIII, pardon c'était au boulevard Jean XXIII, donc là j'ai fait un trajet pas tout à fait ... pas tout à fait rectiligne, je suis passé par donc c'était ... la rue j'étais garé une rue après donc j'ai continué en prenant rue de Gerland. Puis après c'était rue Croix-Barret pour récupérer route de Vienne, et route de Vienne, rue Pierre Delore, ensuite rue Cazeneuve, pour reprendre un bout de l'Avenue Berthelot, enfin Bachut, là bas, puis le boulevard Jean XXIII c'était pour aller au lycée la Martinière, à Monplaisir, enfin exactement au GRETA industriel. Euh donc de ce côté-là j'ai suis resté à peu près disons entre 25 minutes et trente minutes, une demi-heure, et puis je suis reparti donc à 18h30, voilà j'ai mis une demi-heure en passant ... donc par ...en essayant de couper quoi, par Boulevard des Etats-Unis voilà donc j'ai récupéré le Boulevard des Etats-Unis, et le périphérique puisqu'il y a des travaux en fait sur l'Avenue Jean Mermoz et puis sinon Avenue Rockefeller qui n'est pas très loin, c'est un peu bouché au bout je n'arrive pas à récupérer le périphérique, là j'ai fait un petit peu de détours, ca a mis une demi-heure, Maintenant je suis arrivé chez moi, je ne vais pas y rester longtemps, voilà.

U7.3.3: Bon là il est 22h20, euh donc nous sommes jeudi 20 mai je reviens de chez mes parents, je ne sais pas si j'ai dit pour le trajet aller donc je suis parti il était huit heures moins le quart, donc 19h45, et donc de chez moi à Oullins, je rappelle le trajet de rue Henri Brosse à Pierre-Bénite jusqu'à Rue Colonel Sebbane à Oullins. Ca doit être ... quatre kilomètre à peu près. Faudrait que je mesure, enfin il faudrait que je regarde sur le compteur, et puis donc je viens d'arriver chez moi, je suis parti il y a sept-huit minutes, donc ben voilà. Donc là les trajets pour aujourd'hui c'est terminé.

U7.4.1: Oui donc il est neuf heures cinq aujourd'hui. Nous sommes le 21 mai, donc je viens d'arriver me garer, boulevard Yves Farges, un petit peu en amont parce qu'il n'y avait pas de place... plus près du Rectorat. Donc voilà j'ai mis là à peu près quinze minutes, la circulation à cette heure-ci elle est bonne, donc malheureusement un peu tard, et puis donc je vais au travail, voilà j'arrive de chez moi. Euh j'ai pris l'autoroute, l'A7 donc pas de problème au niveau de la circulation. Voilà.

U7.4.2: Pour faire un petit récapitulatif puisque j'ai oublié de le faire tout à l'heure, des déplacements que j'ai effectué, donc je suis parti du travail où j'étais garé à boulevard Yves Farge, un peu loin j'ai mis un peu plus de dix minutes pour aller à pied récupérer ma voiture, je suis sorti du travail il était 17h30, et je me suis rendu au croisement de la rue Delore et rue Villon. Il était dix-huit heures moins vingt. Donc on est repartis un quart d'heure après il était 17h55 pour venir aux Terreaux, me garer près des quais de Saône sur ... au bout de la rue... c'est la rue, la rue d'Algérie il me semble. Voilà. Donc il est maintenant 20h. Donc on est toujours aux Terreaux et je vais récupérer la voiture, puis redéposer mes camarades dans le huitième arrondissement, et puis chez moi. Enfin peut-être. Voilà.

U7.4.3: Donc je viens d'effectuer le trajet Terreaux – rue Pierre Delore dans le 8^{ème}, j'ai fait un arrêt de deux minutes par les Etats-Unis où j'ai fait un arrêt d'une minute, en donc maintenant à Oullins Colonel Sebbane, il est 21h35. Voilà et je ne suis pas repassé chez moi.

U7.4.4: Donc nous sommes toujours le 21 mai il est 22h40 donc je viens de faire un déplacement rue du colonel Sebbane chez mes parents à chez moi. Donc voilà je suis chez moi.

U7.5.1: Oui donc nous sommes le 22 mai, donc je n'ai pas stipulé le trajet de tout à l'heure. Il était 11h15 donc je suis parti de chez moi au marché de Vénissieux et puis à midi et demi on a pris le périphérique et puis jusqu'à Lyon 3^{ème} groupe de jeunesse et puis retour à Oullins donc chez mes parents. Voilà. Il est 13h05.

U7.5.2: Donc nous sommes samedi, je viens d'arriver chez moi il est quatorze heures cinquante, je viens d'arriver chez moi, je suis part donc de chez moi il était onze heure quinze à peu près, onze heures dix. Donc je suis parti en prenant l'A7 vers Vénissieux Marché, donc j'y suis resté une demi-heure peut-être, donc je suis arrivé à 11h30, voilà, et je suis reparti de là-bas à midi quinze. Donc je suis allé à Oullins chez mes parents, encore en prenant l'A7 et en prenant la sortie d'Oullins. J'ai mis euh ... je suis arrivé il était une heure, voilà 13 heures, et je suis reparti de chez mes parents vers 14 heures / quatorze-heures-cinq. Donc c'était pas avec mon véhicule par contre, là on est partis avec mon frère à l'Hôpital de Sainte-Foy, donc on n'est pas restés longtemps, dix minutes on a mis a peu près dix minutes pour y aller, donc 14h30 on était là-bas, après dix minutes on était repartis il était 14h35 voilà, et retour à Oullins devant chez mes parents, il était 14h euh ... 14h45 et je suis revenu chez moi. Voilà.

