



**Laboratoire  
Image et Ville  
UMR 7011**



# **Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement**

**Responsable scientifique : T. Ramadier**

**Auteurs :**

**S. Carpentier, S. Depeau, C. Despres,  
C. Enaux, K. Hamza, A. Fortin, P. Lannoy, S. Martin-Roy et T. Ramadier**

**et la collaboration de**

**A.C. Bronner, H. Haniotou, D. Naegel, C. Petropoulou, E. Quesseveur**



**Faculté de Géographie  
et d'Aménagement**

3 rue de l'Argonne

F-67000 Strasbourg

Tél. : (33) 03 90 24 09 51

Fax : (33) 03 90 24 09 50

<http://imaville.u-strasbg.fr>

[image.et.ville@lorraine.u-strasbg.fr](mailto:image.et.ville@lorraine.u-strasbg.fr)



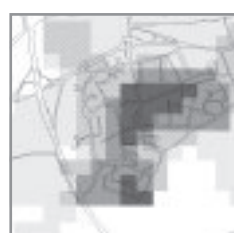
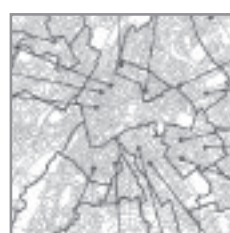
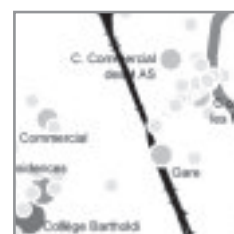
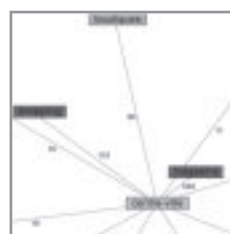
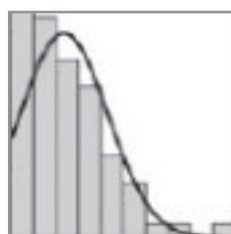
**ATIP jeunes chercheurs 2005**

**Département SHS du CNRS**

**ATIP n°41799**



**RAPPORT FINAL**



**Strasbourg - septembre 2007**



# **Les mobilités quotidiennes : représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement**

Responsable scientifique : **T. Ramadier**

Auteurs :

**S. Carpentier, S. Depeau, C. Despres,  
C. Enaux, K. Hamza, A. Fortin, P. Lannoy, S. Martin-Roy et T. Ramadier**

et la collaboration de

**A.C. Bronner, H. Haniotou, D. Naegel, C. Petropoulou, E. Quesseveur**

ATIP jeunes chercheurs 2005

Département SHS du CNRS

**ATIP n°41799**

## **RAPPORT FINAL**





# Liste des contributeurs

## Auteurs

SAMUEL CARPENTIER, géographe,  
CEPS/INSTEAD<sup>1</sup> ; 44 rue Emile Mark, BP 48, L-4501 Differdange, Luxembourg.  
[samuel.carpentier@ceps.lu](mailto:samuel.carpentier@ceps.lu)

SANDRINE DEPEAU, docteur en psychologie  
Laboratoire Espaces géographiques et Sociétés (ESO), UMR 6590 CNRS / Université de Haute  
Bretagne - Rennes 2, Maison de la recherche en Sciences Sociales, Place du Recteur Henri Le Moal,  
CS 24307 - 35043 Rennes cedex – France. [sandrine.depeau@uhb.fr](mailto:sandrine.depeau@uhb.fr)

CAROLE DESPRES, professeur d'architecture,  
Equipe GIRBa<sup>2</sup>, Centre de Recherche en Aménagement et Développement, Faculté d'aménagement,  
d'architecture et des arts visuels, Université Laval, Québec, Canada, G1K 7P4.  
[carole.despres@arc.ulaval.ca](mailto:carole.despres@arc.ulaval.ca)

CHRISTOPHE ENAUX, géographe,  
Laboratoire Image et Ville, UMR 7011 CNRS / Université Louis Pasteur ; 3, rue de l'Argonne 67000  
Strasbourg, France. [christophe.enaux@lorraine.u-strasbg.fr](mailto:christophe.enaux@lorraine.u-strasbg.fr)

ANDREE FORTIN, sociologue,  
Equipe GIRBa, Centre de Recherche en Aménagement et Développement, Faculté d'aménagement,  
d'architecture et des arts visuels, Université Laval, Québec, Canada, G1K 7P4..  
[andree.fortin@soc.ulaval.ca](mailto:andree.fortin@soc.ulaval.ca)

KAIRA HAMZA, doctorante en géographie,  
Laboratoire Image et Ville, UMR 7011 CNRS / Université Louis Pasteur ; 3, rue de l'Argonne 67000  
Strasbourg, France. [kaira.hamza@lorraine.u-strasbg.fr](mailto:kaira.hamza@lorraine.u-strasbg.fr)

PIERRE LANNOY, sociologue,  
Centre de Recherche Urbaine, Institut de Sociologie, Université libre de Bruxelles, Avenue Jeanne 44,  
1050 Bruxelles, Belgique. [pilannoy@ulb.ac.be](mailto:pilannoy@ulb.ac.be)

SEPHANIE MARTIN-ROY, étudiante en master de design urbain,  
Equipe GIRBa, Centre de Recherche en Aménagement et Développement Université Laval ; 1 côte de la  
Fabrique, Québec, Canada, G1R 3V6. [stephanie.martin-roy.1@ulaval.ca](mailto:stephanie.martin-roy.1@ulaval.ca)

THIERRY RAMADIER, docteur en psychologie,  
Laboratoire Image et Ville, UMR 7011 CNRS / Université Louis Pasteur ; 3, rue de l'Argonne 67000  
Strasbourg, France. [thierry.ramadier@lorraine.u-strasbg.fr](mailto:thierry.ramadier@lorraine.u-strasbg.fr)

## Collaborateurs

ANNE-CHRISTINE BRONNER, cartographe  
Laboratoire Image et Ville, UMR 7011 CNRS / Université Louis Pasteur ; 3, rue de l'Argonne 67000  
Strasbourg, France. [acb@lorraine.u-strasbg.fr](mailto:acb@lorraine.u-strasbg.fr)

HELENE HANIOTOU, architecte - géographe,  
Laboratoire Image et Ville, UMR 7011 CNRS / Université Louis Pasteur ; 3, rue de l'Argonne 67000  
Strasbourg, France. [helene.haniotou@lorraine.u-strasbg.fr](mailto:helene.haniotou@lorraine.u-strasbg.fr)

DAVID NAEGEL, étudiant en master de sociologie,  
Département de sociologie, Université Marc Bloch ; 22, rue Descartes 67084 Strasbourg, France.

CHRYSSANTHI PETROPOULOU, géographe,  
Faculté des Ingénieurs d'Aménagement et de Développement, Université Aristote de Thessalonique ;  
Varvares, 59100 Veria, Grèce. [cpetro@plandevl.auth.gr](mailto:cpetro@plandevl.auth.gr)

ERWAN QUESSEVEUR, géographe,  
Laboratoire Espaces géographiques et Sociétés (ESO), UMR 6590 CNRS / Université de Haute  
Bretagne - Rennes 2, Maison de la recherche en Sciences Sociales, Place du Recteur Henri Le Moal,  
CS 24307 - 35043 Rennes cedex, France. [erwan.quesseveur@uhb.fr](mailto:erwan.quesseveur@uhb.fr)

---

<sup>1</sup> Centre d'Etudes de Populations, de Pauvreté et de Politiques Socio-Economiques / International Network for Studies in  
Technology, Environment, Alternatives, Development.

<sup>2</sup> Groupe Interdisciplinaire de Recherche sur la Banlieue



# Table des matières

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Liste de contributeurs ..... | 1 |
|------------------------------|---|

\*\*\*\*\*

|                                                                                        |                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| INTRODUCTION .....                                                                     | <i>Thierry RAMADIER</i> |
| ... ou l'expérience d'une approche transdisciplinaire de la mobilité quotidienne ..... | 9                       |
| La place des représentations .....                                                     | 11                      |
| Quelques acquis à l'issu du projet .....                                               | 12                      |

\*\*\*\*\*

|                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| PARTIE 1 : Les déplacements au quotidien comme révélateur d'identités..... | 15 |
|----------------------------------------------------------------------------|----|

|                                                                                                                        |                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| CHAPITRE 1 .....                                                                                                       | <i>Samuel CARPENTIER</i> |
| COMPOTEMENTS DE MOBILITE ET ANCRAGE RESIDENTIEL. ....                                                                  | 19                       |
| 1.1 Les déplacements comme expression de modes de vie spatialement ancrés .....                                        | 19                       |
| 1.1.1 Quelle influence de l'environnement urbain sur les comportements de mobilité ? .....                             | 20                       |
| 1.1.2 La mobilité comme expression de modes de vie spatialement ancrés .....                                           | 21                       |
| 1.2 L'importance des référentiels spatiaux dans les discours individuels sur la mobilité .....                         | 22                       |
| 1.2.1 Méthodologie.....                                                                                                | 23                       |
| 1.2.2 Résultats : de l'importance des référentiels spatiaux aux tensions entre ancrage<br>résidentiel et mobilité..... | 24                       |
| 1.2.2.1 Les modes de transport.....                                                                                    | 24                       |
| 1.2.2.2 Les logiques spatiales .....                                                                                   | 27                       |
| 1.3 Le protocole d'enquête .....                                                                                       | 30                       |
| 1.3.1 Méthodologie.....                                                                                                | 30                       |
| 1.3.2 Le questionnaire .....                                                                                           | 32                       |
| 1.4 Pratiques et représentations de la mobilité et de l'habitat : cohérence, dissonance<br>et adaptation .....         | 33                       |
| 1.4.1 Les pratiques.....                                                                                               | 33                       |
| 1.4.2 Les représentations .....                                                                                        | 36                       |
| 1.4.3 Pratiques et représentations : cohérences et dissonances.....                                                    | 44                       |
| Conclusion.....                                                                                                        | 47                       |

|                                                                                                                                   |                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <b>CHAPITRE 2</b> .....                                                                                                           | <i>Thierry RAMADIER</i> |
| <b>ELEMENTS SOCIO-COGNITIFS SUR LES LIEUX DE DESTINATION DE LA MOBILITE URBAINE : UNE APPROCHE PAR LES PAYSAGES URBAINS</b> ..... | <b>51</b>               |
| <b>2. 1 De la localisation à la position spatiale</b> .....                                                                       | <b>51</b>               |
| 2.1.1 La position spatiale de l'individu .....                                                                                    | 51                      |
| 2.1.2 Du lieu au paysage urbain.....                                                                                              | 53                      |
| <b>2. 2 Méthode d'analyse de la relation entre mobilités quotidiennes et paysages urbains</b> .....                               | <b>54</b>               |
| 2.2.1 Terrain d'étude et échantillon .....                                                                                        | 55                      |
| 2.2.2 Outils et procédure .....                                                                                                   | 55                      |
| 2.2.2.1 Le relevé des déplacements quotidiens .....                                                                               | 56                      |
| 2.2.2.2 Le recueil des représentations cognitives de l'espace .....                                                               | 56                      |
| 2.2.2.3 L'enregistrement des décisions spatio-temporelles des déplacements quotidiens ....                                        | 56                      |
| 2.2.2.4 La grille d'analyse paysagère .....                                                                                       | 57                      |
| <b>2. 3 Quelques éléments socio-cognitifs de la mobilité quotidienne</b> .....                                                    | <b>58</b>               |
| 2. 3.1 Une mobilité au service de la stabilité ! .....                                                                            | 58                      |
| 2. 3.2 Caractéristiques paysagères des lieux de destination .....                                                                 | 59                      |
| 2. 3.3 Représentation cognitive de l'espace et paysages urbains. ....                                                             | 61                      |
| 2. 3.4 Motifs du déplacement et paysages des lieux de destinations .....                                                          | 64                      |
| 2. 3.5 Proposition de classification des motifs de déplacement.....                                                               | 66                      |
| <b>2. 4 Incidence des facteurs sociaux</b> .....                                                                                  | <b>67</b>               |
| 2.4.2 Groupes socio-spatiaux et routines spatiales.....                                                                           | 70                      |
| 2. 4.3 Le volume des déplacements quotidiens des groupes socio-spatiaux .....                                                     | 71                      |
| 2.4.4 Les déplacements dans le quartier .....                                                                                     | 72                      |
| 2.4.5 Pratiques et paysages urbains .....                                                                                         | 72                      |
| 2.4.6 Profils des paysages fréquentés et représentés selon les groupes socio-spatiaux .....                                       | 76                      |
| <b>2. 5 Conclusion</b> .....                                                                                                      | <b>82</b>               |

|                                                                                                     |                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| <b>CHAPITRE 3</b> .....                                                                             | <i>Christophe ENAUX</i> |
| <b>MISE EN ŒUVRE DE LA MOBILITE QUOTIDIENNE : QUELLES LOGIQUES COGNITIVES SOUS-JACENTES ?</b> ..... | <b>85</b>               |
| <b>3.1 L'approche méthodologique du recueil des données</b> .....                                   | <b>86</b>               |
| 3.1.1 Relevé de la mobilité : le carnet de bord .....                                               | 86                      |
| 3.1.2 Evaluation des activités dans l'espace et le temps .....                                      | 87                      |
| 3.1.3 Changements de la mobilité : les faits impliqués .....                                        | 88                      |
| 3.1.3 Echantillonnage .....                                                                         | 89                      |
| <b>3.2 Les logiques de la mobilité quotidienne</b> .....                                            | <b>90</b>               |
| 3.2.1 Affectation du degré de spontanéité des activités aux logiques cognitives.....                | 90                      |

|                                                                                               |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.2.2 Analyse statistique des évaluations des activités et des enchaînements d'activités .... | 90         |
| 3.2.2.1 <i>Evaluation des activités</i> .....                                                 | 90         |
| 3.2.2.2 <i>Analyse des enchaînements d'activités</i> .....                                    | 93         |
| 3.2.3 Les événements influençant la mobilité .....                                            | 96         |
| 3.2.3.1 <i>Activités événementielles</i> .....                                                | 97         |
| 3.2.3.2 <i>Faits événementiels</i> .....                                                      | 98         |
| <b>3.3 Vers une ébauche de proposition théorique de mise en œuvre de la mobilité .....</b>    | <b>101</b> |
| 3.3.1 L'activité comme une routine cognitive élémentaire.....                                 | 102        |
| 3.3.2 La séquence d'activités comme une routine cognitive complexe.....                       | 103        |
| 3.3.3 La construction de l'espace activités/déplacements.....                                 | 104        |
| <b>Conclusion .....</b>                                                                       | <b>105</b> |

#### **CHAPITRE 4 .....***Kaira HAMZA et Thierry RAMADIER*

|                                                                                                                                   |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>COGNITIONS ET PRATIQUES SPATIALES DE L'ADOLESCENT .....</b>                                                                    | <b>107</b> |
| <b>4.1 La collecte des données et l'outil d'analyse .....</b>                                                                     | <b>108</b> |
| <b>4.2 Le développement des représentations des adolescents de 12 à 18 ans .....</b>                                              | <b>110</b> |
| 4.2.1 Lieux de référence structurant les représentations .....                                                                    | 110        |
| 4.2.2 Comparaison de la représentation et de la fréquentation des représentations .....                                           | 111        |
| 4.2.3 Un tournant dans le développement des représentations coïncidant avec le tournant décisif du développement cognitif .....   | 112        |
| 4.2.4 Grande influence de l'établissement scolaire dans l'agencement des représentations des plus jeunes (12, 13 et 14 ans) ..... | 121        |
| <b>4.3 Les lieux de référence et leur signification chez les adolescents.....</b>                                                 | <b>128</b> |
| 4.3.1 Le Cinéma des quais : un lieu approprié.....                                                                                | 128        |
| 4.3.2 L'espace commercial : la sociabilité par la consommation.....                                                               | 129        |
| 4.3.3 Le Lion-Château : une référence symbolique .....                                                                            | 131        |
| 4.3.4 La gare : un lieu fonctionnel pour les jeunes qui résident hors Belfort.....                                                | 132        |
| <b>4.4 Conclusion .....</b>                                                                                                       | <b>132</b> |

\*\*\*\*\*

## **PARTIE 2 : Dispositifs de mobilité, dispositifs identitaires ? .....135**

### **CHAPITRE 5 ..... *Sandrine DEPEAU***

#### **DE LA MOBILITE QUOTIDIENNE DES ENFANTS AU CADRE RESIDENTIEL DES PARENTS: SE DEPLACER AUTREMENT POUR CONSTRUIRE AUTREMENT SES RAPPORTS A L'ESPACE. LE CAS DES PEDIBUS A RENNES.....139**

##### **5.1 De la mobilité des enfants aux cadre résidentiel des parents : les enjeux identitaires .....140**

###### **5.1.1 Régression de la mobilité des enfants .....140**

###### **5.1.2 Les rapports à l'environnement résidentiel et la mobilité comme stratégie éducative.142**

###### **5.1.3 Les objectifs .....144**

##### **5.2 Le cas des pédibus à Rennes.....145**

###### **5.2.1 Le quartier de Cleunay .....145**

###### **5.2.2. Les familles enquêtées.....147**

###### **5.2.3 La procédure d'enquête .....148**

##### **5.3. Résultats.....149**

###### **5.3.1 Qui sont les familles qui impliquent leur enfant dans le pédibus ? .....149**

###### **5.3.2 Les rapports des parents au quartier : des valeurs à l'attachement au quartier .....151**

###### **5.3.3 Pourquoi les familles s'impliquent-elles dans le pédibus ? .....153**

###### **5.3.4 Le pédibus encourage-t-il l'autonomie de déplacement en général ? .....155**

###### **5.3.5 Le contexte cognitif des activités de déplacement des enfants .....158**

##### **5.4 Conclusions.....163**

### **CHAPITRE 6 ..... *Pierre LANNOY***

#### **LES USAGERS BRUXELLOIS DU SERVICE D'AUTOPARTAGE CAMBIO : LOGIQUES D'ADHESION ET PRATIQUES DE MOBILITE .....167**

##### **6.1. L'enquête et son terrain .....168**

###### **6.1.1. Bruxelles.....168**

###### **6.1.2. Cambio, le nom de l'autopartage en Belgique .....170**

###### **6.1.3. Le dispositif d'enquête.....172**

##### **6.2. Résultats et analyses .....173**

###### **6.2.1. Les usagers bruxellois du système Cambio.....173**

###### **6.2.1.1. Lignes de partage.....173**

###### **6.2.1.2. Traits communs.....175**

###### **6.2.2. Le passage à l'autopartage : arguments et circonstances .....177**

###### **6.2.2.1. L'argumentaire Cambio .....178**

###### **6.2.2.2. Les motifs invoqués par les usagers .....180**

###### **6.2.2.3. Les circonstances de l'adoption .....182**

|                                                                |            |
|----------------------------------------------------------------|------------|
| 6.2.3. Les usages de l'autopartage à Bruxelles .....           | 184        |
| 6.2.3.1. Trajets accomplis et distances parcourues .....       | 184        |
| 6.2.3.2. Des déplacements motivés .....                        | 186        |
| 6.2.3.3. Une compétence à acquérir : la gestion du temps ..... | 187        |
| 6.2.3.4. Destinations et types de mobilité.....                | 188        |
| 6.2.4. Voiture partagée et partage des modes .....             | 190        |
| 6.2.4.1. La multimodalité en acte .....                        | 190        |
| 6.2.4.2. Les représentations des modes de transport .....      | 192        |
| <b>6.3. Conclusions.....</b>                                   | <b>196</b> |

|                                                                                                       |                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>CHAPITRE 7 .....</b>                                                                               | <b><i>Carole DESPRES, Andrée FORTIN et Stéphanie MARTIN-ROY</i></b> |
| <b>AUTOMOBILITÉ ET RÉCIT IDENTITAIRE DANS LA VILLE ÉTALÉE : LA CONTRIBUTION DE L'AUTOPARTAGE.....</b> | <b>199</b>                                                          |
| <b>7.1 Introduction : Identité, étalement urbain et mobilité quotidienne .....</b>                    | <b>199</b>                                                          |
| <b>7.3 Méthodologie .....</b>                                                                         | <b>202</b>                                                          |
| <b>7.4 Automobile privée ou partagée : études de cas québécois.....</b>                               | <b>203</b>                                                          |
| <b>7.5 Conclusion : Quelques pistes de différenciation identitaire.....</b>                           | <b>210</b>                                                          |

\*\*\*\*\*

|                                                                                                 |                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| <b>CONCLUSION.....</b>                                                                          | <b><i>T. RAMADIER, P.LANNOY, S. DEPEAU, S. CARPENTIER, C. ENAUX</i></b> |
| <b>VERS L'HYPOTHESE D'UNE IDENTITE DE DEPLACEMENT : .....</b>                                   | <b>211</b>                                                              |
| <b>CONGRUENCE ENTRE ESPACE SOCIAL, COGNITIF ET GEOGRAPHIQUE .....</b>                           | <b>211</b>                                                              |
| <b>8.1 Quelques freins à l'hypothèse d'une identité de déplacement .....</b>                    | <b>211</b>                                                              |
| <b>8.2 La dialectique continuité/distinction comme fonction identitaire de la mobilité.....</b> | <b>211</b>                                                              |
| <b>8.3 De la mobilité vers l'identité .....</b>                                                 | <b>213</b>                                                              |
| <b>8.4 La mobilité comme remplacement : quelle posture théorique ? .....</b>                    | <b>214</b>                                                              |
| <b>8.5 Apports disciplinaires .....</b>                                                         | <b>215</b>                                                              |
| 8.5.1 La psychologie écologique et environnementale .....                                       | 215                                                                     |
| 8.5.2 Sociologie des mobilités quotidiennes .....                                               | 216                                                                     |
| 8.5.3 Géographie sociale et mobilité quotidienne .....                                          | 218                                                                     |
| <b>8.6 Pour conclure.....</b>                                                                   | <b>219</b>                                                              |

\*\*\*\*\*

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| <b>Bibliographie .....</b>    | <b>223</b> |
| <b>Liste des figures.....</b> | <b>237</b> |

\*\*\*\*\*

|                                                                                                               |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Annexe 1 : Travaux scientifiques de l'équipe .....</b>                                                     | <b>243</b> |
| <b>Annexe 2 : Appel à communication MSFS .....</b>                                                            | <b>247</b> |
| <b>Annexe 3 : Terrain et échantillon strasbourgeois (chapitres 2 et 3) .....</b>                              | <b>251</b> |
| <b>Annexe 4 : Typologie et carte des éco-paysages urbains de la Communauté Urbaine de<br/>Strasbourg.....</b> | <b>253</b> |
| <b>Annexe 5 : Questionnaire sur l'autopartage à Bruxelles (chapitre 6) .....</b>                              | <b>255</b> |



# INTRODUCTION

## **... ou l'expérience d'une approche transdisciplinaire de la mobilité quotidienne**

Une des ambitions importantes qui a fondé ce projet reposait sur le développement des savoirs et des savoir-faires qui permettent d'analyser la mobilité quotidienne, en travaillant simultanément les dimensions géographiques, sociologiques et psychologiques de cet objet. C'est dans cette optique que l'équipe de recherche a été constituée<sup>1</sup> (Cf. table des contributeurs, p. 1). Notre objectif n'était donc pas d'opérer un simple croisement ou de juxtaposer des données, mais bien d'intégrer des approches qui ont eu leur propre développement antérieur et qui ne font, au moment de leur rencontre, que se croiser partiellement. C'est donc un problème d'articulation auquel la transdisciplinarité est confrontée, et non un problème de relation (Ramadier, 2004). Dit autrement, la relation entre deux entités est toujours présente dès lors que chacune d'elles est identifiée et même isolée (par opposition, par regroupement, etc.), que celui ou celle qui étudie ces entités en soit conscient ou non. L'articulation, quant à elle, consiste à expliciter la relation par les processus et les structures qui la gouvernent : articuler revient à chercher les relations d'une relation.

D'un point de vue pratique, la posture transdisciplinaire tente de dépasser le dilemme qui consiste à conserver les acquis de chaque discipline alors que, dans un même temps, on bute sur des antagonismes, notamment parce que les acquis ont leur propre construction historique, elle-même en partie fondée sur un processus de distinction entre disciplines. La première étape a alors consisté à expliciter les présupposés que les disciplines ont en commun. Et c'est principalement sur la légitimité quant au discours sur l'une ou l'autre des dimensions de l'objet étudié qui oppose les chercheurs. Cette légitimité du discours repose sur deux facteurs : d'une part sur l'objet qui définit chaque discipline, et d'autre part sur l'histoire de chaque discipline vis-à-vis, cette fois, de l'objet étudié. Dans notre cas, le géographe parle légitimement d'espace, le psychologue de comportements individuels et le sociologue de structures ou de rapports sociaux. On comprend que cette posture nous pousse soit à juxtaposer trois types de déterminismes, soit à déclarer un peu vite qu'il existe une interaction entre ces trois déterminismes pour écarter, sans les résoudre, les problèmes que pose leur articulation et éviter le conflit théorique. Dans chacun des cas, « la solidarité qui lie les savants à leur science les prédispose à professer la supériorité de leur savoir » car « toute connaissance objectiviste enferme une prétention à la domination légitime. » (Bourdieu, 1980 : 48 ; 49). A cela s'ajoute le fait qu'en termes de mobilité quotidienne, la géographie effectue depuis plus longtemps que les autres des investigations sur le sujet. Elle a donc accumulé un ensemble de savoir et de savoir-faire plus conséquents. De son côté, la sociologie est entrée depuis quelques décennies dans une démarche de légitimation de la mobilité quotidienne comme champ de recherche sociologique, au point que certains auteurs, comme Urry (2005), tentent de refonder la discipline à partir de cet objet. La psychologie, quant à elle, cherche à s'introduire dans le champ en apportant les savoirs et savoir-faire de son approche cognitive, des modèles théoriques principalement construits à un niveau intra-individuel. Un dernier facteur, qui paraît contre-carrer les deux premiers mais qui le plus souvent les exacerbe, s'ajoute à la pratique de la transdisciplinarité. En effet,

---

<sup>1</sup> Outre des géographes, des sociologues et des psychologues, notons que notre équipe est aussi constituée d'architectes.

notre objet d'étude mobilise des concepts tels que : représentation, appropriation, pratiques, formes urbaines, identité, etc., des termes qui sont désormais manipulés par les trois disciplines présentes dans le projet, soit parce qu'ils sont le résultat d'un transfert de la notion avec tout ce que cela implique comme ajustements théoriques, soit parce qu'ils sont le résultat de travaux interdisciplinaires antérieurs. Or, plutôt que de partir de présupposés identiques, l'emploi d'un même terme tend à masquer des acceptions variées qui rendent encore plus difficile le travail d'articulation. Comment dans ce cas, conserver une posture disciplinaire tout en cherchant à articuler ses acquis aux autres acquis disciplinaires ?

Notre démarche s'est déroulée en deux temps. Le premier a consisté, par l'exposé des travaux antérieurs ou en cours de chacun sur la mobilité quotidienne, à rechercher collectivement ce qu'il y avait, par exemple, de géographique et de psychologique dans ce qui est sociologique chez le sociologue, et cela pour chaque discipline, tout en définissant à chaque fois les concepts clés, mais surtout le concept central du projet, à savoir la représentation. Nous avons rapidement pris conscience que cette dernière, pourtant centrale dans la problématique du projet puisque l'hypothèse reposait sur son incidence sur les déplacements quotidiens, serait un terme trop général pour développer une approche transdisciplinaire de la mobilité quotidienne. Nous étions face au même écueil pour la notion de choix qui, en outre, devenait difficile à contenir uniquement dans une perspective rationaliste. Comme le propose Rosenfield (1992), les concepts doivent avoir une spécificité disciplinaire. Mais, rappelons que nous cherchions en même temps à ce qu'ils renvoient à un autre niveau d'explication (Doise, 1982) dans les autres disciplines. Autrement dit, chacun d'eux devait pouvoir se greffer à un « méta-concept », et notamment celui de représentation, mais aussi celui d'identité, ce dernier étant aussi déjà présent dans le projet initial.

Le second temps a donc consisté à rechercher des éléments conceptuels permettant de conserver l'objectif général du projet, à savoir s'attacher à la « compréhension des mécanismes sur lesquels s'étaient les comportements de déplacement quotidiens en milieu urbain », tout en conservant une analyse des processus qui implique les représentations et le jeu des contraintes et opportunités dans les pratiques spatiales que supposent les identités. C'est finalement par un autre « méta-concept », celui d'espace (espace géographique, espace social, mais aussi espace cognitif si l'on s'appuie notamment sur les représentations sociales), que les notions de *position*, et celles de *continuité* et de *distinction*, nous ont semblé être les plus pertinentes, d'autant qu'elles ne sont pas étrangères aux « méta-concepts » de représentation et d'identité. Ce sont aussi des éléments qui ont rarement été considérés comme fédérateurs pour un travail inter-disciplinaire, ce que nous avons ensuite constaté dans les recherches bibliographiques, et ce que tente de montrer la conclusion de ce rapport en décrivant leur dispersion dans la littérature scientifique. Ces trois notions étant surtout abordées dans la littérature sur des problématiques identitaires, il devenait possible de nous concentrer sur l'hypothèse d'une identité de déplacement, déjà avancée dans la proposition initiale, c'est-à-dire sur une hypothèse où les déplacements seraient régis par des identités tant spatiales que sociales, et dont les représentations seraient le support. L'objectif collectif de l'équipe a alors consisté à formuler et à proposer à la communauté scientifique, à l'issue du projet, une première définition de l'identité de déplacement. Cette définition se trouve, pour cette raison, en conclusion du rapport et correspond à un chapitre d'ouvrage en cours de publication (Cf. Ramadier et al., à paraître, en annexe1), alors que chaque chapitre correspond à une contribution, sur une dimension plus spécifique, à la définition de l'identité de déplacement.

Certes, la démarche scientifique présentée est une reconstruction a posteriori, mais elle permet de cerner l'orientation générale du travail d'équipe au regard du projet initial.

## La place des représentations

Désormais doté d'outils qui nous permettaient d'atteindre la seconde ambition du projet - saisir, dans leur contexte à la fois spatiale, social et cognitif, les mécanismes sur lesquels les déplacements quotidiens reposent - la place des représentations dans leur relation à notre objet d'étude a été ré-évaluée. En effet, le projet initial la présentait comme un élément d'interface entre l'espace géographique et l'espace social, comme un générateur de comportements spatiaux, comme un élément central car construit socialement mais sur la base des caractéristiques physiques de l'espace géographique et des contraintes comme des opportunités liées aux activités quotidiennes. Plutôt que de lui octroyer une place centrale, nous lui avons progressivement attribué celle d'un outil ou d'un dispositif cognitif qui doit être appréhendé en parallèle avec les pratiques sociales, autrement dit comme la facette cognitive de l'identité sociale d'un individu, la seconde facette étant l'ensemble des activités qui motivent les déplacements quotidiens. En retour, la mobilité quotidienne est envisagée comme étant médiatisée cognitivement et matériellement.

Cette ré-évaluation de la représentation a plusieurs conséquences. La première est que la représentation peut se trouver en tension avec les pratiques socio-spatiales de l'individu (chapitre 1) ou tout simplement décalée par rapport à ces pratiques (chapitre 2, 4) ou encore partiellement décalée (chapitre 6 et 7). Dès lors, c'est aussi dans l'analyse de ces tensions et de ces écarts que se révèle la pluralité des rapports à l'espace, et par conséquent les identités de déplacement. La seconde conséquence repose sur les fonctions de la représentation. La psychologie cognitive lui attribue une fonction instrumentale de guidage, d'orientation et de régulation des actions, voire de conceptualisation du réel pour agir efficacement (Leplat, 1985 ; Vergnaud, 1985, Denis, 1989). Bref, la représentation est au service des comportements moteurs. Cependant, en considérant la dimension sociologique de la représentation, outre le fait que ce soit une construction sociale plus ou moins en adéquation avec les pratiques, c'est aussi un élément cognitif au service de « comportements sociaux ». En effet, la représentation a une fonction sociale de communication (Dussart, 1978, Denis, 1989) et par ce biais une fonction de présentation de soi. Dans ce cas, elle est au plus proche des questions identitaires : les connaissances ont une valeur sociale et renvoient cette fois à un possible décalage entre les connaissances acquises et mémorisées par l'individu et les connaissances qu'il déclare (Milgram et Jodelet, 1976). Si la théorie des représentations sociales permet d'expliquer les processus cognitifs à l'œuvre dans l'acquisition différenciée des connaissances selon les groupes sociaux, il est en revanche particulièrement difficile d'appréhender ce décalage entre connaissances acquises et connaissance déclarées, notamment parce que nous n'avons pas encore les moyens méthodologiques pour saisir la part de ce qui relève de la présentation de soi dans les représentations sociales.

Dès lors, en considérant à la fois leur fonction instrumentale et sociale, il devient possible de faire l'hypothèse que la représentation a aussi une fonction stratégique de positionnement social. Cette fonction stratégique a déjà été analysée d'un point de vue strictement cognitif puisque de nombreuses recherches montrent que la représentation permet de sélectionner et de hiérarchiser les informations (Ehrlich, 1985, Golledge, 1987) ou encore d'accentuer certaines informations utiles dans une situation donnée (Leplat, 1985, Gärling, 1991). Certes, cette fonction stratégique est généralement peu consciente, et ce d'autant plus s'il s'agit de comportements sociaux, notamment parce qu'elle s'inscrit dans des routines cognitives et comportementales (chapitre 2, 3 et 4). Elle doit alors bien souvent être « reconstruite » par le chercheur en analysant les différentes facettes de la structure spatiale (forme urbaine, activités des lieux de destination, représentations spatiale) des déplacements quotidiens. Toutefois, en nous focalisant sur des dispositifs de mobilité à caractère associatif (pédibus et autopartage) c'est-à-dire sur des modes impliquant l'adhésion volontaire de l'utilisateur, dans quelle mesure les stratégies déployées ne sont-elles

pas conscientes ? Renvoient-elles à des identités sociales ? A des identités spatiales ? Ces stratégies sont-elles d'ordre assurantiel (Lannoy, 2007) ? C'est sur ces interrogations que certains travaux ont porté (chapitres 3, 5, 6 et 7), en recherchant aussi les permanences au-delà des aires géographiques (chapitre 6 et 7) bien qu'ils n'aient pas été projetés dans ce sens initialement.

## **Quelques acquis à l'issu du projet**

Outre le constat que la pratique transdisciplinaire de la recherche comporte des forces mais aussi des faiblesses qu'il nous semble possible de dépasser en perfectionnant nos modes de production de la recherche, outre aussi les acquis que nous venons de discuter sur la place des représentations dans l'étude de mobilités quotidiennes, ce projet nous a permis de développer des outils méthodologiques, d'étoffer une base de données sur la mobilité quotidienne au Laboratoire Image et Ville, et d'ancrer notre perspective sur la relation entre mobilité et identité dans la communauté scientifique.

En termes méthodologiques, ce projet a permis d'une part l'élaboration d'une typologie des paysages urbains que nous avons appliqué à l'ensemble de la communauté urbaine de Strasbourg (annexe 3 et 4). Certes, la carte obtenue doit être régulièrement actualisée, cependant cet outil reste pérenne et s'inscrit dans une procédure d'analyse des lieux de destination fréquentés et représentés, un ensemble de données que nous recueillons régulièrement par l'enquête. Cette méthode, issue des travaux de Petropoulou (2003), a fait l'objet d'une publication et de plusieurs communications à des colloques nationaux et internationaux (annexe 1).

Les chapitres qui suivent et la conclusion théorique qui clôtüre ce rapport ont pour objectif d'investiguer la relation entre identité et mobilité en cherchant les moyens théoriques méthodologique, et analytiques de compléter, de dépasser, voire dans certains cas de s'éloigner, des postulats qui fondent l'abondante littérature actuellement produite sur le sujet. En effet, l'équipe qui a participé à ce projet s'est finalement donné pour objectif général d'étudier dans quelle mesure l'identité sociale et spatiale des individus structurent leur mobilité quotidienne, plutôt que de chercher comment la mobilité est productrice d'identité. Dans ce rapport, la mobilité n'est pas envisagée comme un outil au service de constructions identitaires, mais au contraire comme un mode d'insertion sociale qui s'appuie sur les identités déjà existantes. Notre souci consistait alors à rechercher des constantes, les régularités, les récurrences, les routines, qu'elles soient à un niveau cognitif, comportemental, spatial, social, sur lesquelles s'appuie la mobilité. Bien que l'approche transdisciplinaire devrait étudier tous ces niveaux d'analyse simultanément, ces premiers travaux se sont souvent limités à en aborder au moins deux d'entre eux. En outre, nous avons eu le souci d'inscrire ces travaux dans la dynamique des actuels travaux de la communauté scientifique sur ce sujet, soit par des travaux de thèse (chapitre 1 et 4), soit par des articles en cours de publication (annexe 1) soit par l'organisation à venir d'un colloque intitulé « mobilités, identités, altérités » (annexe 2).

Notre posture de recherche a pour objectif de proposer une définition de l'identité de déplacement, dans le but d'une part d'affiner les modèles explicatifs de la mobilité quotidienne en milieu urbain, et d'autre part dans celui d'appuyer certaines conceptions émergentes<sup>2</sup> sur les processus de ségrégation sociale dans l'espace urbain.

Le rapport comportera donc une première partie qui, par différentes études, tente de montrer que la mobilité doit aussi être envisagée comme un révélateur d'identités. Nous partirons pour se faire de l'aire urbaine et des questions de péri-urbanisation pour nous

---

<sup>2</sup> « La nouvelle question urbaine » - Séminaires P.U.C.A., ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, animé par J. Donselot et M.C. Jaillet, juin 1999- avril 2000.

focaliser progressivement sur le centre-ville. Une seconde partie s'attachera à montrer que les nouveaux dispositifs de mobilité qui se développent actuellement génèrent, certes, de nouveaux rapports à l'espace et aux déplacements, mais que ces rapports semblent aussi des révélateurs d'identités sociales. On partira cette fois de la ville-centre pour retourner vers les questionnements relatifs à la péri-urbanisation. La conclusion propose un tour d'horizon théorique des différentes disciplines scientifiques afin de repérer les éléments théoriques qui nous permettent de définir et de proposer une définition de l'identité de déplacement

Ce n'est pas sous une forme aboutie, mais bien sous celle d'une première étape théorique et méthodologique que l'hypothèse d'une identité de déplacement est présentée dans ce rapport. Et il nous semble maintenant que rechercher les logiques sociologiques des pratiques spatiales, en repérant les processus cognitifs qui supportent ces logiques, est une orientation importante pour expliquer la mobilité quotidienne.

Thierry Ramadier



# Chapitre 1

## Comportements de mobilité et ancrage résidentiel<sup>1</sup>.

Samuel Carpentier

« Dis moi où tu habites, je te dirais comment tu te déplaces » (Gallez et Orfeuill 1998). Autrement dit, existe-t-il un lien entre l'ancrage résidentiel des individus et leurs comportements de mobilité quotidienne ? Cette question sous-entend la nécessité de réinvestir la problématique des déplacements quotidiens au regard d'une approche écologique, au sens de l'école de Chicago, c'est-à-dire en mettant l'accent sur les relations entre les comportements individuels et l'environnement physique et social dans lequel ils prennent corps. On suppose alors que les espaces de vie, entendus comme les espaces au sein desquels les individus déploient leurs programmes d'activités quotidiennes, sont fortement liés à la localisation du lieu de résidence, considéré comme le lieu structurant principal de ces espaces. De ce point de vue, le domicile est le lieu à partir duquel l'individu vit et voit la ville, forgeant ainsi non seulement des pratiques spatiales mais aussi des représentations qui guident ces pratiques.

En retenant le domicile comme épicerie des espaces de vie, nous rejoignons l'idée qu'il existe une identité spatiale (Proshansky, 1978), voire une identité d'habitation (Feldman, 1990) qui s'appuie sur des représentations et des pratiques différenciées. À travers la succession des expériences spatiales, et, en particulier, celles liées au lieu de domicile, l'individu va construire un ensemble de préférences, de croyances, de valeurs ou d'aptitudes liées à l'environnement qui vont guider ses pratiques (Ratiau, 1998).

Si l'ancrage résidentiel et les comportements de mobilité ne sont pas indépendants ; peut-on pour autant en conclure qu'il existe, en fonction de l'ancrage résidentiel, une identité de déplacement qui lui serait étroitement associée ? C'est à cette dernière question que nous allons tenter de répondre dans ce chapitre. Pour ce faire, l'exposé est articulé en quatre étapes complémentaires. Tout d'abord, il s'agira de mobiliser les éléments théoriques qui alimentent aujourd'hui le débat sur les liens entre comportements de mobilité et ancrage résidentiel. Ensuite, l'analyse d'une pré-enquête exploratoire permettra de voir dans quelle mesure les individus eux-mêmes posent les termes de ce débat. Dès lors, un protocole d'enquête par questionnaire permettant de comparer les comportements de mobilité selon la localisation du domicile au sein de la structure urbaine sera brièvement présenté. Enfin, l'analyse du couple pratiques/représentations permettra de dégager des logiques comportementales et des stratégies qui visent à mettre en adéquation les aspirations individuelles (entendues comme une expression des identités) et les caractéristiques de l'environnement (considérés comme un ensemble d'opportunités et de contraintes).

### 1.1 Les déplacements comme expression de modes de vie spatialement ancrés

Existe-t-il un effet de lieu, c'est-à-dire une influence de l'environnement sur les pratiques et les représentations ? Cette question fait l'objet d'un débat chez les sociologues : « Comparativement au contexte nord-américain, la question des "effets de quartiers" est nettement moins présente en France dans les productions et les débats sociologiques (et politiques) contemporains. Cet écart de traitement, d'ordre quantitatif, est dû pour une large

---

<sup>1</sup> Le lecteur intéressé par les aspects méthodologiques qui ne sont que brièvement évoqués dans ce rapport, peut consulter la référence suivante : Carpentier, 2007.

*part à la plus grande réticence des sociologues français à l'égard des dimensions spatiales des phénomènes sociaux »* (Authier, 2007). Si cette question n'est pas encore suffisamment explorée, la période récente a néanmoins vu la publication d'études visant à identifier les liens entre structure spatiale et pratiques de mobilité quotidienne (Newman et Kenworthy, 1996 ; Boulahbal, 2000 ; Pouyanne, 2004 ; Halleux et Lambote, 2006...). La principale réserve que l'on peut formuler concerne le fait que, dans ces travaux, les comportements sont souvent réduits aux seules pratiques, considérées alors comme un substitut acceptable des stratégies et des processus de décision qui guident les comportements. Or, comme nous le verrons, les pratiques peuvent entrer en contradiction avec les représentations dont elles sont issues, créant ainsi un certain nombre de tensions et d'adaptations *via* ces mêmes pratiques ou *via* les représentations. De ce fait, on ne peut plus faire l'économie de l'analyse du couple pratiques/représentations.

#### 1.1.1 Quelle influence de l'environnement urbain sur les comportements de mobilité ?

*« On ne vit certes pas de la même façon à Auch, à Lyon ou à Paris, mais on ne vit pas non plus de la même façon à Saint-Germain-des-Prés, à Villejuif, à Étampes et à Saint-Jean-de-Beauregard (Essonne), et les travaux sur la mobilité nous suggèrent que les écarts sont plutôt plus importants dans le second cas que dans le premier »*. Ces propos de Gallez et Orfeuil (1998) induisent deux idées importantes. Tout d'abord, la dimension « régionale » serait moins déterminante que la question des localisations au sein des agglomérations ; il est donc envisageable de reconnaître des régularités dans les différenciations spatiales de la mobilité et ainsi d'identifier les processus qui structurent ces différenciations entre résidents d'un même bassin de vie. Ensuite, en abordant cette question par les modes de vie, les auteurs mettent en lumière que ces liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel doivent être étudiés dans un cadre plus large que celui des pratiques, et inclure les aspects psychosociaux tels que les valeurs, les normes ou encore les représentations. Pour préciser notre position, nous allons exposer sur quels éléments se fondent les effets de l'environnement urbain sur les comportements.

Pour Authier (2007) : *« Le quartier constitue un milieu (...), c'est-à-dire une entité productive, disposant de propriétés propres qui ont des effets sur "le cours des actions humaines", et en particulier sur les manières d'habiter et de cohabiter »*. Mais, comment caractériser alors cette influence du milieu ? L'effet de lieu est-il limité *« à l'effet de la proximité et de la distance »* (Bourdieu, 1993) ? L'influence de l'environnement sur les comportements repose, en fait, sur de multiples facteurs, parmi lesquels nous retenons : les caractéristiques morphologiques, fonctionnelles et l'imagibilité.

Le premier facteur concerne les **aspects morphologiques**, c'est-à-dire l'histoire urbanistique du quartier, qui génèrent une forme d'habitat particulier caractérisée par des types de logement, la place accordée aux espaces publics ou encore la plus ou moins grande hétérogénéité de l'ensemble. L'influence de l'environnement urbain sur les comportements spatiaux peut également s'envisager à travers des **facteurs fonctionnels**. Ceux-ci relèvent des liens qu'un quartier entretient avec d'autres en fonction des localisations, de l'accessibilité ou encore de l'offre d'activités. L'influence des caractéristiques fonctionnelles se traduit par des contraintes spatio-temporelles qui pèsent sur la capacité des individus à atteindre une offre d'activité localisée. Enfin, des aspects liés à « l'image » du quartier peuvent orienter les comportements. Il s'agit en fait de références psychosociales suggérées par un environnement donné, ce que Lynch (1960) appelle **imagibilité**, c'est-à-dire *« pour un objet physique, la qualité grâce à laquelle il a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur. »*. Les caractéristiques paysagères d'un quartier sont donc « lues » par un individu à travers le filtre de ses représentations cognitives et sociales en fonction des références qu'il y trouve, ce qui implique qu'il existe une certaine lisibilité (Lynch, 1960) voire une lisibilité sociale (Ramadier



et Moser, 1998) de l'espace. Les représentations servant de guides pour l'action, il s'ensuit que l'imagibilité de l'espace fournit à l'individu des clefs pour agir dans cet espace.

Au niveau individuel, les aspects que nous avons souligné – morphologie, fonctions, imagibilité - renvoient à trois dimensions du contexte individuel : spatiale (morphologie, localisations), psychologique (lisibilité, imagibilité) et sociale (lisibilité sociale). Nous allons donc, à présent, préciser quels concepts peuvent être mobilisés pour appréhender simultanément ces trois contextes.

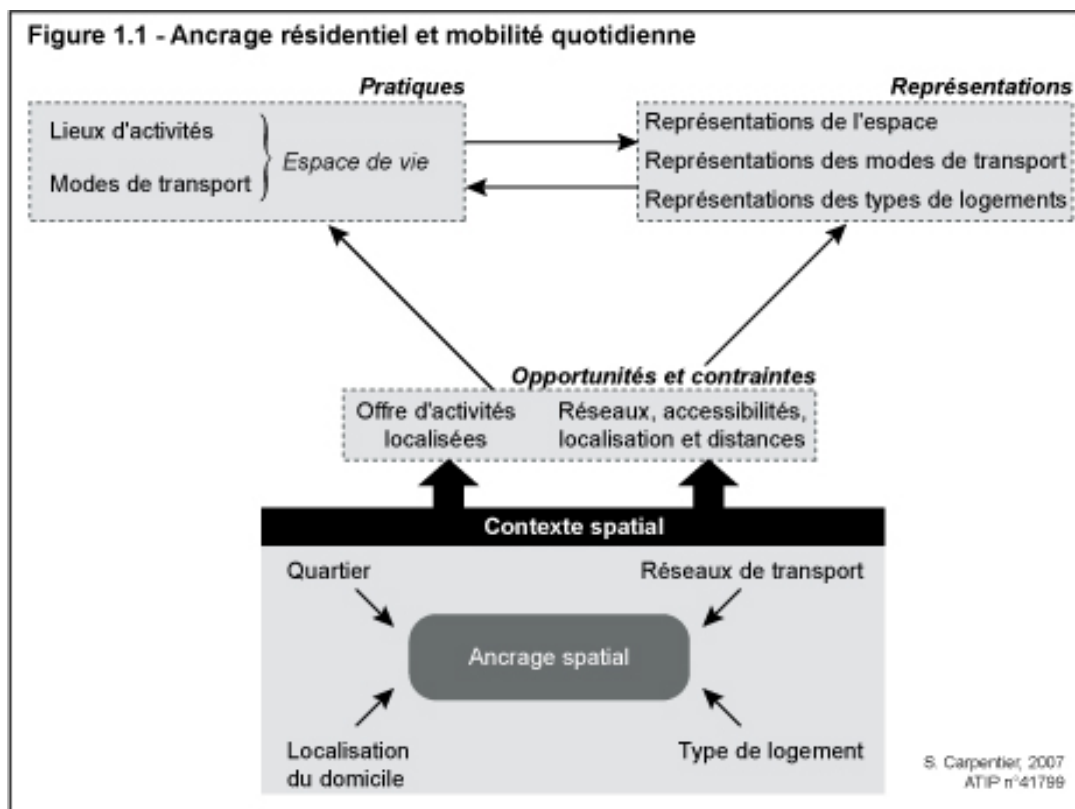
#### 1.1.2 La mobilité comme expression de modes de vie spatialement ancrés

Afin de proposer un modèle heuristique de la mobilité quotidienne, il convient d'identifier quels sont les éléments constitutifs d'un tel modèle, en fonction des contextes spatial, social et psychologique. Pour appréhender simultanément ces contextes nous allons, dans un premier temps, mobiliser un concept synthétique, celui de mode de vie.

L'approche développée ici, considère que les choix qui mènent à la construction des comportements spatiaux ne se fondent pas sur un arbitrage entre les différentes caractéristiques de l'espace (morphologiques, fonctionnelles, imagibilité). Il n'y a pas à proprement parler d'arbitrage, car ces aspects sont imbriqués au sein d'une image globale de l'espace urbain, ce qui ne permet pas à l'individu de les distinguer pour évaluer leur importance respective. Ainsi, les comportements spatiaux ne sont pas simplement guidés par des choix visant à maximiser et/ou minimiser l'un ou l'autre paramètre, mais par des motivations en fonction d'un projet de vie. Considéré à un instant  $t$ , ce projet de vie correspond à un mode de vie que l'on peut définir comme « *le reflet des aspirations des personnes et des contraintes de la vie quotidienne* » (Kaufmann, 1999). Le mode de vie ne se confond donc pas avec le projet de vie car il résulte d'une confrontation avec les contraintes contextuelles. Le projet de vie est un idéal, tandis que le mode de vie correspond à une approximation de cet idéal en fonction de sa faisabilité à un moment donné. Il s'agit, malgré les limites qu'impose le contexte, de tendre vers un idéal conforme à l'idée qu'une personne se fait d'elle-même et du groupe auquel elle pense (ou souhaite) appartenir, c'est-à-dire à son identité. À travers cette confrontation au réel, l'individu va faire des choix qui matérialisent, dans l'espace, son mode de vie.

La proposition d'un ancrage spatial des modes de vie trouve un écho chez certains auteurs (Kaufmann et al. 2001 ; Meyer, 2005). Le concept de spatialisation des modes de vie, c'est-à-dire, d'une dynamique d'adaptation des modes de vie au contexte spatial à travers le couple mobilité/ancrage, suggère que le périurbain n'est pas un « citadin périphérique », il est un périurbain, car la périphérie est le contexte à partir duquel il se représente et pratique la ville ; la spatialisation de son mode de vie est donc différente de celle du citadin, quand bien même son mode de vie s'appuierait sur des valeurs ou des modes de consommation similaires. Il est cependant clair qu'il n'y a pas une seule manière de vivre en périphérie, il y a non pas un, mais plusieurs « modes de vie périurbains » ; pour autant, ces différents modes de vie, correspondant à un même ancrage, ont certainement un ou plusieurs dénominateurs communs que nous souhaitons mettre en évidence dans cette recherche.

Il est alors nécessaire de voir comment les éléments constitutifs des modes de vie spatialisés peuvent être articulés dans des relations d'interdépendance au sein d'un modèle heuristique (fig. 1.1). Nous faisons, ici, le choix de nous limiter à l'évaluation du rôle du contexte spatial.



À partir d'un contexte spatial défini par la position du domicile dans la structure urbaine, le type de logement occupé, le type de quartier et les réseaux de transport, l'individu se voit confronté à des opportunités et des contraintes pour réaliser son programme d'activités. Il doit atteindre une offre d'activités localisées (souvent situées dans un autre quartier) ce qui impose des distances à franchir. Ces distances sont en fait relatives à la vitesse permise par les modes de transports en fonction des réseaux, donc à l'accessibilité des lieux d'activités. Pour rendre possible la réalisation de son programme d'activités, l'individu peut prendre plusieurs options : supprimer une activité de son programme, sélectionner un mode de transport qui le permette, choisir un lieu adéquat (c'est-à-dire compatible avec les possibilités offertes par son prisme quotidien). Ces décisions dépendent de représentations, elles-mêmes influencées par les différents contextes individuels (social, psychologique), et plus particulièrement, dans notre optique, par le contexte spatial.

Le concept de spatialisation des modes de vie implique le fait que la mobilité correspond au moyen mis en œuvre par les individus pour mettre en adéquation leur programme d'activités et leur ancrage résidentiel. Les formes de cette spatialisation – à travers les comportements de mobilité – sont donc fortement liées à la position du domicile dans la structure urbaine.

## 1.2 L'importance des référentiels spatiaux dans les discours individuels sur la mobilité

Du modèle heuristique que nous venons de présenter brièvement, nous retenons que les déplacements sont l'expression à la fois des **pratiques**, à travers les choix des lieux et des modes de transports, des **représentations sociales** qui guident ces choix, et de **l'espace** à travers les opportunités et les contraintes qu'il impose aux individus. Les déplacements sont ainsi liés non seulement aux motifs et aux contextes social et psychologique, mais également au contexte spatial. Pour confronter ces propositions théoriques préliminaires au terrain, une enquête exploratoire a été entreprise au Luxembourg.