U7.5.3: Donc rappel du dernier trajet effectué, donc nous sommes toujours samedi, je suis parti, euh donc euh de chez moi à Pierre Bénite pour aller récupérer un ami Boulevard des Etats-Unis puis après un autre ami rue Pierre Delore, et puis après il était 16 heures cinq au départ de Pierre-Bénite et j'ai mis à peu près euh ... 15 minutes pour arriver Boulevard des Etats-Unis puis rajouter 10 minutes pour arriver rue Pierre Delore, dix minutes, quinze minutes et puis nous sommes partis par périphérique, autoroute, puis nous sommes venus à donc... à Meximieux, euh pour suivre euh donc c'était pour un mariage, donc on a suivi un cortège, là apparemment je ne sais pas on est exactement là on va on est arrivés il y a une demi heure, donc il était 18h moins dix moins cinq, oui et donc là nous repartons à 18h30, on va repartir pour aller à Saint-Vulbas. Voilà.

U7.5.4: Là euh donc j'arrive chez moi, euh il est une heure cinquante-cinq donc on revient, j'ai déposé mes amis, euh on est parti à quelle heure, donc on était à Saint-Vulbas, on est parti de Meximieux, pour aller à Saint-Vulbas, euh ... donc c'était pour un mariage et j'ai redéposé mes camarades, euh respectivement boulevard des Etats-Unis, pas très loin de la sortie du périph', et puis au bout du boulevard des Etats-Unis, rue Villon, rue Delore, et euh ... donc il faut quoi, à peu près euh moins de dix minutes pour faire le trajet entre les deux lieux, et puis après disons vingt-cinq minutes à peu près pour entrer à Pierre-Bénite, en gros, on est parti de Saint-Vulbas on est partis à 0h20 ... ouais 0h30, voilà. En passant par l'autoroute A42, péage, périphérique, voilà donc on est arrivés.

U7.6.1: Donc nous sommes le ... 23 mai et je suis parti de chez moi à 16 heures, 16h10 euh quinze, je vais donc monter à Oullins chez mes parents, les récupérer, et les emmener à l'hôpital de Sainte-Foy, on a mis dix minutes pour venir, là il est 16h38.

U7.6.2: Donc là nous venons de l'hôpital Sainte-Foy, à rue Sebbane à Oullins. Il est 19h on est partis à 18h50 donc dix minutes de trajet.

U7.6.3: Donc il est 20h15 là et ca fait dix minutes que j'attends un collègue là je suis parti de chez moi il était 19h50 et je suis arrivé à 20h / 20h05. Voilà et on est le dimanche 23 mai.

U7.6.4: Donc il est une heure vingt et je viens de rentrer chez moi, donc on doit être le 24, enfin c'était dimanche, donc je suis reparti de Lyon on est montés aux Terreaux il était huit heure et demi, donc je suis reparti d'Oullins à 20h05 pour récupérer un camarade boulevard des Etats-Unis j'ai dû mettre dix minutes un quart d'heure et aller aux Terreaux, vingt minutes de plus, maximum, et puis après on est resté un moment là-bas, donc je l'ai redéposé tout à l'heure, voilà puis je suis rentré.

U7.7.1: Donc il est 18h55, je suis sorti de chez moi il était ... aujourd'hui 17h30. J'ai fait un petit trajet de Pierre Bénite, je me suis arrêté trois quart d'heure, donc à 18h35 je suis reparti de Pierre Bénite en repassant par Oullins, j'ai pris le tunnel de Fourvière pour arriver ici où je suis arrivé donc rue de Menival, dans le 5^{ème} arrondissement, donc le tunnel était un peu bouché, à l'entrée c'était l'entrée, au niveau de l'autoroute A7 était un peu bouchée donc je suis passé par euh la sortie Quai de Saône et j'ai repris l'entrée suivante pour le tunnel de Fourvière. Ben la circulation n'était pas trop mauvaise, et là je viens d'arriver il y a cinq minutes. Voilà donc je suis arrivé à ... 18h55. Voilà et nous sommes lundi

U7.7.2: Il est 23h40, je viens d'arriver chez mes parents, rue colonel Sebbane à Oullins, et donc de rue Menival j'ai mis un quart d'heure en passant par le tunnel de Fourvière, et par le centre d'Oullins. Voilà.

U7.7.3: Donc il est 0h46 j'arrive chez moi et je suis parti à 0h38. Voilà.

U7.8.1: Donc pour récapitulatif, ce matin, au départ de chez moi, rue Henri Brosse à Pierre-Bénite il était 18h50 donc j'ai voulu prendre l'autoroute en passant par l'entrée d'autoroute A7 par ... vers Arkéma, donc je me suis rendu compte en prenant le pont que l'autoroute était bouchée en direction de Lyon, j'ai refait demi-tour et apparemment ca avait l'air de boucher aussi en prenant vers la bretelle pour prendre le périphérique, donc j'ai refait demi tour, je suis repassé par Oullins, la Saulaie, vu qu'il y avait beaucoup de voitures en venant déjà dans le sens c'était une longue file de voitures aux feux, oh j'ai refait demi-tour encore là et je suis passé par un petit chemin qui m'amène vers le quartier de Pierre Bénite où j'ai récupéré par le centre de Pierre-Bénite pour tourner vers Oullins, la circulation était plus fluide, et il y avait quand même beaucoup de véhicules. Et puis arrivé à la Mulatière aussi beaucoup de véhicules, donc j'ai mis un certain temps, je suis arrivé en retard d'ailleurs, puisque fallait que je trouve une place de stationnement gratuite mais j'en ai pas trouvé près ... là où je me gare habituellement, presque au bout du boulevard Yves Farge, donc deux trois feux après le bureau du service national, donc j'ai marché, un petit moment pour aller au travail. Ca m'a fait venir une demi-heure en retard, voilà. Je suis arrivé à moins le quart. Là ce soir, j'ai trainé un petit peu pour prendre mon véhicule puisque le temps que j'ai mis pour aller reprendre mon véhicule au moins à peu près vingt minutes de marche, ben j'ai mis euh, j'ai pris mon véhicule (il réfléchit) il était 19h15 quoi. Et je suis arrivé chez moi il est 19h40. Voilà nous étions le 26 mai aujourd'hui.