### 1.2.1 Méthodologie

#### Grille d'entretiens

La grille d'entretien (fig. 1.2) propose cinq grands thèmes visant à obtenir des renseignements sur l'ensemble du contexte de mobilité. Cette grille reprend les éléments fondamentaux du modèle heuristique.

Figure 1.2 - Grille d'entretien

|                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Thème A : les modes de transport</b>                                                                                                                              |
| Que vous évoque : <i>la voiture (sécurité routière, comportements des usagers...), la moto, le bus, le train, la mobylette / scooter, le vélo, la marche à pied.</i> |
| Qui sont d'après-vous les usagers des différents modes de transport ?                                                                                                |
| Dans quelles conditions envisageriez-vous de changer de mode de transport ?                                                                                          |
| Pensez-vous être bien informé à propos des transports luxembourgeois ?                                                                                               |
| Pensez-vous qu'il y ait une spécificité luxembourgeoise en matière d'automobile ?                                                                                    |
| <b>Thème B : le lieu d'habitation</b>                                                                                                                                |
| Que pensez-vous de votre quartier ? (situation, ambiance, voisinage, accès, desserte, etc.)                                                                          |
| Souhaitez-vous rester dans le même logement, le même quartier, la même ville ? Pourquoi ?                                                                            |
| <b>Thème C : les lieux d'activités</b>                                                                                                                               |
| Dans quels quartiers réalisez-vous vos activités ? Pourquoi ? (proximité, ambiance, etc.)                                                                            |
| <b>Thème D : le retour d'expérience</b>                                                                                                                              |
| Êtes-vous satisfait par rapport à vos déplacements : rapidité / fluidité du trafic, facilité, desserte transports en commun, réseau routier                          |
| Quel est l'impact des frontaliers sur le trafic ?                                                                                                                    |
| <b>Thème E : les préoccupations environnementales</b>                                                                                                                |
| Vous sentez-vous concerné par la protection de l'environnement ?                                                                                                     |
| Pensez-vous que le trafic routier est un facteur important de la pollution ?                                                                                         |
| Êtes-vous prêt à changer vos habitudes de déplacements pour y contribuer ? Jusqu'à quel point ?                                                                      |

#### Groupe test

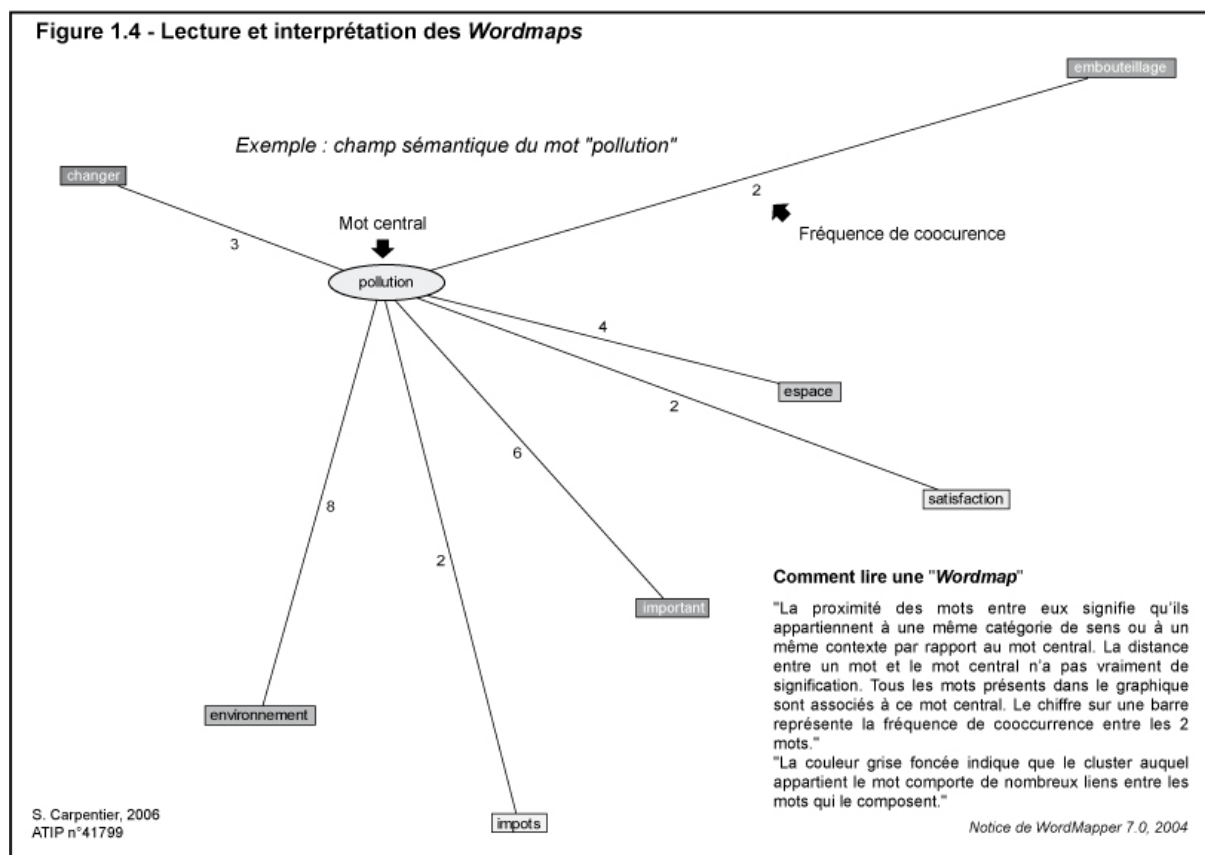
Durant le mois de mars 2004, neuf entretiens ont été réalisés ; les caractéristiques des individus sont présentées dans la figure 1.3.

Figure 1.3 - Profil des enquêtés

| N° | sexe | âge | Situation familiale | Enfants au foyer | nationalité | domicile   | emploi                 | Mode de transport usuel |
|----|------|-----|---------------------|------------------|-------------|------------|------------------------|-------------------------|
| 2  | F    | 40  | mariée              | 3                | Lux.        | banlieue   | Professeur             | Voiture                 |
| 3  | F    | 40  | mariée              | 2                | Lux.        | région Sud | Employée commercial    | Voiture                 |
| 4  | H    | 34  | célibataire         | 0                | Française   | ville      | Chargé d'études        | TC                      |
| 5  | H    | 39  | marié               | 2                | Lux.        | ville      | Dentiste               | Piéton                  |
| 6  | F    | 29  | célibataire         | 0                | Lux.        | rural      | Aide-comptable         | TC                      |
| 7  | H    | 66  | marié               | 0                | Lux.        | banlieue   | Retraité               | Voiture                 |
| 8  | H    | 33  | marié               | 1                | Lux.        | ville      | Chef de bureau adjoint | Voiture                 |
| 9  | H    | 41  | marié               | 2                | Lux.        | région Sud | ORL                    | Voiture                 |
| 10 | F    | 36  | mariée              | 2                | Finlandaise | ville      | Juriste-Linguiste      | Voiture                 |

#### Méthode d'analyse

Le traitement du matériau recueilli a consisté en deux étapes complémentaires. Dans un premier temps, l'analyse qualitative, consistant en une simple lecture et relecture des entretiens en s'attardant sur les éléments jugés significatifs, a permis d'aborder assez finement les représentations individuelles et de nourrir ainsi notre questionnement. Dans un second temps, l'approche quantitative, via l'analyse textuelle assistée par ordinateur, a conduit à approcher les représentations sociales en mettant en évidence des traits communs aux différents discours, par la représentation de *WordMap* (fig. 1.4), ou champs sémantiques associées à un mot signifiant.



À présent que les éléments nécessaires à l'interprétation sont réunis, il est possible de chercher quelles informations émergent des entretiens.

### 1.2.2 Résultats : de l'importance des référentiels spatiaux aux tensions entre ancrage résidentiel et mobilité

Parmi les nombreux thèmes abordés lors de entretiens, celui qui a le plus fait réagir les enquêtés est, sans conteste, le thème des modes de transport.

#### 1.2.2.1 Les modes de transport

Le fait que les modes de transport soit le thème le mieux représenté dans les entretiens est révélateur d'une façon d'appréhender la mobilité, véhiculée par les médias ou les discours politiques. En effet, la question de la mobilité y est souvent abordée par le biais de l'offre de transport (tram, tram-train, nouveaux bus) ou de dispositions relatives à ces modes (taxes sur les véhicules polluants, stationnement limité et payant en ville, etc.).

#### **L'automobile**

« Voiture » est le mot le plus souvent répété lors des entretiens. Les enquêtés mettent d'abord en avant les qualificatifs *pratique*, *commode* et *flexible* pour caractériser ce mode. Ce côté pratique et les facilités que procure la voiture ont leur revers qui semblent bien identifiés par les individus à travers la notion de dépendance<sup>2</sup>. Ainsi, les automobilistes ne se mettent pas en situation de choix modal ; la voiture fait partie intégrante d'un mode de vie et pour beaucoup, le quotidien s'organise en fonction de ce moyen de transport. L'allure

<sup>2</sup> Une enquêtée a déclaré « *je crois que c'est la voiture qui nous a rendu commodes* », elle exprime par là l'idée que l'utilisation habituelle de la voiture a créé un standard d'efficacité, de confort et de flexibilité qu'il est difficile de concurrencer.



Huit des neufs enquêtés sont convaincus que les Luxembourgeois ont un rapport particulier à la voiture qui diffère de celui des pays voisins. Les spécificités évoquées sont un attachement plus fort à ce mode, et une compétition exacerbée entre individus qui aboutit à un renouvellement rapide du parc automobile et à l'acquisition de voitures chères.

*« Mais au Luxembourg on est très voiture, non, vous avez pas encore remarqué ? (...) Oui, je le ressens plus que... qu'en ayant habité la France et la Belgique oui... surtout le rapport avec la voiture, il est très important ici, tout le monde aime bien les belles voitures et... (...) c'est un symbole d'avoir réussi vous voyez ? Si on a une belle voiture, une voiture neuve tous les trois ans, ça veut dire qu'on a bien réussi. »*

Une autre enquêtée ajoute :

*« la voiture pour... pour la... pour une grande partie des Luxembourgeois, pour le Luxembourgeois moyen c'est, c'est... c'est pas seulement un objet de transport hein, c'est c'est... c'est lavé tous les samedis,... Faudrait peut-être vous promener une fois dans les cités le samedi c'est... c'est... c'est.. formidable hein, c'est chouchouté c'est... heu... c'est quelque chose qu'ils... qu'ils adorent, (...) Mais c'est vrai que c'est un..., c'est un plaisir pour... pour les Luxembourgeois, c'est quelque chose où ils investissent quand même pas mal d'argent (...) mais la voiture, ça, c'est quelque chose qu'on a dans son garage, qu'on se promène avec ... on est quelqu'un dans une belle voiture et ça c'est souvent le sentiment qu'on a. »*

Le deuxième thème le plus fréquent après l'automobile est celui des transports en commun. Si la voiture bénéficie globalement d'une image positive, qu'en est-il pour les transports collectifs ?

### **Les transports en commun**

Bien que seulement deux enquêtés utilisent régulièrement les transports en commun, ce thème est très représenté en termes de fréquence ; que l'on utilise ou pas les transports en commun, il semble que tout le monde a une opinion sur le sujet. Il apparaît néanmoins que la représentation des transports en commun se différencie en fonction de la pratique ou de la non-pratique de ces derniers. Ainsi, l'évaluation du prix semble dépendre de la pratique modale. Les usagers des transports publics trouvent le prix très intéressant<sup>5</sup>, tandis que les automobilistes considèrent que le tarif des transports publics est trop élevé.

Il est intéressant de constater le lien assez significatif qui relie les transports en commun à Luxembourg-Ville (fig. 1.6). Les transports collectifs sont considérés comme des modes urbains, et sont fortement associés à la capitale.

*« Oui, enfin je connais l'horaire des bus qui vont en ville quand même. (rires) Je le prends une ou deux fois par an (rires) mais pas plus... Mais je connais les horaires... »*

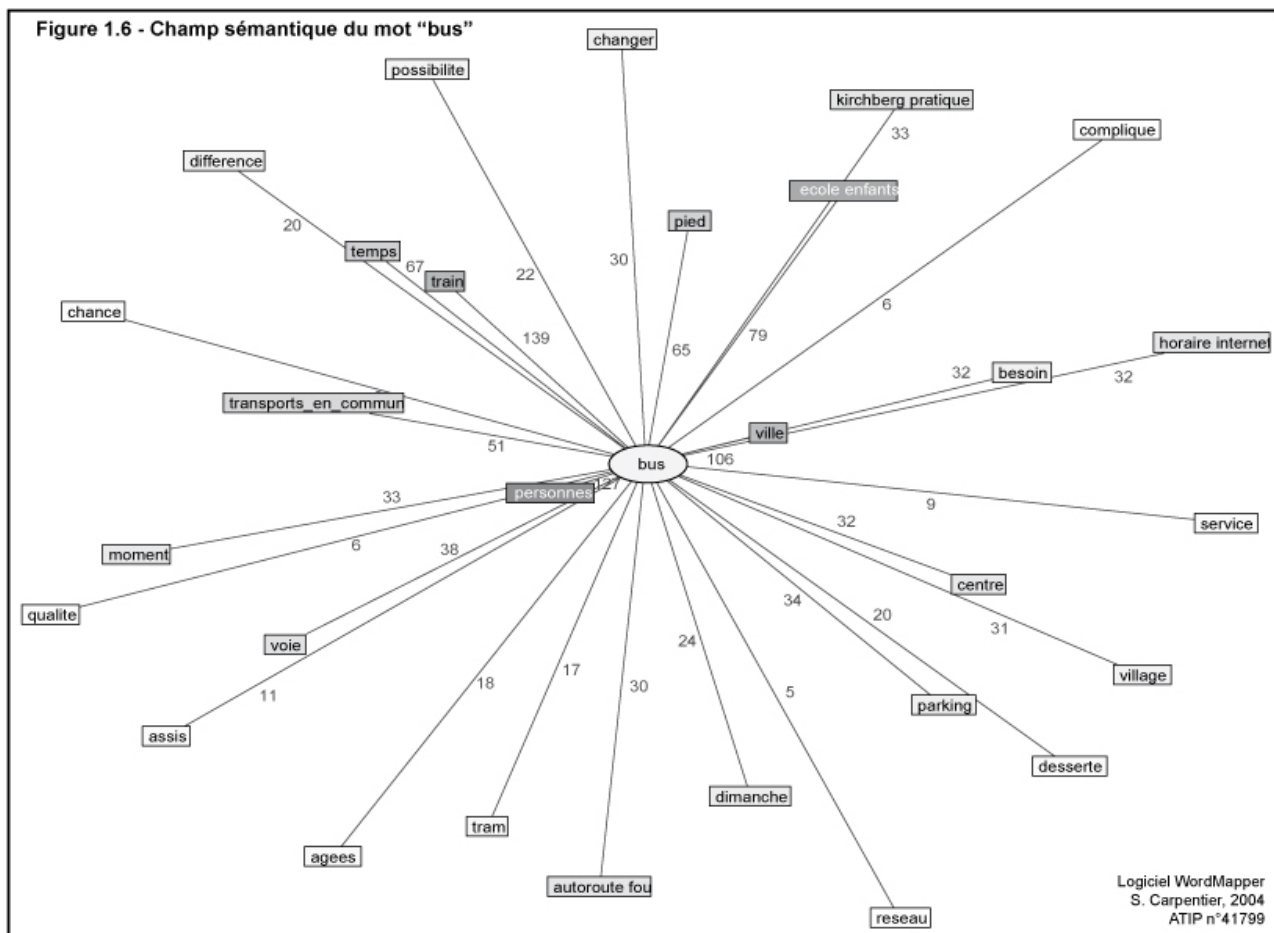
Globalement, les transports en commun souffrent d'une mauvaise image : par exemple, ils seraient plus adaptés aux jeunes (en particulier pour le transport scolaire), aux personnes âgées et à celles qui ont le temps et/ou qui ont des horaires réguliers.

*« Si on me met un bus juste à l'heure où j'ai besoin du bus, je dis je le prends... ça me dérange pas du moment que je mets pas plus de temps qu'avec ma voiture. »*

*« Si on travaille pas huit à cinq c'est vraiment difficile, moi je travaille huit à onze ou bien huit à neuf heures et demi, des trucs comme ça, alors je prends la voiture. »*

---

<sup>5</sup> L'abonnement pour un mois, pour le bus et le train, avec des trajets sur l'ensemble du pays, coûtait, en 2004, 41 €.



D'après ces analyses, et comme le souligne Petit (2003), le transport public est souvent représenté comme un mode de transport destiné aux « autres », à des catégories dans lesquelles on ne se reconnaît pas (les « vieux », les « jeunes », les fonctionnaires...) ; dans ce contexte, il n'existe pas véritablement de choix modal puisqu'une part de l'offre de transport n'est pas comprise comme étant destinée à soi. Les enquêtés suggèrent même que l'usage des transports en commun ne relève pas non plus d'un choix modal puisque ces modes sont souvent abordés par défaut, en raison d'une incapacité à conduire. Des propos sur les modes de transports, il ressort donc que la pratique modale revêt, bien souvent, une dimension identitaire<sup>6</sup>. Cette identification est apparemment plus forte dans le cas de l'automobile.

Tous ces éléments posent la question de l'articulation, à partir de l'analyse des représentations et des pratiques, entre les notions d'identité et de mode de vie dans le contexte de la mobilité quotidienne. Pour étayer cette proposition, il est alors nécessaire de caractériser le positionnement des enquêtés au sujet des logiques spatiales sous-jacentes à ces choix modaux.

#### 1.2.2.2 Les logiques spatiales

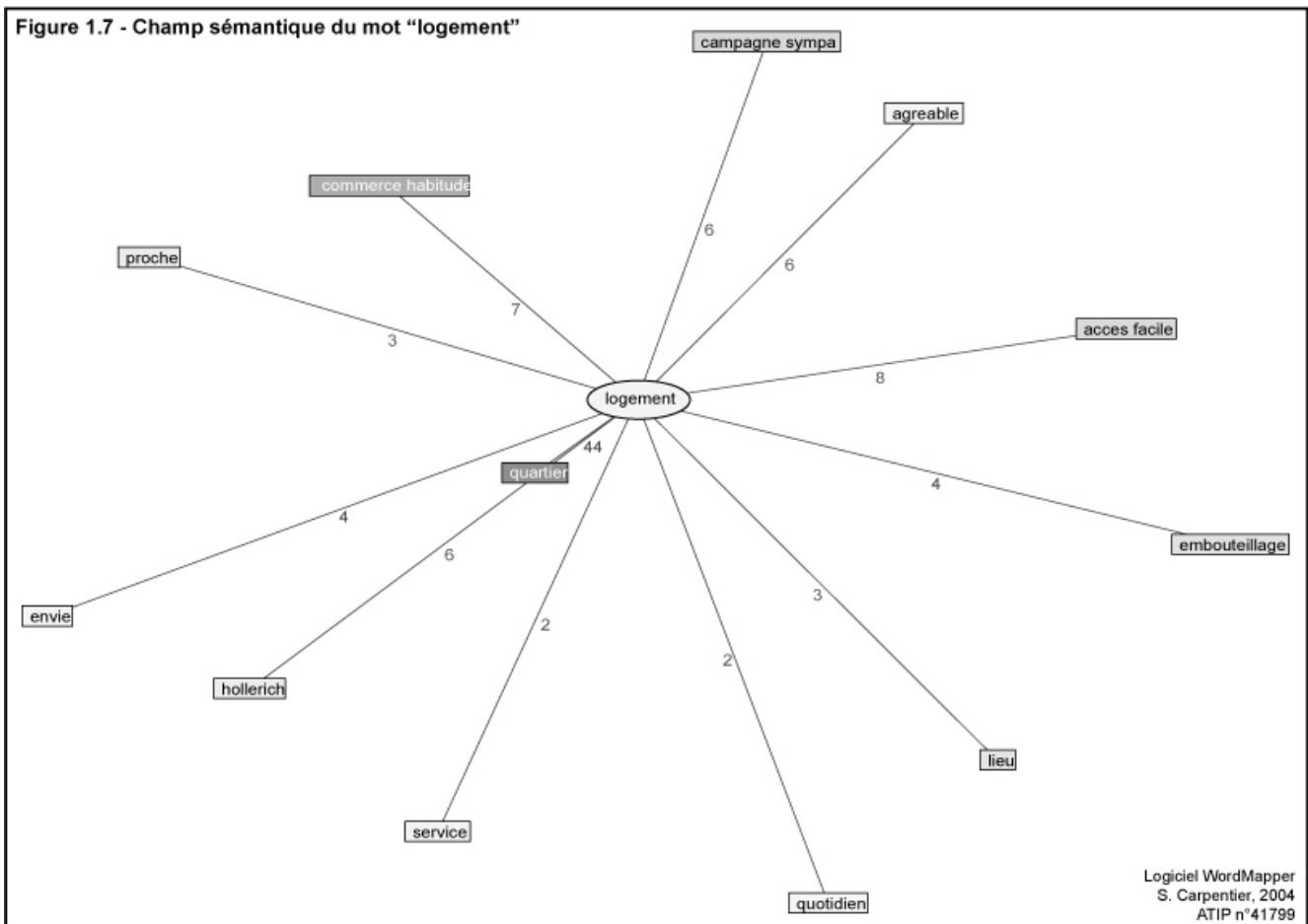
À travers les entretiens, la question de l'ancrage spatial est apparue fondamentale pour la compréhension des pratiques de mobilité, ce qui conforte, sans pour l'instant la valider, notre position théorique. Comme le soulignent les propos suivants, les logiques spatiales s'appuient, en premier lieu, sur le lieu de résidence.

<sup>6</sup> Une enquêtée affirme d'ailleurs: « Parfois les gens ils se définissent par rapport à leur voiture, c'est incroyable... »

« Donc tout dépend le lieu où on habite, il est clair qu'il y aura une plus ou moins importante utilisation des transports en commun ; bon le fait qu'il y a pas de place pour se garer à Luxembourg-Ville, le fait que les parkings sont payants, qu'il y a du trafic sur la route, les gens ils disent bon autant prendre le bus ou le train, avec un abonnement vraiment pas cher, plutôt que de rester dans les embouteillages. »

### Le lieu d'habitation

Le logement (fig. 1.7) est ici assimilé au domicile, c'est le lieu qui semble structurer le plus les territoires des individus. Le terme quartier apparaît comme le lien le plus fort ; cette entité spatiale, aux limites souvent floues, conserve apparemment du sens pour les enquêtés et révèle, dans certains cas, un sentiment d'appartenance, voire un attachement. Cette figure fait également apparaître une opposition assez nette entre deux visions du logement. D'une part, une vision qui met en valeur la proximité (du centre-ville, des activités, des commerces) ; d'autre part, une conception qui repose sur la nature et la facilité de l'accès (mais implique les embouteillages). Cette « opposition » se retrouve de manière assez similaire autour des discours recueillis sur la qualité de vie ; celle-ci serait donc fortement liée au logement et à sa localisation.



La ville, telle qu'elle est évoquée dans les entretiens, est le lieu des activités, des loisirs (du cinéma) et des transports en commun. Elle est fortement associée au centre. Les différents termes utilisés révèlent l'esquisse d'un mode de vie « citadin » où sont mis en avant les loisirs et en particulier les sorties (*cinéma, loisirs, amis, soir*). Quelle que soit la localisation résidentielle des enquêtés, la ville est le dénominateur commun des lieux de loisir. Ce constat implique l'idée que la ville fait partie de l'espace de vie de la plupart des



Luxembourgeois, et, ainsi, que la position par rapport à la ville définit autant de façons de vivre la ville.

Le fait d'habiter en ville repose sur des choix personnels liés à l'identité, ainsi qu'à l'expérience qui fait évoluer les représentations :

*« c'est une question d'adaptation, maintenant, pour moi, revenir dans un espace rural après avoir vécu à Luxembourg-Ville ça serait difficile, voilà... »*

Pour sa part, la campagne représente une qualité de vie associée au calme et à la nature. Mais, dans le détail, parmi les individus habitant en périphérie, deux visions de la qualité de vie se distinguent ; la première met en avant la proximité de la nature, et la seconde privilégie l'accès aux routes et la relative proximité de la ville.

Quelle que soit leur localisation résidentielle, les personnes interrogées situent leur lieu d'habitation par rapport à un contexte géographique plus large. Plusieurs référentiels sont évoqués : la ville de Luxembourg ; les secteurs Sud (bassin sidérurgique), Centre (la ville et sa périphérie proche) et Nord (zone rurale de l'Oesling) ; les autoroutes et voies rapides. La représentation du lieu d'habitation est double. Elle dépend des qualités intrinsèques du quartier (cadre architectural, offre d'activité, réputation) et de sa situation par rapport aux lieux « clefs » du territoire, en particulier la capitale. De la même façon que pour le choix modal, la question de la localisation résidentielle renvoie aux notions de valeurs, d'identité et de mode de vie. Il existe assurément une articulation forte entre le choix modal et le choix de la localisation résidentielle. Cette articulation ne se situe pas seulement au niveau des pratiques, à travers les possibilités disponibles pour chaque individu, elle se place plus fondamentalement au niveau des identités et des représentations associées, ceci parfois de façon inconsciente.

Les thèmes précédents ont fait apparaître en filigrane ce qui est au cœur de la mobilité, à savoir les activités quotidiennes, et, parmi celles-ci, la place prépondérante du travail.

### **Les autres d'activités**

Parmi les activités, le travail est celle qui a été le plus citée, ce qui n'est pas étonnant puisque le « groupe test » comprend 8 actifs sur 9 individus (1 retraité). Avec le domicile, le lieu de travail apparaît comme un lieu structurant de la vie quotidienne. Une association forte existe entre le travail, les déplacements et la mobilité. Sans oublier qu'il s'agit d'un thème fort de la grille d'entretien, on remarque néanmoins l'importance du trajet domicile-travail dans la vie quotidienne. Parmi les huit actifs, seuls deux d'entre eux habitent à moins de deux kilomètres de leur lieu de travail, et un seul s'y rend à pied (l'autre en voiture).

Les activités de loisir répondent à d'autres logiques. Luxembourg-Ville occupe une place importante dans ces activités, notamment pour ce qui concerne les activités culturelles et le shopping. Cette attractivité de la capitale, et notamment du centre, implique, pour de nombreuses personnes, un déplacement : ainsi les loisirs génèrent également des trajets vers la ville. En ce qui concerne les activités culturelles, l'attrait de Luxembourg-Ville a été évoqué plusieurs fois. La capitale semble posséder une image positive. Une personne a évoqué la dimension identitaire du choix des lieux d'activités :

*« Il y a beaucoup de gens qui sont plus attirés par Esch, il y a deux grandes villes au Luxembourg en fait, c'est Luxembourg et Esch et ça c'est individuellement en fait, nous on est... de par les études, je les ai faites à Luxembourg, on est plus attirés vers Luxembourg, ça c'est un choix, c'est un peu plus loin mais c'est un choix. »*

Il existe cependant des stratégies différenciées selon le caractère libre ou contraint des activités comme l'illustrent ces propos de la même personne :

« La première chose c'est plutôt une nécessité, où on réfléchit pas trop, il faut y aller alors on y va. Et la deuxième chose c'est loisir on peut le préparer, c'est pas... absolument nécessaire, c'est une autre manière de penser... »

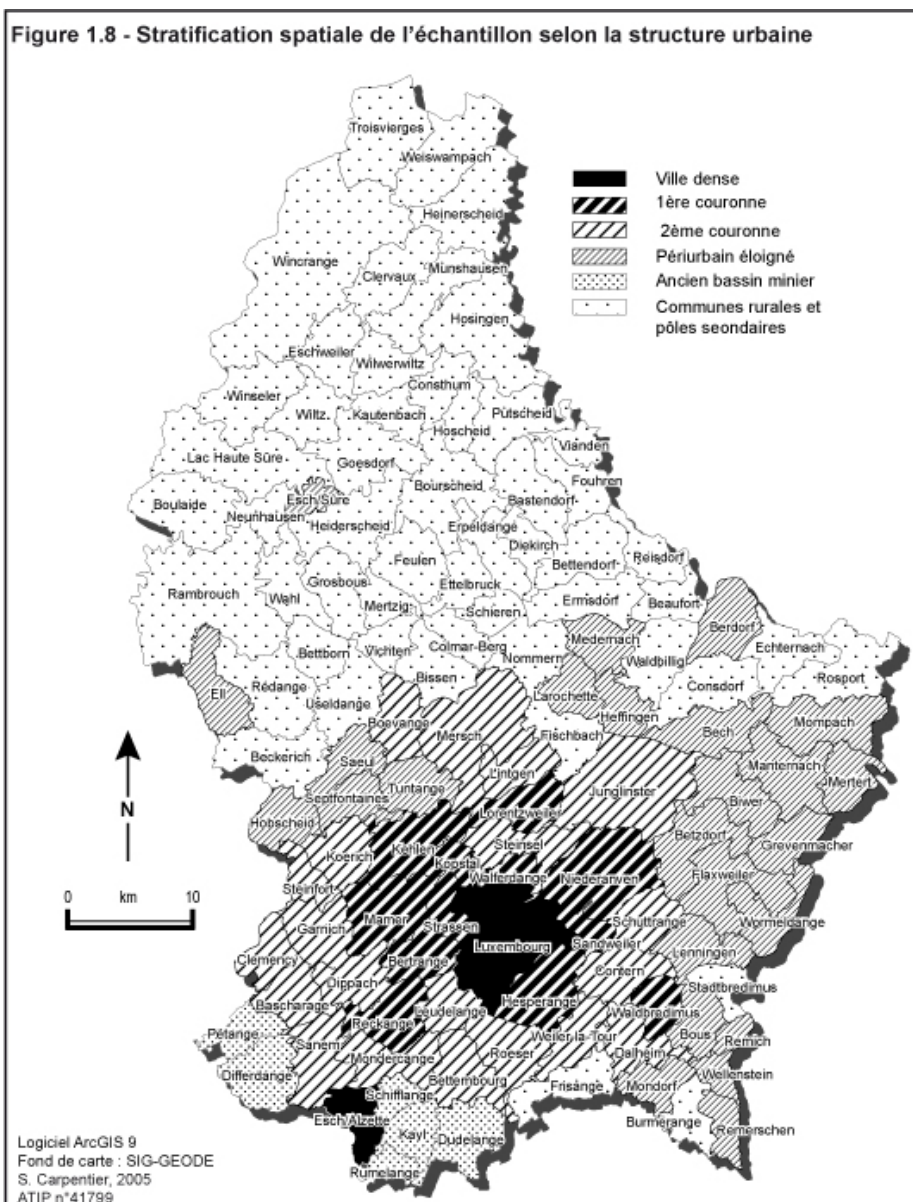
Les entretiens exploratoires montrent que les comportements spatiaux ne relèvent pas uniquement de choix et de logiques utilitaristes. À travers l'ancrage résidentiel et les déplacements quotidiens sont projetés dans l'espace des valeurs, des normes sociales, des représentations qui sont l'expression des identités.

### 1.3 Le protocole d'enquête

Pour mettre à l'épreuve ces conclusions préliminaires, il est nécessaire de les vérifier sur un échantillon de population beaucoup plus important. En l'absence de données existantes, l'élaboration d'une enquête s'est avérée nécessaire.

#### 1.3.1 Méthodologie

##### **Stratification spatiale**



Pour caractériser l'ancrage résidentiel et permettre ainsi une comparaison des comportements de mobilité selon cet ancrage, un échantillon stratifié spatialement de la population a été élaboré. Ainsi, 20 variables ont ainsi été sélectionnées pour déterminer la structure urbaine du Luxembourg en considérant à la fois la trame urbaine (occupation du sol, type de bâtiments), la dimension historique (période de construction des bâtiments) et les liaisons ( illustrées ici par les flux de déplacements domicile-travail). À l'issu d'une analyse en composantes principales et d'une classification hiérarchique, une typologie des communes, reflétant la structure urbaine, a été élaborée (fig. 1.8).

Cette typologie permet de structurer l'espace luxembourgeois selon plusieurs couronnes périphériques autour de la capitale, tout en distinguant une zone essentiellement rurale au nord du pays.

### **Plan de sondage et passation de l'enquête**

Sur les 4 500 questionnaires envoyés au printemps 2005, 600 réponses exploitables ont été obtenues soit un taux de réponse de 13,3% (fig. 1.9).

**Figure 1.9 – Plan de sondage et réponses**

| strate       | zone          | statut  | sexe  | % par strate<br>(population mère) | effectifs<br>(réponse) | taux de<br>réponse | % par strate<br>(réponses) |
|--------------|---------------|---------|-------|-----------------------------------|------------------------|--------------------|----------------------------|
| 1            | 2ème couronne | inactif | femme | 28                                | 28                     | 11,90              | 27,18                      |
| 2            |               |         | homme | 16,35                             | 9                      | 7,44               | 8,74                       |
| 3            |               | actif   | femme | 22,57                             | 32                     | 21,43              | 31,07                      |
| 4            |               |         | homme | 32,83                             | 34                     | 13,52              | 33,01                      |
| total zone 1 |               |         |       | 100,00                            | 103                    | 13,86              | 100,00                     |
| 5            | périurbain    | inactif | femme | 28,23                             | 16                     | 8,25               | 18,18                      |
| 6            |               |         | homme | 15,14                             | 11                     | 10,71              | 12,50                      |
| 7            |               | actif   | femme | 22,70                             | 34                     | 20,83              | 38,64                      |
| 8            |               |         | homme | 33,93                             | 27                     | 9,56               | 30,68                      |
| total zone 2 |               |         |       | 100,00                            | 88                     | 11,94              | 100,00                     |
| 9            | 1ère couronne | inactif | femme | 28,06                             | 22                     | 7,14               | 18,49                      |
| 10           |               |         | homme | 16,65                             | 14                     | 12,00              | 11,76                      |
| 11           |               | actif   | femme | 23,14                             | 34                     | 23,26              | 28,57                      |
| 12           |               |         | homme | 32,16                             | 49                     | 20,50              | 41,18                      |
| total zone 3 |               |         |       | 100,00                            | 119                    | 15,95              | 100,00                     |
| 13           | bassin minier | inactif | femme | 30,28                             | 23                     | 8,97               | 24,21                      |
| 14           |               |         | homme | 17,62                             | 18                     | 13,64              | 18,95                      |
| 15           |               | actif   | femme | 21,05                             | 24                     | 18,59              | 25,26                      |
| 16           |               |         | homme | 31,05                             | 30                     | 12,17              | 31,58                      |
| total zone 4 |               |         |       | 100,00                            | 95                     | 12,82              | 100,00                     |
| 17           | ville dense   | inactif | femme | 27,00                             | 10                     | 6,50               | 11,63                      |
| 18           |               |         | homme | 16,67                             | 12                     | 12,20              | 13,95                      |
| 19           |               | actif   | femme | 24,13                             | 30                     | 16,29              | 34,88                      |
| 20           |               |         | homme | 32,20                             | 34                     | 12,18              | 39,53                      |
| total zone 5 |               |         |       | 100,00                            | 86                     | 11,64              | 100,00                     |
| 21           | rural         | inactif | femme | 27,26                             | 25                     | 11,76              | 22,94                      |
| 22           |               |         | homme | 16,25                             | 12                     | 9,24               | 11,01                      |
| 23           |               | actif   | femme | 22,76                             | 33                     | 20,71              | 30,28                      |
| 24           |               |         | homme | 33,73                             | 39                     | 15,60              | 35,78                      |
| total zone 6 |               |         |       | 100,00                            | 109                    | 14,69              | 100,00                     |
| total        |               |         |       |                                   | 600                    | 13,49              |                            |

Pour vérifier l'hypothèse d'une différenciation spatiale des comportements de mobilité quotidienne, il est nécessaire de disposer d'un certain nombre de données sur les pratiques (choix modal, lieux et types d'activités) et sur les représentations sociales (modes de

transport, logement, espace luxembourgeois). La construction du protocole d'enquête s'appuie, ici, sur les résultats des entretiens exploratoires.

### 1.3.2 Le questionnaire

Plusieurs techniques d'enquête sont envisageables et le choix de l'une d'entre elle est guidé par trois critères essentiels : la pertinence scientifique, la faisabilité et le coût. En fonction de ces critères, notre choix s'est tourné vers la mise en œuvre d'un questionnaire par courrier.

La mobilisation des concepts de pratiques et de représentations implique l'utilisation de techniques de relevé adaptées. Le questionnaire comporte ainsi 6 parties distinctes<sup>7</sup> :

- l'identification des enquêtés par des variables socio-économiques et démographiques ;
- la partie A concerne le parc automobile des ménages ;
- la partie B regroupe les représentations des modes de transports ;
- la partie C s'intéresse aux activités quotidiennes des individus ;
- la partie D identifie les opinions sur l'espace et sur les types d'habitation ;
- la partie E relève plus particulièrement le déplacement domicile/travail.

#### **Relevé des pratiques**

Les questions concernant les pratiques se résument essentiellement à un relevé d'activités qui permet de donner une image partielle, mais comparable et localisée, des déplacements quotidiens. Il n'a pas été possible, dans le cadre d'un questionnaire par courrier, de mettre en œuvre un véritable carnet de bord, technique fréquemment utilisée dans les enquêtes sur la mobilité quotidienne ; à défaut, les individus devaient renseigner huit types d'activités quotidiennes relativement fréquentes ayant eu lieu au cours du mois écoulé avant l'enquête : *Aller faire les courses ; Faire du sport / de la musique ; Accompanyer les enfants à l'école ; Accompanyer les enfants à une activité ; Rendre visite à un membre de sa famille ; Rendre visite à un(e) amie(e) ; Aller au cinéma / spectacle ; Aller au restaurant / sortir boire un verre*<sup>8</sup>.

#### **Relevé des représentations**

##### *Échelles psychométriques*

Dans le cadre d'une enquête par courrier, donc auto-administrée, les échelles psychométriques (dans notre cas, *différentiels sémantiques* et *échelles de Likert*) se révèlent être de bons outils pour relever des substituts acceptables des représentations sociales, car elles permettent d'éviter de poser les questions trop directement et de s'exposer ainsi au biais de la désirabilité sociale. L'application de ces techniques au relevé des représentations suppose que l'enquêteur a déjà identifié les éléments structurants, comme nous l'avons fait lors des entretiens exploratoires.

##### *Photographies et carte géographiques*

Considérant que les représentations individuelles ne s'appuient vraisemblablement pas uniquement sur le langage, il est pertinent de varier les supports en élaborant des techniques de relevé des représentations s'appuyant sur des données visuelles. En variant les supports, ces techniques mettent à contribution d'autres processus cognitifs et permettent de recueillir des types d'informations « non visibles » par les méthodes classiques. De plus, par ce biais, les personnes moins à l'aise avec le langage trouveront une forme d'expression qui, peut-être, leur correspond mieux.

<sup>7</sup> L'intégralité du questionnaire ainsi que le courrier et la notice joints à l'envoi sont reproduits en annexe.

<sup>8</sup> Pour chaque activité sont renseignés l'établissement, la localité et la rue ou le quartier. Ces informations permettent de localiser les activités puis de les géocoder dans un SIG en vu d'un traitement via l'analyse spatiale.

Le premier support visuel retenu consiste en un ensemble de 9 photographies de différents types de logements représentatifs du Luxembourg. À partir de ces photos, trois questions sont posées aux individus concernant leurs souhaits en matière de logement, les paysages-types associés aux différentes zones géographiques (centre-ville, banlieue etc.) et la ressemblance entre les photos et leur logement.

Un deuxième support visuel a été proposé pour interroger les individus sur leurs représentations de l'espace luxembourgeois. Il s'agit d'une carte du pays<sup>9</sup>, comportant également un « zoom » sur Luxembourg-Ville. Sur cette carte, il est demandé d'entourer, et de numéroter par ordre de préférence trois zones dans lesquelles la personne pourrait envisager d'habiter. Cette consigne ne comporte aucune contrainte de forme, d'étendue ou de localisation. Les réponses sont alors scannées, à partir des questionnaires, puis digitalisées dans le SIG. Dès lors, les méthodes d'analyse spatiale peuvent être appliquées sur ces espaces représentant, en première approximation, l'espace privilégié par les individus en termes de logement.

Le questionnaire que nous avons élaboré, afin d'opérationnaliser le modèle heuristique développé dans la première partie, comprend ainsi les différents éléments du système, à savoir les pratiques modales, les lieux fréquentés, les représentations des lieux et les modes de transports.

#### **1.4 Pratiques et représentations de la mobilité et de l'habitat : cohérence, dissonance et adaptation**

Analyser la mobilité comme une spatialisation des modes de vie implique de s'intéresser non seulement aux pratiques (qui en sont l'expression visible) mais aussi aux représentations (qui permettent d'approcher le sens donné aux pratiques) et surtout à la confrontation des deux, pour mettre en lumière les stratégies mises en œuvre pour s'adapter au contexte dans des conditions relativement satisfaisantes.

##### **1.4.1 Les pratiques**

###### ***Pratiques modales***

Le premier constat, concernant les pratiques consiste à remarquer que la part de la voiture dans le partage modal varie de manière significative<sup>10</sup> selon le lieu de résidence des individus. Plus on s'éloigne de la ville centre, plus on utilise sa voiture. Cet état de fait est partiellement dû, dans le cas du Luxembourg, au manque d'alternatives de transport en commun et à la faible accessibilité qu'ils procurent. Cette utilisation massive de la voiture dans les zones les moins denses s'accompagne d'un taux de motorisation plus élevé. À l'exception de la ville dense, le mode, en termes de parc automobile, se situe à 2 voitures par ménage. Dans la deuxième couronne, le nombre de ménages possédant trois voitures ou plus s'élève à 20%. Si une part de l'explication peut provenir d'une relative surreprésentation des familles avec enfant dans les couronnes périurbaines, cela ne suffit pas à justifier de telles différences ; ainsi, on trouve dans la ville dense 16% de ménages sans voiture contre seulement 6% dans la zone rurale. Ce moindre équipement en véhicules des ménages citadins s'explique certainement par la conjonction de plusieurs facteurs :

- l'existence d'une alternative de transport en commun plus efficace en ville ;
- les difficultés de circulation et de stationnement dans cette même zone ;

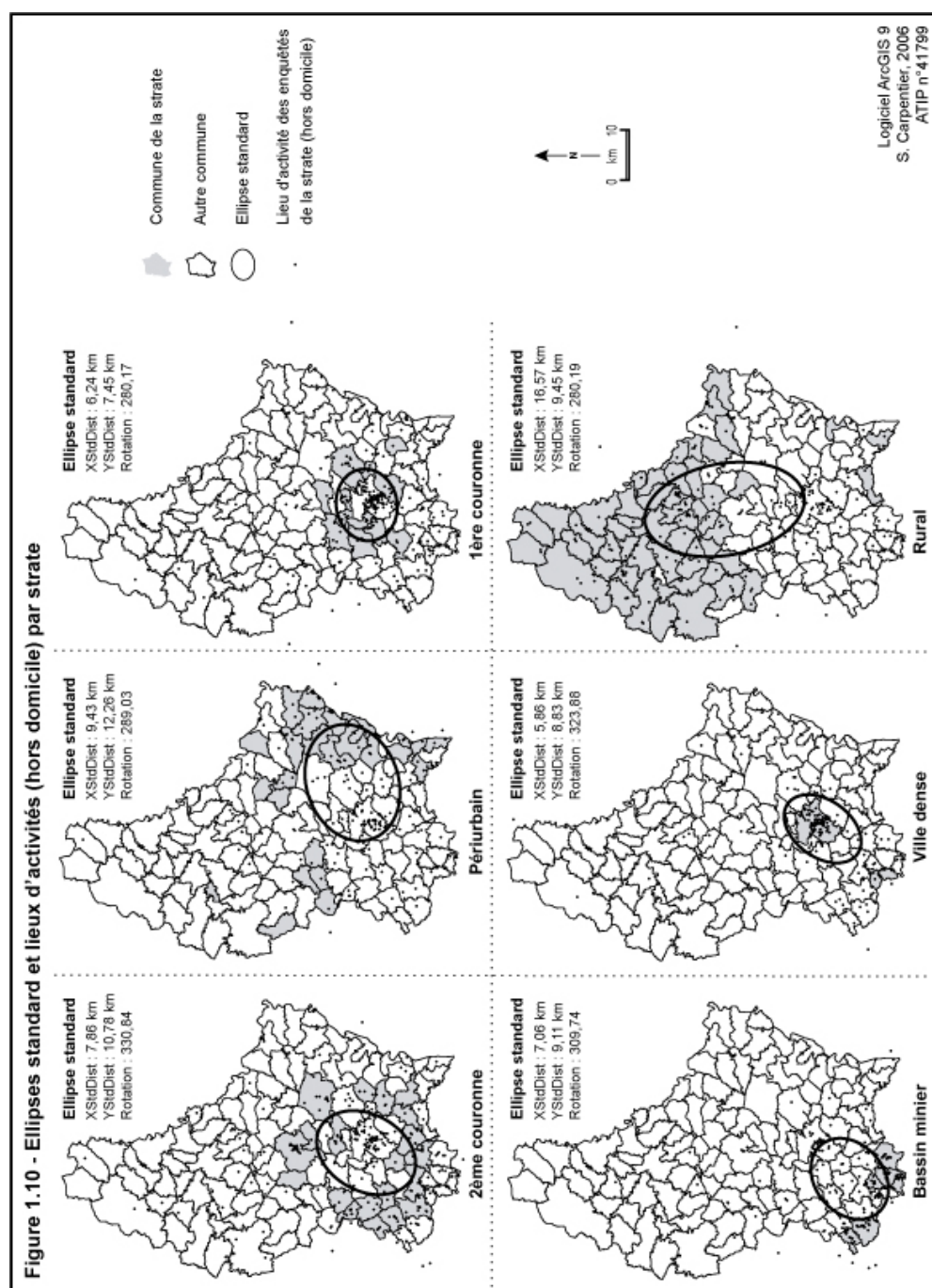
<sup>9</sup> Ce support est assez différent des photos car la représentation abstraite de l'espace implique une lecture moins intuitive. Pour faciliter la lecture de la carte et ainsi le repérage des individus, les noms des communes et des quartiers de la capitale, ainsi que les routes principales ont été reproduits.

<sup>10</sup> Le test de Chi-deux, vérifiant l'hypothèse nulle que les différences de pratiques modales entre les strates sont dues à une répartition aléatoire, est significatif au seuil de 0,007.

- de moindres distances à parcourir pour accéder aux lieux d'activités, favorisant l'alternative de déplacement via des modes doux ou collectifs<sup>11</sup>.

Cet aperçu des pratiques modales et du parc automobile sous-entend que l'utilisation de plus en plus importante de la voiture, au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la ville centre, correspond à des distances parcourues plus importantes pour les périurbains que pour les citadins<sup>12</sup>. Mais qu'en est-il de l'inscription spatiale, au sein des espaces de vie, de ces pratiques modales différenciées ?

### Les lieux d'activités



<sup>11</sup> 12% des citadins ont déclaré avoir un mode doux comme mode de transport principal contre seulement (5% des « ruraux »).

<sup>12</sup> Le terme citadin désigne, dans cette partie, les habitants de la strate « ville dense ».



L'analyse des bassins de vie (entendus ici comme la « somme » des espaces de vie) liés aux différents ancrages résidentiels montre que ceux-ci sont d'autant plus étendus que l'on réside plus loin de la ville-centre (fig. 1.10). Ceci est en partie dû au fait que la ville de Luxembourg reste l'attracteur principal des activités quotidiennes en particulier pour le travail et les activités culturelles. De ce fait les strates proches de la capitale ont des ellipses centrées sur cette dernière, tandis que les strates les plus éloignées voient leur axe d'étirement principal « attiré » par la ville de Luxembourg. On rejoint alors, au niveau agrégé, le constat de Pumain et Saint-Julien (1997) au niveau désagrégé : « *Les zones reliées dans l'espace de fréquentation quotidienne d'un individu sont généralement de forme allongée et décentrée par rapport à un centre-ville, en particulier pour ceux qui habitent en périphérie et travaillent au centre* ».

Ces résultats montrent donc à la fois une différenciation et une convergence de la forme des espaces de vie. Différenciation car la taille de ces espaces varie fortement avec l'éloignement de la ville centre ; convergence car, quelle que soit la zone, Luxembourg-Ville s'impose comme le lieu attracteur incontournable des bassins de vie.

### Les types de logement occupés

Au niveau des logements, il apparaît que la part de maisons varie fortement selon les strates spatiales (fig. 1.11). On observe en effet une gradation des types de logements avec l'éloignement de la ville-centre. Sans surprise, les proportions de maisons individuelles et de logements collectifs varient fortement et de manière symétrique au fur et à mesure que l'on s'éloigne vers la périphérie.

**Figure 1.11 – Types de logements par strate**

| Strates       |  |       |       |       |       |      |       |       |      |       | Aucune | Total |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|--------|-------|
| 2ème couronne | 41,12                                                                                | 5,61  | 11,21 | 9,35  | 0,00  | 0,00 | 0,93  | 17,76 | 2,80 | 11,21 |        | 100   |
| Périurbain    | 31,37                                                                                | 7,84  | 9,80  | 5,88  | 1,96  | 1,96 | 1,96  | 21,57 | 1,96 | 15,69 |        | 100   |
| 1ère couronne | 42,65                                                                                | 11,76 | 10,29 | 11,76 | 2,94  | 0,00 | 0,00  | 14,71 | 1,47 | 4,41  |        | 100   |
| Bassin minier | 10,23                                                                                | 18,18 | 22,73 | 7,95  | 20,45 | 2,27 | 1,14  | 7,95  | 2,27 | 6,82  |        | 100   |
| Ville dense   | 3,94                                                                                 | 6,30  | 13,39 | 14,96 | 25,98 | 3,15 | 13,39 | 0,79  | 3,94 | 14,17 |        | 100   |
| rural         | 31,19                                                                                | 8,26  | 12,84 | 7,34  | 2,75  | 0,92 | 0,00  | 22,94 | 0,00 | 13,76 |        | 100   |
| Total         | 24,91                                                                                | 9,27  | 13,64 | 10,00 | 10,36 | 1,45 | 3,64  | 13,27 | 2,18 | 11,27 |        | 100   |

Les maisons individuelles représentées sur la première photo représentent plus de 40% des logements occupés de la 1ère et de la 2ème couronne contre seulement 4% dans la ville dense. Les maisons en séries, typiques de l'urbanisation ouvrière, notamment du bassin minier, sont relativement peu représentées, excepté bien évidemment dans le sud du pays. Les grands collectifs apparaissent comme étant spécifique à la ville dense et se trouvent totalement marginalisés dans les autres strates. Les petits collectifs quant à eux, présentent des écarts moins marqués, même si la tendance à une surreprésentation de ces logements dans les zones les plus proches de la ville-centre persiste.

Sans surprise, les types de logements occupés sont fortement différenciés selon l'ancrage résidentiel. Les profils urbanistiques qui se dégagent dans le cas du Luxembourg sont tout à fait typiques des villes occidentales avec cependant une assez faible proportion de grands collectifs, y compris dans la ville-centre. On peut, à partir de ces résultats, supposer que

l'éloignement au centre-ville, qui se traduit, d'après l'analyse des bassins de vie, par un effort important consenti en termes de déplacements, correspond sans doute au désir d'occuper une maison individuelle ; ce qui devra être vérifié à travers l'analyse des représentations.

Comme nous l'avons souligné précédemment, l'analyse des seules pratiques ne permet pas d'approcher les logiques comportementales qui les sous-tendent ; il est alors utile d'analyser, à présent, les représentations.

#### 1.4.2 Les représentations

##### **La voiture**

À un niveau quantitatif, les différences d'évaluation des modes de transport, à partir des différentiels sémantiques, sont, en fait, assez minimes. Les trois critères de *rapidité*, *confort* et *flexibilité* ne se différencient pas véritablement entre les six zones d'études. Ces valeurs semblent assez bien partagées et font visiblement l'objet d'un consensus général en termes de représentation. Dans le détail, on observe néanmoins quelques variations intéressantes sur les critères plus négatifs. La question du *prix* est, à ce titre, perçue comme plus problématique en ville dense que dans la zone rurale. L'évaluation du *stress* connaît également quelques variations selon l'ancrage spatial des individus. Il est ainsi perçu comme plus important dans les zones denses que dans le périurbain et la zone rurale. Enfin, la *dangerosité* de l'automobile est moins fortement ressentie en zone rurale. Malgré certaines variations, il semble exister un consensus relativement solide sur la représentation de la voiture. Au-delà de ces considérations sur l'évaluation quantitative de ces critères, on peut vérifier ce qu'il en est au niveau de la structure de ces représentations, zone par zone, en appliquant l'analyse de similitudes<sup>13</sup>.

En termes de structure (fig. 1.12), la deuxième couronne et la zone périurbaine sont relativement proches. L'opposition entre les caractères favorables (*flexibilité*, *rapidité* et *confort*) et les caractères défavorables (*stress*, *dangerosité*, *pollution* et *prix*) y est assez marquée. Pour les autres zones, certaines différences apparaissent.

Pour les habitants de la 1<sup>ère</sup> couronne, aux trois valeurs favorables identifiées précédemment, vient s'ajouter la question du *stress*, ce qui signifie que les variations de l'évaluation du *stress* dans cette zone sont fortement corrélées à l'évaluation du *confort*, de la *rapidité* et de la *flexibilité*. Ceci s'explique par un consensus assez large sur le fait que la conduite automobile est une situation stressante. La question du *prix* n'est a priori pas un élément structurant de la représentation sociale de ce groupe, ce qui signifie qu'il n'y a pas de corrélation forte entre l'évaluation de ce critère et celle des autres critères. En conséquence, le pôle regroupant les critères défavorables se structure sur les valeurs de *dangerosité* et de *pollution* qui sont, d'après les différents résultats, des préoccupations plus citadines.