U8 (homme, 28 ans)

U8.1.1: Lundi 17 mai début de l'expérience, trajet à 20heures départ Charpennes, destination Guillotière, via Part-Dieu pour récupérer ma chérie, à destination d'un restaurant. Choix de la voiture par pur confort, alors que le métro aurait permis de faire exactement le même trajet. Vérification avant de partir de la disponibilité d'un parking sur le site d'arrivée. Euh sinon journée dans les transports en commun, sans encombre. Aller métro – train puis voiture, retour voiture – train – métro. Rien à signaler de particulier pour le moment.

U8.1.2: 21h50 retour effectué sans encombre, durée du trajet vingt minutes, temps estimé dix à quinze minutes. Euh, voilà.

U8.2.1: Mardi 18 mai 9h15 Charpennes – Vaise durée du trajet 15 minutes. Pourquoi avoir choisi la voiture ? Car c'est un trajet que je connais bien en transport en communs et qu'il m'aurait fallu 40 à 45 minutes pour le même soit trois fois plus de temps, donc aucun regret, euh, le stationnement en revanche à Vaise n'a été possible que parce que j'ai une carte de parking exceptionnellement. Il faut savoir que le parking sur le site de Vaise est extrêmement compliqué donc si je n'avais pas eu cette carte, j'aurais pris dix à quinze minutes rien que pour trouver une place.

U8.2.2: Mardi 18. Retour de Vaise à Charpennes, rien de particulier à signaler, des bouchons sur le boulevard Stalingrad, qui m'ont fait perdre cinq minutes ce qui amène le trajet total à une vingtaine de minutes. Globalement très inférieur à la durée en transport en commun.

U8.3.1: Mercredi 19 mai. Trajet imprévu donc je vais chercher ma chérie chez une amie ce soir il est 22h15 donc le trajet a été de Charpennes sur la place à la Manufacture des tabacs, euh j'ai mis très exactement treize minutes pour arriver jusqu'ici donc via Garibaldi. Euh aucun problème particulier dans le trajet une légère perte de temps, de une à deux minutes pour trouver une place à l'arrivée. Rien de particulier à signaler.

U8.5.1: Vendredi 21 avril, non 21 mai qu'est-ce que je dis ? trajet Charpennes – Vaise, pour aller sur mon lieu de travail, 15 minutes de trajet porte à porte, avec la carte de parking, rien de particulier à signaler.

U8.5.2: Vendredi 21 mai, 18h50 retour Vaise direction Charpennes, à signaler un accident sur le périphérique Nord donc je n'ai pas pu prendre l'entrée périphérique Nord qui m'aurait amené jusqu'ici donc j'ai pris le tunnel de la Croix-Rousse ce qui m'a fait traverser Vaise et j'ai mis approximativement 55 minutes pour revenir, donc oui là clairement j'ai perdu du temps. Alors est-ce que les conditions de circulation ne sont pas également dues au week-end de Pentecôte ? Je ne sais pas.

U9 (femme, 44 ans)

U9.1.1 : Mardi 25 mai. Irigny "lessé" euh ... Charly aller-retour 10 km. J'ai déposé ma fille à son Lycée. Elle fait ses études là-bas, au BTS. Elle a besoin de moi pour la déposer les matins. Et puis il n'y a pas de navette pour y aller aux heures de cours, c'est compliqué ... Elle aime pas être dépendante et je me passerai bien de ... d'effectuer ces trajets même si on passe des trajets sympas entre nous. En même temps, elle n'a pas le temps pour passer son permis, et il faut de l'argent aussi. RAS sinon.

U9.1.2 : A 14h Irigny – Pierre-Bénite Déchetterie, aller-retour, 4 km, on avait plein de bazar. RAS.

U9.1.3 : Mardi 16h Irigny-Oullins-Saint-Genis-Laval bouchon à St Genis, comme d'habitude. Beau temps. Je suis allé faire une course, avec trois grands enfants et du monde tout le temps à la maison, je passe beaucoup de temps à faire les commissions. RAS.

U9.2.1 : Mercredi 8h trajet aller-retour Charly... Irigny-Charly-Irigny. Toujours pour ma fille. Elle en a profité pour réviser sa leçon de biologie. Je ne peux pas trop l'aider. RAS

U9.2.2 : 11h d'Irigny à Saint-Priest par le boulevard périphérique... Et voilà. Course faite. On circule mieux à ces heures-là. RAS.

U9.2.3 : 17h retour. Je suis allé chercher mon mari après le travail. On a mis plus d'une heure trente puisqu'il y avait trois accidents toutes les autoroutes étaient bloquées on est rentrés par Givors RN86, 70km de détours. C'est assez fréquent, c'est très rageant et on ne peut rien faire. On est bloqué.

U9.3.1 : Jeudi matin direction Minguettes, par l'autoroute, il y a des bouchons. Je dévie par le centre de Pierre-Bénite. Jeudi 11h. De Irigny à la Saulaie à Oullins, bouchons accidents, je suis sortie par Pierre-Bénite, c'était encore bouché je suis passée par le centre.

U9.3.2 : Retour à Irigny, l'après-midi, j'ai cherché Héloïse au lycée à Charly, direction Saint-Genis-Laval, courses ensemble, puis après Oullins, chercher son frère. Retour le soir.

U9.4.1 : Vendredi. De Irigny à Oullins la Saulaie, le petit frère, après encore Saint-Genis-Laval, petite course avant week-end, retour par Charly, pour la grande.

U9.4.2 : Après-midi re-Saint-Priest aller-retour, retour par la rocade.

U9.5.1 : Samedi. Irigny-Saulaie donc Oullins. Pour le matin. Euh... Saint-Genis-Laval, Charly, de nouveau Irigny, de nouveau Oullins, retour à Irigny. Enfin du temps. RAS.

U9.6.1 : Dimanche. Aller-retour Irigny-Oullins, deux fois. J'ai déposé les grandes au bus pour le centre. Retour. Puis retour pour les chercher.

U9.7.1 : Lundi à 8heures, trajet aller-retour sur Charly pour le lycée. Voilà.

U10 (homme, 29 ans)

U10.1.1: Euh bonjour donc moi c'est [U10], on est le 2 juin il est 7h du matin, je viens d'arriver au travail donc j'ai fait le trajet entre chez moi c'est-à-dire 27, rue Turbil dans le troisième, avec 20 chemin du Randin, à Ecully. Alors la durée du trajet c'était 18 minutes, j'ai fait 13 kilomètres, euh qu'est-ce qu'il s'est passé ? Ben, pas grand-chose puisque en fait à 7 heures du matin il n'y a vraiment pas grand-chose. Autour de moi ben à part deux-trois voitures qui ... qui allaient à fond sous le tun... sous Téo, euh rien de trop grave à signaler. A sept heures du matin il n'y a vraiment aucun problème pour se déplacer. Voilà sinon le trajet était prévu, aucun, aucun, aucun changement d'itinéraire.

U10.1.2: Euh voilà, on est encore le 2 juin, il est 19h52, donc j'ai fait le trajet retour entre travail et maison, c'est-à-dire de Ecully 20, chemin du Randin, à 27, rue Turbil, dans le troisième, euh donc le trajet j'ai mis 22 minutes, j'ai ... j'ai fait combien de kilomètres ? 13 kilomètres. Pareil, forcément. Euh, ben le trajet s'est bien passé. Euh il n'y a pas eu grand monde sur la route, un peu de bouchons à l'arrivée de ... enfin bouchons euh j'ai pris deux feux à l'arrivée de ... à la Part-Dieu. Sinon ben c'était mon trajet habituel, prévu, et je n'ai pas changé puisqu'il n'y avait pas suffisamment de monde pour que j'en change. Voilà.

U10.2.1: Bonjour, on est le 3 juin, il est 7h20, donc je viens ... j'ai fait le trajet donc entre chez moi et le travail, toujours entre le troisième et Ecully, donc aujourd'hui j'ai mis dix-huit minutes, toujours mes treize kilomètres, euh ben ça s'est très bien passé. Il n'y a vraiment pas grand monde, bon à part les gens qui freinent un peu devant les radars automatiques, un peu inconsciemment, mais bon c'est pas bien grave. Bon c'est mon trajet habituel, ce coup si je ne me suis pas tapé de camion poubelle ni rien, donc tout s'est bien passé. Euh... voilà quoi donc impeccable.

U10.2.2: Euh voilà on est toujours le 3 juin, euh là il est 20h15, euh je viens de rentrer chez moi, alors par contre à midi j'ai pris ma voiture, bon je ne me suis pas enregistré, pour ... pour aller faire les courses au Carrefour Ecully et en même temps on est allé manger avec des collègues au Restaurant Carrefour. Donc c'était un trajet de deux kilomètres qui nous a pris cinq minutes. Euh alors le trajet ben, il s'est fait très tranquillement, j'ai pris juste un raccourci puisque je voulais doubler un collègue ça c'est ... c'est un peu puérile mais bon ça a marché en plus. Ça nous a bien fait marrer. Donc c'était un trajet qui nous a pris cinq minutes, sur deux kilomètres, donc aller et retour. Aller à midi, retour à une heure, une heure et demie. Euh ... et ce soir j'ai pris ma voiture, à 18h30, pour ... pour aller courir, donc en fait avec une collègue on est, on est allé jusqu'à la Doua, donc c'est toujours le parcours de douze kilomètres, pour aller à la Doua qui nous a pris un quart d'heure, donc on est allé courir et donc j'ai repris ma voiture ensuite pour rentrer chez moi. Donc au total le trajet a fait 15 kilomètres, et euh bon ça m'a pris une demi-heure quoi, pour rentrer chez moi quoi. Donc qu'est-ce qui s'est passé sur le trajet ? Euh à part qu'il y avait des personnes qui décident de lâcher des personnes en pleine rue, et de bloquer la circulation, ben ça allait c'était assez fluide. Y'avait pas de soucis quoi. Euh voilà.