Le bassin minier présente également quelques spécificités au niveau de la représentation sociale de la voiture. Cette fois, c'est la *flexibilité* qui n'est pas structurante de la représentation. Comme pour la 1<sup>ère</sup> couronne, le *stress* est fortement corrélé avec les valeurs positives de *confort* et de *rapidité*. Les critères négatifs se structurent, quant à eux, sur un triptyque *dangerosité/pollution/prix*. Se révèle alors une certaine ressemblance entre la représentation du bassin minier et celle de la 1<sup>ère</sup> couronne qui résulte certainement d'un tissu urbain d'une densité assez semblable impliquant des conditions de trafic similaires<sup>14</sup>.

La ville dense présente une structure relativement originale, cette zone apparaissant comme la plus singulière. Si globalement, l'opposition entre un pôle favorable et un pôle

<sup>13</sup> Pour une description de la méthode et de son application, voir Carpentier, 2007.

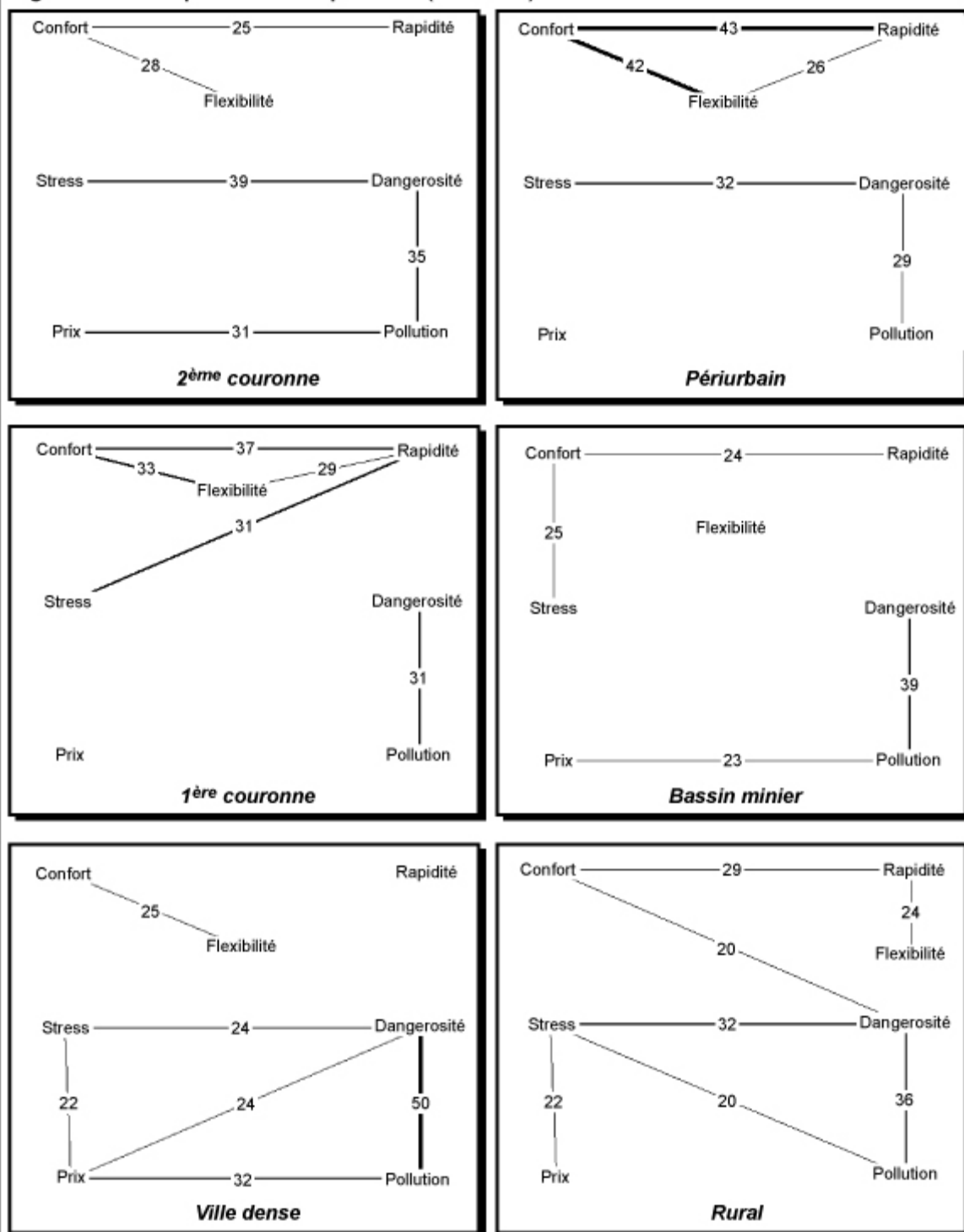
<sup>14</sup> L'évaluation des critères de *stress* et de *flexibilité* diffère cependant sensiblement.



défavorable est encore valable, les valeurs favorables semblent moins structurantes que les valeurs défavorables. Cela tend à montrer que l'image de la voiture en zone dense se construit plutôt par la négative et aboutit, finalement, à une représentation sociale sensiblement moins flatteuse.

La zone rurale, moins homogène que les cinq autres, présente une structure plus complexe où le pôle positif et le pôle négatif ne sont pas nettement distingués.

**Figure 1.12 - Graphe "voiture" par zone (seuil : 20)**



S. Carpentier, 2006  
ATIP n°41799

Qu'apportent alors ces informations en termes de différenciations spatiales des représentations sociales de l'automobile ? Tout d'abord, les situations opposées que sont la ville dense et la zone rurale offrent des représentations très différentes. Ensuite, les situations intermédiaires présentent des différences qui semblent liées à la densité du tissu urbain ; ainsi, la 2<sup>ème</sup> couronne et le périurbain révèlent des traits communs, et la 1<sup>ère</sup> couronne et le bassin minier se ressemblent également. Si l'on considère les 6 zones selon un gradient de densité, on constate que l'on passe progressivement d'une structure où les critères favorables et défavorables s'opposent (zone rurale, périurbain et 2<sup>ème</sup> couronne), à une structure conflictuelle impliquant peut-être une dissonance cognitive (1<sup>ère</sup> couronne et bassin minier), et, enfin, à une représentation fortement structurée par les valeurs négatives (ville dense). On observe donc des structurations différentes des représentations selon les zones de résidence. À ce niveau de l'analyse, on retiendra que les représentations de l'automobile observées pour les localisations de la périphérie proche sont conflictuelles et nous tenterons d'approfondir ces résultats en confrontant représentations sociales et pratiques.

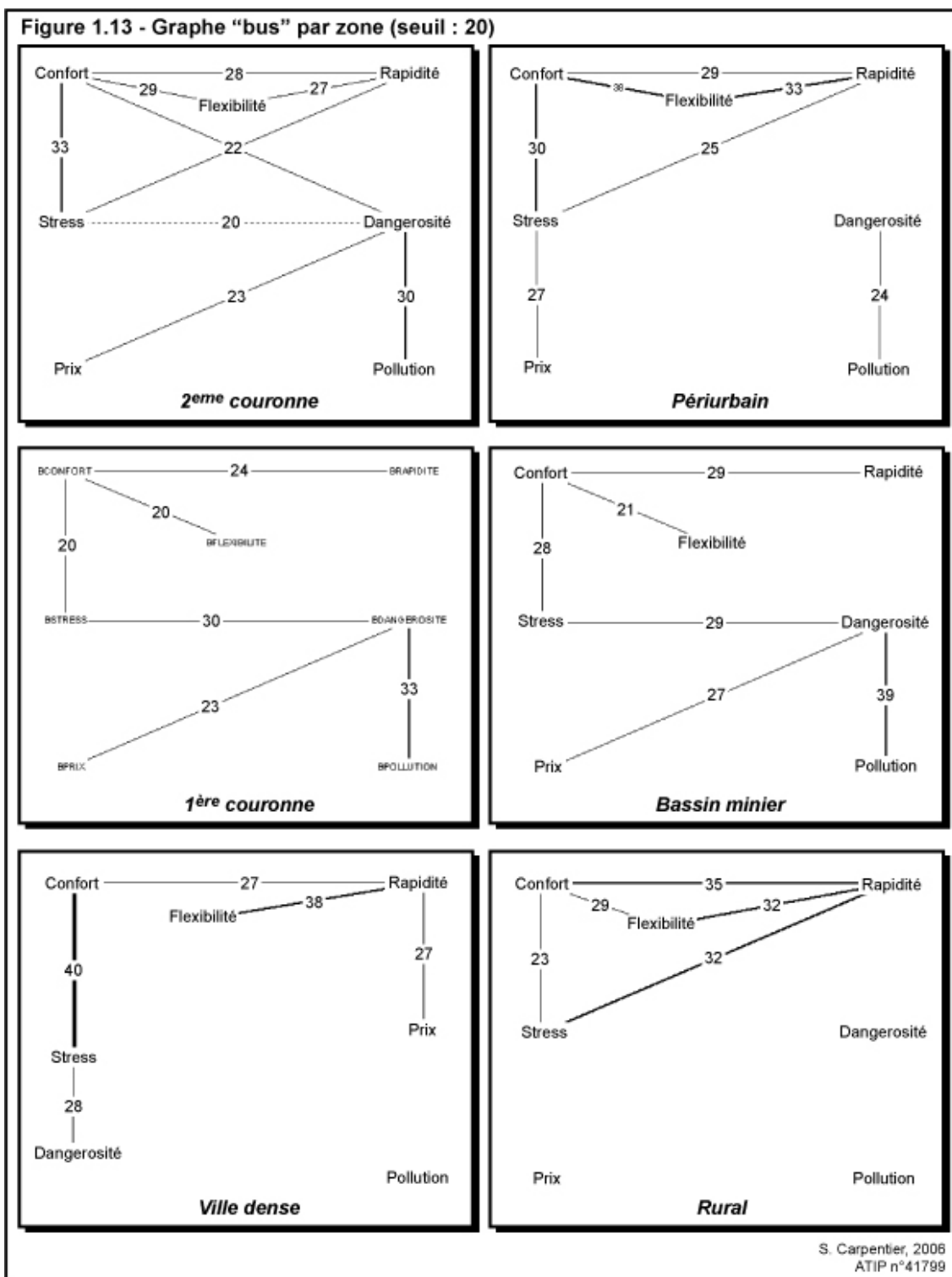
La voiture est, comme nous l'avons vu, le mode de transport privilégié des Luxembourgeois ; pourtant les représentations sociales de ce mode montrent une vision dialectique, même si cette tendance est moins prononcée pour la ville dense. Les représentations de l'automobile sont donc relativement moins favorables que l'on aurait pu l'imaginer au regard des pratiques modales. Comment expliquer ce relatif décalage entre pratiques et représentations ? Pour répondre à cette interrogation, il faut à présent s'intéresser aux modes de transport « concurrents » de l'automobile, et, en particulier, au bus.

### **Le bus**

Les différences d'évaluation entre les zones paraissent, globalement plus prononcées que pour la voiture. Dans le détail, les variations spatiales s'expriment sur les différents critères. Le bus souffre, au niveau de son image, d'une insuffisance de *vitesse* ; ceci est quand même moins prononcé en ville dense. Si on compare son image à celle de la voiture, qui était évaluée comme moins *rapide* en ville que dans les autres zones, cela induit un différentiel nettement moins marqué dans la ville dense en termes de vitesse pour le bus et la voiture. Le critère de *flexibilité* apparaît comme le principal point faible du bus. Cette tendance est, cependant, moins marquée en ville dense, même si l'évaluation de celle-ci reste assez défavorable. La densité du réseau en ville, associée au fait que le réseau national converge vers la capitale, explique cette opinion moins négative. Il est, en effet, plus facile d'atteindre les différents secteurs du pays, sans correspondance, à partir de Luxembourg-Ville. Enfin, le bus est considéré comme *écologique* par une faible majorité de personnes, mais cette opinion varie nettement selon les zones. Seul le bassin minier et la ville dense présentent des profils favorables au bus sur ce critère. Les autres zones sont beaucoup plus partagées. Globalement, comme pour l'automobile, les différences observées entre les zones ne sont pas significatives d'un point de vue statistique.

L'analyse des graphes (fig. 1.13) permet de tempérer cette première conclusion, en montrant des différences notables dans la structure des représentations sociales du bus. La deuxième couronne et la zone périurbaine présentent des graphes assez semblables qui opposent un pôle de valeurs négatives (*non-flexible, lent, peu confortable*) auxquelles l'évaluation du *stress* est fortement corrélée, à un pôle de valeurs positives qui, comme nous l'avons vu, ne fait pas l'unanimité. La première couronne et le bassin minier montrent des représentations très similaires. On observe dans les grandes lignes la même opposition que pour la 2<sup>ème</sup> couronne et le périurbain, à ceci près que le critère de *flexibilité* y est nettement moins structurant de la représentation. Il y a donc un lien moins fort entre ce critère et les autres, malgré un consensus assez franc quant à l'évaluation de cette *flexibilité*. La ville dense offre une structure très différente. L'opposition mise en évidence pour les autres

secteurs n'y existe pas. La représentation sociale se structure sur un continuum qui comprend deux liaisons particulièrement fortes : le lien *flexibilité-rapidité* et le lien *confort-relaxant*. L'image sensiblement meilleure du bus en ville dense, que nous avons mis en évidence à partir des scores, se traduit par une structuration sur les critères les plus favorables à ce mode de transport. La représentation de la zone rurale, au seuil retenu ici, s'appuie uniquement sur les valeurs négatives et confirme ainsi que ce mode de transport souffre d'une image négative, lié certainement, outre les critères évalués ici, aux contraintes de temps de trajet, à la desserte temporelle ainsi qu'aux multiples correspondances imposées lorsque l'on veut se rendre ailleurs que dans la capitale.



L'analyse des représentations sociales du bus souligne finalement qu'à nouveau il existe des variations spatiales de celles-ci. Même si elles ne sont pas significatives au niveau statistique, lorsque l'on s'intéresse aux scores obtenus sur l'échelle psychométrique (différentiels sémantiques), ces différences existent en termes de structuration des représentations. L'image du bus est alors plus ou moins défavorable sur un continuum allant des zones peu denses (très défavorables) aux zones denses (moins défavorables).

### **Les logements**

Contrairement aux modes de transports, pour le logement des différences plus marquées apparaissent selon les groupes spatiaux.

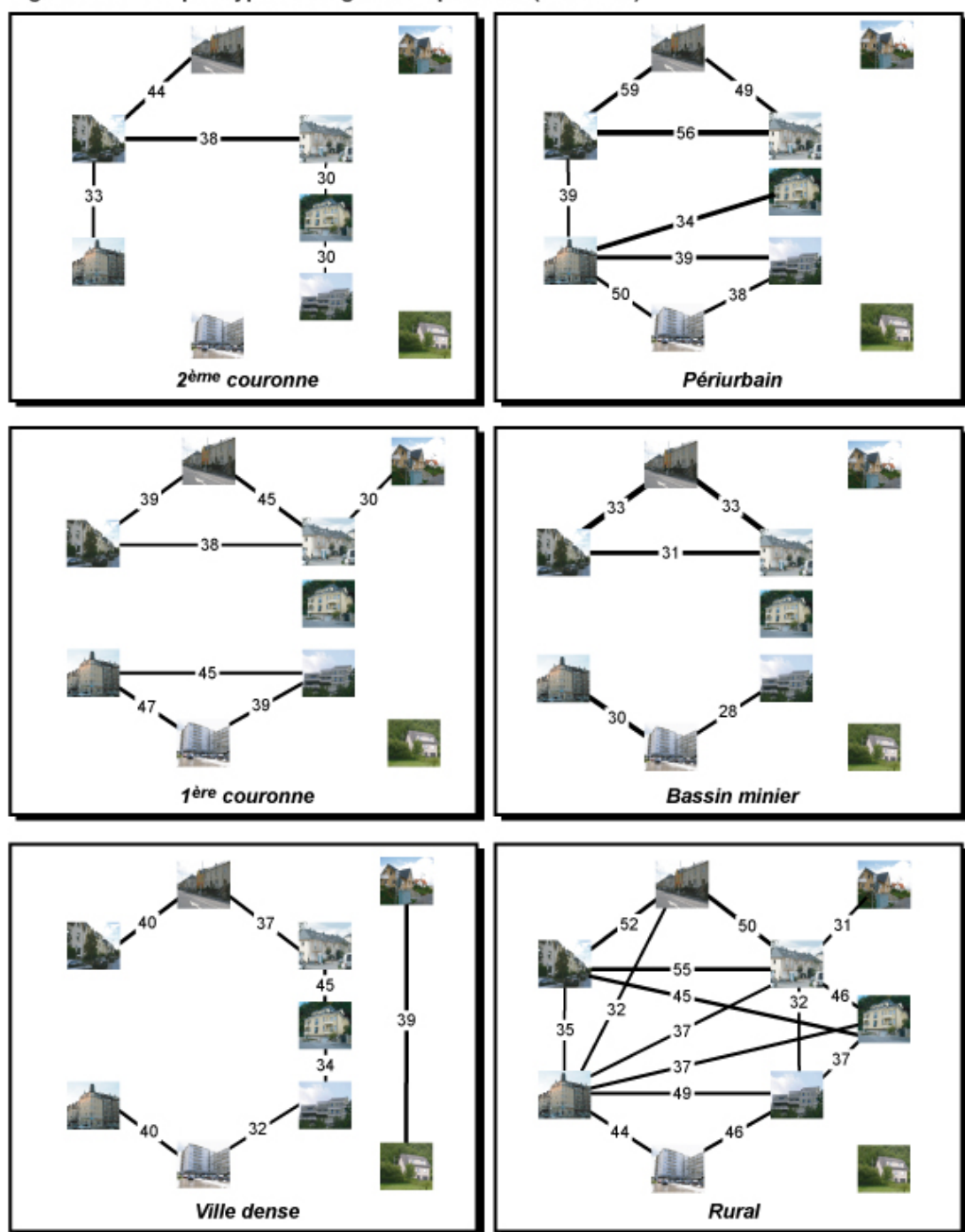
La maison individuelle est manifestement le type de logement le plus apprécié par notre échantillon. Cette opinion se retrouve partout mais de façon sensiblement moins prononcée en ville dense et en 1<sup>ère</sup> couronne, soit dans les secteurs où la population est la plus concentrée. La deuxième photo, montrant des maisons en série, typiques de l'habitat industriel du sud du pays, est assez peu appréciée, excepté par les enquêtés du bassin minier. Le troisième type de logement, correspondant à des maisons jumelées récentes, est plus fortement prisé dans les zones de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne et le bassin minier que dans la ville dense et a fortiori dans la zone rurale. Là encore, la présence de ce type d'architecture dans certaines zones n'est pas sans effets sur la différenciation spatiale des préférences. La photo 4 montre un petit collectif assez récent. Les habitants de la ville dense et de la 1<sup>ère</sup> couronne ont une opinion plus favorable que le reste du pays pour ce type de construction, qui, par ailleurs, représente dans certaines communes de la 1<sup>ère</sup> couronne une part non négligeable des constructions nouvelles. Les grands collectifs (photos 6 et 7) ont des profils assez similaires ; ces types de logements sont rejetés quelle que soit la zone géographique, sans différence marquée dans la ville dense. La maison unifamiliale entourée d'espaces verts (photo 8) est assez bien perçue, mais les habitants de la ville dense et de la 1<sup>ère</sup> couronne sont moins enthousiastes que les autres. Le fait que la maison paraît isolée peut rebuter certains citadins qui recherchent, au contraire, en ville, une certaine animation. Enfin, la dernière photo, qui visualise un immeuble de standing de taille moyenne, est globalement peu attractive mais de façon moins prononcée en ville dense et dans la 1<sup>ère</sup> couronne.

Globalement, on constate que l'habitat collectif est peu attractif bien que cet avis soit moins net dans les zones denses. Deux explications sont envisageables. D'une part, les individus semblent plus volontiers attirés par ce qui constitue leur contexte spatial pour ne pas mettre en tension, inconsciemment, leur quotidien et leur idéal. D'autre part, un certain nombre de personnes occupent un logement choisi selon une offre spatialement différenciée, et il existe alors une convergence entre leur choix résidentiel et les spécificités urbanistiques de leur zone de résidence. Cependant, la conclusion d'une différenciation significative des préférences de logement en termes statistiques ne dispense nullement d'une analyse de l'articulation de ces préférences. Les graphes issus de l'analyse des similitudes, conduisent, à travers ces liens, à identifier une hiérarchisation des types de logement selon l'ancrage spatial.

Au-delà de la dichotomie individuel/collectif mise en évidence, l'analyse des graphes de similitudes (fig. 1.14) révèle une seconde opposition, qui place aux deux extrémités d'un axe les logements typiquement citadins et les logements plutôt « ruraux », avec en position intermédiaire, des logements plus caractéristiques des zones péricentrales et périurbaines. Les habitants de la 2<sup>ème</sup> couronne ne semblent pas faire d'opposition franche entre l'habitat individuel et l'habitat collectif. La structure est assez peu hiérarchisée et tous les types « extrêmes » constitués par les maisons unifamiliales et le grand ensemble sont hors de la structure. Cela s'accompagne d'un consensus fragile à propos des types de logements intermédiaires (maisons jumelées et petits collectifs) qui ne font pas encore massivement partie du patrimoine architectural de ces zones. La zone périurbaine montre la dichotomie

principale observée pour l'ensemble du pays entre habitat individuel et habitat collectif où les maisons unifamiliales ou jumelées sont largement plébiscitées. Le lien relativement important entre la photo 5 et la photo 6 indique le passage entre un habitat individuel qui n'est pas typique des zones très denses et un habitat collectif qui est considéré comme tel. Pour les habitants de la 1<sup>ère</sup> couronne, l'opposition Individuel/collectif est également valable. Cependant, pour cette zone, le pavillon représenté sur la photo 1 est associée aux maisons jumelées, exprimant par là que, lorsque ce type de logement est apprécié par un individu, les maisons jumelées le sont également (même si l'évaluation est un peu moins favorable). Le type de maison représenté par la première photo fait donc, pour ce groupe, parti d'un habitat urbain, ou du moins de l'idée qu'ils en ont.

**Figure 1.14 - Graphe types de logements par zone (seuil : 30)**



S. Carpentier, 2006  
ATIP n°41799

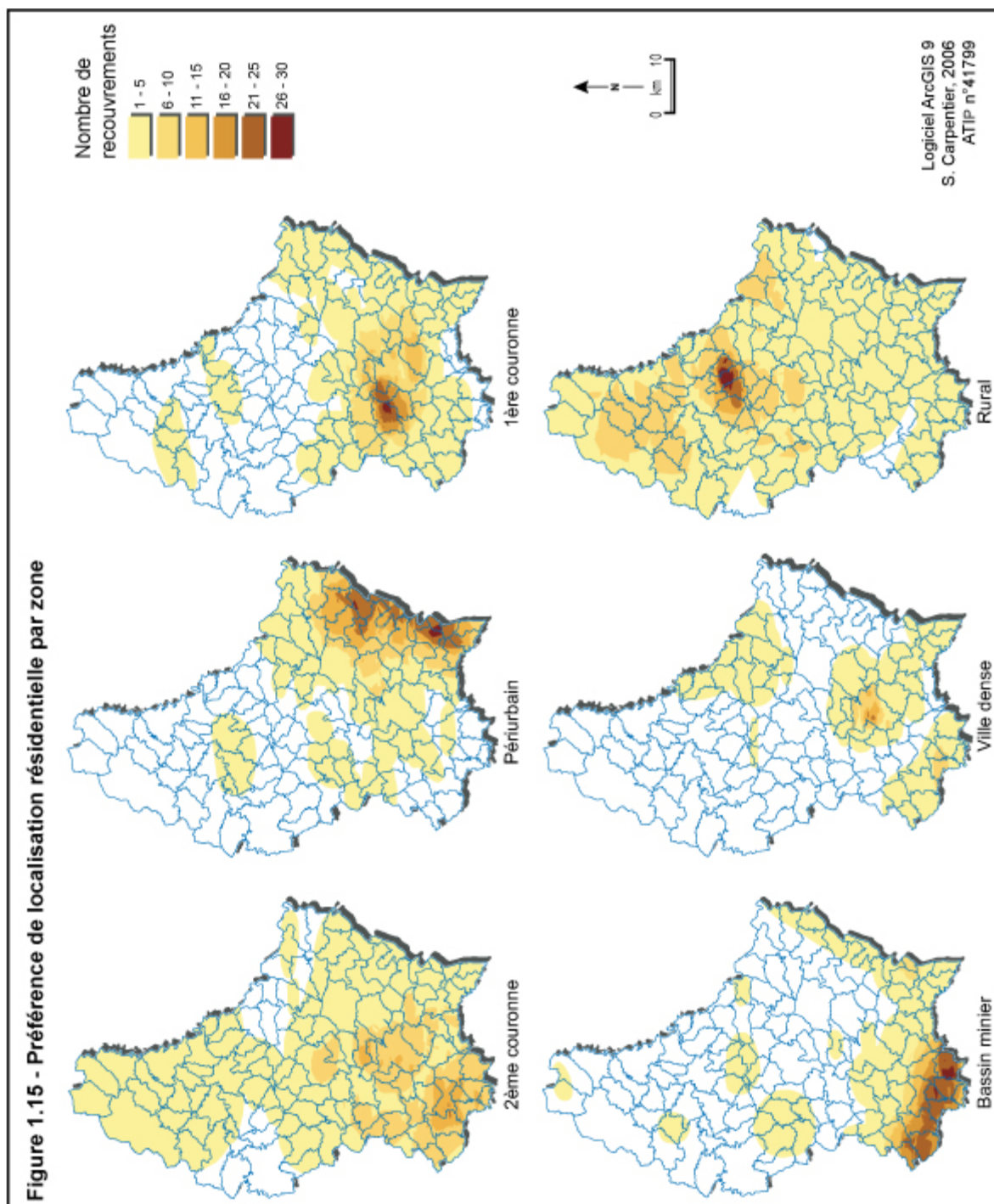
Dans le bassin minier, une fois encore, s'opposent individuel et collectif mais la clique de l'habitat collectif a disparu. Pour cette zone, il n'y a donc plus de liaison entre les photos 6 et 9, soit entre l'immeuble ancien de centre-ville et l'immeuble de standing plus récent. Le cas de la ville dense est, à tous égards, intéressant, que ce soit en lui-même ou par comparaison aux autres zones. Le graphe montre deux ensembles distincts. Cette fois, il n'y a plus véritablement d'opposition individuel/collectif puisque les deux cliques ont disparu au profit d'un continuum réunissant, par le biais des liens entre les photos 3 et 4 et 4 et 9, les deux pôles distingués auparavant. En opposition, on trouve cette fois un lien entre les photos 1 et 8, soit les deux maisons individuelles unifamiliales ; aux yeux des citadins, ces maisons ne constituent pas un type urbain. Enfin, la zone rurale participe d'une logique similaire d'opposition d'un habitat citadin et d'un habitat rural, à la différence près que l'habitat, supposé rural, est réduit à la seule photo 8 ; tous les autres types sont réunis dans un graphe relativement complexe qui exprime que, pour les ruraux, tous ces types sont similaires, dans le sens où ils sont associés à la ville (y compris la photo 1).

L'analyse des préférences de logements montre, donc, à un niveau global, une opposition nette entre l'habitat individuel et l'habitat collectif avec une préférence marquée pour l'habitat individuel. Lorsque l'on s'intéresse aux préférences selon l'ancrage spatial, on observe une seconde opposition entre habitat citadin et habitat rural, dont l'appréciation varie selon les zones en fonction des architectures urbaines qui sont présentes dans leur quartier de résidence. On distingue finalement « l'ailleurs » par opposition au « chez-soi », et c'est ainsi que semblent se construire ces préférences. Il est alors intéressant pour compléter ces analyses de voir quelles sont les représentations de l'espace urbanisé et les préférences au niveau des localisations résidentielles.

### **Les localisations**

Le premier constat est qu'il existe bien une tendance à une certaine satisfaction résidentielle. Ainsi, les secteurs préférés par les individus correspondent souvent à leur zone d'habitation (fig. 1.15). Le deuxième constat, tend à montrer une préférence pour la moitié sud du pays, y compris, dans une certaine mesure, de la part des habitants de la zone rurale, dont les auréoles de préférences couvrent l'ensemble du pays. Au contraire, le nord du pays (zone rurale) est attractif principalement pour ses habitants, mais aussi, dans une moindre mesure, par les habitants de la 2ème couronne. À l'instar de la capitale, la vallée de la Moselle (à l'Est du pays), en particulier dans sa partie sud, fait partie des préférences résidentielles d'un certain nombre d'habitants de chacune des autres zones. Il s'agit sans doute d'un phénomène lié à des caractéristiques locales de l'environnement, notamment des qualités paysagères qui en font une des principales zones touristiques du pays.

Les préférences analysées ici témoignent d'une certaine satisfaction résidentielle qui semble plus prononcée pour les zones urbaines et la vallée de la Moselle. Plus on s'éloigne des villes, plus cette satisfaction tend à diminuer et les zones attractives s'étendent alors au-delà de la zone de résidence réelle. Cela témoigne probablement de l'existence d'une certaine demande de retour à la ville qui, si elle n'est assurément pas massive, constitue néanmoins une alternative au processus de l'étalement urbain et du mitage. Ce constat rejoint celui exprimé par Raymond (1998) « *La ville, au sens traditionnel du terme, c'est-à-dire sous la forme d'une agglomération morphologique, constitue un horizon d'habitat important dans les projets de relocalisation des métropolitains... elle et l'exurbie existent toutes deux culturellement et les acteurs ne peuvent l'ignorer* ». Les résultats imposent cependant de pondérer ces propos en précisant que, dans ce cas, le mot important se réfère plus à une nécessité de relocalisation qu'à une forte demande, puisque celle-ci est contrariée par des écarts entre l'offre résidentielle de la ville et les souhaits résidentiels des ménages.



À partir de ces résultats, il apparaît que pour un certain nombre d'individus, des tensions existent entre représentations sociales et pratiques qui impliquent selon l'ancrage spatial des individus, des insatisfactions liées plutôt aux types de logement pour les localisations urbaines et plutôt au lieu d'habitation pour les zones périurbaines et rurales. À ces tensions viennent s'ajouter les conséquences d'une localisation péricentrale et périurbaine sur les pratiques de mobilité dans un contexte où l'emploi est très concentré dans la capitale. À ce titre, les périurbains captifs de l'automobile peuvent connaître également des tensions entre pratiques et représentations, au niveau de leurs comportements de mobilité quotidienne. Par exemple, ces tensions entre une localisation résidentielle réelle subie et une localisation résidentielle espérée peuvent conduire un individu à déployer ses activités au sein d'un espace de vie centré, dans la mesure du possible, sur cette localisation résidentielle espérée. C'est ce que qu'il convient de voir à présent.

### 1.4.3 Pratiques et représentations : cohérences et dissonances

Si pratiques et représentations sont incontestablement liés, cela n'implique pas pour autant qu'il y ait une adéquation systématique entre elles. Ainsi, les comportements observés sont parfois l'expression d'incohérences entre pratiques et représentations, autrement dit de dissonance cognitive<sup>15</sup>, ou plutôt d'ajustements visant à réduire ces dissonances. Envisagés ainsi, les comportements spatiaux sont un bon révélateur des contraintes contextuelles (cognitives, sociales ou géographique) qui s'exercent sur les choix individuels et, en particulier, comme nous allons le voir, sur le choix du mode de transport, du type de logement ou encore de la localisation résidentielle.

#### **Tensions et modes de transport**

L'analyse des pratiques modales a montré une large domination de l'automobile pour l'ensemble du pays, avec, cependant, dans la ville dense, une propension plus grande qu'ailleurs à utiliser les transports en commun. Pour essayer de comprendre si ces pratiques résultent plus de différences d'évaluation que de l'influence du contexte, il faut les confronter aux représentations des modes de transports.

La comparaison de l'évaluation des modes de transports pour les habitants des différentes zones ne permet pas, de conclure à une différenciation spatiale. La ville dense, qui se distinguait au niveau des pratiques et des représentations, n'a pas, dans la confrontation de ces deux éléments, un profil significativement différent des autres zones de la structure urbaine luxembourgeoise. Pratiques et représentations n'apparaissent pas véritablement en tensions, et ce, quelle que soit la zone considérée. Certains enseignements peuvent néanmoins être tirés de ces analyses. Tout d'abord, s'il n'existe pas de tensions entre pratiques et représentations, nous rappelons que les représentations sociales des modes de transports étaient en elles-mêmes relativement conflictuelles ; à des aspects évalués positivement s'opposaient systématiquement d'autres éléments négatifs. La principale distinction le bus et l'automobile s'opérant sur le critère de la flexibilité, on peut supposer, au vu des pratiques modales observées, que ce critère joue un rôle plus important que les autres lors du choix modal.

L'absence de tensions patentes entre pratiques modales et représentations des modes de transport n'implique pas, cependant, une satisfaction des usagers. L'évaluation des modes de transport tend à montrer une « annulation » des aspects positifs et négatifs, il n'y a alors, en apparence, ni insatisfaction, ni satisfaction. L'évaluation de la voiture est à peine meilleure que celle du bus et à peine moins flatteuse que celle du train, pourtant la pratique automobile est de loin la plus répandue. Comment cela peut-il alors s'expliquer ? Dans le cas des automobilistes, il existe des contraintes fortes, telles que le coût, le stress ou encore les difficultés liées au trafic, mais elles sont compensées par la grande flexibilité inhérente à ce mode de déplacement, qui procure aux individus un sentiment de liberté correspondant, dans les faits, davantage à une autonomie. Cette autonomie assure alors une certaine « sécurité » puisqu'elle permet de faire face aux impondérables de la vie quotidienne. L'enjeu principal lié au choix modal, n'est donc pas la stricte réalisation d'activités quotidiennes dans des conditions optimisées (prix, temps de trajet, confort...), mais c'est la capacité d'autonomie, donnant ainsi à l'individu le sentiment de maîtriser son environnement. La satisfaction liée au potentiel offert par un mode, plutôt que le mode lui-même, permet donc de légitimer des pratiques parfois contraignantes sans entrer en dissonance cognitive.

---

<sup>15</sup> La dissonance cognitive peut être définie comme un « phénomène par lequel un individu expérimente une divergence entre une attitude et un comportement ou entre une attitude et une nouvelle information qui semble contradictoire, ce qui conduit à un état de tension et un changement subséquent d'attitude, de comportement ou de perception ». (Westen, 2000)



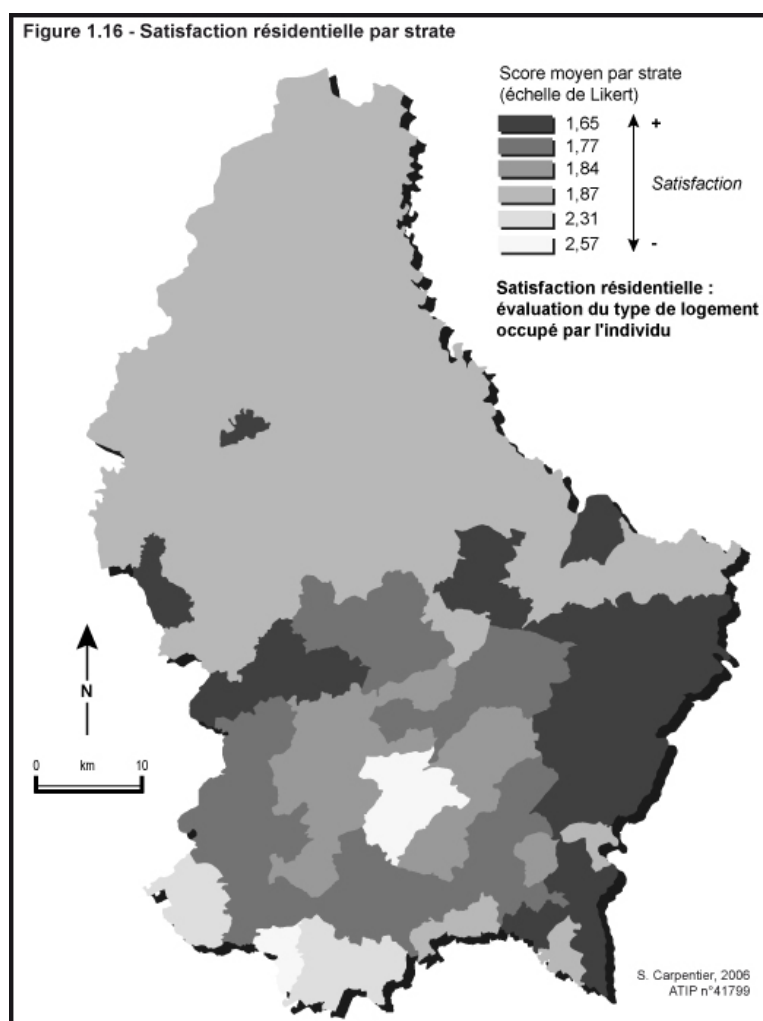
Si les modes de transports sont abordés à partir de la flexibilité et du potentiel, ce ne sont pas, a priori, des valeurs que l'on accorde au logement, dont nous allons maintenant analyser les liens entre représentations sociales et pratiques.

### **Tensions et types de logements**

Pour aborder cette question de l'adéquation entre les représentations et les pratiques de logement, un indice de satisfaction a été construit. Pour chaque type de logement, la moyenne des scores d'évaluation de ce logement a été calculée en ne retenant que les individus ayant déclaré résider dans ce type de logement. Cette opération a été répétée pour chaque strate spatiale.

Au niveau du logement, les tensions entre pratiques et représentations sociales sont principalement le lot des habitants de logements collectifs. On peut, à partir de ces résultats, dégager une hiérarchie de critères associés à une satisfaction résidentielle : en premier vient le caractère individuel (maison Vs immeuble), suivi, en second, du caractère moderne (neuf Vs ancien). Sachant que les types de logements ne sont pas répartis uniformément dans la structure urbaine, on peut s'interroger sur la spatialisation de la satisfaction résidentielle.

En fonction de la localisation du lieu de résidence, la satisfaction résidentielle varie. Si elle reste relativement importante partout, elle est cependant sensiblement plus élevée en zone périurbaine et dans la 2ème couronne qu'en zone dense (ville dense et bassin minier). En termes de logement, un gradient de satisfaction décroissant apparaît de la périphérie vers le centre, ce que confirme la figure 1.16.



L'existence d'un tel gradient est directement liée à la structure des parcs de logement dans les différentes zones. Ainsi, les habitants des zones denses, où l'on trouve une plus forte proportion de logements collectifs, sont moins satisfaits de leur logement que ceux des zones périphériques où la part de maisons individuelles augmente au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre.

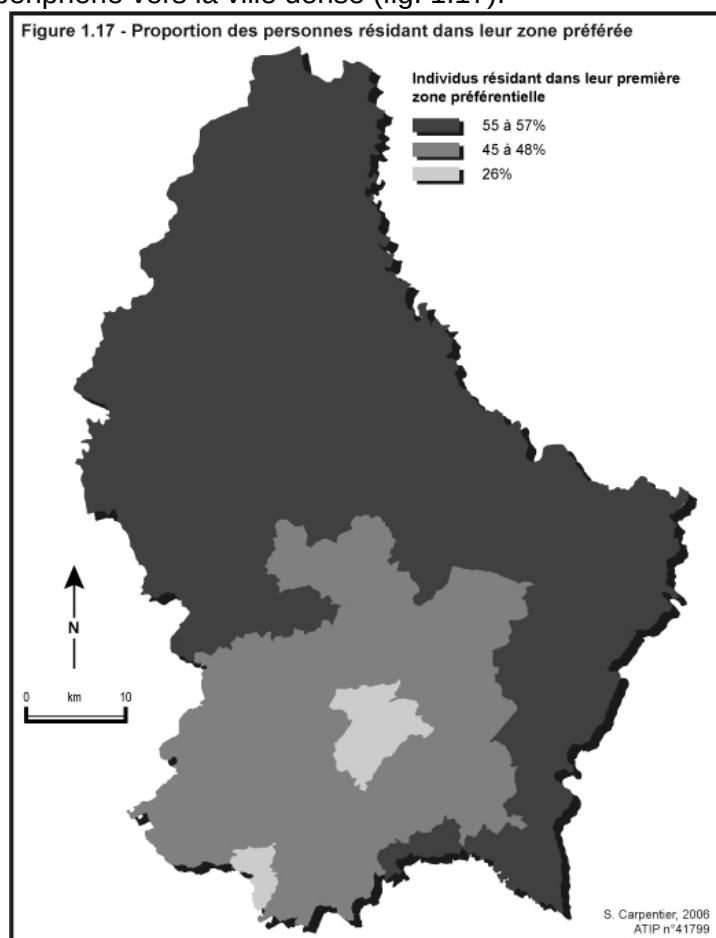
Si la satisfaction en termes de logement est différenciée selon la structure urbaine, cela ne signifie pas nécessairement que les individus sont également satisfaits de leur localisation résidentielle, ce que nous allons vérifier en confrontant les localisations réelles des lieux de domicile et les localisations résidentielles souhaitées.

### **Localisations résidentielles et tensions**

Pour analyser l'adéquation entre les localisations résidentielles souhaitées et réelles, une intersection a été faite entre la localisation résidentielle des enquêtés et les zones résidentielles préférées qu'ils ont dessinée lors de la passation du questionnaire. Un algorithme de calcul a alors permis de dénombrer les sujets dont le domicile se situait à l'intérieur de ces zones résidentielles « préférées ».

Les secteurs de faible densité, que sont la zone rurale et le périurbain, sont ceux correspondant à la plus grande satisfaction en termes de localisation résidentielle : plus de 55% des individus. Viennent ensuite la première et la deuxième couronne, puis le bassin minier ; ce dernier compte plus de 45% de résidents pour lesquels cette localisation correspond à leur « 1er choix ». La ville dense ne comprend pour sa part que 26% de résidents pleinement satisfaits de cette localisation.

De même que pour les types de logement, un gradient de satisfaction se dégage décroissant de la périphérie vers la ville dense (fig. 1.17).



Peut-on en conclure pour autant que la densité est un facteur de malaise résidentiel ? Ou bien, la densité est-elle stigmatisée dans les représentations sans que les individus en aient fait l'expérience dans leurs parcours résidentiels ? Travaillant sur une des données disponibles à une seule date, il n'est pas possible de se prononcer sur cette question ; cependant, sans exclure le rôle déterminant qu'occupe la densité, il est néanmoins probable que d'autres éléments tels que l'attachement au lieu, jouent un rôle majeur dans ce processus de satisfaction résidentielle par les localisations. Ainsi, une personne fortement attachée à une zone dans laquelle elle a vécu toute sa jeunesse, aura certainement tendance à souhaiter y résider ensuite. De plus, la ville dense étant une zone de plus forte mobilité résidentielle, elle compte probablement, en proportion, moins de personnes qui lui sont attachées affectivement, d'où une moindre satisfaction apparente quant à cette localisation.

Il est, de prime abord, étonnant de constater que la ville dense est le lieu de moindre satisfaction alors qu'elle apparaissait comme étant le lieu le plus attractif en termes de représentations sociales, et, ce, malgré la sous-représentation des citadins liée à la structure de notre échantillon. Ce résultat témoigne, certes, d'une insatisfaction résidentielle, mais aussi du fait que les citadins ont, pour un grand nombre, désigné des quartiers précis de la ville (notamment Belair et Limpertsberg) alors que les résidents des autres secteurs ont le plus souvent dessiné des polygones de plus grande taille. Cette différence de précision dans les souhaits exprimés, liée en partie à la présence d'un agrandissement de la commune de Luxembourg-Ville sur la carte du questionnaire, fait que nombre d'habitants de Luxembourg-Ville, ayant choisi comme zone de préférence un autre quartier que le leur, sont, de ce fait, classés dans les insatisfaits. Les « insatisfaits » des autres zones sont-ils autant de candidats à un déménagement en ville ? Ce n'est apparemment pas si simple ; une localisation souhaitée, imaginée, représentée ne se concrétisera pas nécessairement par une mobilité résidentielle, étant donné les fortes contraintes du marché du logement. Dans ce cas, le hiatus observé entre une image positive pour l'ensemble du pays et une relative insatisfaction de la part des habitants des villes denses, n'est pas sans relations avec les types de logements qui y sont proposés.

En conclusion, il apparaît que les tensions sont plus fortes en termes de localisation que de logement. Alors que 70% des individus apparaissent satisfaits de leur logement, un peu plus d'une personne sur deux ne réside pas dans sa zone préférentielle, cette proportion atteignant près de trois personnes sur quatre pour la ville dense.

D'après nos résultats, mobilité quotidienne et ancrage spatial sont étroitement liés et génèrent des comportements différenciés. De la nécessaire adaptation de l'individu à son contexte, peut émerger des tensions entre pratiques et représentations qui aboutissent parfois à une dissonance cognitive. Pour autant, les pratiques relevées à travers le questionnaire ne montrent pas directement la dissonance, mais l'adaptation à celle-ci pour la réduire et ainsi la rendre « acceptable ».

## **Conclusion**

L'influence du contexte spatial sur les comportements spatiaux, mise en évidence ici, semble confirmer l'idée qu'il existe un effet de lieu, c'est-à-dire une différenciation des comportements selon la position du lieu de résidence dans la structure urbaine. Il en découle des gradients comportementaux, au niveau des pratiques et des représentations des modes de transport et du logement. La forte polarisation des espaces de vie sur la ville-centre témoigne du fait qu'un ancrage résidentiel dans la ville-centre, en banlieue ou en périphérie éloignée correspond dans tous les cas de figure à une façon de vivre la ville. Pour autant, les citadins n'ont pas disparu au profit des urbains par un nivellement supposé des modes de vie. Il existe une spatialisation différenciée des modes de vie donnant naissance à ce que

Lévy (2002) nomme des gradients d'urbanité. L'effacement relatif des limites morphologiques de la ville n'exclut donc pas une différenciation des espaces urbains, par le jeu de la spécialisation fonctionnelle et de la ségrégation résidentielle, ou encore par celui des distances et de l'accessibilité. Dès lors, l'effet de lieu, que nous avons caractérisé, s'appuie moins sur une différenciation des modes de vie en fonction d'un environnement – rural, périurbain, urbain – considéré comme un système clos, que sur une spatialisation différenciée de modes de vie, parfois proches, en fonction de la position qu'occupe un individu dans le système urbain, c'est-à-dire de son ancrage résidentiel. Les modes de vie spatialisés relèvent alors, non pas des modes de consommation ou des programmes d'activités, mais des modes d'insertion dans la ville parfois appelés « modes d'habiter » (Stock, 2005).

À travers l'analyse des pratiques de mobilité quotidienne, en relation avec l'ancrage résidentiel, des tensions spatiales ont été révélées. Celles-ci se traduisent par un étirement des espaces de vie au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la ville centre. Il s'en suit que pour « résoudre » ces décalages entre l'ancrage résidentiel et les autres lieux d'activités, la demande exercée sur la mobilité est forte. Cela se traduit par une hégémonie automobile (en termes d'équipement et de pratique modale) plus prononcée en périphérie qu'en ville dense. L'analyse des représentations, quant à elle, a montré un nivellement des représentations des modes de transports, mais, en revanche, une nette différenciation des représentations des types de logements (à l'exception notable de la maison individuelle qui rencontre un grand succès dans la plupart des zones) et des préférences résidentielles selon l'ancrage spatial. Ensuite, la confrontation des pratiques et des représentations a permis de mettre en évidence des gradients de satisfaction résidentielle décroissants de la périphérie vers le centre. Il apparaît alors que, si les périurbains semblent subir une « tension spatiale » qui implique une forte demande de mobilité, les citadins, quant à eux, subissent une tension au niveau de leur satisfaction résidentielle.

Pratiques et représentations sont des éléments indissociables des comportements. Alors que les représentations fournissent à l'individu une « image » de son environnement, les pratiques permettent d'évoluer dans cet environnement en effectuant les activités de la vie quotidienne. Cette lecture générale des interactions entre pratiques et représentations ne signifie pas, pour autant, que par la connaissance des unes nous pouvons inférer la connaissance des autres. En effet, comme nous l'avons constaté à travers les analyses, les pratiques peuvent être en apparence contradiction avec les représentations. Nous rejoignons ainsi les travaux, déjà signalés dans la première partie, de Gärling et al. (1998) qui constatent qu'il n'existe pas, le plus souvent, de correspondance entre les attitudes, entendues comme des prédispositions pour l'action, et les pratiques. Le fait que les pratiques semblent parfois contradictoires avec les représentations n'implique pas, pour autant, un primat des pratiques sur les représentations. Les représentations définissent l'univers du choix, et du non-choix, pour mettre en œuvre une action donnée. Par ailleurs, les tensions ou dissonances ne peuvent être interprétées par rapport au seul objet (par exemple la voiture) auquel elles semblent s'appliquer. Ainsi, les pratiques, comme les représentations, forment un système et sont donc en interdépendance. Par exemple, l'analyse des localisations et des logements a montré que si certains individus subissent des tensions entre leurs préférences de localisation résidentielle et leur lieu de résidence réel, ces tensions sont en fait acceptées et assumées, car elles permettent d'accéder au type de logement souhaité. Il est donc possible d'interpréter les comportements au regard des tensions qui peuvent émerger entre pratiques et représentations. Cela nous amène à considérer que les choix de mobilité et d'ancrage ne sont pas indépendants ; au contraire ils sont si intimement liés que certaines concessions peuvent être faites sur un aspect au bénéfice de l'autre. Il en découle que les stratégies individuelles qui sous-tendent les choix ne peuvent être ramenées uniformément à des logiques d'optimisation. Ainsi, si un individu décide de favoriser le choix de son logement, il peut accepter consciemment ou inconsciemment de plus fortes contraintes sur ses déplacements, et aura en conséquence

des comportements de mobilité qui peuvent paraître « irrationnels » s'ils ne sont pas appréhendés par rapport à l'ancrage résidentiel avec lequel ils sont associés.

Bien que le rôle clef de la localisation du domicile dans la construction des représentations et des pratiques semble vérifié, peut-on, pour autant, parler d'identité de déplacement en fonction de l'ancrage résidentiel ? Cela ne semble pas aussi simple. En effet, les entretiens exploratoires ont révélé que, si les déplacements sont bien, en partie, l'expression des identités individuelles et sociales, celles-ci relèvent de plusieurs aspects. Les enquêtés ont évoqué tour à tour le rôle du contexte spatial (offre de transport, accessibilité), l'attachement au lieu, les spécificités luxembourgeoises ou encore la profession, comme autant de dimensions relevant de l'identité et pouvant influencer les comportements de mobilité. Des tensions entre ancrage résidentiel et mobilité quotidienne, il apparaît que les dimensions identitaires des comportements spatiaux sont à chercher dans le couple mobilité ancrage. Ainsi, l'identité d'habitation n'est pas nécessairement un concept suffisant pour caractériser la dimension identitaire des comportements spatiaux ; si l'on appréhende les déplacements quotidiens comme une spatialisation des modes de vie et des aspirations individuelles, ces derniers comportent également une dimension identitaire. Ainsi, l'hypothèse d'une identité de déplacement, loin d'être démentie par cette recherche, est sans doute à considérer dans ses liens avec l'identité d'habitation ou plus largement avec l'identité spatiale.



## **Chapitre 2**

# **Eléments socio-cognitifs sur les lieux de destination de la mobilité urbaine : une approche par les paysages urbains**

Thierry Ramadier<sup>1</sup>

Que se passe-t-il lorsque cette fois, et en comparaison avec le premier chapitre, nous limitons l'espace géographique de référence pour l'étude des mobilités quotidiennes à une agglomération urbaine ? De plus, qu'observe-t-on si nous maintenons constant la localisation résidentielle des individus dont on étudie les déplacements dans l'espace urbain ? En quoi et pourquoi les lieux de destination des individus peuvent-ils être différents ?

### **2. 1 De la localisation à la position spatiale**

Ici, nous opérerons une « condensation géographique » des propos de Gallez et Orfeuill (1998) précédemment cités (p. 20), car si la mobilité diffère de manière plus importante lorsque l'ancrage résidentiel varie à l'intérieur d'une région que s'il varie à l'échelle inter-régionale, on peut encore observer des différences importantes quand les déplacements quotidiens ont la même origine géographique. Cette posture n'a de loin pas pour but d'annuler l'incidence de l'espace géographique sur la mobilité quotidienne, comme elle pourrait le suggérer au premier abord. Simplement, elle tente de mettre l'accent sur le rapport à l'espace géographique des individus pour comprendre les mobilités, en cherchant à expliciter la conjonction des dimensions géographiques, sociologiques et psychologiques de cette relation individu/milieu. Pour cela, la localisation spatiale de l'individu sera systématiquement définie en relation avec sa position sociale, ce qui nous amène à privilégier la position spatiale de l'individu plutôt que sa localisation géographique en tant que telle. De plus, les représentations sociales de l'espace, afférentes à chaque position sociale, constituent des éléments socio-cognitifs d'importance pour analyser les mobilités quotidiennes. Elles ne seront pas pour autant envisagées comme des outils cognitifs qui s'élaborent soit dans un espace social, soit dans l'intimité du vécu de la personne uniquement, c'est-à-dire à l'écart de dimensions physiques de l'espace géographique.