U10.3.1: Voilà on est vendredi 4 juin, il est sept heures, donc j'ai fait..., donc ce matin j'ai fait le trajet entre chez moi et le boulot, donc toujours dans le troisième jusqu'à Ecully. Donc là ça m'a pris vingt minutes, bon y'avait pas grand monde sur la route comme tous les matins, euh ça s'est bien passé. Donc le trajet pour le détailler, en fait donc je pars de chez moi, rue Turbil, après je prends la rue Paul Bert, le ... la... le cours de la

Villette, euh je remonte jusqu'à Charpenne, après je prends le boulevard Stalingrad jusqu'à Téo, et en fait, une fois que je suis dans Téo, après je mets le régulateur, j'arrive tranquillement au rond-point du Valvert, et au rond-point du Valvert j'ai plus qu'à monter une côte et je suis au boulot. Voilà ben c'est mon chemin habituel, y'a pas de ... j'ai ... en fait je le change très peu mon chemin, c'est vraiment que quand il y a les éboueurs. Mais ce matin je suis passé juste devant, donc j'ai pas eu besoin de bifurquer. Euh puis voilà, rien de bien spécial.

U10.3.2: Bonjour donc on est le 4 juin. Euh alors j'ai ... à midi je suis allé à la piscine avec un collègue. Donc j'ai pris ma voiture, donc le trajet c'est un kilomètre, ça nous a pris cinq minutes, euh on fait toujours le même trajet, le trajet habituel entre donc le travail et puis la piscine de Vaise. Il n'y a vraiment rien à signaler. C'est un parcours qu'on fait deux fois par semaine et c'est vraiment impeccable. Et donc là maintenant il est six heures et quart, et là donc je me rends chez le médecin, donc avenue Salengro, pas trop loin du Carrefour Market. Euh donc j'ai fait le trajet boulot – docteur en 18 minutes, et c'est 12 kilomètres. Euh donc c'est quasiment sur mon chemin par rapport à quand je rentre comme d'habitude. Donc là je n'ai pas pris mon chemin habituel, mais c'est le chemin que je prends ouais habituellement en fait quand je veux aller dans les coins-là. J'ai pas eu de soucis sur la route, même s'il y a un peu de trafic vu qu'on est vendredi, mais rien de bien catastrophique donc j'ai gardé mes habitudes. Voilà.

U10.6.1: Donc on est le 7 juin il est 7h10, je viens d'arriver au travail donc j'ai fait le trajet maison-travail? Euh je suis aussi allé chercher de l'essence. Ça m'a pris cinq minutes puisqu'en fait c'est juste à côté de mon boulot. Euh bon encore une fois je me suis levé super tôt. Donc il n'y avait pas grand monde sur la route, euh vraiment rien à signaler j'ai pris mon chemin habituel, même pour aller chercher de l'essence. Enfin je vais chercher de l'essence à Ecully ça me fait 500m de plus. Et voilà.

U10.6.2: Alors, on est toujours le 7 juin, il est 18h46, alors là j'ai fait le trajet entre le travail et le parc de la Tête d'Or, puisque là je vais aller courir, d'ailleurs là je suis un peu à la bourre. Il s'est passé qu'en fait il y a eu une voiture une panne dans Téo donc ça a fait un tout petit ralentissement puisqu'en fait elle venait juste d'avoir la panne donc moi ça m'a pas trop gêné. Sinon ben c'est le chemin que je prends d'habitude, puisque je vais courir tous les lundis au Parc. Et puis bon là je vais y aller.

U10.6.3: Voilà, on est toujours le 7 juin, il est 20h37, donc je viens de faire les quatre kilomètres qui séparent le Parc de chez moi. Euh ben donc rien à signaler, là. A ces heures-là il n'y a pas grand monde. Tout s'est bien passé j'ai pris mon chemin habituel.

U10.7.1: On est le 8 juin, il est 7h20 donc je viens d'arriver au travail donc j'ai encore fait le trajet entre le troisième et Ecully. Donc mes treize kilomètres, là aujourd'hui j'ai mis vingt minutes, euh je ne sais même pas trop pourquoi parce qu'il n'y avait pas de monde ni rien. Ça doit être parce que j'ai du me taper les feux un peu trop... un peu plus que d'habitude. Voilà sinon rien de spécial à signaler, euh pas d'embêtements sur la route, voilà j'ai pris mon chemin habituel, comme d'habitude y'a plus qu'à aller bosser.

U10.7.2: Donc on est toujours le 8 juin, il est 18h50 alors là j'ai fait euh le boulot vers le parking des Célestins, parce qu'en fait là je vais aller manger en ville avec une amie, euh du coup là je suis passé par Marietton, enfin j'ai fait je suis descendu d'Ecully par Marietton donc là y'avait pas grand monde sauf sur le rond-point. Après j'ai longé les quais et donc j'ai retrouvé j'ai pris le parking directement, donc j'ai mis vingt minutes pour six kilomètres. C'est vraiment pas terrible mais bon, on ne peut pas trop faire autrement, voilà c'est les ... les seules fois où l'on regrette un peu la voiture. Mais bon comme il flotte un peu on le regrette pas tant que ça. Sinon il n'y a pas eu grand-chose sur la route, à part que les gens sans ... sont désespérant à vouloir s'engager alors que c'est déjà bloqué et du coup ils bloquent encore plus les carrefours, mais bon à part ça on ne peut rien y faire, hein. Voilà.

U10.7.3: Euh il est 22h on est toujours le 8 juin, donc je viens de rentrer là de Bellecour, enfin de ... des Célestins. Donc j'ai mis euh cinq minutes, non j'ai mis dix minutes et cinq kilomètres, bon voilà à dix heures il n'y a pas grand monde, donc ça circule bien ... trajet direct. Il y a pas eu de soucis.

U10.7.4: Euh oui j'ai oublié de signaler que le 8 juin je suis allé à la piscine donc avec des collègues, donc on est allé donc je suis allé avec trois collègues à la piscine donc à midi, euh le trajet c'est deux kilomètres, euh cinq minutes entre Ecully et la piscine de Vaise, donc l'aller s'est fait à midi, midi moins cinq, et le retour à ... à ... une heure moins dix. Voilà.

U10.8.1: Donc 9 juin il est 7h15 je viens d'arriver au boulot, donc j'ai fait le trajet entre le troisième et Ecully, euh j'ai mis vingt-deux minutes, parce que je me suis tapé tous les feux au début, donc bon, ça arrive des fois, c'est vachement mal ... mal foutu: quand on s'en tape un on se les tape tous. Voilà ben sinon il n'y a pas grand monde ça s'est bien passé, j'ai pris mon chemin habituel. Voilà.

U10.8.2: Euh 9 juin, 18h44 là je vais au Carrefour pour aller faire des courses, donc c'est trois kilomètres cinq minutes. Voilà je vais faire mes courses.

U10.8.3: 19h34 je viens de finir de faire les courses, donc euh j'ai fait Carrefour – le boulot, parce qu'en fait ensuite je reprends la voiture, on fait une soirée œnologie donc ça ne se passe pas loin du bureau, et je récupère une collègue, euh là par contre il y avait vraiment beaucoup de monde, donc j'ai pris un chemin bis, ce qui m'a permis de m'en tirer en moins de dix minutes. Voilà bon sinon c'était euh c'était très dense mais pas ... pas d'incivilités ni rien. Donc ça allait.

U10.8.4: Il est 23h52, on est toujours le 9 juin. Donc là je rentre d'Ecully pour donc chez moi euh 27 rue Turbil dans le troisième. J'ai ramené des collègues donc je suis passé par le Carrefour Ecully, ensuite euh j'ai pris Marietton, je suis remonté par les grands "S" à la Croix-Rousse. J'ai déposé une autre collègue, et donc ensuite je suis rentré chez moi par euh ... par les ... par la, par le Centre-ville. Donc j'ai longé le Parc et ensuite j'ai pris l'avenue Thiers. Voilà donc 23h il n'y a pas grand monde. Donc il n'y a pas eu de soucis, quoi. Voilà.

VENDREDI 7 MAI 2010

GRAND LYON 3

THOMAS BUHLER Ce chercheur lance une étude sur l'usage de la voiture face aux modes alternatifs « IL Y A DES RÉSISTANCES DES AUTOMOBILISTES »

RECUEILLI PAR FRÉDÉRIC CROUZET

Pourquoi les automobilistes lyonnais continuent-ils à prendre leur voiture alors que les transports alternatifs se développent ? Thomas Buhler, 26 ans, élève ingénieur à l'Insa de Lyon, rattaché au laboratoire d'aménagement et urbanisme, a choisi de se pencher sur cette question pour son doctorat. Il lance une étude qualitative pour comprendre « les stratégies et tactiques » des usagers de la route. Et recherche, par l'intermédiaire de notre journal, une trentaine d'automobilistes volontaires pour participer à son enquête.

En quoi cette étude est-elle originale ?

Par sa méthodologie. Durant une semaine, je vais confier aux automobilistes un dictaphone pour qu'ils puissent s'exprimer à la fin de chacun de leurs déplacements. Il s'agit d'approcher au plus près la réalité du terrain, d'obtenir des informations de l'usager dans l'action. C'est assez rare. On connaît finalement peu de chose sur les déplacements automobiles, ce qui les motive. La plupart des études sont quantita-



Thomas Buhler cherche à comprendre les motivations des automobilistes.

tives, basées sur des questionnaires et des sondages.

Quels sont les objectifs de cette enquête ?

Comprendre les freins des automobilistes pour passer à d'autres modes de déplacement, alors que la ville se développe sur un mode durable. Et détermi-

ner des leviers pour les inciter à laisser leur voiture. Des études menées sur le nouveau métro de Rennes ont montré que seulement 10 % des utilisateurs étaient des automobilistes. Le report modal est loin d'être évident. On ajoute des solutions de mobilité, sans forcément créer une alternative pour les automobilistes.

■ CONTACT

Pour son enquête, Thomas Buhler recherche une trentaine de personnes qui se déplacent majoritairement en voiture dans l'aire urbaine de Lyon.
Contact : 06 12 16 36 94 ou thomas.buhler@insa-lyon.fr.

A Lyon, la part de la voiture a pourtant tendance à baisser...

Oui, mais les déplacements sont plus longs. Il y a encore une forte inertie, des résistances des automobilistes. Elles sont liées à l'habitude, à des facteurs culturels, à l'habitat. Les conducteurs évoquent aussi le gain de temps alors qu'ils minimisent la durée passée en voiture. Mais l'environnement urbain, comme le nombre de places de parking par exemple, joue aussi un rôle. Cette étude doit permettre de voir comment les espaces et les projets conçus par les architectes, les urbanistes sont perçus par les individus. Et comment cela peut aider à enrichir les pratiques d'aménagement de la ville. ■

ANNEXE 17

QUESTIONNAIRE

Bonjour, je suis étudiant(e) à l'INSA et je réalise une enquête sur les déplacements urbains dans le cadre d'un programme de recherche. Nous interrogeons des habitants de Villeurbanne qui prennent la voiture plusieurs fois par semaine. Si c'est votre cas, pourriez-vous m'accorder une quinzaine de minutes pour répondre à ce questionnaire ?