#### **2.1.1 La position spatiale de l'individu**

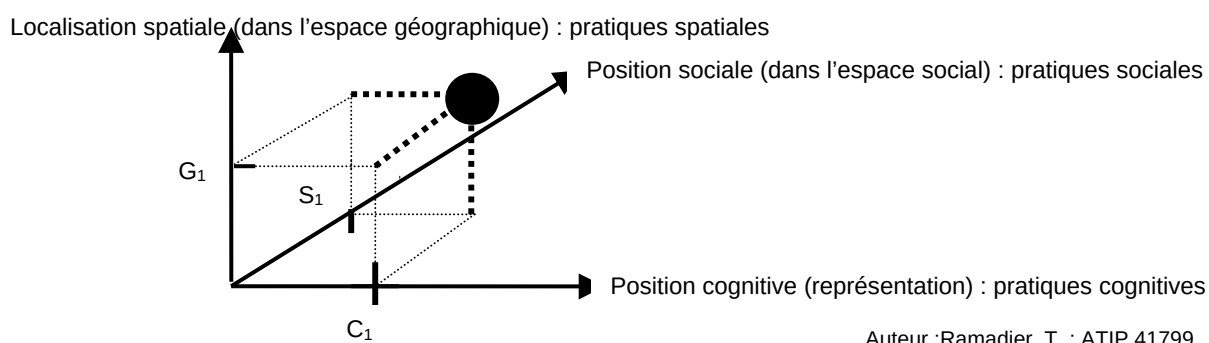
S'appuyer sur la position plutôt que la localisation spatiale revient effectivement à mettre le rapport à l'espace des individus au cœur de l'étude de leurs mobilités, et à relativiser la localisation. En effet, une même localisation géographique (en l'occurrence un même lieu de résidence) ne renvoie pas nécessairement à une même position spatiale (un même rapport au quartier par exemple) car cette dernière dépend de la position sociale, et par conséquent des pratiques et des représentations spatiales que les individus sont à même de déployer sur et à propos du lieu. Pour résumer par une formule, la position spatiale d'un individu serait égale au produit de la congruence entre sa localisation spatiale, sa position sociale et sa position cognitive (figure 2.1).

Plusieurs conséquences découlent de cette posture. La plus générale est que chacun des trois points (G1, S1 et C1 de la figure 2.1) renvoie à un espace lui aussi multidimensionnel. Mais les plus importantes sont les deux suivantes.

---

<sup>1</sup> Avec la participation de Anne-Christine Bronner, Christophe Enaux, Hélène Haniotou, David Naegel, Cécile Maire et Chrissanthi Petropoulou

Fig. 2.1 : Trois dimensions de la position spatiale d'un individu (PS)



La première conséquence majeure est qu'un individu peut avoir une position spatiale similaire (un rapport à l'espace similaire) pour des localisations géographiques différentes dès lors qu'elles relèvent d'un même type, c'est-à-dire quand toutes opèrent la même congruence avec la position sociale de l'individu et sa représentation de l'espace. C'est ce que propose Feldmann (1990) avec la notion d'identité d'habitation quand elle constate que les individus tendent à conserver une continuité dans leurs expériences résidentielles successives en transférant des valeurs et des affects entre les lieux de résidence passés, présents et futurs, à partir du moment où leurs caractéristiques morphologiques restent similaires. C'est aussi ce que proposent Ramadier et Moser (1998) avec la notion de lisibilité sociale de l'espace, quand ils montrent que la représentation cognitive de la ville dépend de la distance sociale qui s'instaure entre l'individu et l'espace urbain. Dans ce cas il est question de la facilité avec laquelle un individu utilise les valeurs environnementales qu'il a préalablement intériorisées pour élaborer une représentation cohérente de l'espace, ce qui lui sert en retour de support cognitif pour ses déplacements. Les dispositions socio-cognitives de l'individu sont alors un élément majeur de sa position spatiale et orienteraient la mobilité des individus. Ces dispositions tendraient vers la stabilité, la continuité au sein même de la mobilité pratiquée.

La seconde conséquence importante est que, si l'ensemble des trois dimensions varie, la position spatiale quant à elle ne varie pas ou, ce qui revient au même, quand une des trois dimensions varie, les deux autres doivent aussi évoluer pour que la position spatiale reste la même. Ces cas de figures apparaissent quand, par exemple, un étudiant obtient un emploi à la hauteur de son diplôme : il y a alors de grandes chances pour qu'il change de logement, voire de quartier de résidence et que sa représentation de la ville évolue elle aussi. Ainsi, pour conserver une continuité dans ses rapports sociaux comme dans son rapport à l'espace, chaque modalité a changé objectivement (le logement, la représentation de l'espace), mais aucune relation entre la nouvelle localisation géographique et la nouvelle position sociale n'a changé, ni dans l'espace social, ni dans l'espace géographique (il se trouve dans l'un des lieux où l'on trouve désormais ceux de sa position sociale). De même, aucune relation entre la représentation cognitive de l'espace et la position sociale ou la localisation sociale n'a changé. Cependant tout cela n'a rien d'automatique. Si ce jeune diplômé en activité se voit contraint de rester dans son logement d'étudiant, son rapport au logement, au quartier, voire à la ville devrait alors évoluer : insatisfait de son logement ou de son quartier, il change les pratiques qu'il y déploie en même temps que sa représentation. Bref, si sa localisation spatiale perdure, sa position spatiale n'est plus la même ni au regard du scientifique ni au regard de ses voisins qui l'observent. Si maintenant ce jeune professionnel diplômé décide pour une raison ou pour une autre de rester dans son logement, il prend le risque d'être soit mal compris par son entourage, au point de ne pas être reconnu pour le rôle qu'il occupe dorénavant, soit de ne pas comprendre ou de ne pas pouvoir mettre en œuvre les us et coutumes, notamment spatiaux, du groupe social qu'il doit maintenant fréquenter.



Pour conclure, la position spatiale tendrait, par des dispositions socio-cognitives, au maintien des différents rapports à l'espace qui sont présents dans la structure sociale, notamment en cas de mobilité sociale de l'individu, comme à ceux qui constituent déjà le quotidien de l'individu. Et c'est notamment par la mobilité quotidienne que ce double niveau de la stabilité des positions sociales peut s'opérer. Autrement dit, la mobilité quotidienne créerait de la distinction sociale en même temps qu'elle procurerait à l'individu une certaine continuité dans ses expériences sociales et spatiales. Or, continuité et distinction sont des éléments majeurs de l'identité sociale (Twigger-Ross et Uzzel, 1996). C'est dans ce sens que les déplacements quotidiens seraient un révélateur de l'identité sociale de l'individu, car ils s'appuieraient sur cette construction sociale. C'est aussi dans ce sens que la mobilité quotidienne n'est pas qu'une question de déplacement mais aussi une question de (re)placement (Ramadier, 2002 ; 2007), n'est pas qu'une question de liberté et de choix comme le propose la « ville émergente » et la notion de mobilité généralisée (Chalas et Dubois-Taine, 1997), mais aussi une question d'entre-soi (Grosseti, 2006) où la mixité est réduite à la co-présence (Pradeille, 2001). Bref, la mobilité quotidienne serait un des vecteurs de la ségrégation sociale dans l'espace urbain. Pour conclure, Wiel (1999) rejette à raison l'idée que la mobilité puisse être un attribut de l'individu, afin de la placer dans le fonctionnement même de l'espace urbain. Cependant, l'auteur propose une solution politique de rationalisation de l'action publique en matière de mobilité, plutôt que de regarder du côté des conflits d'intérêt d'ordre sociologique.

#### 2.1.2 Du lieu au paysage urbain

Les aspects morphologiques de l'espace constituent une dimension importante dans la compréhension de la mobilité quotidienne (ce que montre d'ailleurs le chapitre précédent). Nombre d'auteurs ont déjà mis en relation ces deux termes : « l'urbanisation est ici définie en tant que processus où la mobilité spatiale organise la vie quotidienne » (Remy et Voyé, 1992) ; « l'urbain est mouvement » (Bassand, 2001) ; « la morphologie urbaine et la mobilité sont deux facettes d'une même réalité sociale » (Wiel, 2005).

Notre problématique, centrée sur le rapport à l'espace urbain, nous incite cependant à privilégier la notion de paysage urbain plutôt que celle de morphologie urbaine. Plusieurs raisons sont associées à cette orientation.

La première consiste à ne pas s'enfermer dans une approche physicaliste, comme l'a notamment initié Lynch (1960) dans ses travaux sur la relation entre morphologie urbaine, représentation cognitive et déplacements. Ainsi, contrairement à la morphologie, le paysage est une notion qui permet de mettre en relation la matérialité avec la subjectivité humaine. Ainsi, d'un point de vue psychologique, paysage et représentation ne se distinguent que par la source d'information de référence : le paysage est décrit à partir de la matérialité pour rechercher le rapport subjectif de l'individu à cette matérialité alors que la représentation suit le processus inverse. D'un point de vue sociologique, le paysage est la transcription spatiale d'une structure sociale. Enfin, d'un point de vue géographique, il permet de reconnaître l'héritage de la construction sociale des territoires (Donadieu et Périgord, 2007).

La seconde raison qui découle de la première repose sur la possibilité de considérer la dimension historique (la morphogénèse) et fonctionnelle (le type d'occupation du sol : résidentiel, service, commerce et industrie, etc.) en plus des formes urbaines perceptibles par leur composition biotique et abiotique, en s'appuyant en l'occurrence sur l'approche éco-paysagère (Naveh et Liberman, 1994) .

Enfin, le paysage, bien qu'il intègre la subjectivité humaine, peut être analysé selon une approche structuraliste plutôt que centrée sur le vécu et l'évaluation phénoménologique de l'espace. Dans cette optique, la matérialité est le signifiant de pratiques qui constituent son

signifié. Cette approche nous permet d'échapper à l'évaluation de l'environnement par l'individu lui-même et de rechercher à l'aide d'une grille d'analyse les paysages fréquentés, mais aussi représentés (c'est-à-dire les paysages dans lesquels s'inscrivent les éléments de la représentation cognitive), sans jamais avoir évoqué la notion de « paysage urbain », une notion qui reste par ailleurs très abstraite pour nombre de personnes. Le dernier avantage méthodologique repose sur le fait qu'il devient possible de comparer de manière fiable les paysages fréquentés et les paysages représentés puisque tout deux sont analysés avec la même grille.

La notion de paysage évacue l'analyse des lieux de destination en terme de localisation géographique. Plus synthétique, plus centrée sur le rapport à l'espace, elle met aussi l'accent sur la lecture de l'espace par l'individu car, comme dit précédemment, les constructions sociales de ces formes nécessite un ensemble de dispositions socio-cognitives intériorisées par l'individu.

En abordant l'analyse des lieux de destination de la mobilité quotidienne des résidents d'un quartier pavillonnaire de la banlieue de Strasbourg tout en conjuguant position spatiale de l'individu et paysages urbains, nous faisons l'hypothèse générale (hypothèse 1) qu'il est possible de trouver des récurrences paysagères importantes sur les lieux de destination. Ce dispositif socio-cognitif serait d'autant plus important (hypothèses 2) qu'il serait doublé de décisions spatiales centrées sur la stabilité (routines). Enfin, (hypothèse 3) les récurrences devraient apparaître sur les mêmes modalités paysagères quand elles sont analysées sur les éléments ponctuels de la représentation cognitive de l'espace. En outre, (hypothèse 4) des différences importantes sur les modalités paysagères devraient être observées entre les groupes sociaux au niveau des lieux de destination (paysages fréquentés), et par conséquent au niveau de la représentation cognitive de l'espace (paysages représentés). Dans la mesure où les aspects socio-cognitifs influents doivent reposer autant sur la dimension culturelle de la position sociale de l'individu (accessibilité cognitive et lisibilité) que sur la dimension matérielle (accessibilité économique), l'hypothèse de différenciation entre les groupes repose sur le niveau de scolarisation de l'individu, car seul cet indicateur est à même de conjuguer ces deux dimensions.

Après avoir brièvement décrit les aspects méthodologiques de la recherche, nous présenterons les premiers résultats pertinents sur l'ensemble de l'échantillon afin de dégager des processus socio-cognitifs généraux, pour ensuite présenter les différences observées entre les groupes et aborder plus particulièrement les processus sociaux.

## **2. 2 Méthode d'analyse de la relation entre mobilités quotidiennes et paysages urbains**

La procédure méthodologique employée pour cerner la relation entre mobilité quotidienne et paysages urbains s'appuie sur l'enquête dont le principe général consiste à reconstruire le rapport au paysage urbain en s'appuyant principalement sur les données spatiales des pratiques urbaines, plutôt que sur les « préférences déclarées » par les individus. L'objectif consiste alors à reconstruire statistiquement le rapport aux paysages urbains dans le cadre des mobilités mesurées à l'échelle hebdomadaire, afin de relever des informations dont les enquêtés n'ont pas nécessairement conscience. Rappelons que cette objectivation des données, qui tend à minimiser l'expérience vécue du paysage, est associée à un relevé de paysages qui constituent le contexte spatial des éléments de la représentation cognitive de l'espace des enquêtés, ceci afin d'éviter de traiter les pratiques spatiales comme un fait accompli par une structure sociale et géographique où l'individu n'aurait aucune prise. L'analyse des processus de décision des individus participent aussi, et toujours

indirectement, à l'articulation méthodologique entre une approche phénoménologique et objectiviste<sup>2</sup>.

### 2.2.1 Terrain d'étude et échantillon

Cette étude s'appuie sur une enquête menée au Laboratoire Image et Ville (Strasbourg) auprès d'un échantillon de 38 ménages résidant dans un secteur pavillonnaire de la première couronne de la banlieue nord-ouest de Strasbourg, à savoir le secteur Saint-Antoine du quartier de Cronenbourg. Ce quartier est desservi par le tramway ainsi que par des lignes de bus régulières, tant vers le centre-ville que vers les banlieues connexes. Il a la particularité d'être composé d'un vieux centre villageois, de Grands Ensembles constitué d'une forte proportion de logements sociaux (la Cité Nucléaire), et d'une zone pavillonnaire (Saint-Antoine) située entre deux grands ensembles (Cité Nucléaire et HautePierre). Historiquement, le développement du secteur Saint-Antoine a débuté à partir des années 50. Ce fut le premier secteur construit après le vieux noyau villageois (Cf annexe 3), ou une partie des « pionniers » était bénéficiaire d'aide à la reconstruction de biens immobiliers perdus pendant la seconde guerre mondiale ce qui a favorisé un temps la mixité sociale dans le quartier.

Les 38 ménages contactés correspondent à 74 individus interrogés. L'harmonisation du lieu de résidence permet d'homogénéiser l'accessibilité géographique des répondants à l'ensemble de la communauté urbaine, à possession ou accès à un véhicule particulier égale par ailleurs. Ce choix nous permet aussi de pouvoir discerner sans ambiguïté les différentes positions spatiales des individus (leur rapport à l'espace) selon les groupes socio-spatiaux constitués. En revanche, le cycle de vie, la structure du ménage, la catégorie socio-professionnelle et le niveau de scolarité sont beaucoup plus diversifiés. Dans la mesure où la population des personnes âgées de plus de 60 est sur-représentée dans ce secteur du quartier Cronenbourg, nous avons interrogé une forte proportion de retraités (Cf. annexe 3).

Le choix d'un seul quartier de résidence maximise la validité interne des résultats sur le rapport au quartier et sur les lieux de destination. Certes, cette décision est en contradiction avec notre hypothèse générale de ségrégation sociale dans l'espace. Cependant la population âgée, mais aussi la diversification de la structure du ménage, du cycle de vie, etc., nous a permis de retrouver les traces d'une mixité sociale en nous appuyant sur l'histoire sociale du quartier, et d'obtenir la possibilité de retrouver les ségrégations sociales dans l'espace au niveau des lieux de destination de la mobilité quotidienne. Nous avons coutume de penser que l'espace urbain change moins vite que les pratiques urbaines, mais on oublie aussi souvent que l'évolution de la population d'un quartier ne varie pas non plus du jour au lendemain.

### 2.2.2 Outils et procédure

La méthode d'enquête élaborée conjugue l'entretien semi-directif, le questionnaire et l'auto-observation de l'enquêté. Elle nécessite trois étapes :

- un premier rendez-vous en face-à-face au domicile du répondant d'une durée d'une heure environ, afin de relever la structure du ménage, son niveau d'équipement, les caractéristiques socio-démographique, le parcours résidentiel, la nature de l'attachement au lieu, la représentation des déplacements des individus ;

---

<sup>2</sup> Pour plus de précisions théoriques et techniques sur la méthode et les outils d'analyse, une description plus détaillée est présentée dans : Ramadier et al. (à paraître). Mobilité quotidienne et morphologie urbaine : les constantes paysagères des lieux fréquentés et représentés comme indicateurs des valeurs environnementales, In M. Thériault et F. Desrosiers (dir.), *Information Géographique et Dynamiques Urbaines*, Edition Lavoisier-Hermès Science, collection « Information Géographique et Aménagement du Territoire », pp. 319-346.

- un second rendez-vous d'une heure, afin de relever la représentation cognitive de l'espace et l'emploi du temps prévisionnel des individus sur les sept jours qui suivent. Puis un carnet de bord a été présenté afin que le répondant l'utilise comme outil d'auto-observation de ses activités quotidiennes pendant les sept jours consécutifs qui ont suivi ce second rendez-vous.
- un troisième entretien au domicile, afin de relever des données réflexives sur la nature des décisions associées à chaque déplacement, en s'appuyant sur l'emploi du temps hebdomadaire réalisé.

Les caractéristiques des outils utilisés ainsi que les traitements effectués sur les données ont déjà fait l'objet d'une publication (Ramadier et al., à paraître). Nous décrivons donc succinctement les outils et présenterons schématiquement la procédure d'analyse.

#### *2.2.2.1 Le relevé des déplacements quotidiens*

Recueillir l'ensemble des pratiques spatiales durant une semaine par l'enquête c'est courir un double risque méthodologique : d'une part, celui d'isoler les pratiques relevées des enjeux qui articulent les dimensions spatiales, sociales et cognitives et qui définissent l'engagement de l'individu dans la situation (validité écologique<sup>3</sup>), d'autre part, celui de ne relever que les pratiques dont la situation d'interaction sociale issue de l'enquête le permet<sup>4</sup>. De plus, la déconnexion entre le comportement verbal et le comportement spatial accentue autant les omissions que les sélections induites par la mémoire<sup>5</sup>. Nous avons alors opté pour une auto-observation des déplacements sur une semaine complète par les répondants eux-mêmes, car ce n'est pas tant mettre en doute la véracité de la réponse qui importe, mais de dépasser les biais provenant des réponses déclarées en situation d'enquête. Toutefois, pour lutter contre la lassitude de la procédure lorsqu'elle est effectuée durant 7 jours consécutifs, nous leur téléphonions tous les 48 heures afin de relever les déplacements des deux jours précédents. Les informations relevées étaient : l'heure de départ et d'arrivée, le lieu (codé à l'aide d'une grille pour conserver l'anonymat des adresses), le mode de transport utilisé, l'activité effectuée sur le lieu de destination.

#### *2.2.2.2 Le recueil des représentations cognitives de l'espace*

Les représentations cognitives de l'espace étaient relevées à l'aide du jeu de reconstruction spatiale (JRS), un outil qui facilite la comparaison des groupes sociaux (Ramadier et Bronner, 2005). La tâche consiste à « reconstruire » la ville en fonction des connaissances du répondant, en utilisant huit types de pièces standardisées et en les positionnant sur un plateau. L'objectif de cette tâche consiste à enregistrer les éléments urbains qui composent la représentation spatiale de l'individu, pour ensuite analyser les paysages urbains dans lesquels se situent les éléments ponctuels. Pour cela chaque élément ponctuel a été géo-référencé sur la même grille que les lieux d'activités recensés lors du relevé des déplacements.

#### *2.2.2.3 L'enregistrement des décisions spatio-temporelles des déplacements quotidiens*

Lors du troisième entretien au domicile du répondant, nous présentions l'ensemble des déplacements qu'il avait effectué au cours des sept jours d'auto-observation. Ces informations étaient présentées sous la forme d'un emploi du temps où chaque activité effectuée était bornée par l'heure d'arrivée et de départ, le lieu et le mode de transport pour s'y rendre et le quitter. Pour chacune des activités, l'enquêté était invité à préciser si celle-ci

<sup>3</sup> Cf. Matalon, B.(1988)

<sup>4</sup> L'effet de désirabilité sociale, qui correspond à la production, consciente ou inconsciente par l'enquêté, de réponses perçues comme valorisées ou désirées par l'enquêteur ou la société (montrer la meilleure image ou une image conforme de soi, ne pas heurter l'enquêteur, etc.), est ici le biais le plus important.

<sup>5</sup> Cf. Auriat, N. (1996)

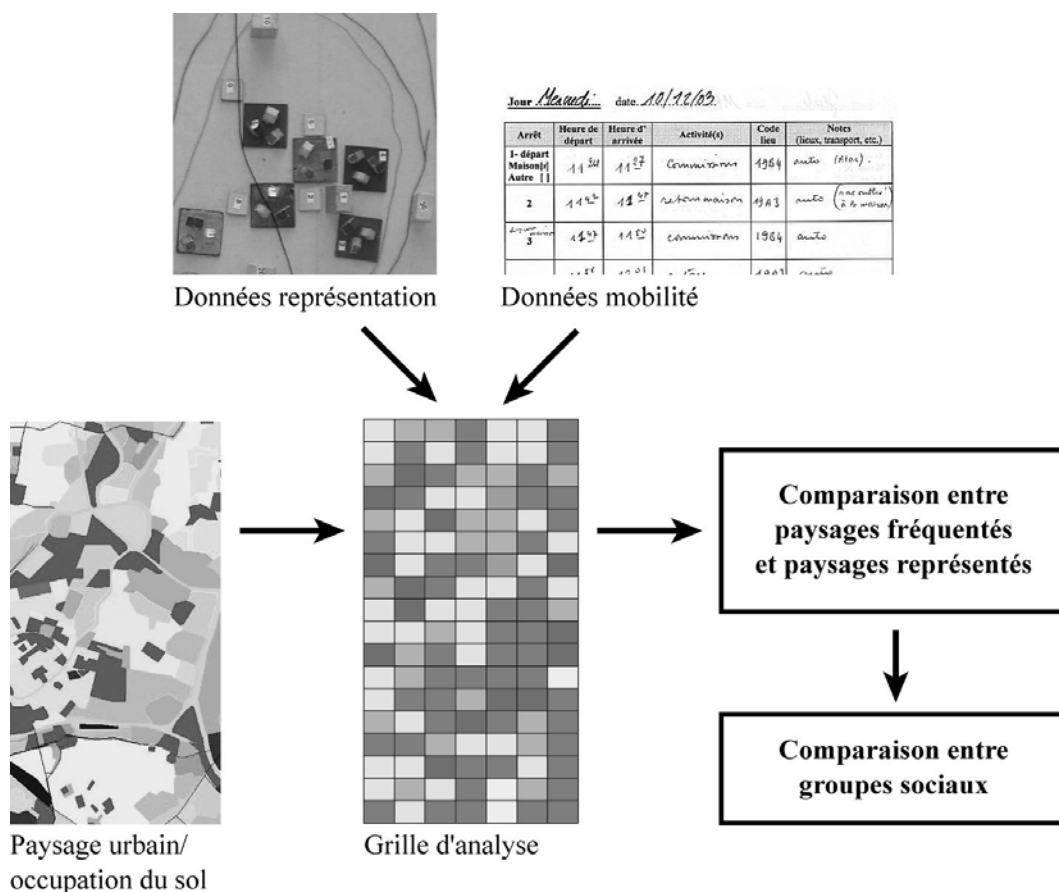
était routinière, programmée ou « spontanée » dans le temps puis dans l'espace. Ces signatures spatio-temporelles des décisions comportementales (Ramadier et al, 2005) nous ont permis d'évaluer le degré de fixité des décisions temporelles, mais surtout spatiale, afin d'évaluer l'importance des récurrences paysagères dans le quotidien de l'individu.

#### 2.2.2.4 La grille d'analyse paysagère

L'analyse des caractéristiques paysagères de la Communauté Urbaine de Strasbourg s'appuie sur l'approche éco-paysagère développée par C. Petropoulou (2003) en milieu urbain. La première étape a consisté à produire la carte des éco-paysages du terrain étudié, par interprétation visuelle, en s'appuyant sur une typologie construite à partir de compositions colorées d'images satellites SPOT, ainsi qu'à l'aide d'images Quick Bird et de cartes topographiques, dans une logique d'emboîtement d'échelles (Cf annexe 4).

Une intersection de la carte des écopaysages avec la grille de relevé géographique des lieux d'activité a permis de qualifier chacune des cellules de cette grille par sa composition paysagère. C'est sur la base de cette grille que tous les lieux représentés et fréquentés ont été associés à un paysage urbain (figure 2.2).

Fig. 2.2 : Procédure générale de l'analyse paysagère



## 2. 3 Quelques éléments socio-cognitifs de la mobilité quotidienne

Cette première analyse globale de l'échantillon a pour objectif de montrer quelques éléments cognitifs en relation avec le contenu de l'espace géographique sur lesquels les pratiques spatiales en milieu urbain semblent se construire. Partant de la nature des décisions relatives au déplacement, nous analyserons ceux qui constituent le noyau dur de la mobilité quotidienne, à savoir les routines spatiales, afin d'en dégager quelques principes généraux, notamment en les analysant en fonction des formes urbaines présentes dans les lieux de destination enregistrés. Notre but est de décrire les récurrences paysagères de la mobilité quotidienne. Une analyse paysagère des représentations cognitives nous permettra ensuite de confronter les paysages fréquentés aux paysages représentés. Finalement, une proposition de classification des activités qui motivent chaque déplacement, sur la base des attributs décisionnels qui leurs sont associés, mais aussi une analyse des paysages de destination selon le motif du déplacement nous permettra de discuter de la notion d'activité contrainte ou non contrainte qui guide encore fortement la recherche sur la mobilité quotidienne.

### 2. 3.1 Une mobilité au service de la stabilité !

Un premier résultat particulièrement important ressort du croisement entre les dimensions spatiales et les dimensions temporelles du degré de fixité des décisions à se déplacer (figure 3). En effet, sur les 1553 déplacements enregistrés plus d'un tiers d'entre eux (568) sont des routines à la fois spatiales et temporelles. Mais nous observons surtout une répartition inégale des déplacements dans cette grille spatio-temporelle, notamment du côté de la dimension spatiale. En effet si les activités correspondent quasiment à une répartition équilibrée dans le temps (un tiers de routines, de programmation et de spontanéité), nous constatons que 70% des déplacements sont des routines spatiales car les individus ont déclaré faire ce déplacement toujours sur le lieu de destination qui correspondait à celui que nous avons relevé avec le carnet de bord hebdomadaire. Autrement dit, la mobilité spatiale semble au service de la stabilité géographique.

Fig. 2.3 : Occurrence brute du degré de fixité des décisions spatio-temporelles

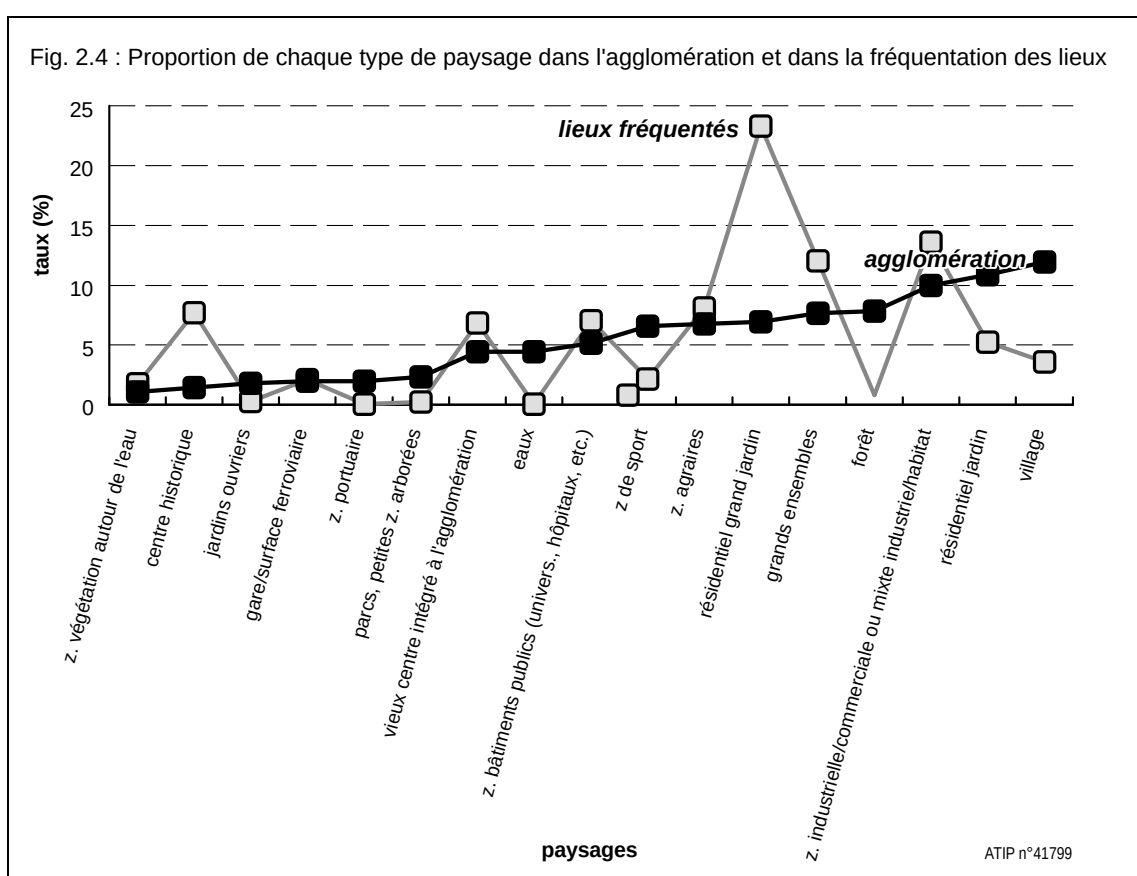
| type de décision dans : |                    | l'espace       |                  |                    |             |               |
|-------------------------|--------------------|----------------|------------------|--------------------|-------------|---------------|
|                         |                    | <i>routine</i> | <i>programme</i> | <i>spontanéité</i> |             |               |
| <b>le temps</b>         | <i>routine</i>     | 568            | 7                | 27                 | 602         | <b>38,76%</b> |
|                         | <i>programme</i>   | 324            | 226              | 47                 | 597         | <b>38,44%</b> |
|                         | <i>spontanéité</i> | 196            | 41               | 117                | 354         | <b>22,80%</b> |
|                         |                    | 1088           | 274              | 191                | <b>1553</b> |               |
|                         |                    | <b>70,05%</b>  | <b>17,64%</b>    | <b>12,30%</b>      |             |               |

Ce résultat corrobore une première hypothèse avancée antérieurement au regard de la lisibilité sociale de l'espace (Ramadier et Moser, 1998), à savoir que la mobilité quotidienne en milieu urbain n'est pas qu'une question de déplacement, mais aussi une question de (re)placement (Ramadier, 2002, Ramadier, 2007). Dès lors, si les lieux fréquentés sont souvent les mêmes, il est probable que ce ne soit pas la localisation géographique en tant que telle qui génère cette stabilité, mais les formes urbaines qui composent ces lieux. En effet, ces formes urbaines, socialement construites, nécessitent de la part de l'individu des dispositions cognitives, elles aussi socialement construites pour agir dans l'espace géographique. La routine spatiale, en tant que générateur comportemental, permettrait alors d'éviter qu'une distance sociale trop importante entre l'individu et le lieu viennent bloquer ou entraver l'action.

Si les routines spatiales relèvent de tels processus socio-cognitifs, nous devrions alors, dans un premier temps, observer des récurrences paysagères auprès des lieux de destination des individus et, dans un second temps, ces récurrences devraient s'inscrire dans la structure de l'espace social et distinguer les groupes sociaux qui composent cet espace.

### 2. 3.2 Caractéristiques paysagères des lieux de destination

Pour mieux cerner les caractéristiques paysagères des lieux de destination, nous avons cherché à comparer la part de chaque paysage fréquenté par l'échantillon interrogé avec la part que ces mêmes paysages occupent sur le sol de l'agglomération. L'hypothèse nulle (absence de récurrence paysagère) consisterait à observer qu'un paysage serait fréquenté proportionnellement au volume qu'il occupe sur le sol. Or nous constatons que certains paysages sont sur-fréquentés par rapport à leur emprise au sol (leur part est plus importante que la part qu'ils occupent sur l'espace physique bi-dimensionnel de l'agglomération), alors que d'autres sont sous-fréquentés (fig. 2.4)

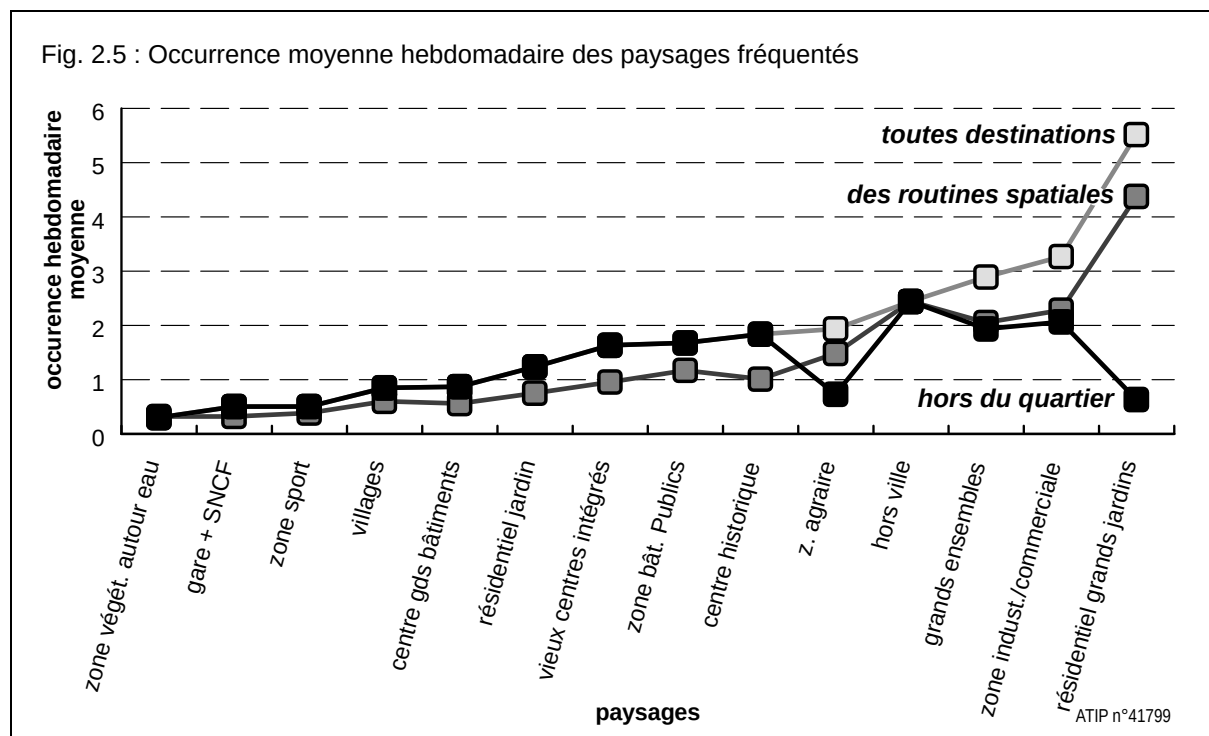


Ainsi nous constatons que se sont surtout le centre-ville historique, le centre-ville construit durant la période allemande (grands bâtiments), le pavillonnaire grand jardin, les grands ensembles et les zones commerciales et industrielles, et dans une moindre mesure les vieux noyaux villageois et les secteurs de bâtiments publics qui sont « sur-fréquentés ». A l'inverse, certains paysages urbains comme les jardins ouvriers, la zone portuaire, les parcs urbains, les complexes sportifs, les forêt urbaines, le pavillonnaire dense et les villages sont « sous-fréquentés ».

En outre, bien que la plupart des paysages soient, dans l'espace géographique et au regard des pratiques spatiales des individus, ou trop abondants ou trop rares, nous constatons que, dans l'ensemble, plus un paysage occupe une surface importante au sol et plus

ce dernier est fréquenté [ $r=0.714$ ,  $n=27$ ,  $p=.000$ ] <sup>6</sup>. Cette relation, qui modère notre hypothèse socio-cognitive des récurrences paysagères basées sur la routine spatiale, ne doit pas pour autant nous pousser vers un déterminisme physico-géographique. En effet, les paysages urbains sont des constructions sociales, et leur forme comme leur importance sont guidées par un système de valeur. Or à un niveau macroscopique, il semblerait que le processus d'urbanisation tendrait à équilibrer, à quelques exceptions près, le besoin d'espace avec la disponibilité en surface, à équilibrer l'offre et la demande en matière d'espace. Le processus d'urbanisation est donc réellement un processus social. Toutefois, les exceptions sont importantes, car la rareté se situe dans les espaces les plus valorisés par le mode de vie urbain, comme la vie des échanges culturels (centre-ville historique), des échanges économiques (les zones commerciales /industrielles) et celle relative aux conditions d'habitat (résidentiel grand jardin). Autrement dit, les processus sociaux qui étayent l'urbanisation reposent bien sur des dimensions cognitives, à savoir la production de valeurs, de significations environnementales qui sont en congruence avec la structure de l'espace social. Certes, cette corrélation est statistiquement significative mais il n'est pas certain qu'on la retrouve auprès d'un échantillon représentatif de la population urbaine. En effet, retrouverait-on cette corrélation auprès de résidents du centre-ville, ou à l'opposé, auprès de ceux qui habitent dans les villages de l'agglomération ? Autrement dit, cette corrélation n'est probablement valable que pour une classe moyenne dont le territoire de mobilité est situé en banlieue de première couronne et composé de paysages qui ne sont ni trop rares ni trop abondants en termes de surface spatiale, ce que nous aurons l'occasion de constater ultérieurement lorsque nous aborderons les facteurs sociaux de la mobilité.

Si l'on compare maintenant, pour chaque paysage urbain, les routines spatiales identifiées à l'ensemble des lieux de destination enregistrés (fig. 2.5), nous constatons que plus un individu fréquente un paysage et plus ce paysage correspond à une routine spatiale [ $r=0.991$ ,  $n=23$ ,  $p=.000$ ].



<sup>6</sup> Pour illustrer les données et pour permettre au lecteur de comparer plus aisément les données, nous présentons des graphiques en ordonnant les paysages plutôt que de présenter le graphique des corrélations.



Toutefois, nous constatons que, quand ce paysage est aussi fréquenté dans le quartier, à l'exception du paysage le plus représentatif (résidentiel grands jardins), la courbe des routines spatiales suit surtout celle des destinations qui se trouvent hors du quartier. Ce constat confirme tout d'abord que le quartier est bordé par des champs (au nord-ouest), des grands ensembles (au nord-est), et d'une petite zone industrielle et commerciale (au nord). Ensuite, cette courbe montre que la fréquentation des paysages en bordure du quartier, à savoir la zone commerciale et les grands ensembles font moins l'objet de routine spatiale que le paysage de pavillons et de jardins qui compose l'essentiel de l'image du quartier. De plus, il s'avère que la fréquentation de ce dernier type de paysage s'effectue quasi-exclusivement dans le quartier. Ainsi, les paysages résidentiels grands jardins sont fréquentés hors du quartier, en moyenne, au plus une fois tout les quinze jours. Par conséquent, l'identité d'habitation a globalement un fort impact sur les lieux de destination des individus, mais il reste cependant très limité géographiquement.

Si l'on remarque que tous les lieux de destinations qui se situent hors de l'agglomération sont des routines spatiales, il s'avère que les espaces à l'intérieur du quartier sont aussi fréquentés de manière routinière (81.57% de routines spatiales) alors que les lieux de destination situés dans l'agglomération mais hors du quartier sont nettement moins routiniers dans l'espace (64.60%). Enfin, certains paysages urbains sont moins associés à des routines spatiales que d'autres. En effet, cumulés, le résidentiel jardin, les vieux noyaux villageois intégrés à l'agglomération, les zones de bâtiments public et le centre historique sont des destinations dont seulement 61% des décisions prises pour s'y rendre sont des routines spatiales.

Pour conclure, les paysages urbains les plus récurrents dans le cadre de la mobilité quotidienne de notre échantillon sont tout d'abord limités au quartier résidentiel, notamment parce que les déplacements dans le quartier représentent 32.79% des sorties du domicile. Si les paysages récurrents sont limités géographiquement, ils le sont doublement puisque 81,57% d'entre eux sont des routines spatiales

### 2. 3.3 Représentation cognitive de l'espace et paysages urbains.

Observe-t-on aussi des récurrences paysagères dans la représentation cognitive de l'espace des individus ? Et si oui, ces récurrences correspondent-elles à celles des paysages fréquentés ?

En apparence, les représentations recueillies sont d'une grande diversité puisque sur les 302 éléments différents recueillis à l'aide du JRS, 60.93% d'entre eux (n=184) ne sont mentionnés que par une seule personne des 66 interrogées. Cependant, en moyenne, un individu exprime 2.78 éléments « personnels » sur les 14.04 éléments ponctuels qu'il mentionne. Ainsi, sur l'ensemble des items relevés, cela ne constitue plus que 19.85% d'entre eux. D'une apparente individualisation de la représentation, nous constatons que cette part d'individualité est finalement réduite. En outre, trois items apparaissent dans plus d'une représentation sur deux (fig. 2.6) et il s'agit dans tous les cas d'éléments du centre-ville. Par ailleurs, le premier élément situé hors du centre-ville (hôpital Hautepierre) le plus cité ne l'est que par 28.79% des individus, et le plus cité des éléments du quartier (place St Antoine), ne l'est que par 12.12% des individus ! Ainsi, bien qu'ils résident dans le même quartier, leur représentation de l'espace urbain est ailleurs. Elle se situe finalement dans un quartier qui n'est pas commun à l'échantillon interrogé, mais à la population de l'agglomération dans son ensemble, qu'elle y réside ou non : le centre-ville et plus particulièrement le centre-ville historique.

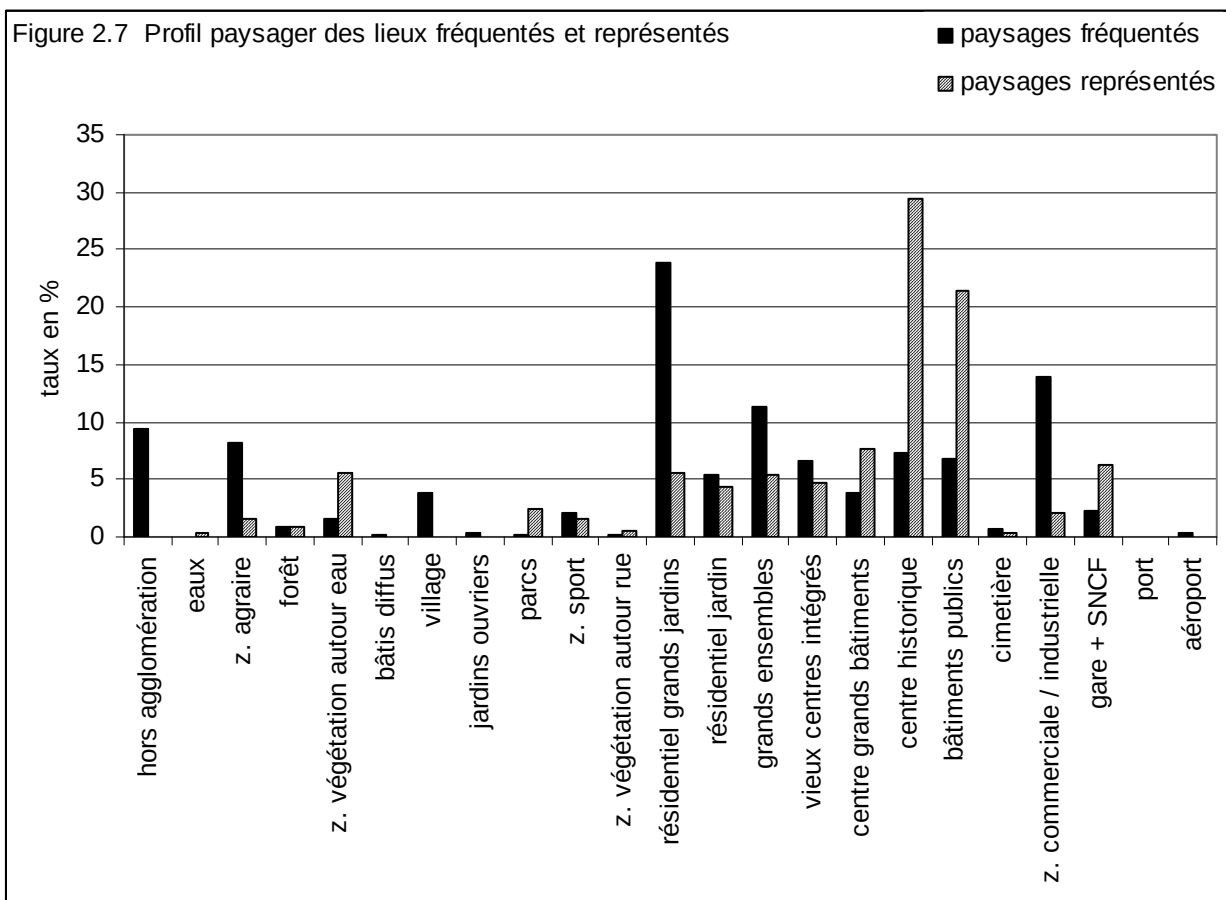
Dès lors, c'est le centre-ville historique et les espaces urbains où la présence de bâtiments publics est importante qui constituent les deux principales récurrences paysagères des représentations cognitives de l'espace (respectivement 29.72% et 21.26 % de l'ensemble

des paysages). Viennent ensuite et loin derrière : le centre-ville construit dans la période allemande (7.60%), la gare (6.15%), les secteurs résidentiels grands jardins et les zones de végétation autour de l'eau (5.47%) et les grands ensembles (5.29%). La présence de tous les autres paysages est inférieure à 5%.

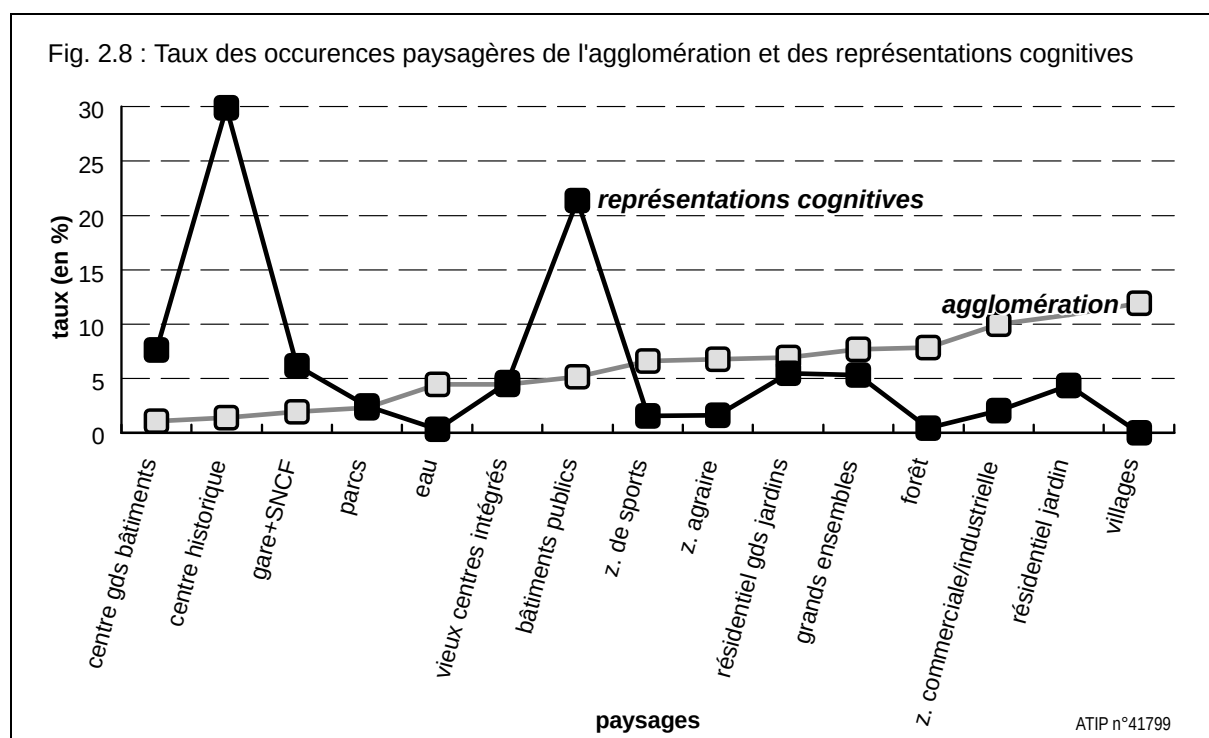
Fig. 2.6 : Occurrence des éléments de la représentation cognitive de l'espace les plus cités

| % de l'échantillon | Nom de l'élément                                                            |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 12,12%             | place St-Antoine ; Palais universitaire ; Cité Nucléaire ; campus Esplanade |
| 13,64%             | place de l'Etoile                                                           |
| 15,15%             | magasin Printemps                                                           |
| 16,67%             | Parc de la bergerie, Mairie de la communauté urbaine                        |
| 18,18%             | Préfecture                                                                  |
| 19,70%             | Place Gutenberg ; place Homme de Fer ; parc contades ; magasin FNAC         |
| 21,21%             | Place de la Cathédrale ; parking de la rotonde                              |
| 22,73%             | Place de la Gare                                                            |
| 27,27%             | Place Broglie                                                               |
| 28,79%             | Place de la République ; hôpital Hautepierre                                |
| 31,82%             | hôpital civil                                                               |
| 33,33%             | conseil de l'Europe                                                         |
| 36,36%             | centre commercial des halles                                                |
| 39,39%             | parc de l'orangerie                                                         |
| 53,03%             | gare centrale                                                               |
| 59,09%             | place Kléber                                                                |
| 62,12%             | cathedrale                                                                  |

En définitive, les paysages fréquentés ne se recoupent que très partiellement avec les paysages représentés (fig. 2.7)



Lorsque nous comparons maintenant le taux des occurrences d'un paysage dans la représentation avec celui de sa surface au sol dans l'agglomération, nous constatons une corrélation négative forte et significative (fig. 2.8). En effet, plus un paysage est présent dans l'espace géographique de l'agglomération et moins il est représenté [ $r=-0.559, n=15$  ;  $p=.030$ ]



On constate cependant que les paysages du centre-ville sont sur-représentés (centre-ville de la période allemande, centre historique, gare et bâtiments publics) par rapport à la surface qu'ils occupent au sol alors que tous les autres paysages de la banlieue sont sous-représentés. Seule la présence des cours d'eau constitue une exception dont les explications sont à rechercher dans la méthode d'analyse des paysages représentés<sup>7</sup>. Quant aux parcs et aux anciens noyaux villageois de l'agglomération, ce sont deux paysages qui forment le point de croisement des deux courbes.

Ce résultat nous paraît particulièrement important parce qu'il permet d'expliquer que la représentation cognitive de l'espace est bien moins en relation directe avec les pratiques spatiales<sup>8</sup> des individus qu'en relation avec des processus sociaux qui incluent ces pratiques et l'espace géographique. En effet, les images mentales urbaines sont composées de connaissances partagées socialement, et cela à hauteur de 80% des éléments mentionnés, en s'appuyant sur un processus à la fois psychologique, sociologique et géographique de valorisation de l'espace urbain. Ainsi, rapportée aux attributs physiques du milieu, la représentation permet de cerner les valeurs environnementales de l'individu, du groupe ou de la population dans son ensemble. Ici, il apparaît clairement que le processus de valorisation de l'espace urbain porte sur les paysages centraux, historiques et en relation avec des services collectifs. La rareté géographique de ces paysages est d'autant plus forte qu'elle est connue et valorisée par le plus grand nombre.

<sup>7</sup> Seuls les éléments ponctuels et surfaciques homogènes de la représentation cognitive ont été analysés afin de pouvoir leur attribuer un paysage sans ambiguïté. Or certains cours d'eau, et notamment l'Ille qui passe dans le centre-ville, ont été fréquemment mentionnés par les répondants mais, en tant qu'élément linéaire, nous n'avons pas la méthode, à l'heure actuelle, pour lui attribuer un paysage urbain.

<sup>8</sup> D'ailleurs nous n'avons observé aucune corrélation entre le taux des paysages représentés et ceux des paysages fréquentés dans leur ensemble ou limités aux routines spatiales.

Dans la mesure où la représentation de l'espace élabore en même temps qu'elle diffuse les valeurs environnementales collectivement attribuées à l'espace, l'expression individuelle de cette représentation par le répondant, et c'est le cas dans toute enquête, devient aussi un moyen de se valoriser aux yeux des autres, et en l'occurrence aux yeux de l'enquêteur<sup>9</sup>. Autrement dit, la représentation exprimerait autant le rapport de l'individu à l'espace social qu'à l'espace géographique<sup>10</sup>. En conséquence, ce ne seraient ni les pratiques spatiales ni les représentations cognitives de l'espace qui permettraient de comprendre le rapport à l'espace urbain de l'individu, mais leur analyse conjointe. Les représentations et les pratiques ne seraient donc pas en interaction. Elles seraient avant tout complémentaires, et c'est le produit de cette conjonction, dans notre cas les attributs physiques de l'espace urbains, qui devient une clé importante pour la compréhension des facteurs socio-cognitifs à l'œuvre dans la mobilité quotidienne.

## 2. 3.4 Motifs du déplacement et paysages des lieux de destinations

Que ce soit dans la représentation ou dans la fréquentation, nous avons observé des récurrences paysagères. En observe-t-on aussi lorsque l'analyse porte sur les activités qui motivent le déplacement ?