(Nous garantissons que toutes les informations fournies seront traitées sous couvert d'anonymat, seront conservées par l'INSA de Lyon dans le cadre de la recherche, et ne seront utilisées pour aucun autre usage).

PARTIE I : LIEUX

Dans un premier temps, nous souhaitons connaître cinq lieux de votre vie quotidienne où vous vous rendez régulièrement en voiture.

- ⇒ Remplir le schéma page suivante, avec les cinq lieux
- ⇒ NB : la personne interrogée peut ne pas fréquenter un ou plusieurs de ces cinq lieux (ex : personne ne faisant jamais les courses elle-même)

PARTIE II : TRAJETS

Parmi ces lieux de votre vie quotidienne, pouvez-vous citer vos quatre trajets les plus fréquents en voiture (par exemple: lieu de résidence vers travail, travail vers commerce, etc.)? L'aller et le retour entre deux mêmes lieux comptent pour deux trajets.

- ⇒ Sur le schéma page suivante, tracer et numéroter les flèches correspondant aux quatre trajets. **Veillez à bien préciser le sens des flèches ! Si vous avez des allers-retours, utilisez deux flèches unidirectionnelles, chacune pour un trajet**
- ⇒ Remplir le tableau ci-dessous, colonne par colonne

Sur ce trajet ...	Trajet 1	Trajet 2	Trajet 3	Trajet 4
Êtes-vous habituellement accompagné d'un ou plusieurs passagers ?	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
<u>Si oui</u> , qui ?				
A quelle fréquence faites-vous ce trajet ?				
A quelle heure de la journée faites-vous ce trajet ?				
A cette heure-là, vous trouvez une place de stationnement ...	<input type="checkbox"/> Facilement <input type="checkbox"/> Plutôt facilement <input type="checkbox"/> Plutôt difficilement <input type="checkbox"/> Difficilement	<input type="checkbox"/> Facilement <input type="checkbox"/> Plutôt facilement <input type="checkbox"/> Plutôt difficilement <input type="checkbox"/> Difficilement	<input type="checkbox"/> Facilement <input type="checkbox"/> Plutôt facilement <input type="checkbox"/> Plutôt difficilement <input type="checkbox"/> Difficilement	<input type="checkbox"/> Facilement <input type="checkbox"/> Plutôt facilement <input type="checkbox"/> Plutôt difficilement <input type="checkbox"/> Difficilement
Combien de temps dure ce trajet ?				
Que pensez-vous de ce temps passé en voiture ? [autant de réponses que souhaitées]	<input type="checkbox"/> long <input type="checkbox"/> court <input type="checkbox"/> utile <input type="checkbox"/> inutile <input type="checkbox"/> agréable <input type="checkbox"/> stressant <input type="checkbox"/> fatigant <input type="checkbox"/> autre : _____	<input type="checkbox"/> long <input type="checkbox"/> court <input type="checkbox"/> utile <input type="checkbox"/> inutile <input type="checkbox"/> agréable <input type="checkbox"/> stressant <input type="checkbox"/> fatigant <input type="checkbox"/> autre : _____	<input type="checkbox"/> long <input type="checkbox"/> court <input type="checkbox"/> utile <input type="checkbox"/> inutile <input type="checkbox"/> agréable <input type="checkbox"/> stressant <input type="checkbox"/> fatigant <input type="checkbox"/> autre : _____	<input type="checkbox"/> long <input type="checkbox"/> court <input type="checkbox"/> utile <input type="checkbox"/> inutile <input type="checkbox"/> agréable <input type="checkbox"/> stressant <input type="checkbox"/> fatigant <input type="checkbox"/> autre : _____
En transports en commun, combien de temps mettriez-vous ?				
Et à vélo ?				

LIEU 1 : DOMICILE

Où habitez-vous ? Numéro & rue : _____

Depuis combien de temps habitez-vous ...

- dans ce logement ? _____
- à Villeurbanne ? _____

Quel type de logement est-ce ?

- maison
- appartement

Disposez-vous d'un parking privé à votre domicile ?

oui

Avez-vous un abonnement de stationnement résident sur voirie ?

oui

Lorsque vous vous rendez sur ce lieu, où gardez-vous votre voiture le plus souvent ?

1

LIEU 2 : « ACTIVITE REGULIERE »

Si vous avez une activité régulière où vous vous rendez en voiture...

(emploi, études, formation, recherche d'emploi, bénévolat)

Quelle est-elle ?

Dans quelle organisation l'exercez-vous ? _____

Où a-t-elle lieu ? Adresse : _____

Commune : _____

Depuis combien de temps l'exercez-vous ? _____

Quels types d'horaires avez-vous pour cette activité ?

- 3x8 heures
- entre 7h et 19h

Pouvez-vous moduler vos horaires pour éviter les heures de pointe ?

Disposez-vous d'un parking privé sur votre lieu d'activité ?

oui

Lorsque vous vous rendez sur ce lieu, où gardez-vous votre voiture le plus souvent ?

- parking privé ou collectif
- dans la rue
- dans un parking public

2

LIEU 3 : « ACHATS »

Vous arrive-t-il de faire des achats en voiture ? oui

Si oui, de quel(s) commerce(s) s'agit il ?