Etant donné l'importante quantité d'activités manipulées (40 modalités dans la catégorisation initiale) et la non moins importante quantité de paysages (23 pour les principaux), il est difficile de présenter l'ensemble des attributions paysagère de toutes les activités. Toutefois nous constatons que les motifs dont au moins la moitié des déplacements ont pour destination le quartier, et dont le paysage est de type résidentiel grand jardin sont des activités de proximité: faire les courses, aller à la pharmacie, chez le buraliste, à la boulangerie, chez le coiffeur, se promener, accompagner les enfants à l'école, et pratiquer une activité religieuse. Cependant, pour faire les courses, l'échantillon interrogé se rend aussi significativement dans les zones commerciales et industrielles (28.4% des déplacements) et dans une moindre mesure dans les grands ensembles (12.17%). Pour le coiffeur, l'alternative reste le centre-ville historique (25%), pour le buraliste, ce sont les zones industrielles / commerciales (14.29%) ; pour la boulangerie, les grands ensembles (20.93%) ; pour les promenades, les zones agraires (13.53%) et hors de l'agglomération (12.56%), pour l'accompagnement des enfants à l'école, le centre ville historique (11.11%) ; pour la pratique religieuse ce sont les zones de bâtiments publics (23.53%) ou les grands ensembles (17.65%).

Le shopping reste une activité du centre-ville (34.94% des déplacements) mais aussi des zones industrielles / commerciales (18.07%).

La visite du réseau amical est partagé entre le quartier (34.33%), les anciens noyaux villageois actuellement intégrés à l'agglomération (13.10%), les zones agraires (13.10%), et hors de l'agglomération (9.52%). Pour le réseau familial, les visites s'effectuent également fréquemment dans le quartier (24.39%), mais aussi hors de l'agglomération (15.63%), dans les secteurs de bâtiments publics (14.58%), dans les zones pavillonnaires plus dense que leur quartier (10.42%) ou encore dans les villages (9.38%).

La pratique du sport reste peu fréquente dans le quartier (10.00%). Elle s'effectue surtout dans les villages (16.00%), hors de l'agglomération (14.00%) ou dans les grands ensembles (12.00%).

---

<sup>9</sup> Montrer que l'on connaît, comme montrer que l'on est aller dans tel lieu valorisé par le groupe social, devient un moyen de se valoriser auprès de l'interlocuteur.

<sup>10</sup> Mes remerciements à David Naegel, sociologue, pour m'avoir soufflé cette piste d'analyse sociologique.

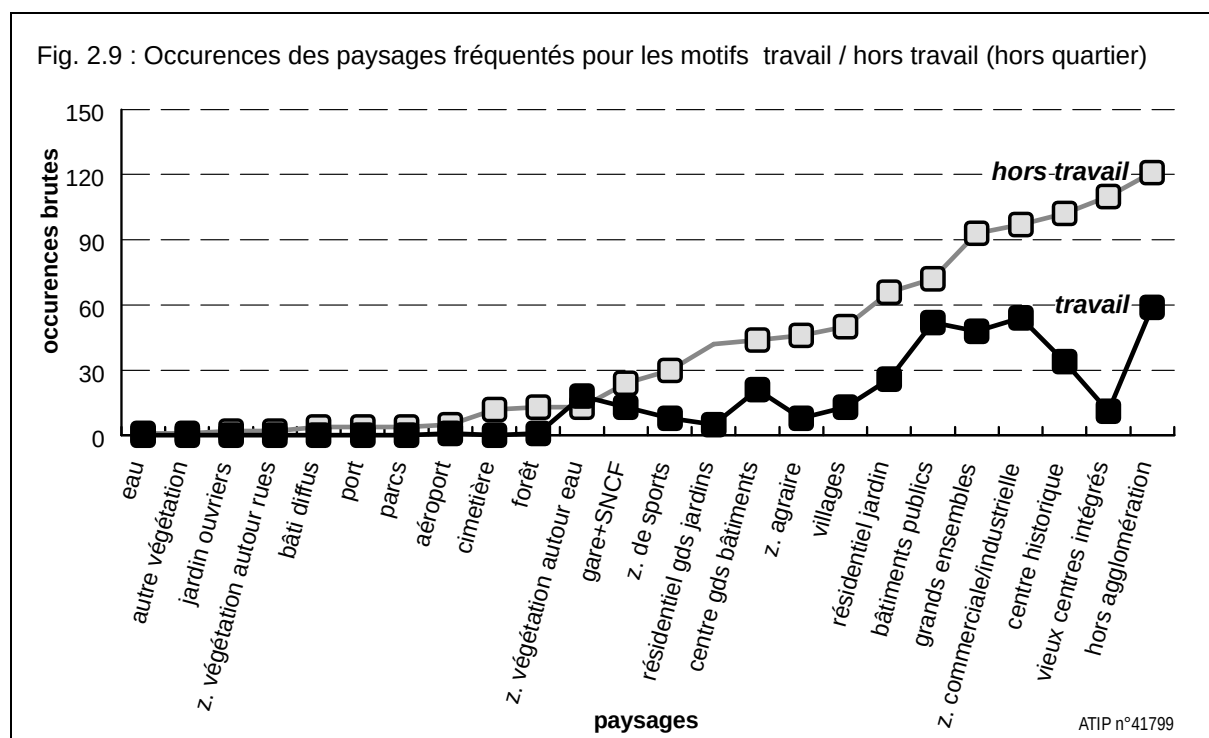
Les activités associatives sont surtout localisées dans les grands ensembles (21.43%), le quartier (17.46%) ou hors de l'agglomération (17.14%). Cependant une part non négligeable est effectuée dans les anciens noyaux villageois (12.86%), « centre-ville grands bâtiments » (11.43).

La fréquentation des restaurants se polarise principalement hors de l'agglomération (26.47%) et dans les zones commerciales/industrielles (11.76%), et moins fréquemment dans les grands ensembles (8.82%) ou le centre-ville historique (8.82%).

Quant à l'activité professionnelle, ses destinations sont particulièrement variées puisque 15.96% des déplacements ont pour destination les zones commerciales et industrielles, 14.71% l'extérieur de l'agglomération, et 12.97% les secteurs de bâtiments publics ou les grands ensembles, alors qu'elle ne représente que 5.92% des déplacements vers le quartier de résidence.

Pour résumer, les récurrences paysagères les plus fortes des activités sont associées au quartier, c'est-à-dire à une localisation géographique plutôt qu'à des formes urbaines spécifiques. Leur variété est donc probablement liée à des éléments sociologiques sous-jacents.

En revanche, lorsque nous opposons les paysages fréquentés dans le cadre de l'activité professionnelle à ceux fréquentés hors de ce cadre (fig. 2.9), en évacuant tous les déplacements effectués dans le quartier (notamment parce que cette destination est rare pour les déplacements motivés par l'activité professionnelle), nous constatons que plus un paysage est fréquenté hors du travail et plus il l'est aussi pour se rendre à son activité professionnelle [ $r=0.895$ ,  $n=24$ ,  $p=.000$ ].



La plupart des recherches scientifiques sur la mobilité quotidienne repose sur une classification des activités qui oppose les activités à forte contrainte, et notamment à forte contrainte spatiale, aux activités dont la contrainte est plus faible, en s'appuyant explicitement ou implicitement sur l'opposition entre les activités de loisir et l'activité professionnelle. Nos résultats permettent de douter de ce type de conceptualisation des

activités, basé sur la notion de choix et de contraintes. En conséquence, nous cherchons actuellement à explorer l'analyse de la mobilité en nous écartant de ce modèle.

### 2. 3.5 Proposition de classification des motifs de déplacement

Inclure l'étude des motifs de déplacement dans un approche socio-cognitive nous semble possible dès lors que nous abandonnons la notion de choix et de contraintes dans le système de catégorisation des activités. Nous proposons pour cela de nous appuyer sur celle de degré de stabilité de la décision préalable aux pratiques spatiales.

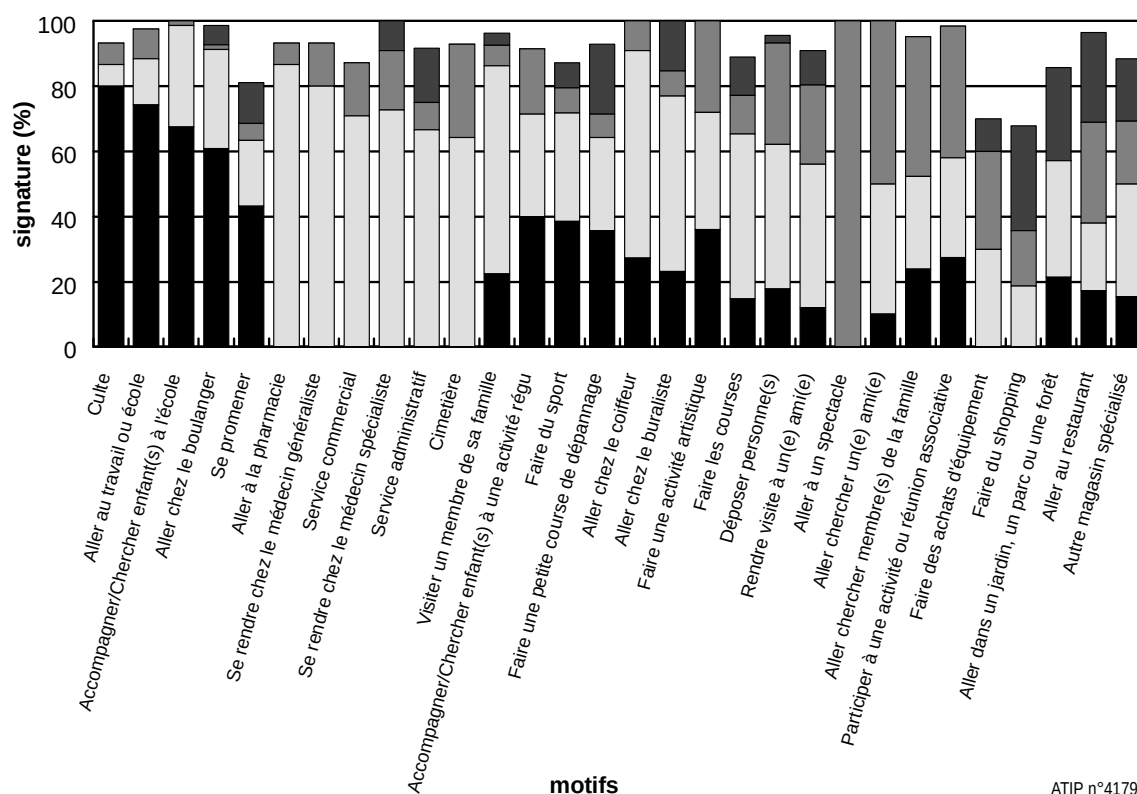
La distribution des déplacements quotidiens selon leur degré de stabilité spatio-temporelle (fig. 2. 3) nous apprend que cinq cases, sur les neuf, ont des effectifs suffisamment conséquents pour que l'on puisse les utiliser comme une catégorie à part entière. Ce sont les routines spatio-temporelles, les routines spatiales avec programmation dans le temps, les routines spatiales avec spontanéité temporelle, les programmations spatio-temporelles et les spontanéités spatio-temporelles. Toutefois, nous ne conserverons que quatre catégories en réduisant les routines spatiales à deux catégories. Pour cela nous regrouperons les routines spatiales associées à la programmation dans le temps avec celles associées à la spontanéité temporelle. Pour résumé, la classification des activités qui motivent un déplacement portera sur quatre catégories :

- les routines (c'est-à-dire les routines spatio-temporelles) ;
- les routines spatiales (c'est-à-dire les routines spatiales programmées ou spontanées dans le temps) ;
- les programmations (c'est-à-dire les programmations spatio-temporelles) ;
- les conjonctures, c'est-à-dire les décisions spontanées dans le temps et l'espace.

Le taux de présence de chacune de ces quatre modalités spatio-temporelles pour chacun des 1553 motifs de déplacement enregistrés nous a permis de regrouper ces derniers de la manière suivante (fig. 2.10) :

- *les motifs de déplacement routiniers* : culte, accompagner les enfants à l'école, aller à la boulangerie, aller au travail et se promener. Tous ces motifs ont en commun d'être composés d'au moins 50% de routines. Ce sont des habitudes au sens où la reproduction à l'identique d'une manière de faire est très fréquente ;
- *les motifs de déplacement routiniers dans l'espace* : aller à la pharmacie, se rendre chez le médecin généraliste ou spécialiste, se rendre au cimetière, se rendre dans un service administratif ou commercial. Tous ces motifs sont difficilement envisageables ailleurs que dans un espace donné et établi ;
- *les motifs de déplacement à faible programmation temporelle* : visiter un membre de la famille, un ami, accompagner un enfant à une activité, faire du sport, faire une petite course de dépannage, aller chez le coiffeur, chez le buraliste, faire une activité artistique, faire les courses, déposer une personne. Ces motifs ont aussi un très fort ancrage spatial, mais nécessitent généralement une programmation concertée dans le temps qui les rendent difficile à abandonner en cas de besoin ;
- *les motifs de déplacement programmables dans le temps* : aller à un spectacle, chercher un ami ou un membre de sa famille, participer à une activité associative, faire des achats d'équipement. Contrairement aux précédents, ces motifs ont une programmation temporelle plus souple ou qui peut être ajustée, voire remise en cause. Leur ancrage spatial est aussi moins fort que dans le précédent groupe.
- *Les motifs de déplacement conjoncturels* : faire du shopping, aller dans un espace vert, au restaurant. Ce sont des activités qui ont la particularité d'avoir un faible ancrage spatial et un ancrage temporel généralement plus opportuniste que contraint.

Fig. 2.10 : Degré de stabilité spatio-temporelle d'un déplacement selon son motif



ATIP n°41799

Les trois premiers types de motifs de déplacement conservent un très fort ancrage spatial, notamment comparés aux deux derniers. De par son faible ancrage spatial nous pourrions aussi transférer les déplacements motivé par le fait d'aller au spectacle dans la catégorie des motifs de type conjoncturel.

## 2. 4 Incidence des facteurs sociaux

Cette analyse globale de notre échantillon d'individus résidant dans le secteur pavillonnaire de Cronenbourg ne peut saisir finement les processus sociaux intériorisés par l'individu. Des processus cognitifs généraux associés à l'espace géographique dans le cadre des mobilités quotidiennes, il importe maintenant de saisir les processus sociaux qui sont cette fois associés aux processus cognitifs afin de cerner leur incidence sur les comportements géographiques. En effet, l'importance des routines spatiales le sont-elles pour tout le monde ? Existe-t-il des groupes qui représentent plus fréquemment le centre-ville que d'autres ? Est-ce que ces hypothétiques différences sont en relation avec les paysages urbains fréquentés ? Toutes ces questions nous permettront d'affiner la compréhension de la mobilité quotidienne des individus, ainsi que les processus généraux de la mobilité en milieu urbain déjà décrits.

### 2. 4.1 Lieux fréquentés et groupes sociaux

Dans la mesure où notre hypothèse générale est que des facteurs sociologiques ont une incidence notable sur les lieux de destination des individus, nous avons constitué des groupes à partir des lieux fréquentés, afin de vérifier si des variables sociographiques expliquaient ces groupes. Les lieux fréquentés sont donc les révélateurs d'une mobilité spécifique qu'il reste à expliquer, en qualifiant d'une part les individus qui composent ces groupes, et en comparant d'autre part les groupes sur la base des indicateurs précédents

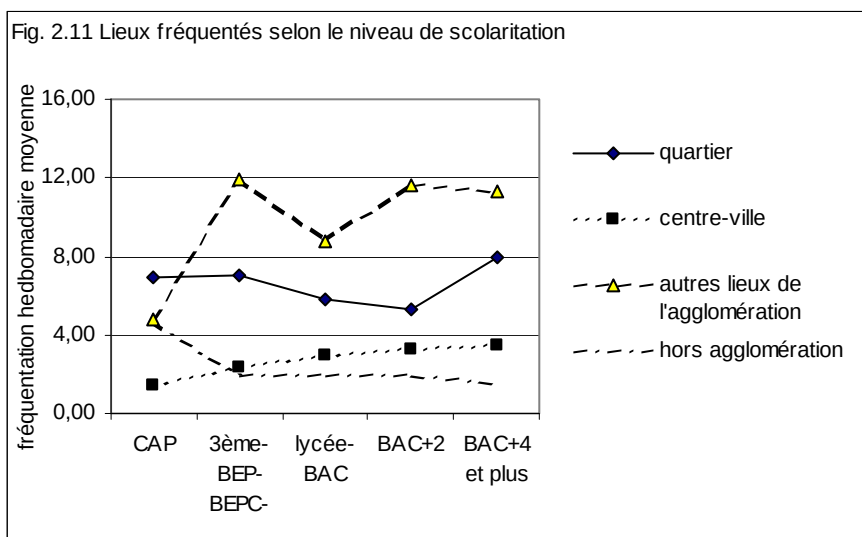
(routines spatiales, paysages fréquentés et représentés, activités motivant le déplacement) afin de saisir les relations entre les structures et les processus sociaux.

Nous avons effectué une classification ascendante hiérarchique<sup>11</sup> sur la base de l'occurrence des lieux fréquentés de manière routinière par les 74 individus de l'échantillon, en excluant les lieux fréquentés pour le travail (tous n'étant actifs). Cette classification nous a permis de constituer six groupes d'individus :

- ceux qui fréquentent essentiellement le quartier de résidence, à savoir le secteur pavillonnaire Saint-Antoine. Nous les appellerons dorénavant *les domo-centrés* ;
- ceux qui fréquentent essentiellement le quartier de résidence élargi, comprenant le précédent secteur pavillonnaire ainsi que le noyau villageois de Cronembourg connexe, c'est-à-dire *les domo-centrés élargis* ;
- ceux qui se rendent fréquemment au centre-ville historique de l'agglomération, à savoir *les citadins*
- ceux qui fréquentent le centre-ville mais aussi d'autres lieux de l'agglomération que leur quartier résidentiel, *les urbains* ;
- ceux qui fréquentent autant des lieux *extérieurs à l'agglomération* que d'autres lieux de l'agglomération hormis le quartier de résidence et le centre-ville, que l'on appellera *les urbains élargis* ;
- enfin, ceux qui se rendent très fréquemment dans des lieux situés en dehors de l'agglomération, que l'on qualifiera de *rurbains*.

Notons que ce sont finalement des différences d'échelle géographique qui différencient les groupes constitués, plutôt que des différences de structures spatiales des lieux fréquentés (comme nous l'avions observé lors de l'analyse des déplacements des retraités, une population plus homogène<sup>12</sup>). Cependant ces contrastes géographiques sont aussi associés à des contrastes sociologiques.

D'un point de vue sociologique, le niveau de scolarisation des individus est le seul facteur qui ait une incidence sur la fréquentation du quartier de résidence, du centre ville, des autres lieux de l'agglomération et de ceux situés hors de l'agglomération strasbourgeoise ( $F_{16,258}=0.508$ ,  $p=.011$ ). Ainsi, plus le niveau de scolarité est élevé et plus le centre-ville comme les autres lieux de l'agglomération sont fréquentés, mais aussi moins les sorties hors de l'agglomération sont fréquentes (fig. 2.11).



<sup>11</sup> La CAH a été effectuée en utilisant la méthode de Ward comme critère d'agrégation et le carré de la distance euclidienne comme mesure de la distance.

<sup>12</sup> Voir Ramadier et al (à paraître)



De plus, cette relation semble correspondre à un gradient géographique allant du plus lointain au plus proche du centre ville [ $r = -0,272$ ,  $n=74$ ,  $p=.019$  pour les lieux hors agglomération ;  $r = -0,263$ ,  $n=74$ ,  $p=.024$  pour les autres lieux de l'agglomération ;  $r = -0,280$ ,  $n=74$ ,  $p=.016$  pour le centre-ville]. Seule la fréquentation du quartier de résidence n'est pas liée au niveau de scolarisation.

Le sexe est un second facteur qui caractérise certains groupes constitués. Nous constatons que le groupe des *domo-centrés* est effectivement très fortement composé de femme actives (10 femmes sur 14 individus) alors que le groupe des *rurbains* est essentiellement composé d'hommes actifs peu scolarisés (4 hommes sur 5 personnes). Enfin, l'âge est aussi une caractéristique de certains groupes : les *domo-centrés élargis* sont souvent des retraités très scolarisés (7 sur 17), les *urbains élargis* des retraités ayant un niveau de scolarisation intermédiaire (5 sur 15), et les *urbains* des retraités peu scolarisés (6 sur 11).

Finalement, comme le propose notre hypothèse générale sur la lisibilité sociale de l'espace géographique, c'est bien le niveau de scolarisation, un indicateur qui reste aussi fortement corrélé avec le niveau socio-économique de l'individu, qui explique le mieux la localisation géographique des mobilité quotidiennes dans leur ensemble. Globalement, plus on est scolarisé et plus on fréquente ou on se rapproche du centre-ville. En effet, les groupes, classés du plus faible au plus fort niveau de scolarisation sont : les *rurbains*, les *urbains élargis* et les *urbains*, les *domo-centrés*, les *domo-centrés élargis*<sup>13</sup>, les *citadins*

Néanmoins nous pouvons décrire les groupes constitués sur une base géographique de la manière suivante :

- les *domo-centrés* sont surtout des femmes diplômées, actives et ayant des enfants, qui ont toutes le permis de conduire, et qui tendent à être d'origine urbaine<sup>14</sup>. C'est enfin le groupe qui s'est installé le plus récemment dans le quartier (depuis 10 ans en moyenne). Nous verrons que c'est aussi celui qui effectuent le plus de déplacements dans la semaine ;
- Les *domo-centrés élargis* sont des retraités très diplômés et d'origine urbaine ou des employés et professions intermédiaires ayant un niveau de scolarisation intermédiaire, sans distinction de sexe. Plus de 90% des individus ont le permis de conduire et c'est le groupe le plus ancien dans le quartier ;
- Les *citadins* sont surtout des cadres très diplômés, hommes ou femmes, possesseur du permis de conduire et résidant depuis peu dans le quartier (13 ans en moyenne). C'est aussi un groupe qui se caractérise par un parcours résidentiel qui comprend fréquemment d'autres villes que Strasbourg (les deux-tiers d'entre eux ont déjà résidé au moins dans une autre ville plus de 10 mois) ;
- Les *urbains* sont certainement les plus hétérogènes sociologiquement car ce sont soit des retraités ayant au moins le baccalauréat (un diplôme élevé 50 ans auparavant) , soit des lycéens ou étudiants en cours de scolarisation. C'est le groupe pour lequel la possession d'un permis de conduire est la plus rare (un individu sur deux). En conséquence, le taux d'abonnement aux transports en commun est le plus élevé. Enfin, c'est un groupe composé d'individus qui ont passé ou qui passent leur adolescence en ville (86.7% d'entre eux). Nous verrons aussi que c'est le groupe qui effectue le moins de déplacements dans la semaine ;
- Les *urbains élargis* sont aussi hétérogènes. Ce sont majoritairement des retraités faiblement scolarisés et quelques actifs trentenaires diplômés et en location ou propriétaire d'un appartement plutôt que d'un pavillon. Ces deux sous-groupes partagent la particularité d'être fréquemment originaire de la campagne. Par

<sup>13</sup> Notons à ce propos que le vieux Cronembourg qui caractérise l'élargissement du lieu de résidence de ce groupe est situé entre le secteur pavillonnaire de résidence et le centre-ville historique.

<sup>14</sup> Dans ce groupe, près des trois quarts des individus ont déclaré avoir vécu leur adolescence en ville.

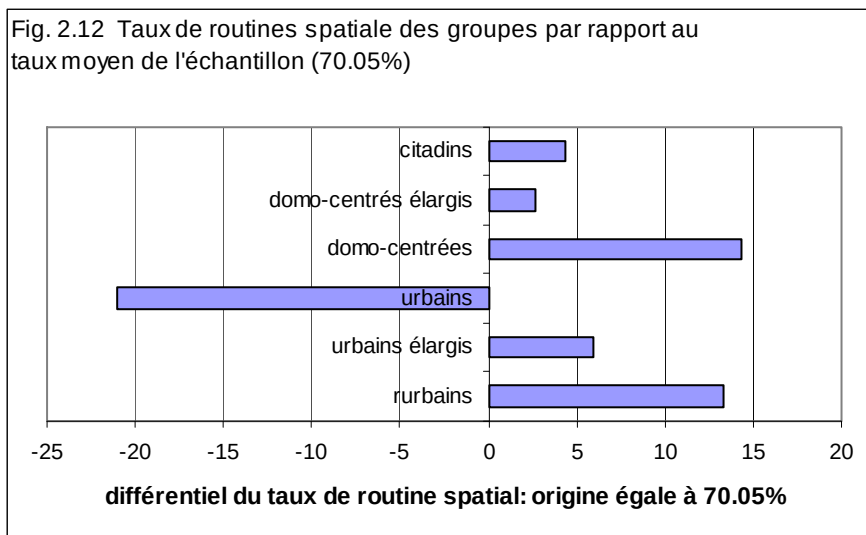
conséquent leur parcours résidentiel ne se limite généralement pas à l'agglomération de Strasbourg bien que leur durée de résidence dans le quartier reste relativement élevée (21 ans en moyenne).

- Les *rurbains* sont peu nombreux (5 personnes) mais sont essentiellement des hommes actifs très peu diplômés (ouvrier ou employés originaires de la ville) qui possèdent le permis de conduire et qui résident depuis longtemps dans le quartier (21 ans en moyenne).

Dès lors, bien que les groupes aient été constitués sur la base des lieux fréquentés, de fortes disparités sociologiques sont en relation avec les facteurs géographiques manipulés. Et rappelons que c'est le niveau de scolarisation des individus qui distingue le mieux les différences entre les groupes.

#### 2.4.2 Groupes socio-spatiaux et routines spatiales

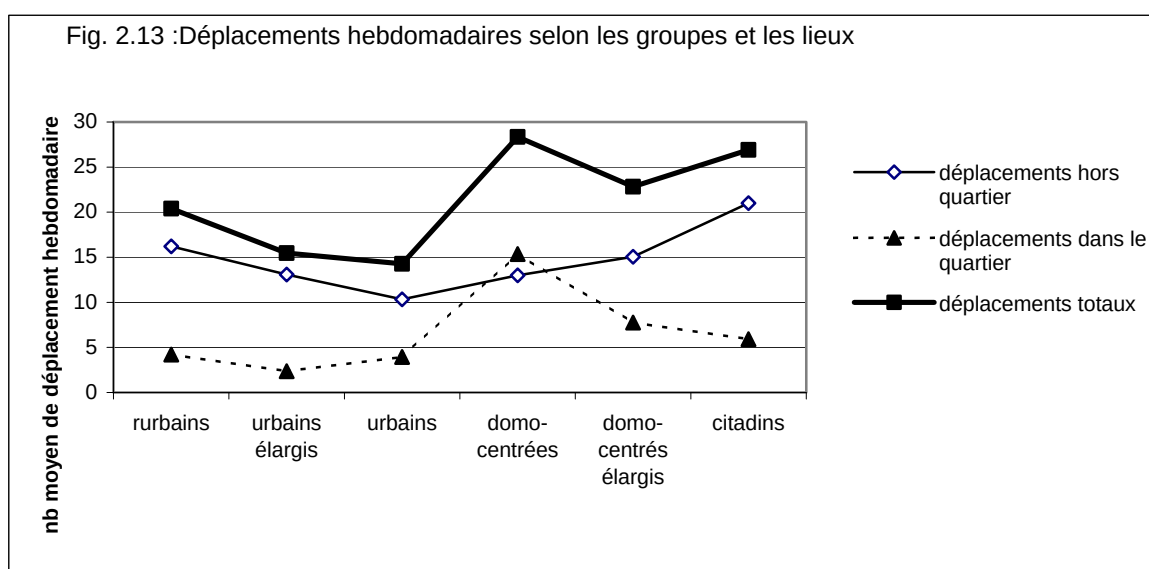
En termes de routines spatiales, il s'avère que de nettes différences apparaissent entre les six groupes (fig. 2.12).



Ce sont les *urbains*, à savoir les retraités et les étudiants qui fréquentent le centre-ville et d'autres lieux de l'agglomération, qui ont le taux de routines spatiales le plus faible, alors que les *domo-centrés* et les *rurbains* ont le taux le plus fort. Ce n'est donc ni le niveau de scolarisation, ni la fréquentation du centre-ville ou du quartier résidentiel qui peut expliquer l'importance des routines spatiales des individus. En revanche, le groupe dont les routines spatiales sont les moins fréquentes (49.06% des déplacements) correspond à celui où le nombre d'actifs est le plus faible (5 sur 15) car les deux tiers du groupe sont composés de retraités et d'étudiants. Rappelons que ce sont aussi des individus qui ont rarement le permis de conduire, ce qui les oblige probablement à ajuster plus fréquemment leur lieu d'activité à la situation du moment. A l'inverse, les deux groupes dont les routines spatiales sont les plus fréquentes (84.42% et 83.33% des déplacements) sont respectivement composés majoritairement de femmes actives diplômées ou d'hommes actifs très faiblement diplômés, autrement dit aux catégories sociales les plus fragiles sur le marché du travail. Les routines spatiales sont probablement liées au fait que ces deux groupes ont une mobilité quotidienne consistant essentiellement à coordonner les activités professionnelles avec les activités non professionnelles.

## 2. 4.3 Le volume des déplacements quotidiens des groupes socio-spatiaux

Concernant maintenant le nombre de déplacements hebdomadaires (figure 2.13), ce sont à nouveau les *domo-centrés* qui se déplacent le plus fréquemment (28.35 déplacements hebdomadaires en moyenne) et les *urbains* qui se déplacent le moins (14.67 déplacements hebdomadaires). Ni le sexe, ni le niveau de diplôme, ni l'âge n'expliquent le volume de déplacements hebdomadaires des individus. Seul le facteur groupe, un facteur à la fois géographique et sociologique, explique les différences constatées [ $F_{5;447,64} = 7.22$ ,  $p = .000$ ]. Concernant les *urbains*, la non possession du permis de conduire, plus fréquente pour ce groupe, explique le faible nombre de déplacement, puisqu'en moyenne sur l'ensemble de l'échantillon, ceux qui possèdent le permis sont plus mobiles (23.3 déplacements hebdomadaires) que ceux qui ne le possèdent pas (14.1 déplacements) [ $t = 3.52$ ,  $ddl = 72$ ,  $p = .001$ ]. Quant aux *domo-centrés*, c'est encore la relation entre vie professionnelle et familiale, en termes d'accumulation cette fois, qui peut expliquer l'importance du volume des déplacements hebdomadaires. Néanmoins, la courbe des déplacements hebdomadaires moyens (figure 2.13) semble comporter une rupture entre, d'un côté les *rurbains*, les *urbains élargis* et les *urbains*, et d'un autre côté les *domo-centrés*, les *domo-centrés élargis* et les *citadins*. Or le premier groupe d'individu se caractérise par des déplacement de plus longue distance que le second groupe. La distance moyenne parcourue par déplacement pourrait donc expliquer le volume des déplacements hebdomadaires<sup>15</sup>.



Un des moyens indirects d'apporter une partie de la réponse à cette relation entre volume et distance géographique des déplacements consiste à analyser les déplacements effectués dans le quartier de résidence. Sur ce point des différences importantes entre les groupes apparaissent aussi. Ce sont effectivement les *domo-centrés* qui se déplacent le plus souvent dans le quartier (15,35 déplacements hebdomadaires par individu en moyenne) alors que les *urbains* s'y déplacent le moins (2,36 déplacements hebdomadaire en moyenne). En outre, le volume des déplacements hors du quartier suit celui des déplacements totaux (fig. 2.13) pour tous les groupes à l'exception des *domo-centrés*. Autrement dit, la distance des déplacements ne peut expliquer complètement le volume des déplacements. Celle-ci doit être considérée avec les activités qui motivent ces déplacements.

<sup>15</sup> N'ayant que la durée du trajet domicile-travail des actifs comme indicateur de cette nature, nous n'avons toutefois pas trouvé de corrélation entre cette durée et le nombre total de déplacement des individus.

#### 2.4.4 Les déplacements dans le quartier

Les activités pratiquées dans le quartier sont relativement diversifiées puisque nous en avons relevé trente différentes. Cependant, nombre d'entre elles ne sont que très rarement pratiquées d'un point de vue statistiques. Si en revanche nous conservons celles qui sont pratiquées au moins une fois par semaine en moyenne, ce sont des activités ordinairement effectuées autour du lieu de résidence que nous retrouvons. Là encore des disparités importantes entre les groupes sont à noter lorsque nous comparons la part qu'occupe chaque type de déplacement (fig. 2.14).

Fig. 2.14 : Part de chaque motif de déplacement dans le quartier (en %) pour chaque groupe

|                                            | rurbains     | urbains<br>élargis | urbains      | domo-<br>centrés | domo-<br>centrés<br>élargis | citadin      |
|--------------------------------------------|--------------|--------------------|--------------|------------------|-----------------------------|--------------|
| Accompagner/Chercher enfant(s) à l'école   | -            | 3,85               | -            | <b>15,87</b>     | -                           | 2,38         |
| Aller au travail ou école                  | -            | 7,69               | 3,03         | 7,54             | 3,73                        | -            |
| Aller chez le boulanger                    | <b>13,04</b> | <b>19,23</b>       | <b>13,64</b> | 5,95             | <b>19,25</b>                | 9,52         |
| Aller dans un jardin, un parc ou une forêt | -            | <b>19,23</b>       | -            | -                | -                           | -            |
| Autre magasin spécialisé                   | -            | -                  | 1,52         | 4,37             | 6,21                        | 3,57         |
| Faire les courses                          | <b>13,04</b> | <b>19,23</b>       | <b>28,79</b> | 7,94             | <b>19,88</b>                | <b>10,71</b> |
| Faire une activité artistique              | -            | -                  | 1,52         | -                | 0,62                        | <b>10,71</b> |
| Rendre visite à un(e) ami(e)               | 4,35         | -                  | 7,58         | 2,38             | <b>10,56</b>                | 1,19         |
| Se promener                                | <b>21,74</b> | -                  | <b>18,18</b> | <b>32,94</b>     | 5,59                        | <b>36,90</b> |
| Visiter un membre de sa famille            | <b>21,74</b> | -                  | 3,03         | 1,98             | 6,21                        | 2,38         |
| <i>effectif total</i>                      | 23           | 26                 | 66           | 252              | 161                         | 84           |
| <i>fréquence hebdomadaire</i>              | 4.6          | 2.36               | 4.4          | 18.0             | 9.47                        | 7.0          |

Nous constatons que l'accompagnement des enfants à l'école et les promenades (du chien pour l'essentiel !) constituent la majorité des déplacements des domo-centrés. Notons aussi que les courses alimentaires ne sont pas effectuées dans le quartier. Quant aux autres groupes :

- les *rurbains* consacrent une large part à la promenade et au réseau familial, ce qui indique par ailleurs que l'ancrage social de ce groupe dans le quartier est essentiellement familial. La mobilité de consommation de bien courant reste secondaire ;
- les *urbains élargis* y ont très peu de déplacements et partagent ceux qu'ils effectuent entre la boulangerie, les sorties au parc et les courses alimentaires. Par ailleurs, ce groupe n'a pas d'ancrage amical et familial. C'est en revanche le groupe pour lequel la part des activités associatives est la plus importante (7.69% des déplacements) ;
- les *urbains* se déplacent essentiellement pour y faire les courses de consommation courante, et dans une moindre mesure pour se promener (essentiellement pour la promenade du chien) ;
- les *domo-centrés élargis* y ont à la fois une mobilité de consommation (course et boulangerie) et de sociabilité (centrée sur le réseau d'amis) ;
- enfin, les *citadins* ont une mobilité focalisée sur la promenade (du chien à nouveau !), la consommation courante, et les activités de loisir à caractère culturel.

#### 2.4.5 Pratiques et paysages urbains

Observe-t-on plus généralement des activités qui seraient associées à des formes urbaines récurrentes et spécifiques aux groupes constitués ? Observe-t-on à nouveau, pour chaque groupe, une corrélation entre les paysages fréquentés pour l'activité professionnelle et hors de l'activité professionnelle ?

Les récurrences paysagères du lieu de travail montrent que l'orientation des *rurbains* hors de l'agglomération est notamment due à leur activité professionnelle (fig. 2.15). Les quelques actifs du groupe des *urbains élargis* travaillent en partie dans des établissements publics, et en partie hors de l'agglomération alors que les collégiens et lycéens des *urbains* fréquentent des établissements situés dans les grands ensembles. Les employés ou professions intermédiaires du groupe des *domo-centrés élargis* travaillent surtout dans les zones industrielles et commerciales de l'agglomération alors que les *citadins*, diplômés, travaillent au centre-ville et notamment dans les établissements publics. En revanche, les *domo-centrés* ont les lieux de travail les plus diversifiés : certains travaillent hors ou en bordure de l'agglomération, d'autres dans les grands ensembles (les centres commerciaux) ou dans les zones industrielles et commerciales.

Fig. 2.15 : Part des paysages urbains concernés par le lieu de travail (en %) pour chaque groupe

|                                   | rurbain      | urbains élargis | urbains      | domo-centrés | domo-centrés élargis | citadins     |
|-----------------------------------|--------------|-----------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|
| hors agglomération                | <b>76,32</b> | <b>27,27</b>    | -            | <b>21,25</b> | 0,95                 | 2,86         |
| z. agraires                       | -            | -               | -            | <b>20,00</b> | 1,90                 | -            |
| z. végétation autour eau villages | -            | -               | 12,20        | -            | -                    | <b>12,38</b> |
| z. sports                         | -            | <b>21,21</b>    | -            | -            | -                    | 0,95         |
| résidentiel grands jardins        | -            | -               | 7,32         | 3,75         | 5,71                 | -            |
| résidentiel jardin                | -            | -               | -            | <b>10,00</b> | <b>15,24</b>         | 1,90         |
| grands ensembles                  | -            | 6,06            | <b>51,22</b> | <b>11,25</b> | 9,52                 | 7,62         |
| vieux centres intégrés            | -            | -               | -            | -            | -                    | <b>10,48</b> |
| centre-ville gds bâtiments        | <b>23,68</b> | -               | 2,44         | -            | 10,48                | 0,95         |
| centre-ville historique           | -            | -               | -            | 5,00         | -                    | <b>28,57</b> |
| bâtiments publics                 | -            | <b>39,39</b>    | 14,63        | <b>10,00</b> | 9,52                 | <b>14,29</b> |
| z. commerciale /industrielle      | -            | 6,06            | 9,76         | <b>11,25</b> | <b>46,67</b>         | -            |
| gare + SNCF                       | -            | -               | -            | -            | -                    | 12,38        |
| <i>effectif</i>                   | 38           | 33              | 41           | 80           | 105                  | 105          |

Les activités effectuées dans le quartier et les indicateurs paysagers du lieu de travail nous montrent que la mobilité quotidienne n'a pas la même fonction de coordination selon le groupe. Si les *rurbains* semblent avoir pour souci de coordonner leur activité professionnelle lointaine avec leur réseau familial proche de leur domicile, les *urbains élargis* doivent au contraire conjuguer leurs activités quotidiennes avec un réseau familial éloigné. Les *domo-centrés*, quant à eux (et l'on pourrait dire quant à elles), se voient contraints à une mobilité importante et très répétitive pour faire face à la fois à leur activité professionnelle, à celles de leurs enfants, et plus généralement à celles du ménage, chien compris.

Pour faire leurs achats de consommation courante (les courses), les zones industrielles et commerciales sont les plus fréquentées, notamment par les *urbains*, les *domo-centrés élargis* et les *citadins* (fig. 2.16). Cependant, la forte présence des zones agraires, conjuguée aux zones commerciales / industrielles auprès des *urbains* et des *domo-centrés élargis* révèle que ces derniers fréquentent essentiellement la petite zone commerciale qui se trouve proche du quartier et qui est bordée, d'un côté par une zone agricole, et de l'autre par les grands ensembles de la Cité Nucléaire. Puis, en termes de fortes fréquentations, vient le supermarché situé dans le quartier (résidentiel grands jardins). En revanche, le centre-ville n'est pas fréquenté dans cet objectif, même auprès des *citadins*. Les femmes actives avec enfants restent toujours celles qui effectuent le plus fréquemment cette tâche (3.43 fois par

semaine). Elle conjuguent pour cela la proximité résidentielle (le supermarché de quartier) avec les grands centres d'achats situés soit dans les zones commerciales de la périphérie, soit dans les grands ensembles (en l'occurrence Hautepierre). Notons que si les *rurbains* se rendent souvent en dehors de l'agglomération, il ne le font pas pour les pratiques de consommation courante.

Fig. 2.16 : Part des paysages urbains concernés par les lieux de consommation courante (en %) pour chaque groupe

|                               | rurbain      | urbains<br>élargis | urbains      | domo-<br>centrées | domo-<br>centrés<br>élargis | citadins     |
|-------------------------------|--------------|--------------------|--------------|-------------------|-----------------------------|--------------|
| hors agglomération            | -            | 13,04              | -            | 8,33              | 4,08                        | 8,00         |
| z. agraires                   | -            | -                  | <b>21,88</b> | 6,25              | <b>20,41</b>                | 8,00         |
| villages                      | -            | 4,35               | -            | -                 | -                           | -            |
| résidentiel grands jardins    | <b>25,00</b> | <b>21,74</b>       | 15,63        | <b>27,08</b>      | <b>22,45</b>                | <b>20,00</b> |
| résidentiel jardin            | 12,50        | -                  | 3,13         | -                 | 2,04                        | -            |
| grands ensembles              | <b>37,50</b> | -                  | 3,13         | <b>27,08</b>      | 8,16                        | 8,00         |
| vieux centres intégrés        | -            | <b>34,78</b>       | -            | -                 | 6,12                        | 4,00         |
| centre-ville historique       | -            | -                  | 3,13         | -                 | -                           | 8,00         |
| z. commerciale /industrielle  | <b>25,00</b> | 13,04              | <b>34,38</b> | <b>29,17</b>      | <b>30,61</b>                | <b>32,00</b> |
| <i>effectif</i>               | 8            | 23                 | 32           | 48                | 49                          | 25           |
| <i>fréquence hebdomadaire</i> | 1,60         | 2,09               | 2,13         | 3,43              | 2,88                        | 2,08         |

A l'exception des *urbains élargis*, originaires de milieux ruraux, et qui fréquentent les épiceries ou superettes des vieux noyaux villageois de l'agglomération (et notamment le vieux Cronenbourg), pour les autres, au moins 50% des déplacements pour les courses s'effectuent soit dans le supermarché de proximité soit dans les zones commerciales avoisinantes. Autrement dit, ces pratiques de consommation sont particulièrement homogènes.

L'analyse des lieux de shopping montre en revanche que les *rurbains*, à savoir les moins scolarisés, n'en font pas, alors que les *citadins* et les *domo-centrés élargis*, les plus diplômés les concentrent dans le centre-ville historique (respectivement 55 ;5% et 30% des lieux de shopping). Les trois autres groupes (*urbains élargis*, *urbains* et *domo-centrées*) effectuent surtout cette activité dans les zones commerciales et industrielles (respectivement 38.46%, 27.22% et 33.33%). Ainsi, si la consommation de biens courants ne distingue que très peu les groupes, la « consommation de loisir », quant à elle, distingue les plus scolarisés des moins scolarisés. Autrement dit, la consommation, ne semble distinguer géographiquement les groupes que quand la dimension culturelle supplante la dimension fonctionnelle.

La mobilité quotidienne qui dérive du réseau social de l'individu (visiter ou chercher un membre du réseau amical ou familial) est fortement concentrée sur les zones résidentielles grands jardins (fig. 2.17), sans pour autant que le quartier de résidence soit le principal lieu de sociabilité. En effet, nous avons déjà constaté (fig. 2.14) que seuls les *rurbains* se déplacent dans le quartier pour visiter des membres de leur famille, et seuls les *domo-centrés élargis* le font pour leur réseau de relations amicales. Autrement dit, toujours à l'exception des *urbains élargis* dont le réseau social se trouve dans les vieux centres villageois de l'agglomération, et par conséquent dans les secteurs où la présence de bâtiments publics est la plus fréquente, tous les autres groupes se déplacent dans leur quartier (*rurbains* et *domo-centrés élargis*) ou vers des paysages urbains similaires à celui de leur quartier (*urbains*, *domo-centrés* et *citadins*). Notons aussi que les *citadins* sont ceux dont la diversité des paysages urbains en relation avec leur réseau social est la plus forte. Ainsi, c'est aussi un groupe (avec les *urbains*) qui fréquente le plus son réseau amical et familial au centre-ville de l'agglomération. Enfin, il semble que plus les déplacements dans le

quartier sont fréquents et plus la fréquence de fréquentation hebdomadaire du réseau social soit élevée (les deux groupes domo-centrés) bien que, rappelons-le, ce ne soit pas la fréquentation du réseau social dans le quartier qui puisse expliquer cette relation.

Fig. 2.17 : Part des paysages urbains concernés par la fréquentation du réseau social (en %) pour chaque groupe

|                               | rurbain      | urbains<br>élargis | urbains      | domo-<br>centrées | domo-<br>centrés<br>élargis | citadins     |
|-------------------------------|--------------|--------------------|--------------|-------------------|-----------------------------|--------------|
| hors agglomération            | <b>45,45</b> | 12,50              | 3,03         | 9,09              | 8,22                        | 9,09         |
| z. agraires                   | -            | 3,13               | <b>18,18</b> | 11,36             | 9,59                        | 9,09         |
| villages                      | -            | 12,50              | 9,09         | -                 | 5,48                        | 3,03         |
| parcs                         | -            | -                  | -            | -                 | -                           | 6,06         |
| résidentiel grands jardins    | <b>54,55</b> | -                  | <b>15,15</b> | <b>27,27</b>      | <b>23,29</b>                | <b>12,12</b> |
| résidentiel jardin            | -            | -                  | <b>27,27</b> | 9,09              | -                           | 9,09         |
| grands ensembles              | -            | 9,38               | 0,00         | 6,82              | 5,48                        | 9,09         |
| vieux centres intégrés        | -            | <b>31,25</b>       | 3,03         | 4,55              | 12,33                       | 9,09         |
| centre-ville historique       | -            | -                  | 9,09         | 4,55              | 8,22                        | 9,09         |
| bâtiments publics             | -            | <b>25,00</b>       | 3,03         | 4,55              | 12,33                       | 6,06         |
| z.commerciale /industrielle   | -            | 3,13               | 3,03         | 6,82              | 9,59                        | 3,03         |
| aéroport                      | -            | -                  | 3,03         | 4,55              | -                           | 3,03         |
| <i>effectif</i>               | <i>11</i>    | <i>32</i>          | <i>33</i>    | <i>44</i>         | <i>73</i>                   | <i>33</i>    |
| <i>fréquence hebdomadaire</i> | <i>2,20</i>  | <i>2,91</i>        | <i>2,20</i>  | <i>3,14</i>       | <i>4,29</i>                 | <i>2,75</i>  |

Pour les pratiques de loisir telles que les sorties au restaurant, au cinéma, au spectacle, ou pour la pratique d'un sport, d'une activité artistique ou culturelle, un ensemble d'activité fortement en relation avec le réseau social de l'individu, ce sont cette fois les *rurbains* et les *citadins*, deux groupes majoritairement constitués d'hommes, qui ont la plus forte fréquence hebdomadaire de déplacements (fig. 2.18).

Fig. 2.18 : Part des paysages urbains concernés par les activités de loisir (en %) pour chaque groupe

|                               | rurbains     | urbains<br>élargis | urbains      | domo-<br>centrées | domo-<br>centrés<br>élargis | citadins     |
|-------------------------------|--------------|--------------------|--------------|-------------------|-----------------------------|--------------|
| hors agglomération            | <b>21,05</b> | <b>33,33</b>       | -            | <b>36,36</b>      | <b>23,81</b>                | 6,98         |
| z. agraires                   | -            | 11,11              | -            | 9,09              | 9,52                        | 6,98         |
| villages                      | <b>21,05</b> | -                  | 3,03         | -                 | 4,76                        | 4,65         |
| z. sports                     | 10,53        | -                  | 9,09         | -                 | -                           | 4,65         |
| résidentiel grands jardins    | 5,26         | 11,11              | 6,06         | -                 | 9,52                        | <b>32,56</b> |
| résidentiel jardin            | -            | 11,11              | 12,12        | -                 | 9,52                        | 6,98         |
| grands ensembles              | <b>21,05</b> | -                  | <b>24,24</b> | 18,18             | 4,76                        | 2,33         |
| vieux centres intégrés        | 5,26         | 11,11              | -            | 9,09              | -                           | 2,33         |
| centre-ville gds bâtiments    | 5,26         | 11,11              | -            | -                 | -                           | 6,98         |
| centre-ville historique       | -            | 11,11              | <b>24,24</b> | 9,09              | 9,52                        | 6,98         |
| bâtiments publics             | -            | -                  | <b>21,21</b> | -                 | 14,29                       | 9,30         |
| z. commerciale /industrielle  | 5,26         | -                  | -            | -                 | 9,52                        | 9,30         |
| <i>effectif</i>               | <i>19</i>    | <i>9</i>           | <i>33</i>    | <i>11</i>         | <i>21</i>                   | <i>43</i>    |
| <i>fréquence hebdomadaire</i> | <i>3,80</i>  | <i>0,82</i>        | <i>2,20</i>  | <i>0,79</i>       | <i>1,24</i>                 | <i>3,58</i>  |

Ainsi, alors que ceux dont la mobilité quotidienne est centrée sur le quartier de résidence ont des pratiques de sociabilité orientée vers les visites dans l'espace géographique privé (au

domicile de l'un ou de l'autre), à l'opposé, les *citadins* et les *rurbains* (eux même en opposition d'un point de vue géographique et en terme de niveau de scolarisation) se déplacent près de quatre fois par semaine pour des pratiques de sociabilité orientées vers des activités payantes dispensées dans des lieux semi-publics. En outre, à l'exception des *urbains* et des *citadins*, c'est-à-dire à l'exception de ceux dont une large part de leur mobilité quotidienne est orientée vers le centre-ville, tous les autres groupes effectuent ces activités de loisir surtout hors de l'agglomération. Les *urbains*, quant à eux, partagent ces activités entre les grands ensembles (pour les collégiens et lycéens) et le centre-ville (pour les retraités ayant un niveau de scolarisation intermédiaire). Enfin, les *citadins*, dont ce type d'activité se concentre sur le sport et les activités artistiques, l'effectuent préférentiellement dans leur quartier.

Malgré toutes ces différences entre les groupes, nous constatons à nouveau qu'une relation encore difficile à expliquer existe entre la fréquentation des paysages urbains dans le cadre du travail et hors de ce cadre. En effet, sauf pour les *rurbains* où la corrélation n'est pas statistiquement significative, plus un paysages urbain est fréquenté hors des activités de travail et plus il est fréquenté pour les activités professionnelles [*rurbain* :  $r=0.295$ ,  $n=23$ ,  $p=.172$  ; *urbains élargis* :  $r=0.494$ ,  $n=23$ ,  $p=.017$  ; *urbains* :  $r=0.426$ ,  $n=23$ ,  $p=.042$  ; *domo-centrées* :  $r=0.774$ ,  $n=23$ ,  $p=.000$  ; *domo-centrés élargis* :  $r=0.674$ ,  $n=23$ ,  $p=.000$  ; *citadins* :  $r=0.420$ ,  $n=23$ ,  $p=.046$ ]. Autrement dit, les contraintes et surtout les marges de manœuvre opérantes dans la mobilité semblent moins relever de l'individu que de processus sociaux plus globaux. Ainsi, ce dernier résultat ouvre le débat sur les traditionnelles catégories d'activités dont certaines sont considérées comme étant à fortes contraintes spatiales, le lieu de travail serait en la matière le lieu typique que l'individu ne choisirait pas, alors que d'autres le seraient moins, comme les lieux de loisir ou de sociabilité. Or nos résultats montrent à nouveau que ce système de catégories ne semble pas si pertinent pour étudier la mobilité quotidienne des individus, quel que soit leur mode de vie. Ce résultat montre enfin que si l'on peut s'attacher à décrire finement les différences entre groupes sociaux ou spatiaux en terme de mobilité, leur conjugaison avec des processus généraux devraient nous permettre de saisir les éléments d'une structure sociale de la mobilité quotidienne.

#### 2.4.6 Profils des paysages fréquentés et représentés selon les groupes socio-spatiaux

Globalement, en termes de paysages fréquentés quelle que soit l'activité, nous observons évidemment des différences importantes entre les groupes, dans la mesure où ces paysages dépendent des lieux sur lesquels ont été construits les groupes. Notons toutefois quelques particularités.

Les *domo-centrées* et *domo-centrés élargis* sont les deux groupes qui fréquentent le plus souvent les zones commerciales. Ce sont tout d'abord les groupes qui effectuent le plus de déplacements pour les achats de consommation courante (resp. : 3.43 et 2.88 fois par semaine), mais ce sont aussi ceux qui travaillent le plus fréquemment dans ce type d'espace urbain.