Où se situe-t-il ?

Adresse : _____

Commune : _____

Lorsque vous vous rendez sur ce lieu, où gardez-vous votre voiture le plus souvent ?

- parking réservé aux clients
- parking payant dans la rue
- parking gratuit dans la rue
- dans un parking public
- je ne m'arrête que quelques instants
- autre : _____

3

LIEU 4 : AUTRE ACTIVITE

Avez-vous d'autres activités régulières pour lesquelles vous utilisez votre voiture : loisirs, activités militantes ou associatives, visites, activités liées à vos enfants ou d'autres membres de votre ménage, etc.

Pouvez-vous en citer une ?

Où a-t-elle lieu ?

Lorsque vous vous rendez sur ce lieu, où gardez-vous votre voiture le plus souvent ?

- parking privé ou collectif
- dans la rue
- dans un parking public
- je ne m'arrête que quelques instants
- autre : _____

4

LIEU 5 : AUTRE ACTIVITE

Pouvez-vous citer une autre activité régulière ?

Où a-t-elle lieu ?

Lorsque vous vous rendez sur ce lieu, où gardez-vous votre voiture le plus souvent ?

- parking privé ou collectif
- dans la rue
- dans un parking public
- je ne m'arrête que quelques instants
- autre : _____

5

PARTIE III : PRATIQUES

Les trajets du quotidien en voiture sont un moment pour réaliser certaines activités. En conduisant, à quelle fréquence vous arrive-t-il de ...

	Jamais	Rarement	Souvent	Toujours
Ecouter de la musique				
Ecouter une émission de radio particulière				
Penser à votre travail / vos études...				
Penser à l'organisation de votre vie quotidienne (famille, amis, activités...)				
Lire ou relire des documents				
Ne penser à rien de particulier				
Ecrire un message / un SMS				
Téléphoner				
Discuter avec le(s) passager(s)				
Fumer une cigarette				
Se recoiffer et/ou se maquiller				
Regarder la ville, les paysages				
Regarder les passants				
Faites vous autre chose ? _____				

PARTIE IV : CHOIX

Pensez-vous avoir le choix de votre mode de transport au quotidien ?

- Oui
 Plutôt oui
 Plutôt non
 Non

(Si oui ou plutôt oui)

Pourquoi choisissez-vous la voiture pour vos déplacements ? [3 propositions maximum]

(Si non ou plutôt non)

Quelles sont les contraintes qui vous poussent à choisir la voiture pour vos déplacements?

[3 propositions maximum]

En ce moment vous arrive-t-il de prendre les transports en commun pour certains déplacements ?

- oui non

Si oui, à quelle fréquence ? _____

Par le passé, avez-vous eu une utilisation plus régulière des transports en communs ?

- oui non

Si oui, à quelle fréquence les utilisez-vous ? _____

Quand était-ce ?

Avez-vous déjà utilisé un parc-relais dans l'agglomération ? oui non

Si oui, à quelle fréquence ?

Que pensez-vous des transports en commun (métro, bus, et tramways) comme mode de déplacement quotidien en ville ? [trois adjectifs maximum]

_____ _____ _____

Comment jugez-vous l'accessibilité des transports en communs depuis votre domicile ?

Pas du tout accessibles Faiblement accessibles Bien accessibles Très accessibles

PARTIE V : VOITURE

Y a-t-il un lieu particulier où vous prenez votre carburant régulièrement ? oui non

Si oui, où se trouve-t-il ? Nom de la station : _____

Localisation et commune : _____

Se situe-t-il sur un des trajets cités ? oui non Si oui, lequel ? _____

Quel type de voiture conduisez-vous ?

Quand l'avez vous achetée ? _____

Quand a-t-elle été construite ?

Pouvez-vous nous donner trois adjectifs caractérisant votre voiture ?

_____ _____ _____

Si vous avez eu une autre voiture avant, de quel type était-elle ?

Quand l'avez vous achetée ? _____

Quand a-t-elle été construite ?

Pourquoi avez-vous changé de voiture ?

PARTIE VI : COUTS

Par mois, combien vous coutent vos déplacements en voiture : -

Que comprend ce montant ?

Vous estimez ce montant ...

- Pas cher du tout Plutôt pas cher Plutôt cher Très cher

Si vous avez une activité salariée régulière, disposez-vous d'une voiture de fonction ?

- oui non

Votre organisation prend-elle en charge tout ou une partie de vos coûts de carburant ?

- oui, totalement oui, partiellement non

Si vous utilisiez exclusivement les transports en commun, combien vous coûterait l'utilisation des transports en commun pour un mois ?

PARTIE VII : QUESTIONS GENERALES

Quel âge avez-vous ? _____

Quel est votre niveau de diplôme ? _____

Combien d'enfants de moins de 16 ans habitent à votre domicile ?

Quel âge ont-ils ?

Combien de personnes de plus de 16 ans habitent à votre domicile ? Quel âge ont-elles et ont-elles leur permis de conduire ?

<i>Lien avec la personne interrogée</i>	<i>Age</i>	<i>Permis de conduire</i>
		<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> non mais conduite accompagnée
		<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> non mais conduite accompagnée
		<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> non mais conduite accompagnée
		<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> non mais conduite accompagnée

De combien de voiture disposez-vous pour les personnes habitant votre logement ?

La voiture que vous utilisez, sert-elle également à d'autres personnes ?

- oui non

Si oui, à qui et pour quels types d'activités ?

<i>Personne (le lien avec la personne interrogée)</i>	<i>Activités</i>