Ce sont les *urbains élargis* qui fréquentent le moins les zones pavillonnaires correspondant à leur quartier de résidence. Nous avons aussi constaté que ce sont ceux qui ont le moins d'activités dans le quartier, celles-ci étant transférées dans les anciens noyaux villageois toujours riches en commerces (et notamment le vieux Cronembourg) ou hors de l'agglomération. Aussi, comme pour les *citadins* et les *domo-centrés élargis*, les *urbains élargis* fréquentent souvent les secteurs de bâtiments publics. Ce sont enfin ceux qui fréquentent le plus les forêts urbaines et les paysages qu'ils fréquentent le plus se trouvent hors de l'agglomération. Rappelons que ce groupe, dont la plupart des individus ont vécu leur adolescence à la campagne, est aussi moyennement scolarisé alors que la pression foncière des dernières années contribue à un processus de gentrification où des personnes toujours plus diplômées remplacent les personnes âgées qui ont fondé le quartier. Autrement dit, les *urbains élargis* semblent résider dans un quartier qui leur ressemble de moins en



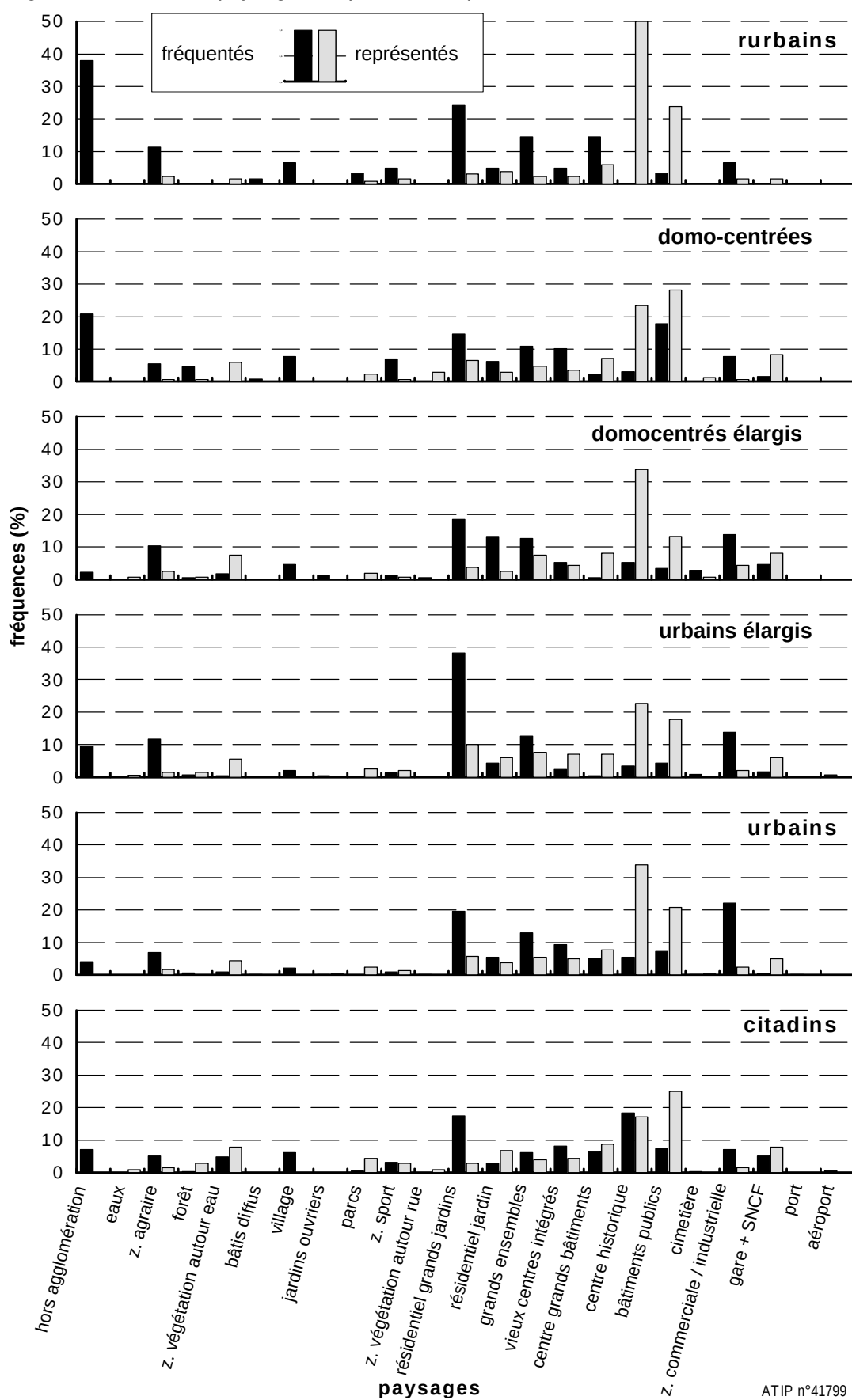
moins d'un point de vue sociologique, ce qui pourrait expliquer l'absence de leur construction, d'une manière ou d'une autre, d'un réseau social dans le quartier.

Si les grands-ensembles sont surtout fréquentés par les *domo-centrées*, les *domo-centrés élargis* et les *urbains*, il est important ici de modérer ce résultat en précisant que ces groupes côtoient plus souvent qu'ils ne fréquentent ces formes urbaines. Rappelons que le secteur de résidence de l'échantillon est bordé au nord par les grands-ensembles de la Cité Nucléaire et au sud par ceux de HautePierre. En conséquence, les effets de bord liés au codage des paysages fréquentés expliquent cette importante fréquentation pour les *domo-centrées* et les *domo-centrés élargis*. C'est donc bien plus une perception régulière de ce type de paysage, notamment lorsque les individus fréquentent les petits commerces et les services qui se trouvent sur la rue qui délimite le secteur pavillonnaire du secteur grand-ensemble, qu'une fréquentation de ces espaces urbains. Quant aux *urbains*, nous avons constaté que se sont les activités de loisir des collégiens et lycéens qui expliquent ce résultat.

Notons enfin que les *rurbains* ne fréquentent pas du tout le centre-ville historique, mais simplement, et encore à une très faible fréquence, les lieux du centre situés dans la partie construite durant la période allemande (centre grands bâtiments). Ce résultat confirme que la mobilité de ce groupe est bien plus tournée hors de l'agglomération que vers la ville et notamment son centre, sans pour autant comprendre son rapport au centre-ville : est-ce une fuite ou un impossible accès à ces lieux ?

Finalement, seuls les *urbains* et les *domo-centrées* conservent la première relation trouvée précédemment entre le volume de l'occupation au sol d'un paysage dans l'agglomération et l'intensité de sa fréquentation par les individus. En effet, pour ces deux groupes plus le paysage est présent sur le sol de l'agglomération strasbourgeoise et plus les individus le fréquentent [respectivement,  $r = 0.534$ ,  $n=20$ ,  $p=.015$  et  $r = 0.571$ ,  $n=20$ ,  $p=.009$ ]. Cette congruence entre rareté d'un paysage urbain et rareté de sa fréquentation tient finalement au fait que ces deux groupes fréquentent essentiellement la banlieue de première couronne où se situent des paysages urbains qui ne sont ni trop rares, comme le sont les paysages centraux, ni trop fréquents dans l'espace géographique, comme le sont cette fois les paysages aux limites de l'agglomération, tels les villages par exemple. Notons que ce sont aussi des groupes qui ont un niveau d'éducation intermédiaire. Finalement, à l'échelle globale, il semble que les processus urbains, observés à Strasbourg, semblent particulièrement appuyés à une logique de ségrégation : les plus diplômés restent ceux qui accèdent le plus aisément aux espaces les plus rares et les plus valorisés (le centre-ville) ; la moyenne, qu'elle soit sociologique ou géographique, serait le lieu où les tensions inhérentes aux ségrégations sociales dans l'espace seraient atténuées par le nombre : niveau d'éducation moyen, classe socio-économique intermédiaire, lieu de résidence et lieu des pratiques en première couronne de banlieue (ni central, ni périphérique, et abondant au sol) ; et enfin, les moins scolarisés, qu'ils soient retraités ou actifs, ont une mobilité quotidienne orientées hors de l'agglomération urbaine. Ce dernier groupe réside soit en location dans le pavillonnaire, soit dans un appartement situé en zone pavillonnaire, des secteurs géographiques actuellement fortement valorisés socialement en termes résidentiels.

Fig. 2.19 : Taux des paysages fréquentés et représentés



ATIP n°41799

Concernant maintenant les paysages représentés, nous retrouvons également pour certains groupes la corrélation entre la surface occupée par un paysage urbain sur le sol de l'agglomération et la fréquence d'apparition de ce type de paysage dans les éléments ponctuels de la représentation cognitive de la ville. En effet, plus un paysage urbain occupe une faible surface au sol et plus il est mentionné dans la représentation cognitive de l'espace des *urbains élargis* [ $r = -0.549$ ,  $n=16$ ,  $p=.028$ ], des *urbains* [ $r = -0.553$ ,  $n=16$ ,  $p=.026$ ] et des *citadins* [ $r = -0.628$ ,  $n=16$ ,  $p=.009$ ] uniquement. Autrement dit, les *rurbains* et les deux groupes domo-centrés semblent échapper à ce processus général de valorisation de l'espace urbain. L'analyse du profil des paysages représentés apporte quelques éléments de réponses sur ce point.

Pour les *rurbains* (fig. 2.19a)<sup>16</sup>, nous constatons que 50% des éléments représentés sont situés au centre-ville historique. A cela s'ajoute 25 % de bâtiments publics. Autant dire que 75% des éléments représentés sont des éléments à forte charge symbolique et majoritairement situés au centre-ville. Cette très forte focalisation, voire cette restriction de la représentation sur les éléments valorisés, alors même qu'ils ne les fréquentent pas, explique cette absence de corrélation entre occupation du sol et représentation en général, mais ne veut pas dire pour autant que l'individu ne les valorise pas, notamment au regard d'autrui. Il semble donc que la représentation cognitive de l'espace de ce groupe renvoie à une (re)présentation de soi, à des connaissances à la fois légitimes, valorisées et valorisantes de l'espace urbain. C'est finalement le groupe pour lequel le profil paysager de la représentation est le plus dissocié de celui des paysages fréquentés, car à l'inverse, les zones agraires, les grands ensembles, les zones résidentielles grands jardins, les zones commerciales, les parcs et les complexes sportifs sont systématiquement beaucoup plus fréquentés que représentés. Certains paysages urbains sont même fréquentés sans jamais être inclus dans la représentation des individus, à savoir les villages ou le bâti diffus. Par conséquent, il semble s'opérer pour ce groupe une rupture entre ce qui est valorisé et ce qui est pratiqué, ce qui nous permet de pencher vers l'hypothèse que ces individus accèdent difficilement à la ville, à la fois pour des raisons économiques, culturelles et liées au réseau social (rappelons que c'est la famille qui compose le réseau social du quartier, et que le réseau amical comme celui lié à l'activité professionnelle se situe hors de l'agglomération) plutôt qu'ils ne la fuient intentionnellement.

Les *domo-centrés* constitue le groupe d'individus qui représente le plus les zones « résidentielles grands jardins » (fig.2.19b), mais aussi les vieux noyaux villageois intégrés à l'agglomération et les grands ensembles. Ainsi, leur représentation est plus centrée sur la banlieue. Et par conséquent, le centre-ville historique et les bâtiments publics sont moins représentés. Pour cette raison, la corrélation négative entre la représentation et l'occupation au sol des paysages urbains n'apparaît pas alors qu'au contraire, la corrélation positive entre fréquentation et occupation au sol des paysages urbains est significative. Autrement dit, le centre-ville reste un lieu valorisé, mais surtout valorisant lorsqu'il s'agit de se présenter par le biais de ses connaissances spatiales, et l'importance de la fréquentation comme de la représentation de la banlieue, ainsi que la localisation de leur réseau de relation dans des paysages urbains similaires à celui de leur quartier de résidence (sans pour autant être fortement présent dans le quartier), semblent témoigner que la mobilité quotidienne s'appuie sur une forte identité d'habitation de type « urbain pavillonnaire ». En conséquence, s'ils (mais surtout si elles) s'écartent en partie du processus général de valorisation de l'espace urbain auquel semble être associé la mobilité quotidienne, c'est que leur système de valorisation de l'espace est centré sur la fonction résidentielle plutôt que sur celle des

<sup>16</sup> Pour les six graphiques de la Fig.2.19, le taux des déplacements hors agglomération est calculé sur l'ensemble des déplacements effectués. En revanche, pour que l'on puisse directement comparer les paysages fréquentés aux paysages représentés, ces déplacements ont été exclu pour le calcul de taux de chaque paysages fréquentés (car la consigne donnée pour le recueil de la représentation cognitive de l'espace exclue cette modalité « hors agglomération »).

activités quotidiennes, comme en témoigne d'ailleurs la faible fréquence hebdomadaire des sorties à caractère ludique. Enfin, focalisée sur des espaces urbains de faible densité, la fréquence des déplacements augmente, et notamment au sein même de leur quartier de résidence.

Les *domo-centrés élargis* sont parmi ceux qui consacrent la plus grande part au centre-ville historique dans leur représentation (fig.2.19c), mais ils sont aussi parmi ceux qui fréquentent le plus le centre-ville dans son ensemble (secteur des grands bâtiments du centre compris), avec la particularité de fréquenter les zones industrielle et commerciale, les anciens noyaux villageois de l'agglomération et leur quartier de manière importante. Finalement, pour ce groupe, le centre-ville est valorisé et accessible, mais leurs pratiques se déploient malgré cela dans la banlieue de l'agglomération. Comme pour le précédent groupe, leur mobilité quotidienne semble s'appuyer en partie sur une identité d'habitation de type « urbain pavillonnaire », concrétisé par l'importante durée de résidence (24.5 ans en moyenne) et la présence d'un réseau d'amis dans le quartier. Ainsi, contrairement aux *domo-centrées* précédentes, le réseau social est présent dans le quartier plutôt que dans d'autres secteurs pavillonnaires, sans exclure pour autant les autres espaces urbains de l'agglomération, comme le centre-ville notamment. Leur mobilité est fortement centrée sur la sociabilité (4.2 déplacements hebdomadaires). Aussi, leur important niveau de scolarisation leur donne les dispositions pour s'orienter vers le centre-ville essentiellement sur le mode de la consommation de loisir (shopping), car il y trouvent probablement une convergence entre le goût des biens disponibles à la consommation et une accessibilité économique, alors que toutes les autres activités de loisir comme les sorties culturelles restent rares (1.24 fois par semaine) et plutôt orientées hors de l'agglomération. Leur disponibilité temporelle (ce sont généralement des retraités) ainsi que leur capital culturel et économique semble finalement leur offrir la possibilité de se déplacer autant vers le centre-ville que dans leur quartier pavillonnaire, deux type d'espaces urbains fortement valorisés. Leur identité spatiale est urbaine, mais à la fois centrée sur leur quartier de résidence et le centre-ville, ce qui expliquerait l'absence d'emprise du processus général de valorisation de l'espace urbain par la sur-représentation des paysages urbains les plus rares dans leur image de la ville, comme l'absence de relation entre l'intensité de la fréquentation d'un paysage et l'importance de sa surface au sol.

Les *urbains élargis* sont aussi un groupe, avec les *domo-centrées*, qui mentionne, en proportion, le moins d'éléments du centre ville dans leur représentation cognitive de l'espace (fig. 2.19d), alors que leur taux de citation de la gare centrale et des bâtiments public sont les plus élevés de tous les groupes. Après les *domo-centrées*, ce sont aussi ceux dont la part des éléments présents dans les secteurs résidentiels grands jardins est des plus élevées. Enfin, la végétation urbaine de petite surface est plus fortement présente dans les représentations de ce groupe (parcs, zones de végétation autour des rues ou de l'eau), alors que les forêts urbaines ne sont quasiment pas présentes bien que ce soit le groupe qui les fréquentent le plus. Partagé entre la ville et la campagne, ce que l'on constate d'ailleurs par les lieux d'activité professionnelle (fonctionariat urbain ou travail hors de l'agglomération), ce groupe semble rechercher un compromis en résidant dans un secteur pavillonnaire peu dense et vert. Mais la propriété d'un appartement en secteur pavillonnaire ou la location d'un pavillon montre toutefois les difficultés d'accéder pleinement à une vie de pavillonnaire de première couronne de banlieue. L'absence du réseau de relation dans le quartier, qu'il soit amical ou familial, parce que leur profil socio-culturel ne correspond jamais à celui du quartier, ni en terme de niveau d'éducation (que ce soit les retraités peu scolarisés ou les actifs ayant un niveau intermédiaire de scolarisation), ni en termes de mode de vie (ce sont des personnes qui sont essentiellement originaires de milieux ruraux) les éloignent. Leur réseau de relation se trouve alors dans les anciens noyaux villageois de l'agglomération et leurs rares activités de loisir se situent en dehors de l'agglomération. Ce sont aussi les seuls à s'orienter vers les anciens noyaux villageois de l'agglomération plutôt que vers les zones commerciales pour effectuer leurs courses. Comme pour les *domo-centrées*, la ville est un

espace valorisant, mais à l'inverse du premier groupe leur identité serait du type « rural pavillonnaire » plutôt que « urbain pavillonnaire ».

Les *urbains* évoquent une représentation de l'espace urbain fortement focalisée sur le centre-ville historique sans pour autant mentionner les secteurs où se situent les bâtiments publics (fig.2.19e). Ce sont aussi ceux qui mentionnent les zones industrielles et commerciales et des éléments urbains des grands ensembles dans les plus fortes proportions. Leur profil paysager, en termes de fréquentation ou de représentation, ou encore en termes de comparaison entre les paysages fréquentés et représentés, est proche des *domo-centrés élargis*. Cependant, leurs pratiques urbaines diffèrent. Les premiers effectuent moins de déplacements dans le quartier que les derniers, notamment pour rendre visite à des amis. Par conséquent, ils rencontrent leur réseau social moins fréquemment et dans d'autres secteurs de banlieue, que ce soit aux limites de l'agglomération (zones agraires) ou dans des secteurs pavillonnaires plus denses (résidentiels jardins). Enfin, les déplacements de loisir distinguent fortement les *urbains* des *domo-centrés élargis* dans la mesure où les premiers ont une fréquence de déplacement hebdomadaire plus élevée que les seconds pour ce type d'activité, et orientée vers le centre-ville. Finalement ce groupe est surtout urbain par ses loisirs. Le centre-ville est fortement valorisé, et il est aussi pratiqué. Cependant, les individus fréquentent aussi fortement la banlieue et ses paysages (zones commerciales et industrielle, grands ensembles, résidentiels jardins) puisque la première reste le support des pérégrinations quotidiennes (travail, réseau social, consommation). Si les pratiques sociales dans l'espace distinguent des profils paysagers très proches dans leur ensemble, c'est aussi que leur niveau de scolarisation, leur mode de déplacement et pour certains leur cycle de vie est fortement contrasté. En effet, les *urbains* sont moins scolarisés ou en cours de scolarisation, ils utilisent plus les transports en commun, et sont plus jeunes que les *domo-centrés élargis*. Comme les seconds, les premiers ont une identité spatiale urbaine forte centrée en partie sur le centre-ville mais moins centrée sur le quartier de résidence que sur la banlieue en générale.

Enfin les *citadins* sont, à l'opposé des *rurbains*, ceux qui mentionnent le moins le centre-ville dans leur représentation alors que c'est par ailleurs le groupe qui le fréquente le plus (fig.2.19f). Par conséquent, c'est le seul groupe qui ne sur-représente pas le centre-ville par rapport à son taux de fréquentation. Leur représentation est particulièrement diversifiée en terme paysager. C'est alors ceux qui mentionnent le plus les parcs et les forêts urbaines. Ainsi, tout semble se passer comme s'il allait de soi que le centre-ville fasse partie de leurs connaissances et qu'il était plus important de présenter des connaissances de la ville diversifiées et larges, plutôt que stéréotypées. Ce sont aussi des personnes qui ont moins de difficultés à positionner dans un espace à deux dimensions les éléments de leurs connaissances de la ville. La ville leur est accessible cognitivement, culturellement, socialement et économiquement. Ils y travaillent. Le centre-ville reste aussi le lieu privilégié du shopping, même si la consommation courante se fait dans les zones industrielles et commerciales ou dans le quartier. L'agglomération urbaine dans son ensemble leur est aussi accessible socialement et économiquement : c'est le groupe pour lequel la fréquentation du réseau social et les lieux de destination pour les loisirs sont les plus diversifiés d'un point de vue paysager. Notons toutefois que les pratiques de sociabilité sont plus fréquentes dans les espaces semi-publics (restaurants spectacles, etc.) que dans la sphère privée (rendre visite à la famille et aux amis). Enfin, les *citadins* ont une des plus faibles durées de résidence dans le quartier (13.9 ans en moyenne), qu'ils partagent avec les *domo-centrées* (10.6 ans), qui ont elles aussi un important niveau de scolarisation. Ces deux groupes, dont le second est plutôt féminin mais sans pour autant appartenir au même ménage que les *citadins*, témoignent de l'évolution sociale du quartier ces 15 dernières années. Pour conclure, les *citadins* constituent le groupe qui accède avec le plus de facilité aux espaces urbains les plus valorisés, que ce soit d'un point de vue résidentiel ou pour les pratiques quotidiennes.

Une analyse factorielle des correspondances multiples aurait été l'opération statistique la plus pertinente pour synthétiser ces six types de mobilités quotidiennes. Cependant, notre effectif de personnes interrogées est encore trop faible (74 individus) au regard de la quantité de variables à considérer. Des analyses partielles sont toutefois en cours.

## 2. 5 Conclusion

Plusieurs éléments nous semblent importants à l'issue de cette recherche. Tout d'abord, il apparaît clairement que, venant d'un même lieu de résidence, les individus ont des lieux de destination différents. Cette différence en termes de lieux de destination porte tout d'abord sur la localisation des activités en général. Or, c'est en construisant nos groupes à partir de la distribution des localisations des activités quotidiennes non concernées par l'activité professionnelle (à savoir le centre-ville, le quartier de résidence, tous les autres lieux de l'agglomération et les lieux hors de l'agglomération) que nous retrouvons les caractéristiques sociologiques de ces groupes, dont le plus important est le niveau de scolarisation. La relation entre espace et société ne peut être équivoque.

Le second élément d'importance est la stabilité de cette « partition » sociale dans l'espace géographique, puisqu'à un niveau individuel, 70% des déplacements enregistrés correspondent à des lieux de destination qui sont systématiquement fréquentés pour l'activité concernée (les routines spatiales). Or, cette stabilité géographique est d'autant plus forte qu'elle se double de récurrences paysagères sur les lieux de destination. Autrement dit, comme pour la mobilité résidentielle, la mobilité quotidienne semble se structurer sur des ségrégations sociales dans l'espace, à l'exception toutefois des déplacements motivés par des pratiques la consommation courante. Ainsi, se déplacer nécessite de mobiliser des processus socio-cognitifs de (re)placement.

Néanmoins, ces (re)placements successifs dans l'agglomération sont en relation avec le rapport à l'espace que l'individu entretient avec son quartier de résidence. Sur ce point, les positions spatiales sont multiples et semblent reposer sur des dimensions principalement sociales et sociologiques, puisque la présence d'un réseau de relations (amis, membres de la famille) ou l'investissement d'activités culturelles (associations, cours, activités artistiques) dans le quartier sont des éléments importants. Mais il doivent toutefois être appréhendés en relation avec l'évolution sociologique du quartier.

Un troisième élément d'importance porte sur la distinction opérée entre les activités contraintes et non contraintes dans les recherches sur la mobilité quotidienne. L'archétype de cette classification « scientifique » s'exprime souvent en opposant les déplacements motivés par le travail aux autres déplacements. Or, en comparant l'ensemble des déplacements effectués dans le cadre de l'activité professionnelle à ceux qui n'y sont pas rattachés, nous constatons que plus un paysage est fréquenté dans la première catégorie et plus il l'est aussi dans la seconde. Ainsi, même si la relation causale n'est pas éclaircie, ce résultat montre que la notion de « préférence » ou de « choix » en matière de lieux de destination est difficile à conserver puisque ce qui nous paraît être une liberté de choix individuel est en relation avec ce qui nous paraît être une absence de choix, d'autant que cela s'inscrit dans un contexte où la permanence spatiale des déplacements prédomine. Notre liberté en terme de mobilité semble à nouveau, et toujours, plus s'inscrire dans un processus socio-cognitif de (re)placement. La compréhension des processus cognitifs intra-individuels devrait permettre d'approfondir celle de ces processus décrits au niveau positionnel (Doises, 1982), ce que propose le prochain chapitre.

Enfin un dernier processus socio-cognitif nous paraît fondamental : moins un paysage urbain occupe une surface importante sur le territoire de l'agglomération et plus il est présent dans les représentations spatiales des individus, en d'autres mots, plus il est valorisé socialement. Ce résultat a deux incidences fortes. Tout d'abord, cela montre que

l'aménagement urbain repose sur la structure de l'espace social (Lefebvre, 1974 ; De Montlibert, 1995). Cela montre ensuite que le recueil de la représentation de l'espace, tel que nous avons procédé (Ramadier et al., à paraître), ne se limite pas au recueil de connaissances environnementales, mais inclut aussi une présentation de soi, qui participe en outre à la position spatiale de l'individu. En effet, parallèlement, nous avons constaté que plus l'individu représentait des lieux valorisés, et moins il fréquentait ces lieux, comme si la valorisation de soi passait, pour certains par des connaissances spatiales valorisées, et pour d'autres par la fréquentation même de ces lieux, la connaissance des lieux valorisés allant ainsi de soi dans le dernier cas.

Ces résultats méritent toutefois d'être confirmés en augmentant le nombre de personnes interrogées d'une part, et en répliquant l'enquête à d'autres secteurs de l'agglomération de Strasbourg d'autre part. Cependant, ils posent les premiers jalons socio-cognitifs d'une identité de déplacement dont les processus de distinction sociale seraient autant inscrits dans l'aménagement urbain que dans les dispositions individuelles à fréquenter les lieux. Et cela ne peut fonctionner que si l'écart possible entre les caractéristiques physiques de l'espace et les significations environnementales intériorisées par l'individu, que génère ce processus de distinction sociale, tend à être minimisé au fil des déplacements quotidiens par une stabilité et une récurrence paysagère des lieux de destination (replacement), procurant ainsi une lisibilité sociale de l'espace qui tend à être constante afin qu'une continuité tant sociale que spatiale structure le quotidien de l'individu.





# Chapitre 3

## Mise en œuvre de la mobilité quotidienne : quelles logiques cognitives sous-jacentes ?

Christophe Enaux<sup>1</sup>

Choisir une activité, choisir son lieu et son temps de réalisation, le mode pour s'y rendre, sont des aspects qui relèvent de la prise de décision, c'est-à-dire une activité cognitive au cours de laquelle un processus de résolution de problème est engagé. Mais lorsqu'un individu cherche à atteindre un objectif, la prise de décision n'est qu'une façon d'y parvenir. D'un point de vue général, il existe au moins trois possibilités. Soit il fait appel à une solution toute prête, soit il s'engage dans l'élaboration d'une nouvelle solution, soit encore, il adapte une solution existante à l'objectif visé. La première éventualité correspond à une logique qui permet de réduire au minimum les coûts cognitifs en faisant appel à des lignes de conduite mémorisées. S'appuyer sur ces dernières, c'est faire appel à des routines cognitives (Betsch et al., 1999). Ces routines se définissent comme des manières de faire, des manières de pratiquer la mobilité quotidienne, qui ont été mémorisées et auxquelles sont attachées une évaluation positive. Elles sont issues d'un processus de décision antérieur dont le résultat a été jugé satisfaisant. Ainsi, la routine est une représentation cognitive fondée sur des connaissances et des valeurs, représentation qui est employée pour agir. En cela, cette conception de la routine est plus large que l'acception courante fondée sur l'habitude de faire, généralement synonyme de faire à l'identique.

La seconde façon d'atteindre un but (construire une solution) est une logique cognitive qui relève directement de la prise de décision. En effet, elle nécessite que l'individu entre dans un mode délibératif dans lequel des critères sont mis en œuvre sur la base de stratégies compensatoires ou non (Payne et al., 1993). La troisième façon d'atteindre un objectif (adaptation d'une solution existante) relève à la fois de la routine cognitive et de la résolution de problème. Cette logique intermédiaire que nous qualifierons de logique mixte, se fonde sur des représentations intégrées qui sont utilisées comme des briques élémentaires que les individus assemblent pour atteindre l'objectif recherché.

La prise de décision a fait l'objet d'une attention particulière de la part des tenants de l'approche par les activités de la mobilité quotidienne (Jones, 1979). En effet, plusieurs auteurs pointent la complexité pour les individus de la tâche d'élaboration de l'espace d'activités/déplacements<sup>2</sup> (Burnett et Hanson, 1979 ; Recker et al., 1986). D'où "... l'importance de la compréhension des processus de décisions impliqués dans les espaces activités/déplacements..." (Arentze et Timmermans, 2004). Cependant, leur optique a privilégiée la résolution de problème sans la distinguer de la logique routinière et de la logique mixte.

L'objectif de ce chapitre est de lever le voile sur les logiques cognitives en jeu (routine, résolution de problème, logique mixte) dans la mise en œuvre de la mobilité quotidienne. Au-delà de la question de la combinaison entre usage des routines cognitives et construction active d'une manière de faire, nous faisons l'hypothèse que la routine cognitive constitue la trame de fond de la réalisation de la mobilité quotidienne en raison notamment du principe d'économie cognitive. Pour cela, nous présenterons dans une première partie l'approche

---

<sup>1</sup> Et la participation de Thierry Ramadier, de David Naegel et de Cécile Maire.

<sup>2</sup> Cet espace se définit comme l'espace-temps des activités réalisées au cours d'une période donnée incorporant les déplacements reliant les lieux d'activité entre eux.

méthodologique sur laquelle repose l'étude. Puis dans une seconde, nous conduirons une série d'analyses permettant de déterminer les logiques employées par les individus. Enfin sur la base des résultats, nous proposerons une ébauche de proposition théorique à la mise en œuvre de la mobilité quotidienne.

### 3.1 L'approche méthodologique du recueil des données

L'étude de la mise en œuvre de la mobilité repose sur une enquête fondée sur une approche compréhensive de la mobilité quotidienne, c'est-à-dire une approche qui vise à restituer les caractéristiques de déplacement des individus dans leur contexte social, cognitif et spatial. Cette enquête réalisée sur le quartier péricentral de Cronenbourg de l'agglomération strasbourgeoise (cf. annexe n°3) comporte de nombreuses particularités comme le relevé des déplacements sur une semaine de l'ensemble des individus de plus de 14 ans d'un ménage, particularités dont nous ne présenterons que celles intervenant dans la réalisation de cette étude. Il s'agit du relevé de la mobilité, de son évaluation dans l'espace et le temps, du relevé des événements qui induisent sa modification et de la technique d'échantillonnage.

#### 3.1.1 Relevé de la mobilité : le carnet de bord

La pratique de la mobilité quotidienne est relevée selon une technique d'enquête d'auto-observation par l'intermédiaire d'un carnet de bord. Le recueil ne repose donc pas sur une déclaration des déplacements de la veille comme c'est le cas classiquement dans les enquêtes institutionnelles ménages/déplacements<sup>3</sup> (EMD). Ce carnet porte sur sept jours consécutifs et permet aux répondants de noter différentes informations dont les heures de départ et d'arrivée, les modes de locomotion employés, les personnes qui les accompagnent, les lieux d'arrêts, les activités faites sur les lieux d'arrêts. Ces dernières sont codées sur la base d'une typologie distinguant 41 activités différentes (Fig. n°3.1)

Fig. 3.1 : Typologie des activités

- |                                                     |                                                            |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1 Aller au travail ou école                         | 22 Faire du sport                                          |
| 2 Faire une petite course de dépannage              | 23 Faire une activité artistique                           |
| 3 Faire les courses                                 | 24 Suivre un cours                                         |
| 4 Faire des achats d'équipement                     | 25 Rendre visite à un(e) ami(e)                            |
| 5 Faire des achats vestimentaires                   | 26 Visiter un membre de sa famille                         |
| 6 Acheter des chaussures                            | 27 Se promener                                             |
| 7 Aller à la pharmacie                              | 28 Aller dans un jardin ou un parc                         |
| 8 Aller chez le buraliste                           | 29 Aller en week-end hors de la ville                      |
| 9 Aller chez le boulanger                           | 30 Aller chercher un(e) ami(e)                             |
| 10 Aller chez le coiffeur                           | 31 Aller chercher membre(s) de la famille                  |
| 11 Autre magasin spécialisé                         | 32 Accompagner/Chercher enfant(s) à une activité régulière |
| 12 Faire du shopping                                | 33 Accompagner/Chercher enfant(s) à l'école                |
| 13 Service administratif                            | 34 Domicile                                                |
| 14 Service commercial                               | 35 Culte                                                   |
| 15 Se rendre chez le médecin généraliste            | 36 Cimetière                                               |
| 16 Se rendre chez le médecin spécialiste            | 37 Déposer personne(s)                                     |
| 17 Aller au restaurant                              | 38 Loisirs nocturnes                                       |
| 18 Sortir boire un verre                            | 39 Chercher la voiture                                     |
| 19 Aller au cinéma                                  | 40 Garer la voiture                                        |
| 20 Aller à un spectacle                             | 41 Attendre à une correspondance                           |
| 21 Participer à une activité ou réunion associative |                                                            |

ATIP n°41799

Auteurs : C. Enaux, T. Ramadier

Le protocole du carnet invite les répondants à le garder avec eux et il rappelle qu'un même lieu peut être l'objet de plusieurs activités et que toutes les activités extérieures doivent être

<sup>3</sup> Cette méthodologie d'enquête est présentée de façon détaillée dans Certu (1998). *L'enquête ménages déplacements : « méthode standard »*, Paris, Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme.

notées, même si elles leurs paraissent non significatives comme par exemple un arrêt rapide au kiosque à journaux ou le simple dépôt d'une personne.

Afin de respecter l'anonymat des adresses précises d'activité, les lieux activités sont codifiés sur la base d'une grille possédant des mailles de 500\*700 mètres et couvrant l'ensemble de l'agglomération urbaine. Pour cela, les répondants disposent d'un plan de l'agglomération sur lequel figurent les mailles. Avant le début de la semaine d'auto-observation de la mobilité, l'enquêteur réalise avec les répondants plusieurs exercices de codage des lieux qui repose sur le principe de la bataille navale.

### 3.1.2 Evaluation des activités dans l'espace et le temps

Au cours de l'enquête, les répondants évaluent sous une forme déclarative chacune des activités effectuées hors de leur domicile. Cet entretien s'est déroulé au plus tard une semaine après le dernier jour d'auto-observation, afin d'éviter les problèmes de remémorisation des activités effectuées. L'ensemble des activités est présenté sur une feuille format A3 selon l'ordre chronologique des déplacements effectués. Elle est organisée en sept colonnes qui correspondent chacune à une journée. Chaque activité est bornée par l'heure de départ et l'heure d'arrivée, et localisée dans l'espace. Elle est précédée du mode de déplacement utilisé pour se rendre sur les lieux, et succédée par le mode utilisé pour en sortir. Cette procédure est importante dans la mesure où elle nous permet d'obtenir des informations qualitatives sur un déplacement et une activité précise, située dans l'espace et dans le temps, plutôt que sur une catégorie d'activité et son ou ses déplacements afférents. Cette procédure a d'autant plus d'intérêt que nous avons recueilli l'ensemble des déplacements sur sept jours consécutifs, c'est-à-dire une part importante des activités et des déplacements quotidiens.

Les données qualitatives recherchées portent sur le degré de spontanéité des activités (Gärling et al., 1995). Nous cherchons à qualifier les caractéristiques spatio-temporelles de chaque activité et par extension de chaque déplacement ainsi que de leur(s) mode(s) associé(s). La qualification du degré de spontanéité d'une activité repose ainsi sur le croisement des dimensions temporelles et spatiales de l'intention de programmation (Ramadier et al, 2005) alors que ces qualités étaient recherchées jusqu'alors sur la dimension temporelle uniquement. Par conséquent, le répondant commençait par qualifier le degré de spontanéité de chaque activité dans sa dimension temporelle en distinguant les activités routinières, programmées et spontanées. Dans un second temps, car cet exercice est moins courant que le premier, l'enquêté qualifiait à nouveau l'ensemble des activités dans sa dimension spatiale, en les distinguant à nouveau selon trois modalités : le lieu où l'activité a été effectuée, est toujours le même, le lieu a fait l'objet d'une programmation (car l'activité n'est pas toujours effectuée sur ce lieu), le lieu où l'activité a été effectuée est spontané (car il n'est ni programmé ni toujours le même). Finalement la grille d'analyse proposée est composée de 9 modalités (Fig. n°3.2).

La diagonale du tableau correspond aux routines, aux programmes et aux opportunités spatio-temporelles. Les activités qui se situent sous cette diagonale ont un ancrage spatial alors que celles qui se situent au-dessus de cette même diagonale ont un ancrage temporel. Toutefois, de part et d'autre de la diagonale, en contiguïté avec les opportunités, nous trouvons des « activités flottantes » dans la mesure où elles sont programmées soit dans le temps soit dans l'espace mais sans ancrage sur l'autre dimension.

Fig 3.2 : Le degré de spontanéité des activités

|               |                        | dans l'espace                                |                                             |                                              |
|---------------|------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------|
|               |                        | Habituel                                     | Non-habituel programmé                      | Spontané                                     |
| dans le temps | Habituel               | ROUTINE                                      | Routine temporelle programmée dans l'espace | Routine temporelle avec opportunité spatiale |
|               | Non-habituel programmé | Routine spatiale programmée dans le temps    | ACTIVITE PROGRAMMEE                         | Programmé avec liberté spatiale              |
|               | Spontané               | Routine spatiale avec opportunité temporelle | Programmé avec liberté temporelle           | OPPORTUNITE                                  |

ATIP n°41799      Auteur : T. Ramadier

### 3.1.3 Changements de la mobilité : les faits impliqués

La méthodologie d'enquête permet également d'approcher les changements entre la mobilité projetée et la mobilité réalisée en les croisant et en prenant comme référentiel la mobilité projetée. Cette dernière est indiquée par les répondants à l'aide d'un carnet "emploi espace/temps prévisionnel" dans lequel ils sont invités à fournir l'ensemble de leurs activités au cours de la semaine d'auto-observation relevée avec le carnet de bord. Les informations collectées sont l'heure de début d'une activité, la nature de l'activité, son lieu de réalisation, le mode de locomotion employé ainsi que les personnes qui l'accompagnent.

Le remplissage du carnet "emploi espace/temps prévisionnel" demande de la part du répondant une réflexion sur sa mobilité quotidienne à venir, ce qui l'amène à une première prise de conscience de sa pratique de déplacement. Il arrive que certaines activités soient prévues, mais sans ancrage spatial, ni de réalisation temporelle connue à l'avance. De telles activités figurent alors dans le carnet "emploi espace/temps prévisionnel" comme flottantes dans l'espace et/ou dans le temps. Concernant le flottement temporel d'une activité, il peut porter sur une journée particulière ou sur l'ensemble de la semaine. Pour ce dernier cas, le carnet comporte une page spéciale réservée aux activités non définies pour les sept jours à venir.

En prenant comme référence le carnet prévisionnel et en comparant son contenu avec le carnet de bord, les répondants sont interrogés, au cours de la dernière phase de l'enquête, sur les raisons qui les ont amenés à effectuer des changements. Leurs explications permettent de lever le voile sur les événements à l'origine des modifications de leur mobilité projetée et donc sur le processus de décision qui conduit à la pratique observée. Pour effectuer le relevé des changements, ces derniers sont catégorisés en temps modifié, lieu modifié, temps et lieu modifié, abandon et aucun statut (cette catégorie correspond aux activités qui étaient initialement flottantes sur les sept jours du carnet prévisionnel).

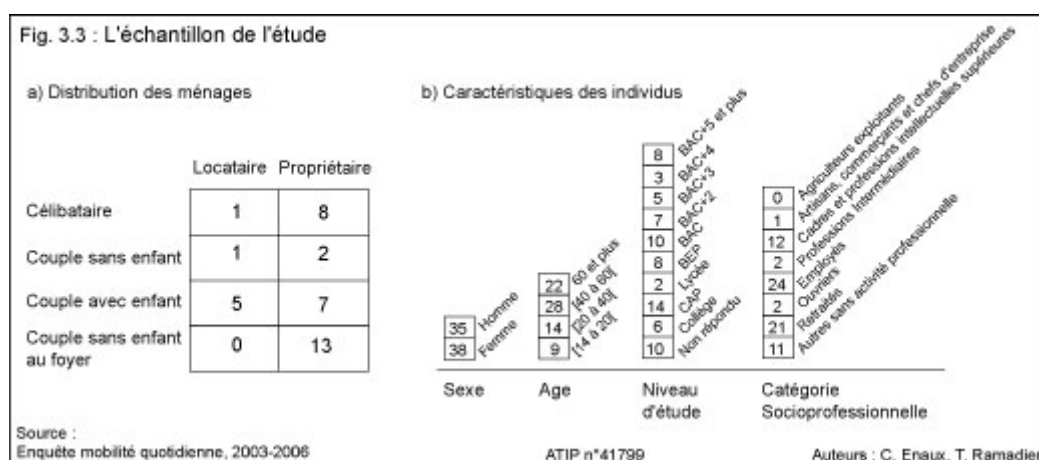
*Les données recueillies sur la base du carnet de bord, de l'évaluation des activités et sur les changements entre la mobilité projetée et la mobilité réalisée fournissent des informations sur les pratiques effectives de mobilité quotidienne et sur les logiques cognitives liées à la mise en œuvre de ces pratiques que ce soit au niveau des activités, des enchaînements<sup>4</sup> d'activités ou des événements qui impliquent des changements dans les activités initialement prévues.*

<sup>4</sup> Ce terme est défini dans le paragraphe traitant de l'analyse statistique des évaluations des activités et des enchaînements d'activités.

### 3.1.3 Echantillonnage

La technique d'échantillonnage retenue correspond à une approche que nous qualifions d'empirique raisonnée. Elle mélange des aspects correspondant à la méthode des quotas et à celle des itinéraires. En ce qui concerne les quotas, les connaissances actuelles relatives au champ de la mobilité quotidienne montrent l'importance de différents aspects sur la mobilité. Il s'agit notamment de l'âge, du sexe, de la position professionnelle déclarée, du niveau d'étude, du niveau de revenu, du statut d'occupation du logement, du type de ménage, etc. Dans la construction de notre échantillon, nous avons diversifié un certain nombre de ces critères mais sans en avoir un contrôle stricte, c'est-à-dire obtenir un modèle réduit de la population mère du quartier de Cronenbourg. En ce qui concerne la méthode des itinéraires, nous avons tiré systématiquement une rue sur deux dans des ensembles de rues fondés sur les types de bâtiments qui les bordent (maison individuelle, petit collectif). C'est une manière d'organiser le hasard, sans toutefois atteindre les critères des méthodes probabilistes.

Les deux critères que nous avons privilégiés sont la structure du ménage (célibataire, couples sans enfants, couple avec enfants, couples sans enfant au foyer) et le statut d'occupation du logement (locataire, propriétaire)<sup>5</sup>. Leur croisement constitue 8 states qui contrastent les modes de vie en tenant compte à la fois des contraintes sociales, notamment familiales, et du rapport à l'espace du logement. Notre échantillon comporte actuellement 37 ménages (totalisant 91 individus) qui se distribuent de manière inégale entre les différentes strates (Fig. n°3.3a). D'une part par rapport aux ménages de propriétaires, les locataires apparaissent comme peu nombreux. D'autre part, les couples sans enfants sont également nettement inférieurs aux autres types de structure du ménage.



Parmi les individus de l'échantillon, ce sont les 73<sup>6</sup> qui ont 14 ans et plus qui ont fait l'objet de notre étude puisque seuls ceux-ci font l'objet d'un relevé du carnet de bord, de l'évaluation des activités et des modifications de la mobilité. Les caractéristiques de ces individus sont présentées sur la figure n°3.3b. L'équilibre homme – femme est relativement bon. Du point de vue de la structure par âge, du niveau d'étude et des catégories socioprofessionnelles, tous les groupes sont représentés à l'exception des agriculteurs ce qui est somme toute normal pour un quartier en position péri-centrale. L'échantillon ne comporte donc pas de biais systématique (absence de personnes diplômées, etc.) et préserve ainsi la diversité des cas particuliers. Cet aspect est une condition importante pour étudier la mise en œuvre de la mobilité quotidienne sous l'angle des logiques cognitives

<sup>5</sup> L'annexe n°3 fournit des informations complémentaires sur l'échantillon, la localisation spatiale du quartier et sa composition morphologique.

<sup>6</sup> Dans l'échantillon, il y a 74 individus qui ont 14 ans et plus, mais l'un d'entre eux n'a pas fourni toutes les informations sur sa mobilité quotidienne.

employées par les individus. La section suivante présente les principales caractéristiques issues de l'étude de ces logiques.

### **3.2 Les logiques de la mobilité quotidienne**

La mise en œuvre de la mobilité est étudiée dans le cadre de trois logiques qui sont la routine cognitive qui traduit une manière de faire mémorisée, le processus actif de résolution de problème et une logique mixte combinant les deux précédentes. Ces logiques sont indissociables du contexte dans lequel se situe l'individu et elles nécessitent qu'elles soient rattachées sans ambiguïté à l'échelle du degré de spontanéité des activités. Celle-ci est de type ordinal et elle est ainsi orientée de l'habituel au spontané en passant par la programmation. Cette échelle croise également les dimensions spatiale et temporelle (cf. Fig. n°3.2).

#### **3.2.1 Affectation du degré de spontanéité des activités aux logiques cognitives**

Dans cette échelle, l'habituel renvoie à notre conception de la routine cognitive. Cependant cette notion d'habituel est plus restrictive car d'après notre définition de la routine, elle n'implique pas nécessairement une récurrence de sa mise en œuvre qui est sous entendue dans le terme habituel. La seconde notion de l'échelle correspond à la programmation qui consiste principalement à prévoir des activités et à déterminer comment on va les réaliser. Elle relève ainsi d'un mode cognitif actif et donc de la résolution de problème. Le croisement de la réalisation d'une activité sous une forme habituelle avec une forme programmée dans l'espace et le temps, relève alors soit de la logique routinière pure (habitude spatio-temporelle, soit de la résolution pure (programmation spatio-temporelle), soit de la logique mixte (habitude spatiale et programmation temporelle, habitude temporelle et programmation spatiale).

La troisième notion de l'échelle a trait à la spontanéité. Elle se définit comme une production liée à "l'initiative même de l'agent sans y être incité, ni contraint par autrui" ou "qui se fait sans que la volonté intervienne", c'est-à-dire de façon instinctive (Robert, 2007). La seconde définition de la spontanéité est plus restrictive que la première et correspond plus à un réflexe comme lorsqu'un individu qui a un creux va automatiquement satisfaire sa faim. En termes de logique cognitive, la spontanéité peut difficilement être attribuée à l'une d'entre elles. En effet comme l'indiquent les définitions précédentes, son sens est loin d'être univoque. Nous tiendrons compte de cette indétermination dans les interprétations des analyses à venir dont l'objectif est de tester si la routine cognitive est la trame de fond de la réalisation de la mobilité quotidienne.

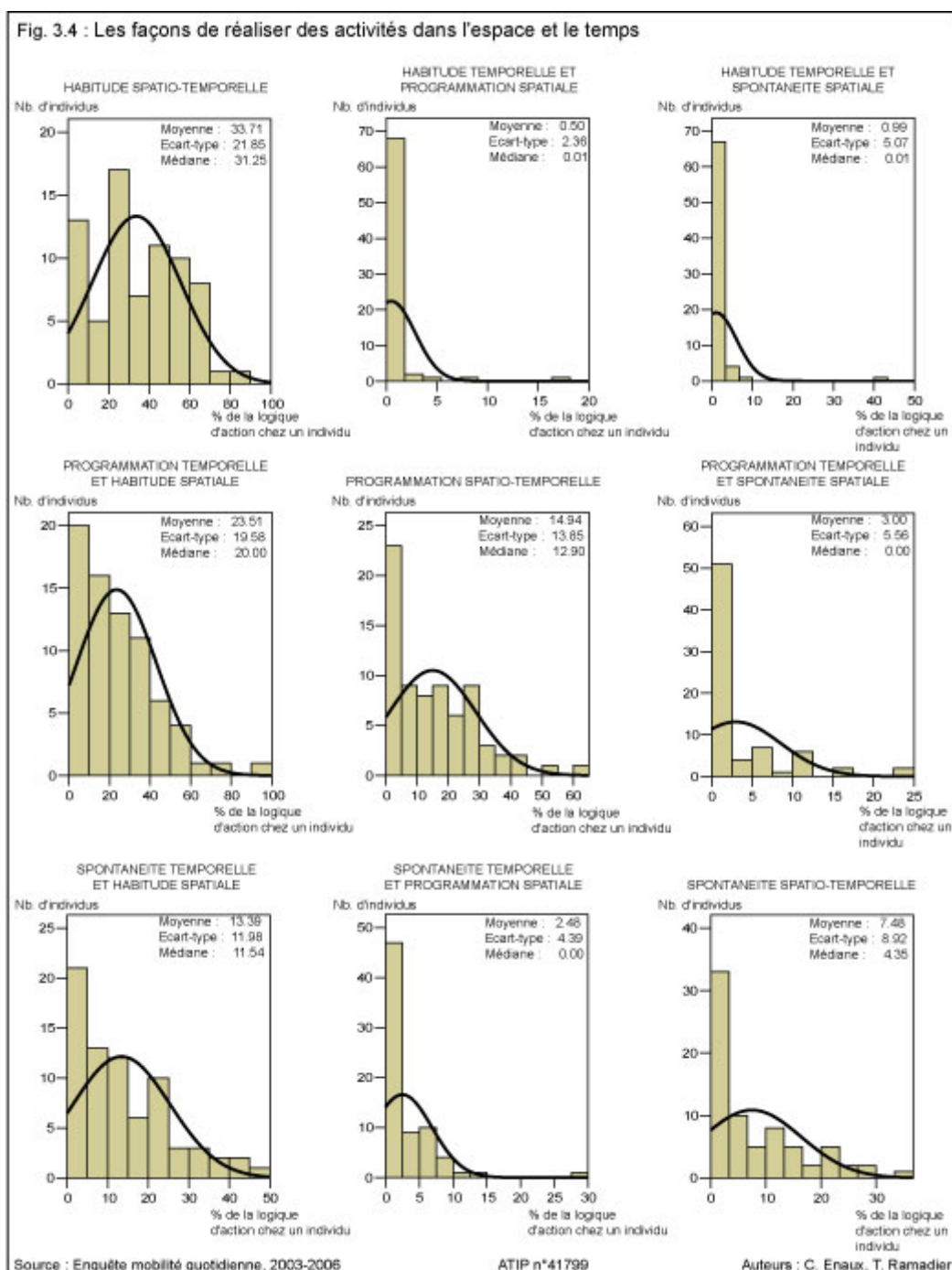
#### **3.2.2 Analyse statistique des évaluations des activités et des enchaînements d'activités**

Sur la base des déclarations des 73 individus concernant la manière de mettre en œuvre leurs activités hors du domicile, nous avons calculé pour chacun d'entre eux la proportion de l'habituel, de la programmation et de la spontanéité dans le temps et l'espace. La figure n°3.4 résume les caractéristiques statistiques principales des différentes manières de réaliser les activités de notre échantillon d'individus.

##### **3.2.2.1 Evaluation des activités**

D'emblée, on remarque une très grande inégalité d'usage des différentes façon de réaliser les activités. Si on se base sur la moyenne de la proportion de chaque façon de faire, l'habitude spatio-temporelle arrive largement en tête. Pour plus de la moitié de l'échantillon d'individus, elle représente au minimum une proportion de 31.25 % de la réalisation des activités. Elle est suivie par la programmation temporelle associée à l'habitude spatiale

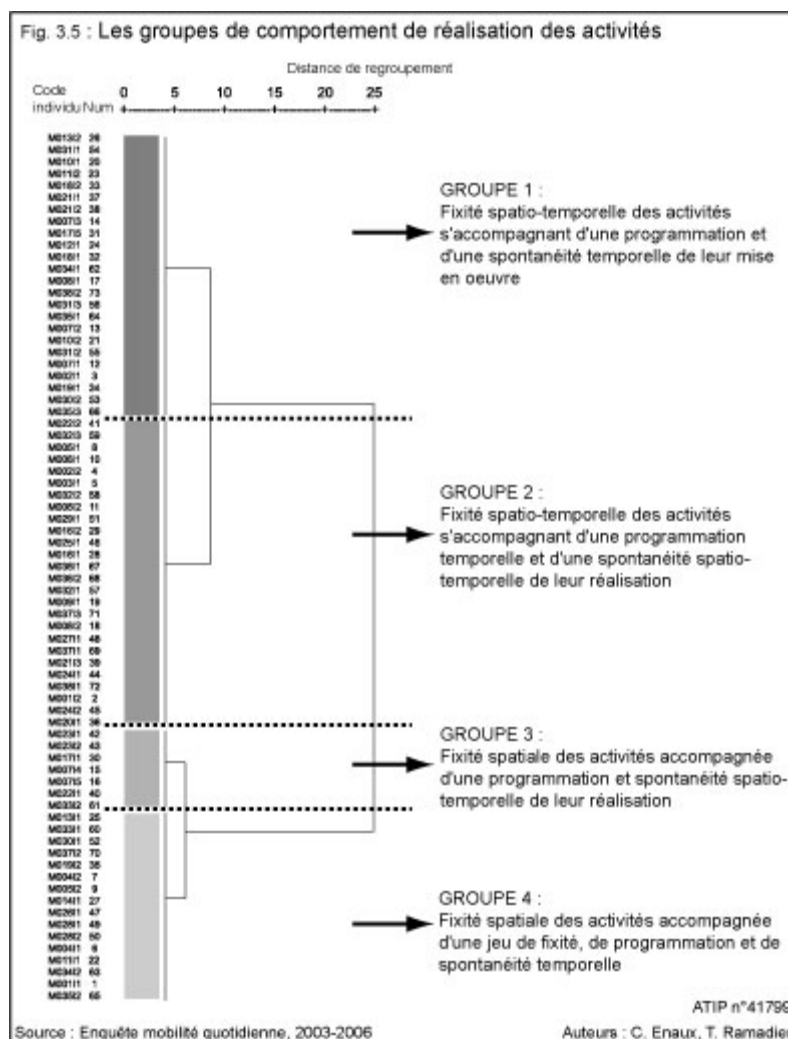
(23.51 %), la programmation spatio-temporelle (14.94 %), la spontanéité temporelle avec une habitude spatiale (13.39 %) et la spontanéité spatio-temporelle (7.48 %). A l'exception de cette dernière et de la programmation spatio-temporelle pour lesquelles il est difficile de déterminer si les lieux fréquentés sont ceux qui correspondent aux lieux habituels, ces façons de pratiquer la mobilité montrent clairement un usage de l'espace qui est ciblé sur des lieux coutumiers. Elles traduisent ainsi des espaces d'activités/déplacements privilégiés ou, en d'autres termes, un usage préférentiel de certaines parties de l'agglomération urbaine.



Les autres manières de réaliser les activités dans l'espace et le temps sont représentées (habitude temporelle et programmation spatiale, habitude temporelle et spontanéité spatiale, programmation temporelle et spontanéité spatiale, spontanéité temporelle et programmation spatiale), mais leur fréquence est nettement inférieure aux façons d'agir précédentes. Ce

groupe de manière de faire peu fréquent ne dépasse guère la moyenne de 3 %. Cependant pour l'un ou l'autre des individus, certaines de ces façons de pratiquer la mobilité peuvent paraître importante comme par exemple c'est le cas d'une femme dont l'habitude temporelle associée à la spontanéité spatiale représente à elle seule 41 % de sa manière de réaliser sa mobilité. En fait, cette manière de faire est uniquement liée à la promenade du chien qui apparaît deux à trois fois par jour sur l'ensemble de la semaine.

En considérant simultanément les neuf proportions des différentes manières de faire des individus, il devient possible de caractériser *le comportement d'ensemble de chaque individu*. Pour cela, nous avons réalisé une classification ascendante hiérarchique<sup>7</sup> (CAH) en utilisant comme critère d'agrégation la méthode de Ward et comme mesure de la distance le carré de la distance euclidienne. L'arbre hiérarchique (Fig. n°3.5) présente une nette structuration faisant apparaître quatre classes bien homogènes qui sont formées à la distance de 20 % de la distance totale entre les groupes.



Le premier groupe traduit un comportement d'ancrage des activités dans l'espace et le temps qui s'accompagne sur la seule dimension temporelle d'une programmation et d'une spontanéité de leur mise en œuvre. Le second groupe est proche du premier (ce qu'indique d'ailleurs l'arbre de regroupement) où l'on retrouve cet ancrage spatio-temporel des activités associé à une programmation temporelle, mais avec l'apparition d'une spontanéité spatio-temporelle. Contrairement aux deux premiers groupes, le troisième et le quatrième sont plus

<sup>7</sup> Pour plus de détails sur la méthode de classification, nous renvoyons le lecteur à l'ouvrage de Léna Sanders sur l'analyse statistique des données en géographie dont un des chapitres traite explicitement de celle-ci.



marqués par la seule fixité des lieux de réalisation des activités. Mais ces derniers se distinguent par la façon dont la dimension spatiale et temporelle des activités sont mises en œuvre. D'un côté, elles sont combinées par des programmations et des spontanéités spatio-temporelles (groupe 3). De l'autre, seule la dimension temporelle est l'objet d'une fixité ou d'une programmation ou d'une spontanéité.

Si l'on attache aux caractéristiques des individus formant ces différents groupes, quelques tendances apparaissent. Le groupe 1 présente une surreprésentation des actifs en couple avec enfants et des adolescents scolarisés. Le groupe 2 contient principalement des actifs plus âgés et des retraités en couple avec un niveau de formation très élevé (supérieur à bac+3). Le groupe 3 contient des retraités avec un niveau de formation élevé et des adolescents scolarisés. Enfin, le dernier groupe traduit des couples ou des personnes seules dont les enfants ne sont plus dans le ménage.

Des analyses des façons de réaliser les activités et de la classification des individus, nous pouvons tirer un certain nombre de conclusions. Tout d'abord, *il ressort que l'habitude spatio-temporelle et l'habitude spatiale sont des fondements de réalisation des activités liées à la mobilité quotidienne. La base commune à tous les individus est d'avoir des activités fixées spatialement, constituant ainsi un espace de fréquentation privilégié. A cette base d'ajoute pour plus de la moitié des individus de l'échantillon, un ancrage temporel de réalisation des activités. Les individus privilégient en définitive certaines manières de faire des activités.* Mais ces manières de faire portent-elles uniquement sur les activités ou également sur des successions d'activités ? La réponse à cette question fera l'objet du paragraphe suivant.

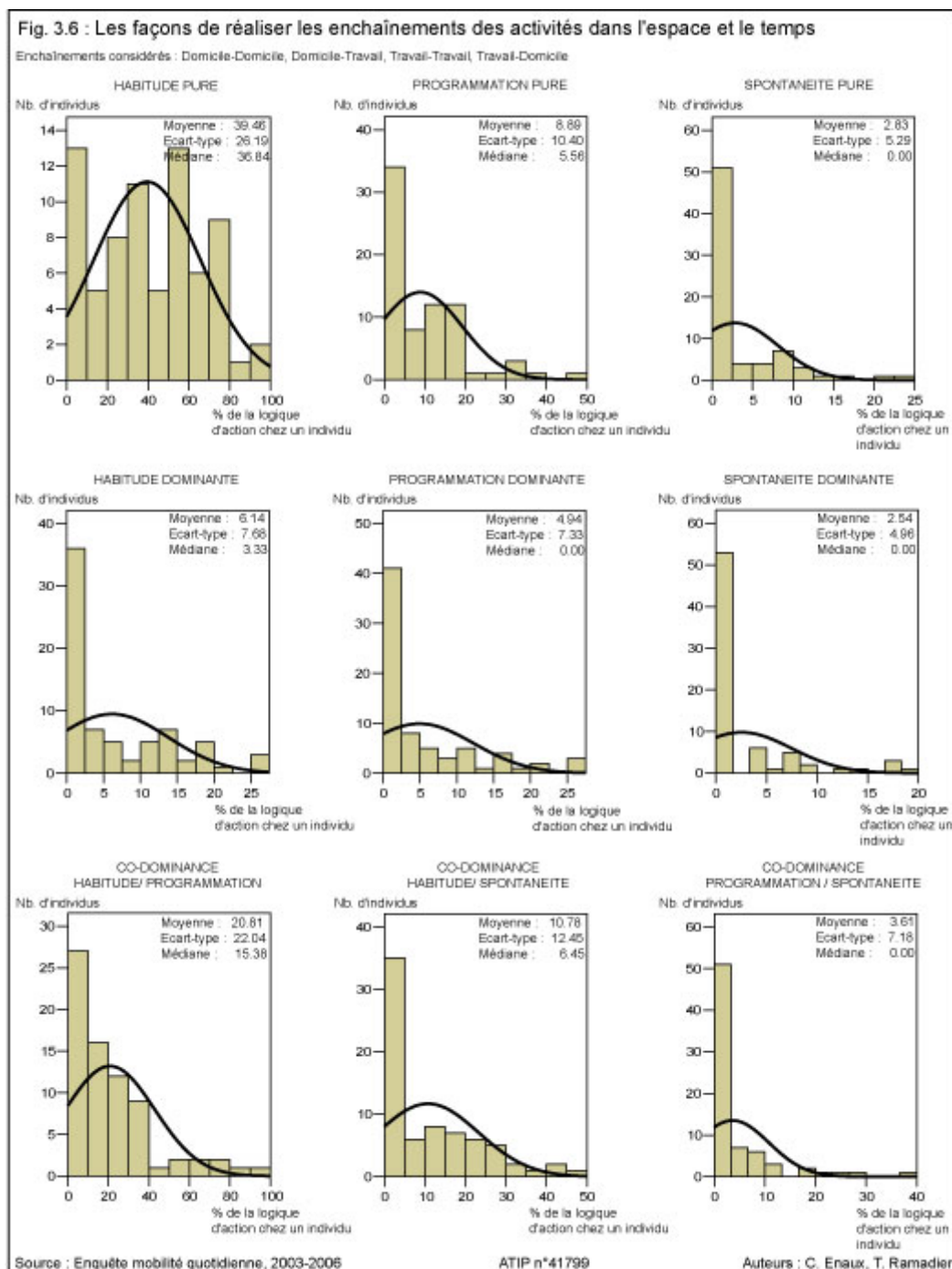
#### 3.2.2.2 Analyse des enchaînements d'activités

La succession des activités constitue ce que nous qualifions un enchaînement. Ce dernier correspond soit à une boucle dont l'origine et la destination se confondent et entre lesquelles une ou plusieurs activités et des déplacements prennent place, soit à une succession linéaire d'au minimum deux lieux différents (un lieu de début et de fin) et comprenant donc aussi au minimum une activité et un déplacement. Pour les deux types d'enchaînement auxquels nous nous intéressons, le rôle associé aux lieux de début et de fin est particulier : ils sont considérés comme des lieux structurant de la mobilité quotidienne. En effet, ces lieux représentent des bases spatiales récurrentes de mise en œuvre de la mobilité, comme par exemple le sont le lieu de domicile, le lieu de travail ou un quelconque autre lieu. Cependant, une analyse détaillée des pratiques des individus de notre échantillon a révélé la quasi-absence d'enchaînements fondés sur des lieux autres que le domicile ou le travail. Deux personnes sont concernées pour lesquelles le domicile de la mère et de celui du fils représente exceptionnellement un lieu de début et de fin d'enchaînement. Ainsi les types d'enchaînement que nous avons distingués sont les suivants : Domicile-Domicile, Domicile-Travail, Travail-Domicile, Travail-Travail.

Le classement des enchaînements repose sur les déclarations des individus concernant la nature spatio-temporelle de chaque activité qui le compose. Nous n'avons donc pas directement demandé aux personnes d'indiquer la nature de leur enchaînement d'activités. La grille d'analyse des enchaînements que nous avons retenue comporte neuf modalités fondées sur le croisement des statuts spatio-temporels des activités et de leurs fréquences dans l'enchaînement. Nous distinguons ainsi les enchaînements d'activités de type habituel ou de programmation ou de spontanéité pures dans l'espace et le temps, les enchaînements à dominantes d'habituel ou de programmation ou de spontanéité dans l'espace et le temps, et les enchaînements à co-dominance d'habituel/programmation ou d'habituel/spontanéité ou de programmation/spontanéité dans l'espace et le temps. Par exemple, un enchaînement de type Domicile – Dépose enfant (habitude spatiale, habitude temporelle) – Travail (habitude spatiale, habitude temporelle) est affecté au type habituel spatio-temporel pure et

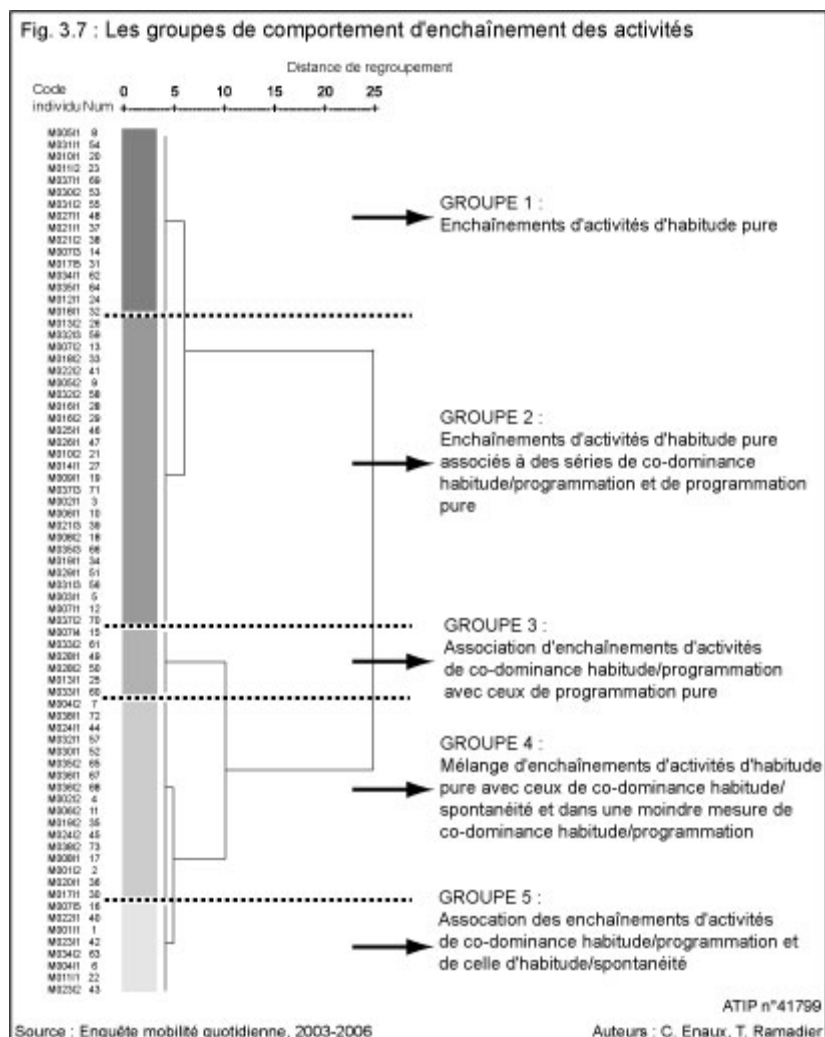
le suivant Travail – Faire les courses (habitude spatiale, programmation temporelle) – chercher enfant (habitude spatiale, programmation temporelle) – Domicile relève du type co-dominance habituel/programmation dans l'espace et le temps.

Si comme pour les activités dans l'espace et le temps, on s'attache aux principales caractéristiques statistiques des logiques de réalisation des enchaînements d'activités (Fig. n°3.6), on constate là encore que l'habitude pure est largement dominante chez une large majorité de personnes. La moyenne de ce type d'enchaînement est de 39.46 et la médiane de 36.84. En seconde position, mais avec une moyenne nettement inférieure (20.81), on trouve la façon de réaliser un enchaînement d'activités qui mélange dans des proportions identiques l'habitude avec la programmation dans l'espace et le temps.



Même si elle n'atteint pas le niveau de l'habitude pure, cette manière de faire représente plus de 15 % des enchaînements de la moitié des individus de l'échantillon. En troisième position apparaît l'enchaînement caractérisé par une co-dominance habitude/spontanéité pour laquelle chez certains individus, la proportion peut atteindre les 50 % de logique d'action. Enfin, les enchaînements d'activités qui sont de la pure programmation ne sont pas à négliger. Même si dans l'échantillon, leur moyenne n'est que de 8.89, certaines personnes font appel à cette logique pour plus du quart des enchaînements qu'ils réalisent (fin de la distribution).

Les autres types de façon d'enchaîner les activités (spontanéité pure – routine, programmation et spontanéité dominante – co-dominance programmation / spontanéité) sont moins représentés dans l'échantillon. Cependant, comme pour la mise en œuvre de chaque activité, cela ne signifie pas qu'ils sont absents dans la façon de réaliser la mobilité, mais simplement qu'ils ne correspondent pas aux manières de faire les plus usitées. Si on classe les individus selon la mise en œuvre préférentielle de tel ou tel type d'enchaînement à partir d'une CAH (méthode de Ward, distance euclidienne au carré), cinq groupes homogènes ressortent très nettement (Fig. n°3.7).



Le premier groupe comporte des individus dont la mobilité quotidienne repose fondamentalement sur des enchaînements d'activités d'habitude pure. Il s'agit principalement d'hommes actifs à temps plein (plus de 2/3 des individus du groupe) dont le niveau d'étude est très rarement supérieur au baccalauréat et donc le ménage comporte des adolescents. Le second groupe est également caractérisé par l'importance des

enchaînements d'activités d'habitude pure, mais en association avec des enchaînements de co-dominance habitude/programmation et de programmation pure. Ce groupe comporte une nette majorité de femmes (également plus de 2/3), ayant des diplômes élevés qui sont actives à temps plein et ayant des enfants. Le troisième groupe est caractérisé par des enchaînements d'activités fondés sur une logique associant la co-dominance habitude/programmation avec de la programmation pure. Il s'agit presque exclusivement de retraités ayant un niveau d'étude universitaire. Le quatrième groupe se fonde sur un mélange de logique d'enchaînements alliant de l'habitude pure, de la co-dominance habitude/spontanéité et celle de l'habitude/programmation. Il comprend autant d'hommes que de femmes, d'actifs que de retraités, mais il tire sa caractéristique de la quasi-absence d'adolescents à charge pour les individus qui le compose. Enfin, le dernier groupe est marqué par des enchaînements de co-dominance habitude/programmation et de celle de l'habitude/spontanéité. Il est composé presque exclusivement d'hommes retraités.

L'analyse des enchaînements d'activités fait clairement apparaître deux types de population. *Le premier est composé d'individus dont les enchaînements sont fondamentalement marqués par l'habitude pure comme trame de fond de mise en œuvre de la mobilité quotidienne, cette trame de fond pouvant même tendre vers une logique quasi-exclusive de comportement comme pour les individus appartenant au groupe 1 précédent. Le second type de population possède une forte tendance à des enchaînements caractérisés par la co-dominance des manières de faire. Cependant, cette dernière repose toujours sur des aspects habituels, associés le plus souvent à de la programmation et parfois à de la spontanéité. Ainsi ce qui transcende ces deux types de population, c'est la dimension habituelle pure ou en association. Elle imprègne donc la totalité de notre échantillon de personnes.*

Même si les évaluations de la réalisation des activités par les individus et des enchaînements d'activités font apparaître des comportements spontanés, ces derniers ne marquent pas fondamentalement les groupes issus des deux classifications réalisées. La spontanéité constitue toujours la manière de faire la plus minoritaire, le critère le moins discriminant loin derrière les autres formes de mise en œuvre des activités. *En gardant cet aspect à l'esprit, il apparaît ainsi que du point de vue des logiques cognitives (routine, résolution de problème, logique mixte), ce sont les logiques de routine pure et mixte qui constituent de loin les façons privilégiées de mise en œuvre de la mobilité quotidienne. La résolution de problème n'est pas absente, mais elle porte principalement sur la dimension temporelle et met ainsi en exergue les aspects liés à la gestion temporelle des activités entreprises par les individus.* Ce sont moins les activités habituelles qui induisent cette gestion, mais plutôt celles qui ont trait à des événements "bouleversant" ces habitudes comme nous allons le voir dans la section suivante.

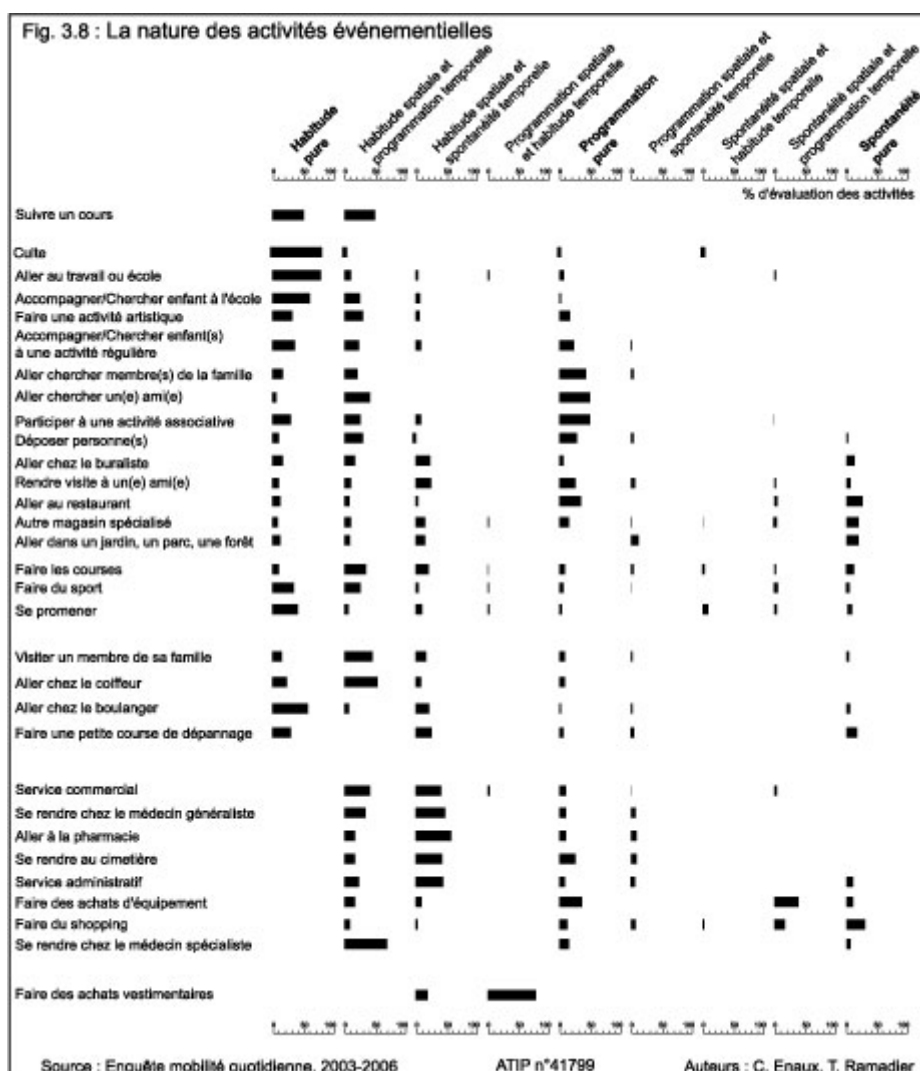
### 3.2.3 Les événements influençant la mobilité

La vie de tous les jours est constamment l'objet d'événements qui sont des faits perçus et intégrés auxquels l'individu donne suite dans ces activités quotidiennes. Aller chercher un membre de sa famille, prévoir les achats pour les invités d'un soir, effectuer une sortie culturelle avec des amis, sont autant d'événements qui se répercutent sur les pratiques de mobilité. Même si en soi ces événements peuvent être sujet à la répétition, l'individu se trouve généralement dans un contexte particulier qui nécessite de sa part un ajustement de ses manières de faire ou encore la création d'une nouvelle façon de faire afin de pouvoir effectuer l'activité correspondant à cet événement. Mais l'événement lui-même, par ses caractéristiques (par exemple les personnes qui vont y participer), possède aussi un contexte spécifique qui impose également la remise en cause des habitudes.

L'analyse des événements influençant la mobilité porte sur la caractérisation des activités de type événementiel et sur les faits induisant des changements dans les pratiques.

### 3.2.3.1 Activités événementielles

Afin de déterminer quelles sont les activités qui relèvent de l'ordre de l'événement, nous avons analysé leur statut en nous fondant sur leur évaluation dans l'espace et le temps par les individus. La figure n°3.8 présente l'ensemble des profils des activités relevées (cf. la typologie des activités) à l'exception de celles dont la fréquence de réalisation est inférieure à cinq pour l'ensemble de l'échantillon. Pour chaque activité, le profil correspond à la proportion des différents types d'évaluation effectués par notre échantillon de personnes. Sur cette figure, on constate tout un ensemble d'activités pour lequel l'habitude temporelle est absente et dont la nature relève donc clairement d'un événement particulier. Il s'agit de la mobilité liée à certains services (commerciaux et administratifs), de celle en relation avec l'entretien de la santé (médecin généraliste et spécialiste, pharmacie) ou encore en lien avec la mémoire d'un être cher (cimetière), des déplacements pour effectuer un achat d'équipements (meubles, outils, etc.) ou tout simplement pour faire du shopping. Ce qui rassemble ces activités de nature très disparate, c'est un besoin ponctuel motivé par les circonstances du moment. La réponse à ce besoin se traduit toujours par une programmation ou une spontanéité temporelle en fréquentant presque exclusivement des lieux habituels.



Il apparaît ainsi que la logique cognitive mixte est mise en œuvre par les individus, mais principalement par une résolution de problème portant sur la dimension temporelle. Ce fait

indique que la réalisation des activités de nature événementielle procède principalement par la sélection dans une liste de lieux d'activités possibles (une liste pouvant se résumer dans certains cas à un élément unique). Si nous nous plaçons du point de vue plus global des enchaînements d'activités dont l'analyse montrait qu'ils comportent pour certains outre des activités de pure habitude, des activités programmées et spontanées, il apparaît alors que des enchaînements de pure habitude sont adaptés en y introduisant ces activités de nature événementielles dégradant ainsi les enchaînements habituels en des enchaînement de co-dominance.

A l'exception des déplacements pour effectuer des achats vestimentaires qui sont fondamentalement liés à une habitude temporelle motivée très certainement par la nécessité de remplacer périodiquement les habits, la figure précédente montre également que toutes les autres activités qui sont plus habituelles dans l'espace et le temps nécessitent également, mais dans des proportions forts variables, des ajustements temporels pour les réaliser.

Les activités qui engendrent une adaptation temporelle peu importante sont celles qui relèvent d'un fort cadrage institutionnel comme aller au travail ou à l'école, accompagner ou chercher les enfants, la participation à des activités artistiques ou culturelles. Dans cette situation, c'est généralement l'activité qui impose ses contraintes aux individus, leur marge de manœuvre étant restreinte. La programmation temporelle s'accroît lorsque les activités nécessitent une coordination inter-individuelle ou une prise de rendez-vous pour un service commercial personnalisé. Elle se transforme même en programmation pure pour toute une série d'activités qui outre leur caractère habituel, relèvent également de la coordination inter-individuelle ponctuelle liée à des circonstances particulières. Ces activités concernent principalement les relations familiales (aller chercher un membre de sa famille), ou amicales (aller chercher un ou une ami(e), déposer une personne), ou encore la participation à une activité associative. Pour ces activités, leur lieu de réalisation est également sujet à des variations imposant ainsi la programmation pure.

Enfin, on remarque tout un ensemble d'activités de nature très diverses (sociabilité, entretien du corps, du ménage, loisirs, etc.) qui ne relèvent pas d'une signature spatio-temporelle type. Les réponses des répondants couvrant l'ensemble du spectre des possibilités d'évaluation, elles indiquent que la mise en œuvre des activités est sujette à de grandes variations en fonction de la situation du moment. La mise en œuvre d'une logique cognitive mixte est toujours prépondérante, mais avec cette caractéristique que les lieux fréquentés sont principalement habituels.

Finalement, mise à part les activités qui apparaissent comme fondamentalement événementielles car elles ne relèvent d'aucune habitude temporelle, *les activités de la mobilité quotidienne engendrent pour la plupart une gestion du temps*. Cette dernière est liée à des faits caractérisant les diverses situations de la vie quotidienne dans lesquelles se trouvent les individus. Les paragraphes suivants mettent en lumière ces faits qui perturbent la mise en œuvre habituelle de la mobilité.

### 3.2.3.2 Faits événementiels

Les aspects conduisant à des changements dans les pratiques des individus ont été approchés par l'intermédiaire d'une grille d'analyse où les modifications portent sur le temps<sup>8</sup>, le lieu, simultanément sur les deux et sur l'abandon d'une activité. Par rapport à notre échantillon d'individus, les changements représentent un volume total de 456 modifications, ce qui rapporté à l'ensemble des déplacements effectués sur une semaine représente 17.60 pourcent. Pour chaque changement, les raisons ont été relevées sous la

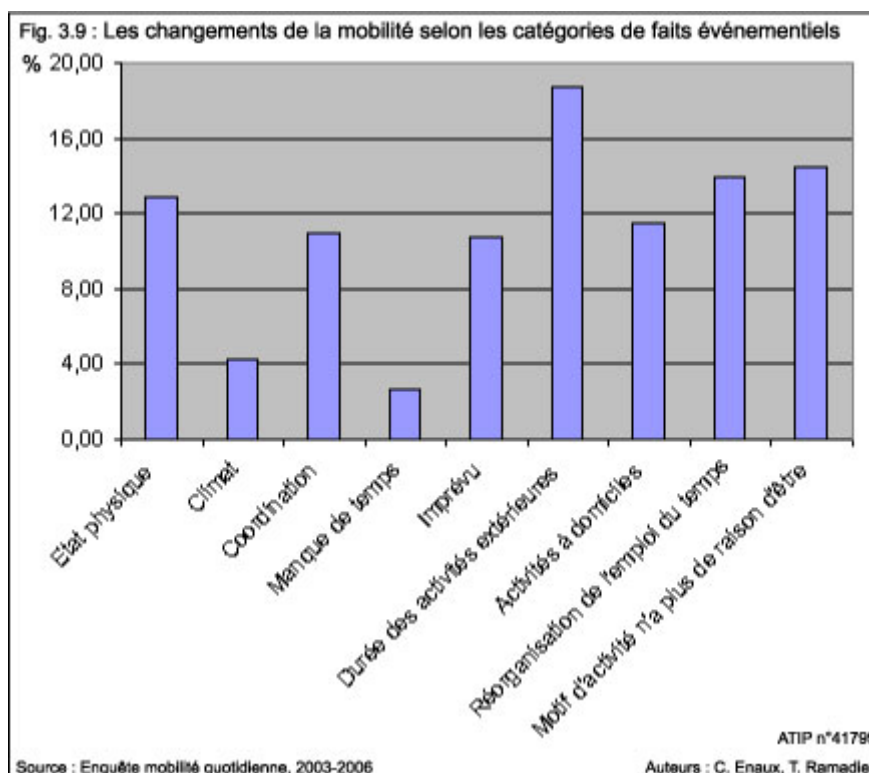
---

<sup>8</sup> Le seuil temporel à partir duquel un changement est considéré comme tel correspond à trente minutes.

forme d'une question ouverte. Les réponses fournies par les répondants (c'est-à-dire leur retranscription fidèle mot pour mot) ont fait l'objet d'une analyse sémantique permettant de les regrouper en grandes catégories. Il s'agit de :

- l'état physique qui comprend toutes les raisons liées à la maladie, à la fatigue et à la méforme physique.
- le climat qui intègre les facteurs liés à la chaleur, à la pluie, à la neige, etc.
- la coordination qui regroupe les raisons de changement qui impliquent plusieurs personnes.
- le manque de temps.
- un imprévu qui réfère à des éléments comme une visite imprévue, un vol ou encore un retard de bus, etc.
- la durée des activités extérieures qui regroupe à la fois les raisons liées au prolongement d'une activité ou à sa fin prématurée.
- les activités à domicile qui comprend toutes les raisons fournies par les répondants impliquant le domicile comme par exemple "j'ai préféré avancer mon repassage...".
- la réorganisation de l'emploi du temps qui correspond à une nouvelle planification des activités.
- le motif d'une activité n'a plus de raison d'être. Cette catégorie regroupe autant les abandons comme par exemple "pas la peine de chercher du pain il y en avait encore" que les glissements de motifs qui conduisent à une mise en œuvre de la mobilité autre que celle initialement prévue.
- les non répondu, c'est-à-dire les changements pour lesquels aucun motif n'a été fourni ainsi que les réponses inexploitable.

Lorsqu'une raison de changement fournie par les répondants concerne plusieurs catégories (co-occurrences), elle a été comptabilisée dans toutes celles qui sont impliquées. Sur les 456 changements effectués par les répondants, la ventilation des raisons des changements est indiquée sur la figure suivante (Fig. n°3.9).



De façon globale, elle montre que c'est la durée des activités extérieures par leur prolongement ou leur raccourcissement qui engendre le plus grand volume de changement<sup>9</sup>. Viennent ensuite tout un ensemble de raisons dont la proportion, comprise entre 11 et 14 %, ne change pas fondamentalement. Enfin, deux de nos catégories apparaissent comme des causes de changement largement minoritaires dans l'échantillon étudié. Si pour le climat, cet état de fait n'a rien de surprenant en raison d'une part de la faiblesse de la fréquence de conditions météorologiques extrêmes dans notre secteur d'étude et d'autre part des développements technologiques qui permettent de s'en prémunir, il en va tout autrement pour le manque de temps. En effet, cette raison est souvent considérée comme un critère prépondérant dans la construction des espaces d'activités/déplacements par les individus (Recker et al., 1986a et b). Par manque de temps, ces derniers sont supposés minimiser leur temps de déplacements. Mais si c'était véritablement le cas, cet aspect devrait apparaître comme une cause première sinon principale des changements de la mobilité prévue, celle qui implique la plus forte pression entre ce qui est prévu de faire et ce qui est, en définitive, réalisé.

Si les causes de changements sont appréhendées selon le type de modifications dont elles sont à l'origine (temps, lieu, temps et lieu, abandon de l'activité), le manque de temps n'apparaît également pas déterminant comme l'indique la figure suivante (Fig. n°3.10). Il est même absent des raisons qui conduisent au changement du moment de réalisation d'une activité. Par contre, il apparaît comme une cause secondaire (avec d'autres) lorsque le moment et le lieu de l'activité sont modifiés. Dans cette situation, le manque de temps implique le recours à un lieu d'activité de substitution, probablement plus accessible temporellement de la position occupée par l'individu que le lieu habituel fréquenté.

La même figure montre également que les causes de modifications sont relativement différentes selon le type de changement. L'abandon d'une activité est principalement lié à l'extinction de son motif et à l'état physique de la personne. Les changements de lieu sont générés par l'évolution du motif initial, c'est-à-dire que le motif d'activité tel qu'il était prévu au départ n'a plus de raison d'être, mais également par des problèmes de coordination entre individus. Comme pour l'ensemble des types de modification analysés, la durée des activités extérieures représente le facteur influençant le plus le changement de l'horaire de réalisation d'une activité.

*En résumé, l'analyse des événements influençant la mobilité montre clairement que les activités de nature événementielle sont relativement peu nombreuses, mais que la gestion du temps concerne presque l'ensemble du spectre des activités à l'exception de celles qui sont ancrées dans l'espace et le temps et qui relèvent souvent de contraintes extérieures à l'individu. Cependant, cette gestion de la dimension temporelle n'est pas directement causée par le manque de temps, même s'il est indéniable pour certains individus, mais plutôt par la nécessité d'une coordination des temporalités. Cette dernière traduit une mise en correspondance des temps sociaux par les individus qui leur permet d'effectuer leurs activités/déplacements.*

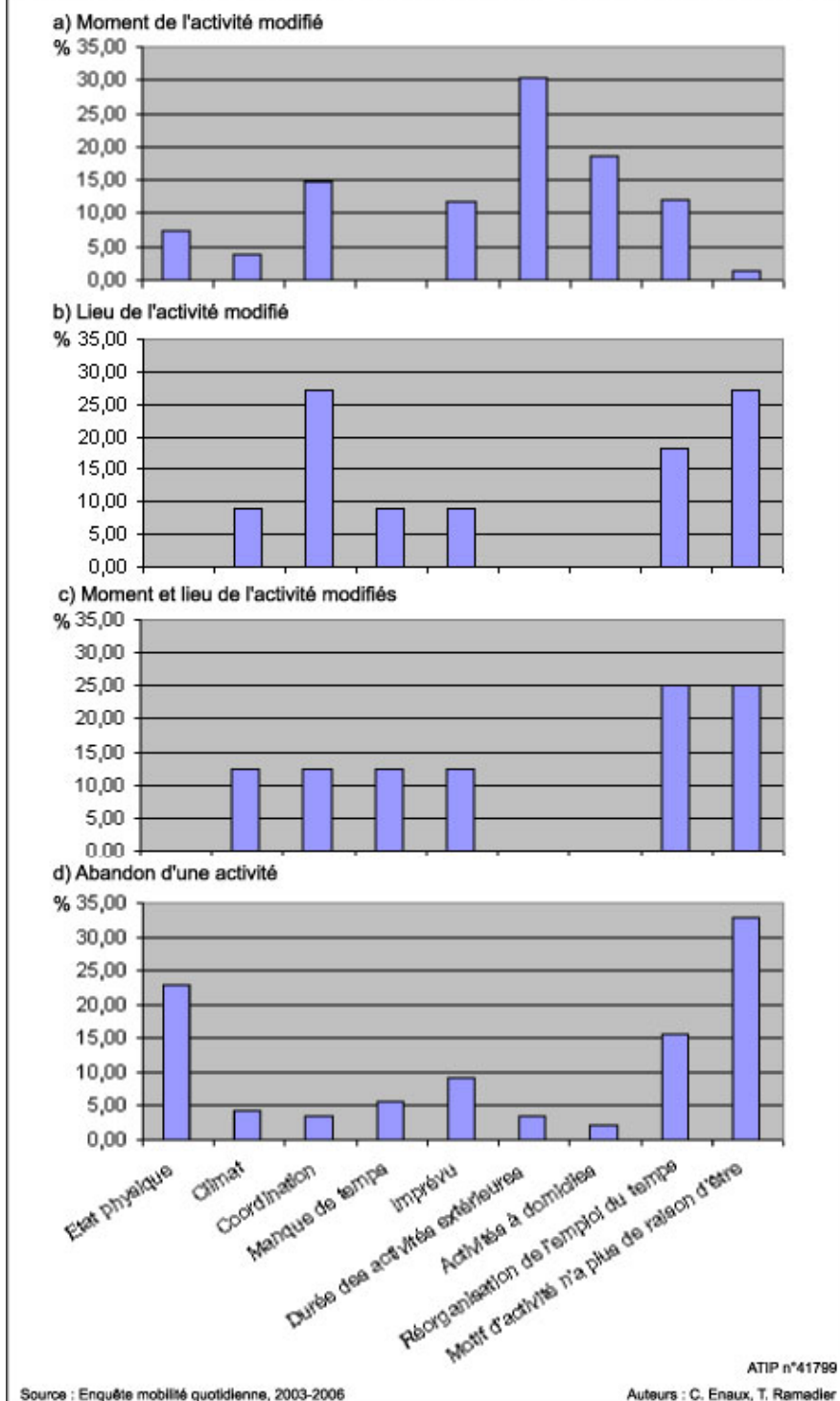
Les éléments mis à jour par les différentes analyses sur les logiques de la mobilité quotidienne qui sont la prépondérance de la routine cognitive, l'usage de la logique mixte mais dont la résolution de problème porte principalement sur la dimension temporelle, la perturbation par les événements des pratiques courantes, peuvent être articulés afin de jeter les premiers jalons d'une nouvelle approche théorique de la mise en œuvre de la mobilité. C'est l'objet de la section suivante.

---

<sup>9</sup> En se référant à la fréquence des raisons précises qui ont conduit à classer les modifications dans cette catégorie, nous avons remarqué une nette prédominance du prolongement des activités et notamment pour des raisons indépendantes de l'individu concerné comme par exemple un travail urgent à finir.



Fig. 3.10 : Les types de changement de la mobilité selon les catégories de faits événementiels



### 3.3 Vers une ébauche de proposition théorique de mise en œuvre de la mobilité

L'approche par les activités a comblée une lacune conceptuelle importante des approches antérieures privilégiant le déplacement comme unité d'analyse. Elle substitue l'activité au déplacement, ce dernier n'étant qu'une demande dérivée du besoin de réalisation d'activités en permettant de faire la jonction entre des activités séparées dans l'espace et le temps (Jones, 1979). Cependant, l'approche par les activités s'est focalisée sur la construction de

programmes d'activités (*i.e.*, la succession d'activité dans le cadre de la journée) en incorporant les besoins et désirs des individus et de façon complémentaire, les interactions entre les membres du ménage et les contraintes environnementales d'une part et la logique cognitive de résolution de problème d'autre part.

En procédant ainsi, cette approche a cependant négligé deux aspects interdépendants. Il s'agit premièrement d'une vision holistique de l'activité et des enchaînements d'activités qui se caractérise par une forte association, voir même une congruence, entre leurs différentes dimensions constitutives, et deuxièmement de la logique cognitive fondée sur la routine comme manière de faire.

### 3.3.1 L'activité comme une routine cognitive élémentaire

Il semble que trois dimensions apparaissent comme fondamentale de la façon de mettre en oeuvre une activité puisqu'elles sont nécessaires et indispensables pour la réalisation concrète de celle-ci. En effet, la mise en oeuvre d'une manière de faire une activité par un individu, nécessite qu'il connaisse sa localisation spatiale. Derrière cet aspect, il y a au moins deux formes de savoir reliées à l'activité : où elle se trouve (la position) et comment faire pour s'y rendre (le cheminement). Les connaissances de position du lieu d'activité et du chemin pour s'y rendre sont liées à des référentiels relatifs, comme des points de repères qui permettent d'atteindre le lieu à partir d'autres positions connues. Ces deux formes de savoir renvoient à la représentation cognitive de l'espace (Kitchin et Blades, 2002) qui lorsqu'elle est externalisée au moyen de divers techniques comme par exemple le Jeu de Reconstruction Spatiale (Ramadier, Bronner, 2006), fait principalement apparaître des lieux et des chemins reliant ces lieux.

Exécuter la routine cognitive d'une activité suppose également des connaissances correspondant à la dimension temporelle. S'il s'agit d'activités dont l'accès est régulé par des horaires d'ouverture, les connaissances temporelles portent au minimum sur des heures d'accès potentiel lorsqu'elles sont superficielles ou sur des fenêtres temporelles bien établies dans le cas contraire. Mais même dans le cas d'activités sans régulation horaire institutionnelle, comme par exemple rendre visite à un ami ou à un membre de sa famille, la dimension temporelle intervient sous la forme d'une régulation d'accord plus ou moins tacite quant aux possibilités de rencontre. Certainement que dans ce type de régulation, les formes de la connaissance temporelle sont beaucoup plus variables d'un individu à l'autre. Par ailleurs, la connaissance temporelle ne concerne pas uniquement l'activité, mais également la durée des cheminements qui permettent de se rendre sur le lieu d'activité, même si ces connaissances sont souvent déformées (Cauvin, 1984).

Enfin, une routine cognitive élémentaire associe également une information de mode de déplacement. Le fait que le mode soit un attribut constitutif fondamental d'une activité est lié à deux aspects. D'une part, la connaissance spatiale du chemin pour se rendre au lieu d'activité et celle de la durée de déplacement sont en relation avec un mode de déplacement. Le chemin est connu parce qu'il a été parcouru, même si c'est pour un motif différent de celui de la routine cognitive considérée. D'autre part, la routine cognitive correspondant à une manière de faire mémorisée, son déclenchement engage l'usage du mode impliqué dans cette manière de faire.

Localisation spatiale, dimension temporelle et mode constituent ainsi les attributs indispensables à la réalisation d'une activité. Ensemble, ils forment une représentation correspondant à un schème, c'est-à-dire un "ensemble cognitif qui est activé simultanément dans une situation donnée" (Flament, 1981). A ce schème est associé une évaluation globale positive, traduisant ainsi la satisfaction de l'individu à agir de telle manière. Le comportement des individus est alors guidé par ces schèmes et principalement par ceux qui possèdent l'évaluation la plus positive. Ensembles, ces schèmes constituent un thésaurus

dans lequel à chaque type d'activité est associée une ou plusieurs manière de faire. Pour une activité donnée, les individus sélectionnent alors le schème le plus adapté selon le contexte du moment. Cependant, la mobilité des individus ne se fonde pas uniquement sur des routines d'activités élémentaires.

### 3.3.2 La séquence d'activités comme une routine cognitive complexe

La séquence d'activités comme routine cognitive complexe ne se confond pas directement avec les chaînes de déplacement telles qu'elles sont définies. En effet, ces chaînes correspondent à des pratiques qui sont la résultante des nombreuses activités auxquelles les individus ont donné suite au cours de la journée. Généralement, ces pratiques entremêlent des routines cognitives élémentaires avec des réponses construites à des événements particuliers et traduisent ainsi une logique cognitive mixte de résolution de problème. Sur une chaîne particulière comme le retour au domicile à partir du lieu de travail, un individu peut avoir comme activité constitutive de la chaîne d'aller chercher son enfant à l'école. En observant un tel individu sur plusieurs jours, on pourrait se rendre compte d'une très grande variabilité de sa chaîne de déplacement retour. Un soir avant de chercher son enfant, il pourrait se rendre chez le coiffeur. Un autre soir, il pourrait rendre visite à un ami après avoir cherché son enfant. Et une autre fois encore, il pourrait se rendre directement chez lui tout simplement parce que son conjoint a pu se libérer plus tôt et que ce dernier a été cherché exceptionnellement l'enfant.

Un tel scénario est relativement courant et montre l'importance des événements contextuels dans les pratiques quotidiennes. Il permet de comprendre ce que nous entendons par une séquence d'activités comme une routine cognitive complexe. Il s'agit d'une suite ordonnée d'activités constituant une unité minimale d'action dont les activités événementielles sont exclues. Dans l'exemple précédent, cette unité minimale correspond ainsi au retour au domicile à partir du lieu de travail en cherchant au passage l'enfant. Cette suite forme ainsi un tout décrit par un schème tel qu'il a été défini ci-dessus. Néanmoins, ce type de schème d'activité se distingue du précédent par plusieurs aspects.

Une séquence d'activités connecte au minimum deux lieux activités et comporte donc au moins un déplacement. Cette caractéristique introduit non seulement une relation de type associative entre ces activités, mais aussi un ordre de succession des activités orientant la relation associative. Ce lien des activités au sein de la séquence se répercute ainsi sur ses attributs. La connaissance spatiale sur la façon de se rendre d'un lieu à un autre de la séquence est fortement centrée sur la succession des lieux d'activité et donc sur le ou les itinéraires reliant l'un à l'autre.

La structuration selon un ordre séquentiel des lieux d'activité a également une influence sur la dimension temporelle. Contrairement à la routine cognitive élémentaire fondée sur une activité, la connaissance temporelle inter-relie les périodes temporelles potentielles des activités. Selon les contraintes qui pèsent sur la routine complexe, comme par exemple des impératifs d'horaire de telle ou telle activité, cette inter-relation oscille entre fixité et élasticité des plages horaires et des heures de départ et d'arrivée potentielles dans les lieux d'activité. Cette caractéristique se répercute sur la disponibilité temporelle de la routine cognitive complexe. Cette disponibilité fonde la flexibilité de la routine, du point de vue de la facilité avec laquelle les individus peuvent y intégrer les activités de pure ordre événementiel ou encore les activités reposant sur une coordination inter-individuelle.

En ce qui concerne le mode de locomotion, la séquence associant différentes activités, elle reflète un usage de mode lié à chacune des activités, usage qui peut être unimodale ou multi-modale. Cependant, si la séquence comporte une activité particulièrement ancrée dans le temps qui impose une présence dans le lieu de son déroulement à un moment précis, il

est fort probable que le mode associé à cette activité s'impose également aux autres activités composant la séquence routinière.

L'activité et la séquence d'activités relèvent donc de deux types de routines cognitives. Ces routines élémentaires et complexes ne sont cependant pas au même niveau lorsque l'on se place du point de vue de la construction de l'espace activités/déplacements.

### 3.3.3 La construction de l'espace activités/déplacements

Par le fait que les séquences expriment explicitement dans les représentations des individus des associations fortes d'activités, matérialisées par des liens spatiaux, des relations temporelles et de modes, elles constituent une armature activité-espace-temps-mode qui sert de cadre de référence à la mise en œuvre de la mobilité quotidienne. Certaines de ces séquences sont activées quotidiennement. D'autres possèdent une périodicité moins courte. Elles sont déclanchées automatiquement au cours de la vie de tous les jours en fonction notamment des contraintes temporelles qu'intègrent les routines élémentaires et complexes.

En l'absence d'événements perturbant les routines, ce cadre de référence correspond à la pratique effective à l'origine des espaces d'activités/déplacements des individus. Dans le cas contraire, les routines élémentaires sont les pièces permettant au cours du processus de logique cognitive mixte, d'adapter (en fonction du nombre d'alternatives de routines élémentaires) les séquences afin de répondre aux différents événements de la vie de tous les jours. De façon pratique, ces changements sont de deux ordres. Il s'agit des changements adaptatifs et des changements cognitifs.

**Les changements adaptatifs** consistent à concevoir sur la base des routines cognitives et des significations des événements, une pratique de mobilité du moment qui tienne compte de cet ou de ces événements. Ils sont fondamentalement liés à la nature des événements (cf. le paragraphe 3.2.3). Lorsque cette nature conditionne une activité dans son ensemble, la situation se résume à sa réalisation ou à son abandon au sein de la routine cognitive complexe.

L'événement qui induit la réalisation d'une nouvelle activité nécessite que les individus choisissent dans le stock des routines cognitives élémentaires, une solution possible. Ce choix n'est pas indépendant de la routine complexe qui fait l'objet de l'adaptation et dépend ainsi de sa flexibilité. En effet, l'introduction d'une activité nécessite de trouver une fenêtre temporelle suffisante pour pouvoir s'y rendre, l'effectuer et continuer sur l'activité suivante de la routine complexe. Certaines de ces routines élémentaires sont donc plus adaptées que d'autres aux possibilités de fenêtre de la routine complexe. Mais si une telle fenêtre n'existe pas, l'individu peut également s'engager dans un processus d'arbitrage pour la créer soit en supprimant une activité d'importance secondaire de la routine complexe, soit en réduisant la durée des activités encadrantes de la fenêtre.

L'événement qui implique l'abandon d'une activité d'une routine complexe introduit soit une réorganisation de la routine soit son abandon pur et simple. Mais la nature de l'événement peut également porter sur les dimensions attributaires de la routine complexe (espace, temps et mode). Ces événements sont d'ordre plus général, car ils peuvent affectés toutes les activités d'une routine. De plus, ils impliquent couramment plusieurs attributs. En effet, un événement temporel, comme par exemple le prolongement d'une activité, introduit toujours un impératif d'espace/mode. Il en va de même pour un événement d'espace ou de mode. Cependant, ce dernier peut être invoqué seul. C'est généralement le cas des automobilistes exclusifs qui en cas d'indisponibilité de voiture, préfèrent annuler ou différer leurs activités lorsque aucun autre impératif n'entre en conflit avec cette ligne de conduite.

**Les changements cognitifs** sont liés aux changements adaptatifs. Il est clair que ces derniers conduisent à une nouvelle pratique, construite par l'individu en fonction des circonstances auxquelles il a été confronté. Cependant par sa mise en oeuvre, elle associe une satisfaction à son schème de réalisation. Si cette satisfaction est au moins égale à la routine cognitive initiale, cette nouvelle manière de faire est mémorisée et vient compléter le thésaurus des routines simples et complexes. Ce processus correspond à un apprentissage par la pratique, une forme d'apprentissage couramment employée par les individus et ce quel que soit le domaine invoqué (Betsch et al., 1999).

*En définitive, cette proposition de l'élaboration de l'espace d'activités/déplacements met l'accent sur l'usage des routines cognitives comme principe comportemental de base. Elle est à la fois intégrative et dynamique : intégrative parce qu'elle rassemble manières de faire, réponses à des événements et processus de décision ; dynamique parce que la mise en oeuvre des événements affectant la mobilité quotidienne, fournit de nouvelles routines cognitives qui potentiellement - en fonction de leur évaluation - peuvent se substituer ou compléter des routines antérieures. Cette perspective implique que le système comportemental d'un individu se fonde donc sur un équilibre dynamique, système dont les routines cognitives sont les briques élémentaires et les événements, les moteurs de l'évolution de ces briques.*

## Conclusion

Au terme de ce chapitre, les différentes analyses menées ont clairement fait apparaître l'importance dans les comportements de la mobilité quotidienne, de la dimension cognitive routinière. Celle-ci ressort à la fois de la réalisation des activités prises isolément et des enchaînements d'activités. Elle porte autant sur la dimension spatiale que temporelle, même si elle est plus importante pour les lieux. C'est pourquoi la logique cognitive mixte concerne essentiellement un processus de résolution de problème impliquant le temps, plus précisément la nécessité d'une coordination des temporalités permettant aux individus de mettre en correspondance différents temps sociaux.

Par rapport à notre hypothèse qui stipule que la routine cognitive constitue la trame de fond de la réalisation de la mobilité quotidienne, il s'avère qu'elle semble largement vérifiée. Mais, il n'en demeure pas moins que pour certains individus, elle est diluée par la densité d'événements auxquels ils font face et qui implique une programmation temporelle fréquente. Cette dernière pouvant elle même devenir une routine de planification de la mobilité, une sorte de schème de fonctionnement cognitif actif. La dilution de la routine temporelle chez certains individus et la diversité des routines cognitives des personnes sont probablement les raisons pour lesquelles les études descriptives des pratiques de mobilité n'ont pas permis de mettre à jour de solides régularités dans les pratiques individuelles qui permettraient de constituer quelques principes robustes pour une simulation informatique.

La dimension cognitive routinière peut cependant constituer une approche alternative intéressante quant à la réalisation d'une microsimulation de la mobilité quotidienne, d'autant qu'elle repose sur une compréhension des mécanismes effectivement mis en oeuvre par les individus. Elle nécessite une collecte ciblée sur les routines cognitives élémentaires et complexes des individus ainsi que de la façon dont les individus réalisent la résolution de problème notamment dans la dimension temporelle. Une telle collecte d'information ne présente guère plus de difficultés que celle des enquêtes "ménages déplacements", mais elle implique un changement radical de paradigme méthodologique. En effet, il s'agit de substituer la recherche sur les mécanismes sous-jacents aux comportements à l'identification des combinaisons communes d'attributs qui conduisent à des comportements identiques.

Les résultats obtenus quant à notre hypothèse peuvent être mis en perspective avec le concept d'identité de déplacement. Ce dernier correspond à une signature qui traduit à la fois une certaine continuité de logique d'action pour un individu, mais simultanément aussi une distinction par rapport à d'autres individus ou groupes.

Du point de vue de la continuité, la routine cognitive constitue un marqueur fondamental des comportements des individus. Par les activités qu'elle implique et la façon de les mettre en œuvre par les individus, la routine constitue une forme d'usage des ressources de l'environnement qui présente de fortes récurrences. Comme cela ressort de nos analyses sur les logiques de réalisation de la mobilité quotidienne, ce sont toujours les mêmes ensembles de lieux qui sont fréquentés, même si la temporalité de fréquentation peut varier. Il apparaît ainsi que les individus possèdent une forte continuité spatiale. Si l'on tient compte des résultats mis à jour au cours du chapitre précédent sur l'identification des différents espaces de fréquentation, cette continuité spatiale est partagée par des groupes d'individus, constituant ainsi une signature spatiale collective. Ce marquage spatial des individus implique également une continuité sociale si l'on tient compte du fait que l'espace géographique possède une signature sociale par son contenu fonctionnel et par les groupes de population qui le fréquente.

Simultanément, la continuité socio-spatiale de la mobilité des individus constitue une forme de différenciation entre des groupes d'individus fréquentant des secteurs urbains n'ayant pas les mêmes caractéristiques. Mais cette distinction se retrouve également du point de vue des logiques cognitives d'action. En effet, la logique mixte associant habitude spatiale et programmation temporelle possède un niveau de récurrence plus important chez certains groupes d'individus. Ce ne sont pas tant les anciennes lignes de clivages fondées sur des critères socio-économiques qui fondent ces groupes, mais plutôt l'ampleur et la diversité des aspects événementiels auxquels ils sont confrontés et auxquels ils donnent suite au cours de leur mobilité. Ces aspects événementiels composent ainsi des styles de vie largement différenciés qui se répercutent sur la façon de mettre en œuvre la mobilité.

Ainsi, il apparaît que l'identité de déplacement repose fondamentalement sur des formes spatiales, sociales et cognitives qui composent de multiples configurations comportementales.

## **Chapitre 4**

# **Cognitions et pratiques spatiales de l'adolescent**

Kaira Hamza et Thierry Ramadier<sup>1</sup>

Se déplacer dans un environnement nous conduit à percevoir l'espace qui nous entoure, à acquérir sa connaissance en se le représentant et en le mémorisant. Ce processus qui permet à l'individu d'acquérir, d'emmagasiner, de se rappeler, et de décoder des informations sur les localisations et les attributs de son environnement spatial est désigné sous le terme de « cognitive mapping » par R. Downs et D. Stea (1973). Il permet à l'individu de prendre connaissance des propriétés spatiales d'objets et d'événements du monde. Ces propriétés spatiales sont codifiées et mémorisées dans les représentations cognitives ; résultat de ce processus. L'aptitude de la représentation à conserver et à mémoriser les propriétés spatiales des objets de l'environnement (forme, positions relatives des objets, propriétés topologiques, distances) permet à l'individu d'agir dans son environnement.

Cette connaissance des propriétés spatiales des objets de l'environnement apparaît jouer un rôle important dans la conception et l'exécution de plans de déplacements. (Gärling, 1995, Gärling et al., 1984, Russell et Ward, 1982 cités par T. Gärling et R. G. Golledge, 2002). En effet, l'individu utilise cette connaissance dans le choix de sa destination, dans l'interprétation d'instructions de navigation, de cartes et de plans, dans la planification efficace d'itinéraires. Le comportement de l'individu dans l'environnement ne dépend pas uniquement de l'espace perçu pendant l'action mais aussi de l'environnement conçu et remémoré (T. Ishikawa et D. R. Montellon, 2006).

Résultat de relation de l'individu avec son environnement, chaque individu possède sa propre représentation qui peut contenir des propriétés communes avec les représentations d'autres individus. Selon C. Cauvin (1999), les facteurs qui influencent nos représentations peuvent être regroupés en trois catégories, celle liée au sujet, celle liée à l'environnement et celle liée à nos actions au sein de cet environnement.

Parmi les facteurs liés au sujet, son développement cognitif et son corollaire l'âge. Selon la théorie de J. Piaget concernant le développement cognitif, entre 7 et 12 ans, l'enfant accède au stade des opérations concrètes, stade pendant lequel il acquiert la capacité de comprendre les propriétés métriques de la distance, de la longueur et de la surface. Une capacité indispensable pour accéder au stade des opérations formelles où le tout est coordonné, hiérarchiquement intégré, et les constructions mentales euclidiennes abstraites sont maîtrisées (M. A. Brown et M. J. Broadway, 1981). Le développement complet de la pensée formelle est crucial dans l'organisation des images mentales des lieux et dans l'estimation de distances à partir de ces images (M. A. Brown et M. J. Broadway, 1981). Le stade des opérations formelles débute, selon Piaget, à l'âge de 12 ans et ses propriétés sont acquises à l'âge de 15-16 ans. Comme le signalent M. A. Brown et M. J. Broadway (1981), selon cette théorie, les changements qui s'opèrent dans les représentations chez la population de cette tranche d'âge et plus ne sont plus liés à l'âge, mais à d'autres facteurs. De cela découle un grand nombre d'interrogations :

- Le développement des représentations des adolescents présente-t-il un tournant coïncidant avec le tournant décisif du développement cognitif (vers 15-16 ans) ?

---

<sup>1</sup> Nos remerciements pour le soutien et la contribution de Colette Cauvin qui, sur de multiples aspects, a permis que cette étude puisse être menée.

- Quel phénomène marque ce tournant décisif dans le développement des représentations ?
- Quelle est la nature de la relation qu'entretient l'adolescent avec son environnement avant et après ce tournant décisif ?
- Quel facteur prime dans la création des disparités dans les représentations des jeunes âgés de 16 ans et plus ?

Et de ces interrogations sont formulées plusieurs hypothèses dont celle d'où nous tenterons de vérifier à travers ce chapitre. De ce contexte théorique, nous formulons l'hypothèse que le développement des représentations avec l'avancement de l'âge connaît un tournant à l'âge de 15-16 ans coïncidant avec celui du développement cognitif de l'enfant vers les 15-16 ans.

Ce changement dans le développement des connaissances spatiales se produit au niveau d'un groupe de lieux qui ont une signification particulière pour les adolescents.

Pour vérifier notre hypothèse, nous avons besoin de données sur les connaissances des adolescents âgés de 12 à 18 ans, sur leurs pratiques spatiales, sur leur préférence spatiale et sur leurs caractéristiques socioéconomiques. L'enquête est la méthode utilisée pour collecter les données.

#### **4.1 La collecte des données et l'outil d'analyse**

Cette collecte de données a nécessité au préalable une réflexion sur le groupe d'adolescents à enquêter, sur le lieu approprié pour entrer en contact avec les adolescents, sur les techniques adaptées pour externaliser les connaissances spatiales intériorisées par l'adolescent, sur le terrain d'étude. Le terrain d'étude retenu est celui de la ville de Belfort, une ville de taille moyenne (autour de 51 000 habitants) occupant une position géographique charnière entre la région de l'Alsace et celle de la Franche-Comté.

Les adolescents étant, sauf cas particulier<sup>2</sup>, des jeunes en âge scolaire, nous avons opté pour un contact avec les établissements scolaires du secondaire, c'est-à-dire les collèges et les lycées.

Notre objectif est d'obtenir dans notre échantillon une représentativité des différents types d'établissements scolaires de la ville en relation avec la localisation géographique, le statut (public, privé), le niveau (collège, lycée), le type et le degré de spécialisation des enseignements offerts (général, technologique, professionnel).

Nous avons effectué une première sélection entre les établissements en tenant compte de leur localisation, de leur niveau et de leur spécialité d'enseignement. Les établissements sélectionnés figurent sur la carte (Fig. 4.1). Il s'agit de quatre collèges ; l'Institution Sainte-Marie, Léonard de Vinci, Vauban et F-A. Bartholdi, et de trois lycées ; G. Courbet, Condorcet et D. Diderot.

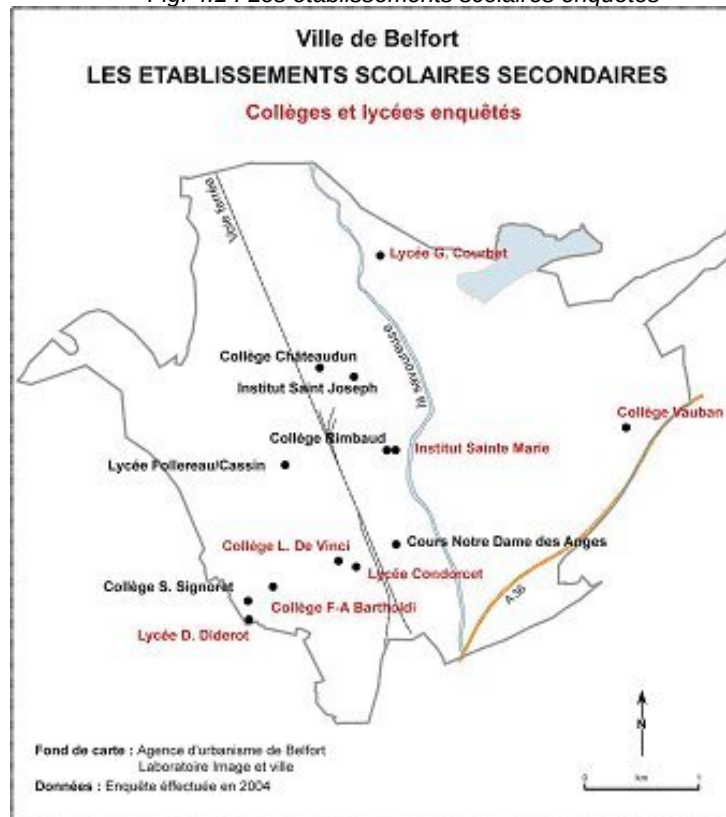
Parmi notre sélection, nous avons à un établissement près, autant d'établissements situés au centre ville (l'Institution Sainte-Marie, Léonard de Vinci, et Condorcet) qu'en périphérie (Vauban et F-A. Bartholdi, G. Courbet, D. Diderot). Concernant le statut de l'établissement scolaire, le statut privé est représenté par l'Institution Sainte-Marie, le reste des établissements scolaires est de l'ordre du public. Au sujet de la spécialisation de l'enseignement dispensé dans les établissements, nous avons deux lycées dispensant des enseignements dans la filière générale et technologique ; G. Courbet et Condorcet, et un lycée dans la filière professionnelle ; D. Diderot.

---

<sup>2</sup> La scolarité obligatoire de l'enfant, en France, s'arrêtant à 16 ans implique, les adolescents plus âgés qui ont ainsi été contactés, se restreignent à un groupe plus ciblé : les adolescents scolarisés au lycée.



Fig. 4.1 : Les établissements scolaires enquêtés



Dans un second temps, après des échanges avec les responsables des établissements scolaires, nous avons retenu une classe de chaque niveau de la 6<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> ou de la seconde à la terminale. L'échantillon ainsi constitué comprend 410 personnes.

Fig. 4.2 : Nombre d'adolescents par tranche d'âge

| âge   | 12 ans | 13 ans | 14 ans | 15 ans | 16 ans | 17 ans | 18 ans | Total |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| Total | 63     | 77     | 46     | 80     | 64     | 38     | 42     | 410   |

Afin d'obtenir des informations tant au niveau des représentations que des pratiques, nous avons mis au point une enquête en deux étapes, joignant diverses techniques.

Dans un premier temps, nous avons mis l'accent sur les aspects cognitifs en demandant un dessin à main levée (ou sketch map) des espaces parcourus quotidiennement. Plus précisément, nous avons demandé aux jeunes de dessiner, sur une feuille blanche de format A3, la ville de Belfort telle qu'ils la connaissent.

Dans un second temps, nous avons demandé aux enquêtés de remplir un questionnaire portant sur leurs caractéristiques socio-économiques, l'âge, l'espace valorisé et les déplacements afin de disposer d'éléments explicatifs des dessins.

Disposant de ces données, nous avons choisi de procéder à leur exploitation en nous intéressant aux lieux identifiés, selon l'âge.

Pour relever la connaissance spatiale des adolescents, nous avons dans un premier temps procéder à un inventaire des lieux indiqués sur les dessins à main levée. Ensuite, nous avons procédé au calcul d'un indice qui fournit taux de citation du lieu par les adolescents.

$$I = (\text{Nombre de fois que le lieu } X \text{ est identifié} / \text{Nombre total de sujets}) \times 100$$

Et afin de mieux dégager le degré de consensus dans la représentation des lieux, en termes de nombre d'éléments identifiés, de couverture spatiale ainsi que de structuration de ces éléments, une cartographie de cet indice est effectuée. Un ensemble de représentations cartographiques est ainsi obtenu.

## 4.2 Le développement des représentations des adolescents de 12 à 18 ans

De notre analyse des représentations selon l'avancement de l'âge des adolescents découle un grand nombre d'observations :

### 4.2.1 Lieux de référence structurant les représentations

La structuration des représentations repose sur un petit nombre de lieux bien spécifiques. Leur sélection repose sur le fait qu'ils ont la particularité d'être cités au moins une fois par au moins 50% des personnes d'un groupe d'âge, quel que soit le groupe d'âge. Il s'agit des deux centres commerciaux du centre-ville les 4 AS et des Faubourgs, du cinéma des quais, de la gare et du lion-château (monument historique de la ville) et de l'établissement fréquenté (Fig. 4.3). Ils sont à l'origine de l'agencement des éléments des représentations. Nous remarquons la présence de ces lieux très tôt sur les représentations dès l'âge de 12 ans. Ils sont autant représentés sur les représentations des plus âgés que chez les plus jeunes. Mais s'ils sont représentés avec des taux remarquables sur les représentations des plus jeunes, ces taux sont encore plus élevés chez les plus âgés. L'indication de ces lieux sur les représentations augmente avec l'avancement de l'âge des jeunes. Cette accentuation de la représentation du lieu est accompagnée d'une représentation de lieux adjacents. Ce sont des lieux autour desquels se forment des noyaux de lieux (Fig. 4.7 à 4.13). Ils fonctionnent comme des lieux de référence (E. K. Sadalla et al., 1980) dans la mesure où ils contribuent à l'organisation de la localisation d'autres points dans l'espace. Selon E. K. Sadalla et al. (1980), il semble que la localisation cognitive d'un grand nombre de lieux dans l'espace soit mémorisée et retransmise en référence à un petit nombre de lieux<sup>3</sup> de référence spatiaux. Il ne s'agit pas forcément de lieux fréquentés, mais ils ont tendance à être considérés comme des points repère. Au-delà de la singularité d'un point de repère (forme claire, contraste avec l'arrière plan, localisation dégagée), selon E. K. Sadalla et al. (1980), le phénomène d'agrégation des lieux différencie le lieu de référence du point de repère. Ces lieux référentiels sont des éléments prototypiques (Rosch, 1975) issus du processus de catégorisation de l'espace (Hirtle & Jonides, 1985). Ces éléments sont des étiquettes sémantiques qui structurent les relations spatiales de la représentation. Ils sont liés à l'expérience environnementale, incluant aussi bien les facteurs interpersonnels, socio-culturels, et physiques, que les caractéristiques affectives, évaluatives et cognitives (Wapner, 1981).

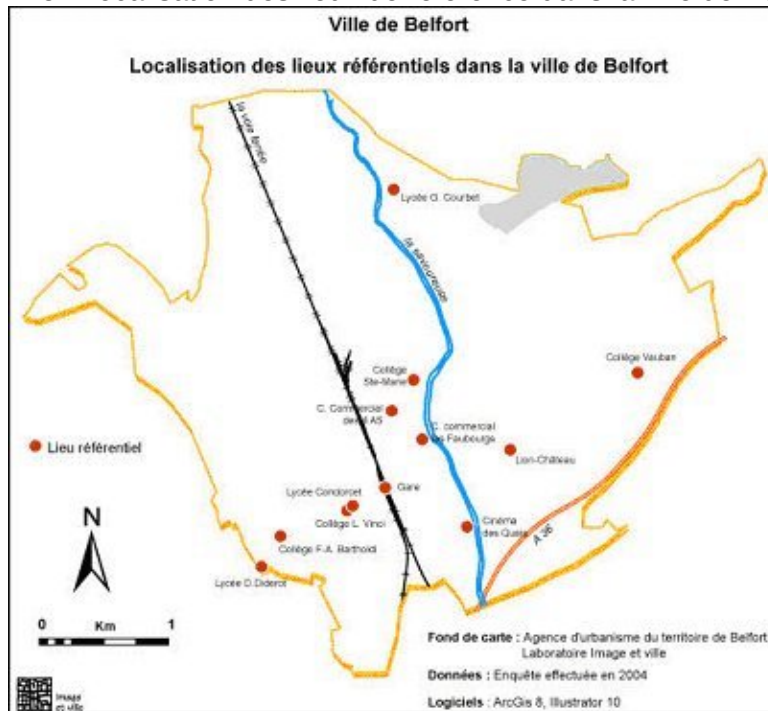
Parmi les principaux types de lieu référentiel, l'établissement scolaire contribue à l'organisation des lieux situés dans son environnement proche. La Gare est très souvent accompagnée d'un lieu bien spécifique « le café Leffe », mais peut être aussi indiquée avec d'autres lieux comme les arrêts de bus, le passage souterrain de la gare. Le lion-château joue un rôle quant à lui plus particulier dans la fonction symbolique et normative de la partie historique de la ville. Le cinéma des quais, sa représentation a tendance à être

---

<sup>3</sup> Alors que les *points de repère* sont des références uniquement spatiales n'engendrant pas forcément un niveau de familiarité élevé (Wapner, 1981).

accompagnée de l'indication de la piscine, d'un fast-food, et d'un centre commercial situé à sa proximité. La représentation des deux centres commerciaux des 4 AS et des Faubourgs a tendance à être accompagnée de l'indication des lieux situés au niveau des zones piétonnes de l'espace commercial du centre-ville. Si l'on additionne les sept établissements scolaires aux cinq autres éléments, notre échantillon comprend douze lieux référentiels (fig. 4.3).

*Fig. 4.3 : Localisation des lieux de référence dans la ville de Belfort*



#### 4.2.2 Comparaison de la représentation et de la fréquentation des représentations

Parmi les cinq lieux qui ne sont pas des établissements scolaires (Fig. 4.5), tous, à l'exception du centre commercial des Faubourgs, ont un taux de représentation qui tend à croître avec l'âge.

Le cinéma des quais est un lieu qui est très tôt représenté dans de fortes proportions. Mais c'est aussi le lieu qui est le plus fortement fréquenté, quel que soit l'âge. La relation entre fréquentation et représentation, pour le cinéma, est congruente.

La gare est aussi un lieu congruent. Mais il apparaît plus tardivement : ces taux croient sur les deux dimensions après 15 ans. Les récurrences ont un poids plus important auprès des représentations que des pratiques.

Le centre commercial des Faubourgs a des taux de représentation constant, et un taux de fréquentation également constant dans l'âge. Il reste le second lieu de destination, après le cinéma.

Certes, le taux du lion-château croît régulièrement avec l'âge, mais sa fréquentation reste faible. Ainsi, cet élément n'est pas un support pour les pratiques spatiales, mais pour les représentations.

Le centre commercial de 4 As est le troisième lieu de fréquentation de l'échantillon. Et croit tant en termes de fréquentations que de représentations. Entre les deux centres commerciaux du centre-ville, les Faubourgs restent ceux dont l'ancrage est le plus important. Les 4 as arrivent plus tardivement et conservent un plus fort taux de représentation.

Fig.4.4 : Lieux représentés selon l'âge (en %)

| Lieux  | Lion-château | Cinéma des quais | Gare | C. commercial des 4 AS | C. commercial des Faubourgs |
|--------|--------------|------------------|------|------------------------|-----------------------------|
| 12 ans | 38           | 33               | 11   | 22                     | 41                          |
| 13 ans | 29           | 45               | 21   | 16                     | 30                          |
| 14 ans | 30           | 54               | 28   | 35                     | 33                          |
| 15 ans | 50           | 46               | 46   | 31                     | 35                          |
| 16 ans | 56           | 53               | 72   | 45                     | 52                          |
| 17 ans | 66           | 71               | 82   | 50                     | 58                          |
| 18 ans | 52           | 60               | 64   | 43                     | 55                          |

Fig.4.5 : Lieux fréquentés selon l'âge (en %)

| Lieux  | Lion-château | Cinéma des quais | Gare | C. commercial des 4 AS | C. commercial des Faubourgs |
|--------|--------------|------------------|------|------------------------|-----------------------------|
| 12 ans | 21           | 60               | 5    | 21                     | 37                          |
| 13 ans | 14           | 68               | 4    | 16                     | 27                          |
| 14 ans | 7            | 72               | 7    | 26                     | 28                          |
| 15 ans | 9            | 84               | 18   | 30                     | 38                          |
| 16 ans | 13           | 83               | 31   | 33                     | 45                          |
| 17 ans | 18           | 82               | 34   | 32                     | 39                          |
| 18 ans | 10           | 79               | 26   | 40                     | 45                          |

C'est au niveau de ces lieux que les changements des représentations se produisent et que la structure des représentations change chez les jeunes âgés entre 15 et 16 ans.

#### 4.2.3 Un tournant dans le développement des représentations coïncidant avec le tournant décisif du développement cognitif

Les représentations des jeunes ne sont pas statiques, elles changent avec l'avancement de l'âge des adolescents. Il y a un âge où le changement est particulièrement significatif, c'est à l'âge de 16 ans où la structure des représentations présente une organisation autre que celle des jeunes âgés de 12 à 15 ans. C'est à cet âge, qu'un tournant se produit, mais les signes de ce changement sont déjà perceptibles sur les représentations de 15 ans. Les lieux de référence sont mieux représentés par les jeunes de cette tranche d'âge. Entre 12 et 14 ans, les taux de représentation varient entre 11 et 54% (Fig. 4.4). A 15 ans, les taux varient entre 31 et 50 %. Concernant, la fréquentation, les jeunes de 15 ans sont aussi plus nombreux à les fréquenter.

Nous observons aussi, à partir de 15 ans, un enrichissement des représentations d'éléments nouveaux. Un phénomène particulier caractérise cet enrichissement, il s'agit d'une augmentation d'éléments au niveau de certaines localisations bien spécifiques. Une apparition d'éléments nouveaux au niveau de l'espace circonscrit par les quatre lieux de référence situés au centre-ville ; les deux centres commerciaux des 4 AS et des Faubourgs, la gare et le lion-château.

La structure des représentations des jeunes âgés de 15 ans repose sur les mêmes lieux de référence représentés sur les représentations des jeunes âgés de 12, 13 et 14 ans ; l'établissement scolaire fréquenté, le lion-château, le cinéma des quais, les centres

Dans les représentations des jeunes âgés de 16 ans, ce phénomène d'accumulation des lieux s'accroît et conduit à la formation d'agrégats de lieux plus denses autour des lieux de référence. Jusqu'à l'âge de 15 ans, les foyers de lieux constitués autour des lieux de référence sont distincts. Excepté pour la rue piétonne, l'ensemble des foyers est constitué de quelques lieux n'excédant pas les 5 lieux. Ce que nous observons sur les représentations des plus âgés de 16, 17 et 18 ans est la formation de foyers de lieux plus denses qui sous l'effet d'une agrégation continue de lieux, produit une jonction des noyaux situés au centre-ville. Les quatre foyers de lieux constitués par les lieux ; les centres commerciaux « les 4 AS et les Faubourgs », la gare et le Lion-château sont désormais joints sur les représentations des plus âgés. Cette jonction aboutie à la formation d'un grand noyau au niveau du centre-ville traduisant la maîtrise cognitive de cet espace par les adolescents sous l'effet attracteur des lieux de référence.



Fig. 4.7 : Lieux connus, fréquentés et la relation connus-fréquentés chez les jeunes de 12 ans

**Ville de Belfort**

## Lieux Représentés et Fréquentés par les adolescents âgés de 12 ans

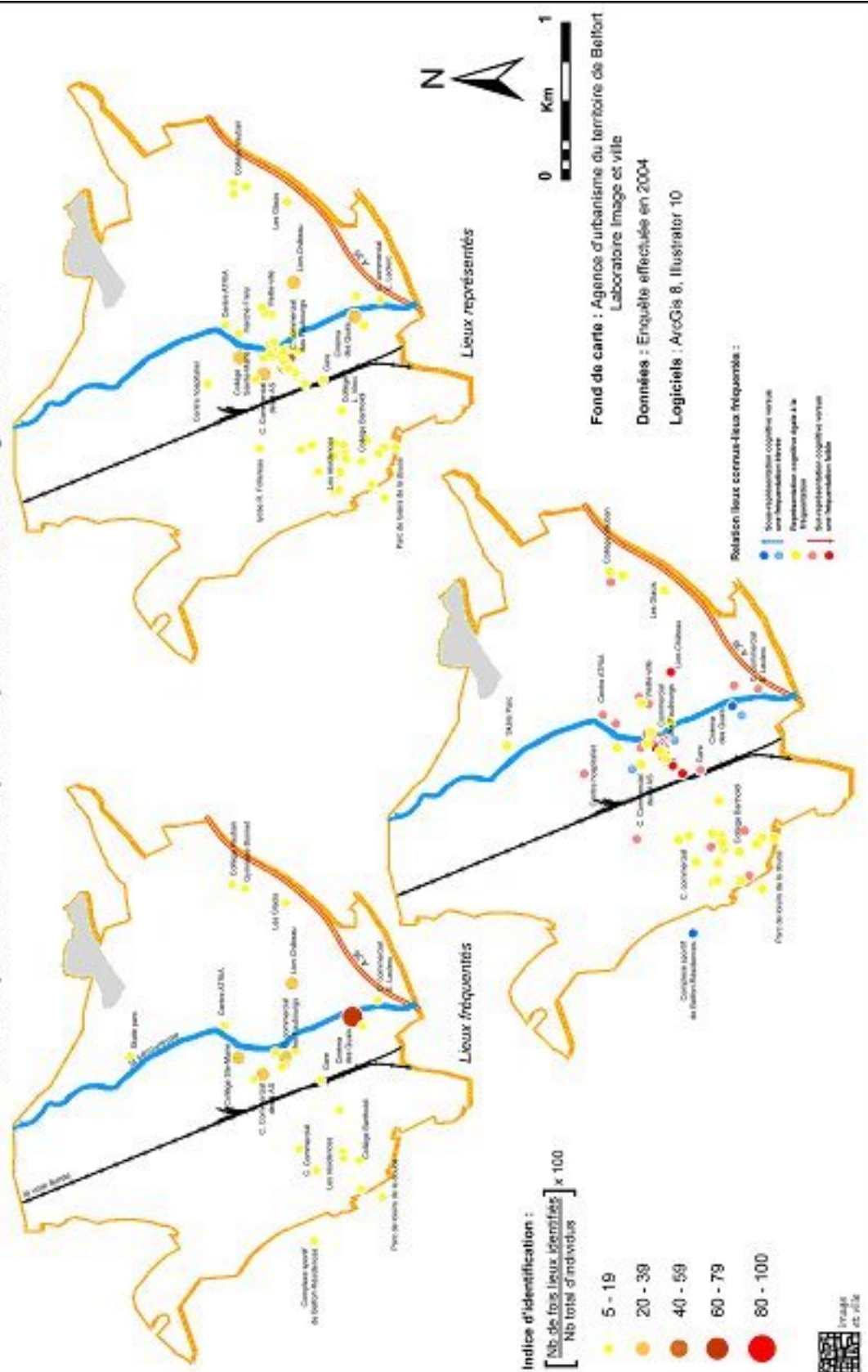


Fig. 4.8 : Lieux connus, fréquentés et la relation connus-fréquentés chez les jeunes de 13 ans

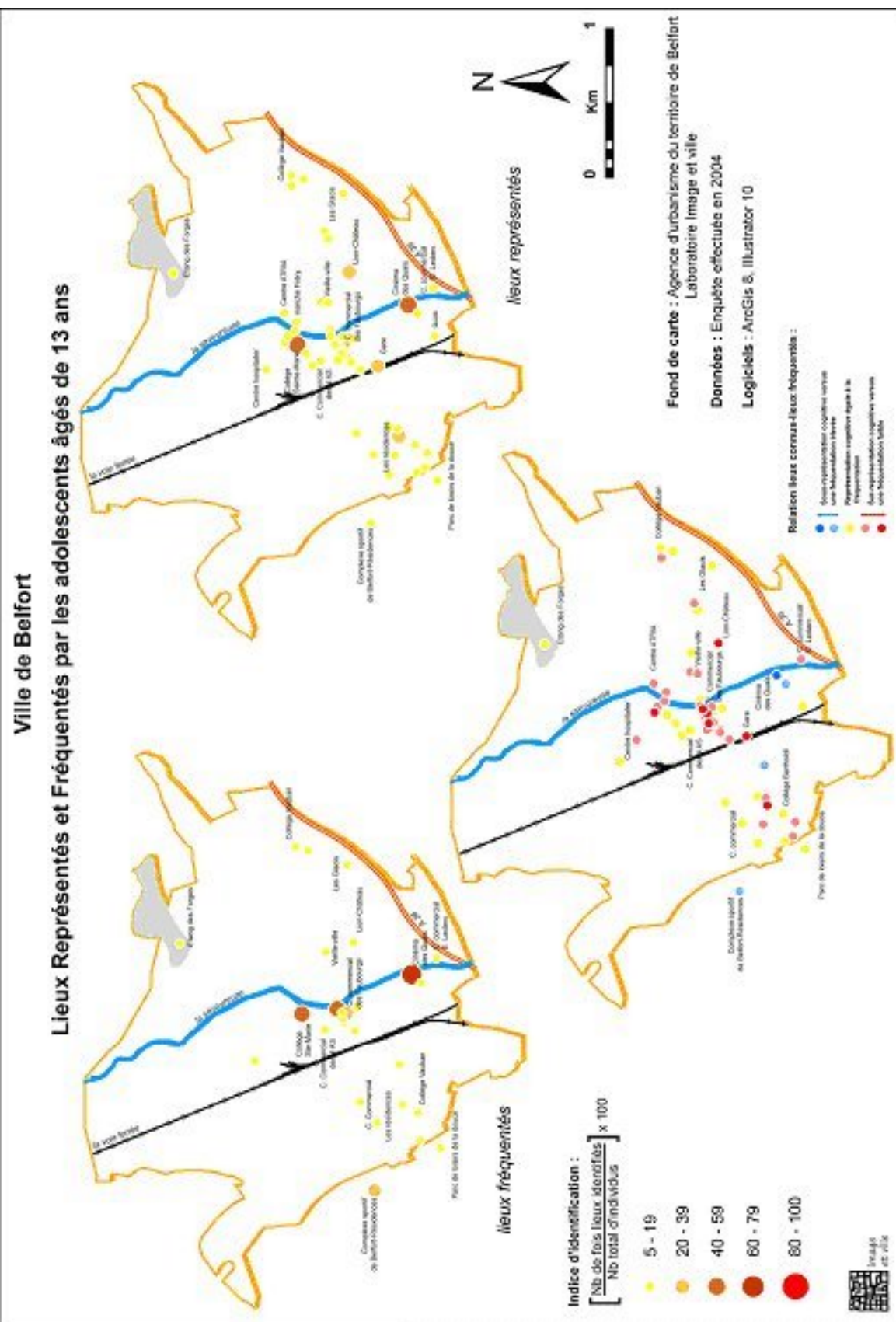


Fig. 4.9 : Lieux connus, fréquentés et la relation connus-fréquentés chez les jeunes de 14 ans

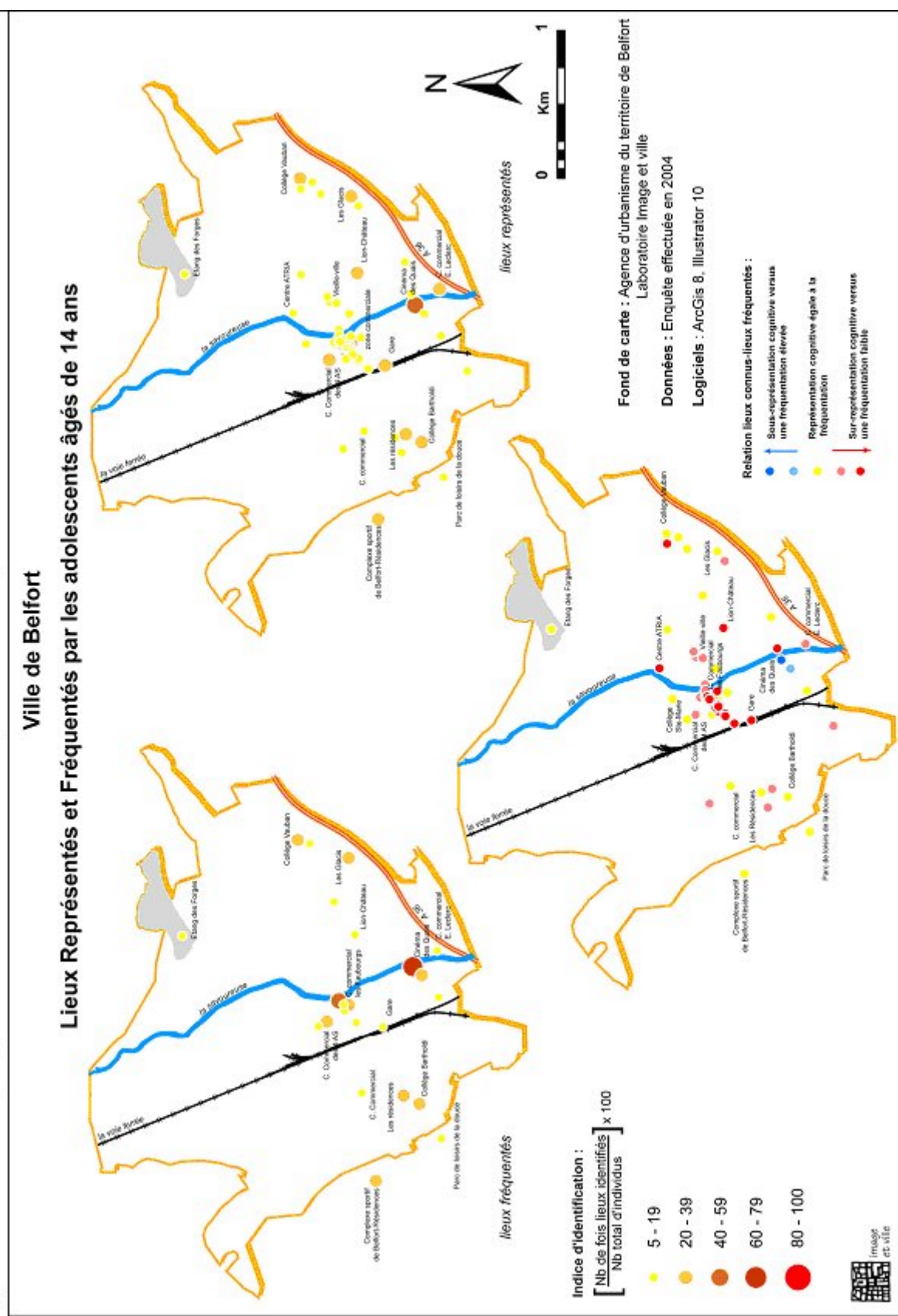




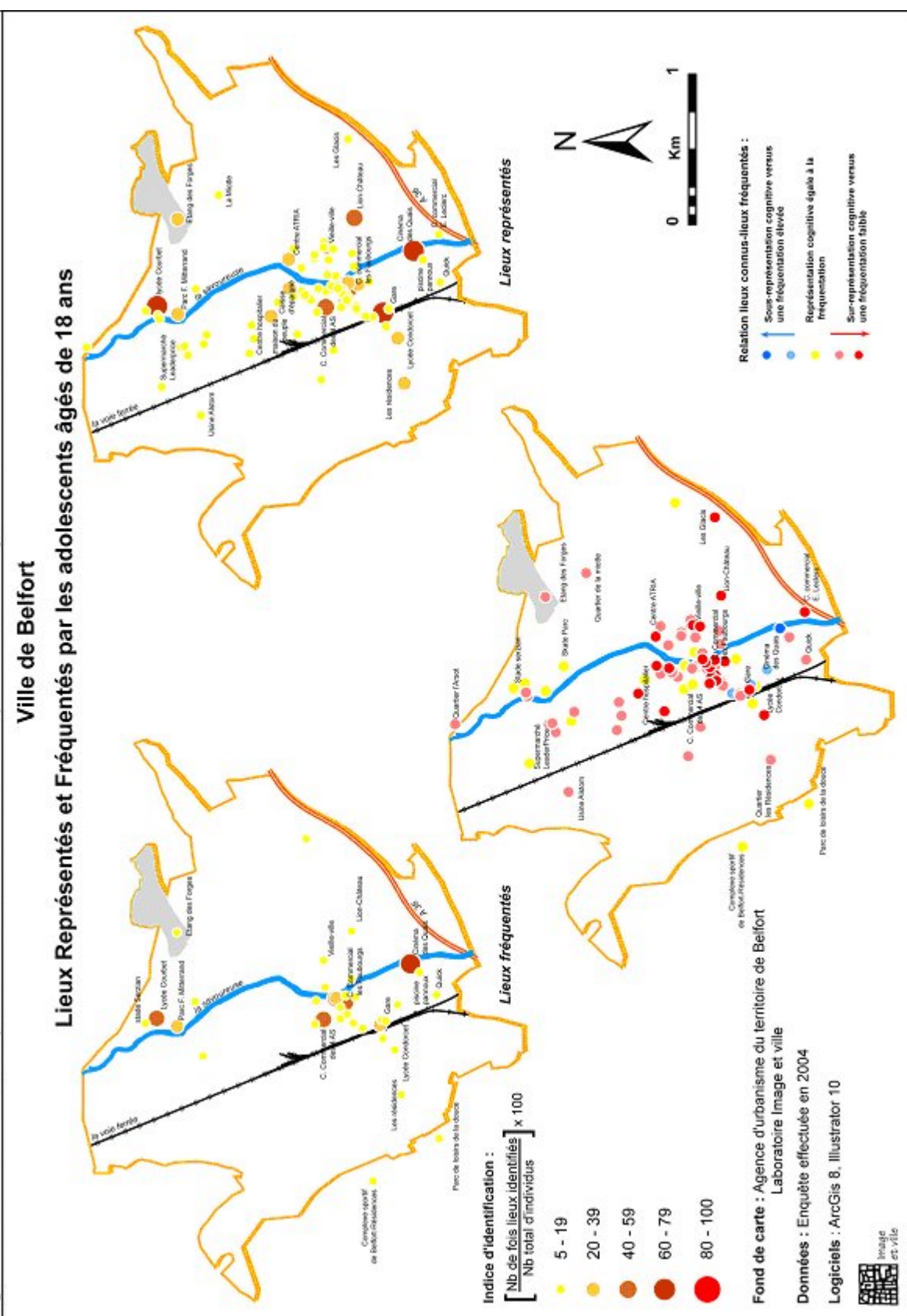








Fig. 4.13 : Lieux connus, fréquentés et la relation connus-fréquentés chez les jeunes de 18 ans



#### 4.2.4 Grande influence de l'établissement scolaire dans l'agencement des représentations des plus jeunes (12, 13 et 14 ans)

Les représentations des adolescents âgés de 12 à 14 ans (fig. 4.15 à Fig.4.20. ) présente un découpage spatial en quatre secteurs alors que la tendance chez les plus âgés est plus à la formation d'un noyau dense au centre-ville. Ces quatre secteurs sont associés aux localisations géographiques des établissements scolaires fréquentés (les collèges). La structure des représentations des plus jeunes est liée à une logique de proximité géographique dans la pratique spatiale de la ville par rapport à l'établissement scolaire fréquenté. Ceci se traduit par une indication détaillée de l'espace environnant l'établissement scolaire. Les adolescents pratiquent un espace condensé essentiellement autour de l'établissement fréquenté et de leur espace de résidence. C'est à l'âge de 14 ans (Fig. 4.19 et Fig.4.20), que les pratiques spatiales commencent à dépasser cet espace et surpasser les frontières des zones de proximité de l'établissement scolaire. Ces plus amples pratiques spatiales continuent à l'âge de 15 ans pour s'intensifier à l'âge de 16 ans et plus.

Cette logique de proximité géographique sur laquelle reposent les pratiques spatiales des jeunes fait que jusqu'à l'âge de 14 ans, si les lieux de référence sont indiqués sur les représentations collectives, ils le sont avec des taux faibles. C'est l'établissement scolaire fréquenté qui joue un grand rôle dans l'agencement des éléments des représentations chez les plus jeunes.

*Fig. 4.14 : Lieux de référence représentés selon le collège fréquenté (%)*

| Lieu                     | Collège F-A. Bartholdi | Collège Vauban | Collège St-Marie | Collège Léonard de Vinci |
|--------------------------|------------------------|----------------|------------------|--------------------------|
| <b>Cinéma</b>            | 38                     | 49             | 49               | 47                       |
| <b>CC. des Faubourgs</b> | 20                     | 24             | 47               | 29                       |
| <b>CC. des 4 AS</b>      | 19                     | 22             | 25               | 37                       |
| <b>Gare</b>              | 25                     | 19             | 23               | 47                       |
| <b>Lion-château</b>      | 25                     | 44             | 41               | 45                       |

Cependant, la localisation géographique du collège a une influence sur la représentation des lieux de référence. Comme, nous pouvons l'observer à la lecture du tableau (Fig. 4.14), les adolescents représentant moins bien les lieux de référence sont ceux qui fréquentent le collège F-A. Bartholdi, établissement scolaire situé à la périphérie de la ville et éloigné des lieux de référence qui sont eux plus particulièrement localisés au centre-ville. La localisation du collège Vauban à proximité du cinéma des quais et du Lion-château implique leur indication par un grand nombre de jeunes fréquentant l'établissement. Les adolescents fréquentant les établissements scolaires situés au centre-ville (l'Institution Sainte-Marie et le collège Léonard de Vinci) ont tendance à mieux représenter l'espace commercial du centre-ville (les deux centres commerciaux des 4 As et des Faubourgs ainsi que les commerces de la rue piétonne). La situation du collège Léonard de Vinci à proximité de la gare implique une meilleure représentation de ce lieu par les adolescents fréquentant l'établissement.

Ces observations nous permettent d'affirmer qu'il existe un tournant dans le développement des représentations coïncidant avec celui du développement cognitif de l'adolescent vers 15-16 ans. Les éléments qui, avec l'avancement dans l'âge, alimentent la représentation ont la particularité de se greffer autour de lieux de référence. Ce sont ces lieux qui structurent les représentations cognitives de l'espace des adolescents. C'est aussi au niveau de ces lieux que les changements s'opèrent avec l'avancement de l'âge des jeunes. Ce qui nous mène à nous poser la question de la nature de la relation qui existe entre l'individu et ces lieux. Les lieux ont-ils un sens, une signification pour les jeunes ?

Fig. 4.15 : Lieux représentés par les jeunes de 12 ans selon l'établissement scolaire fréquenté

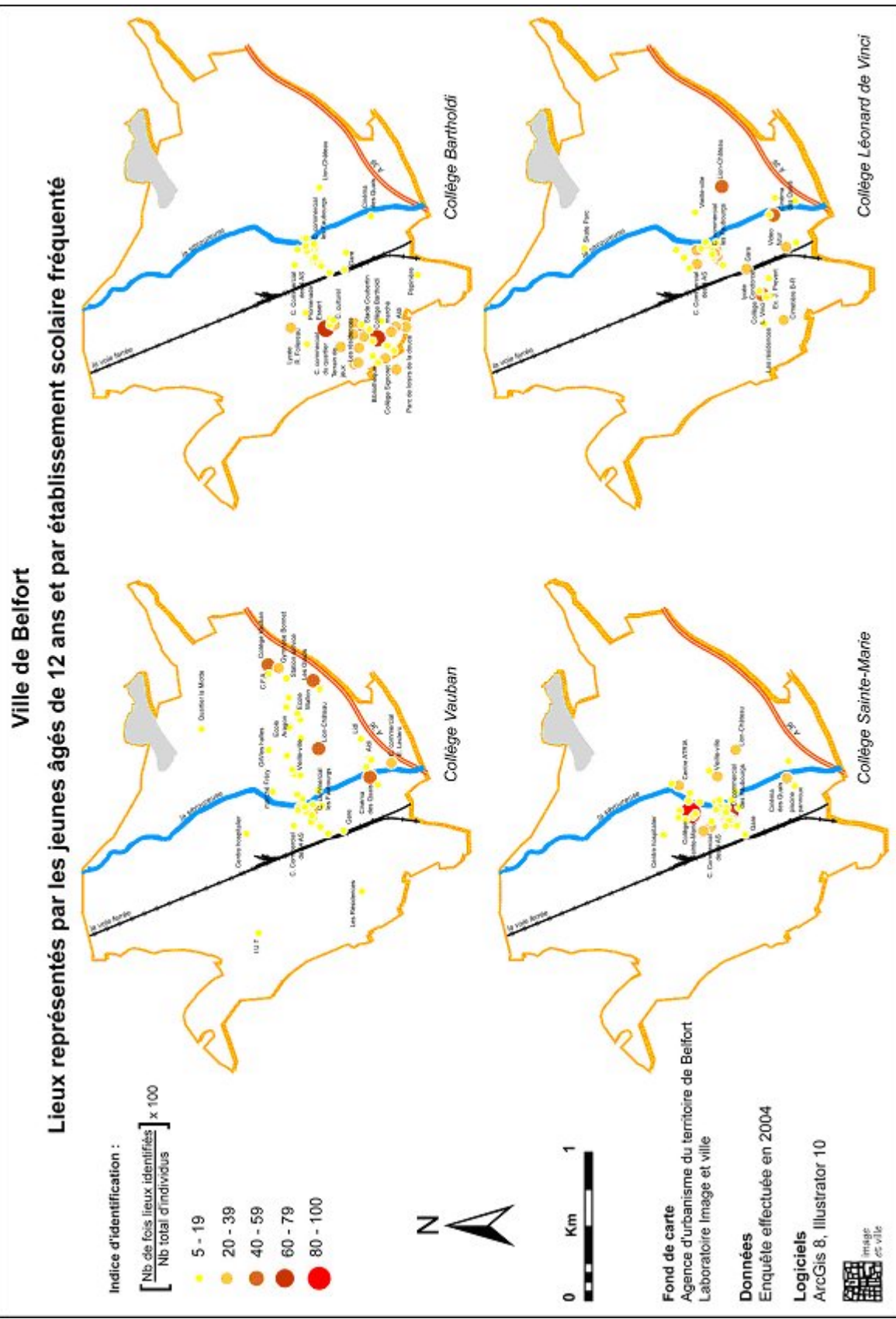


Fig. 4.116 : Lieux fréquentés par les jeunes de 12 ans selon l'établissement scolaire fréquenté

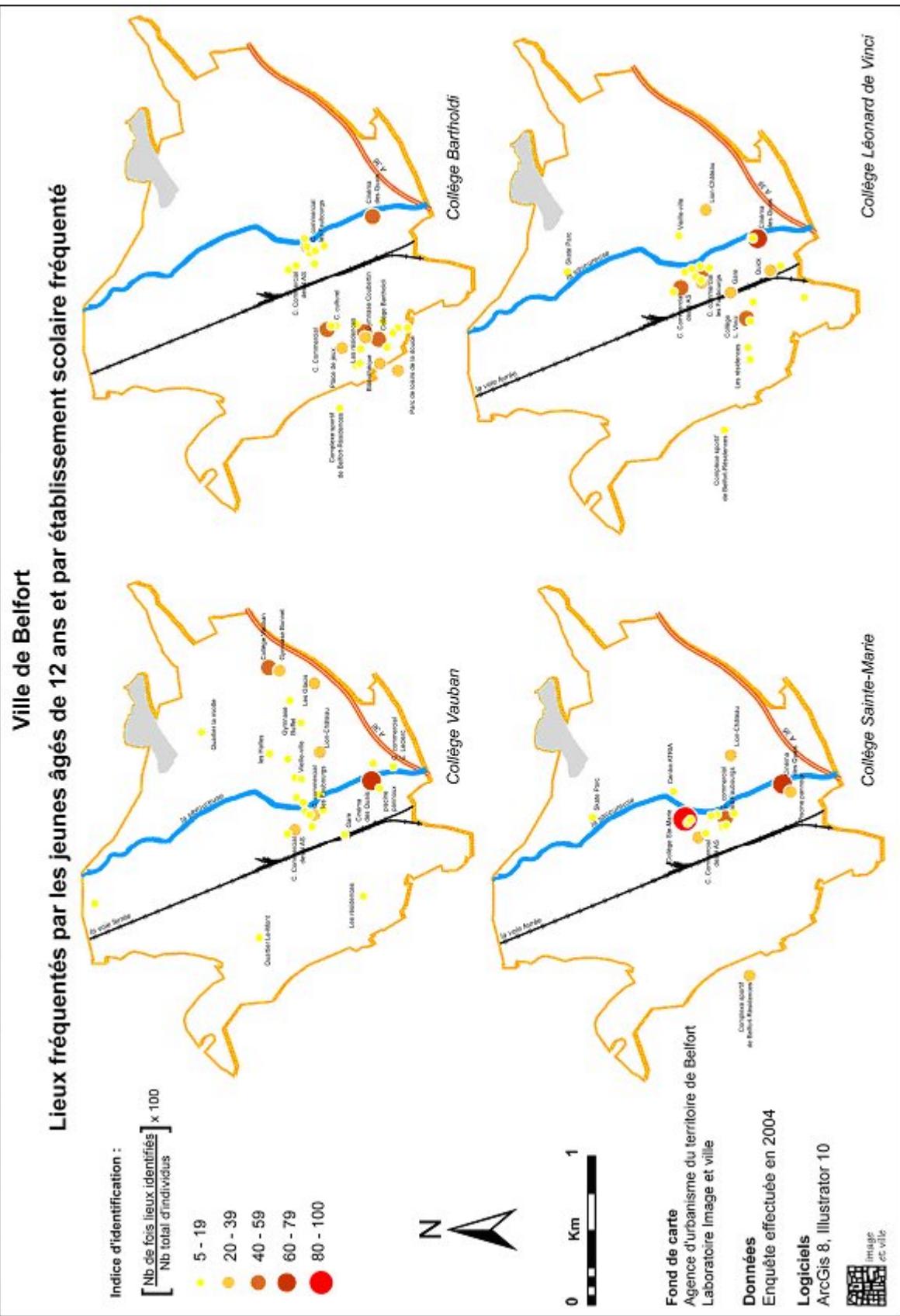




Fig. 4.17 : Lieux représentés les jeunes de 13 ans selon l'établissement scolaire fréquenté

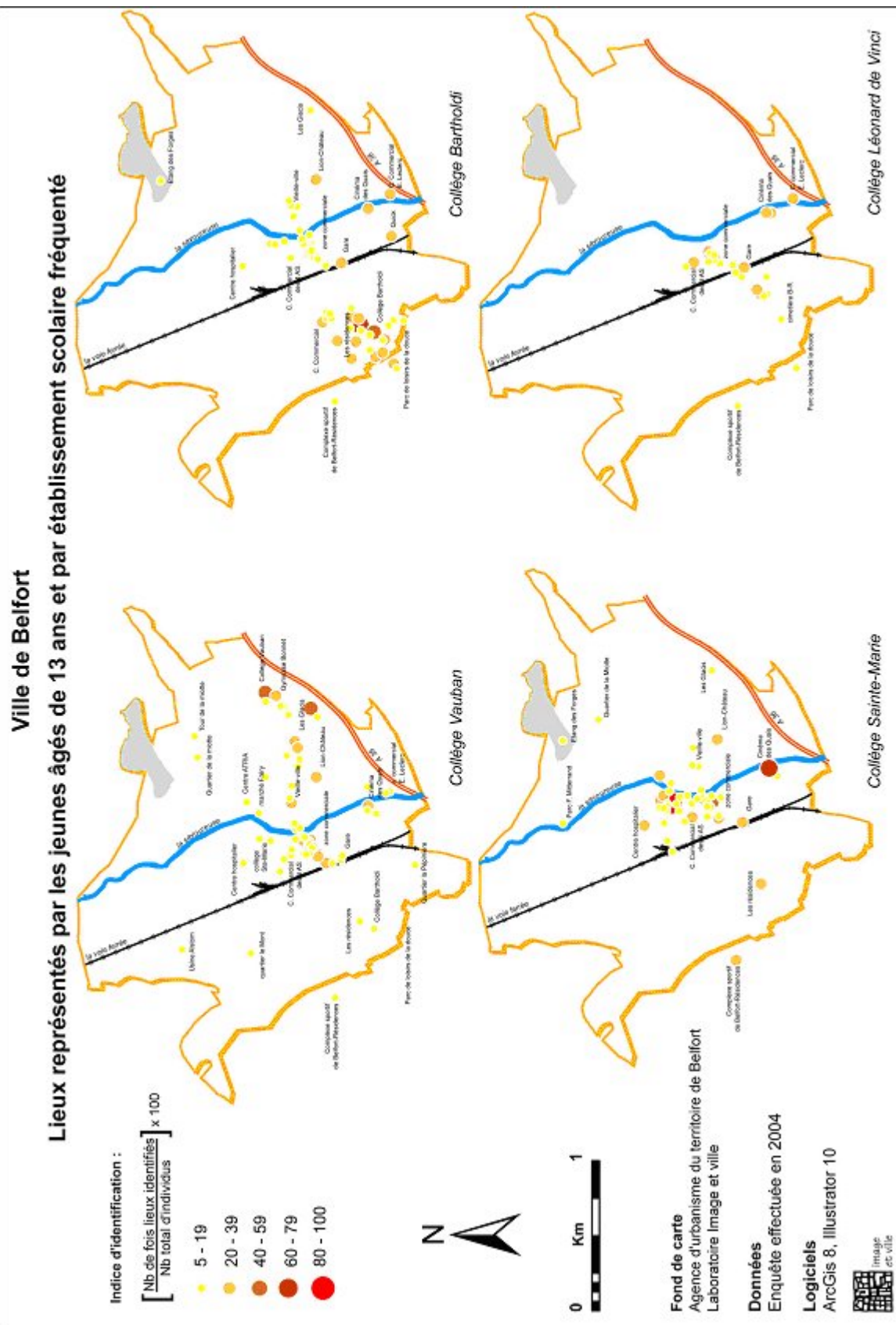
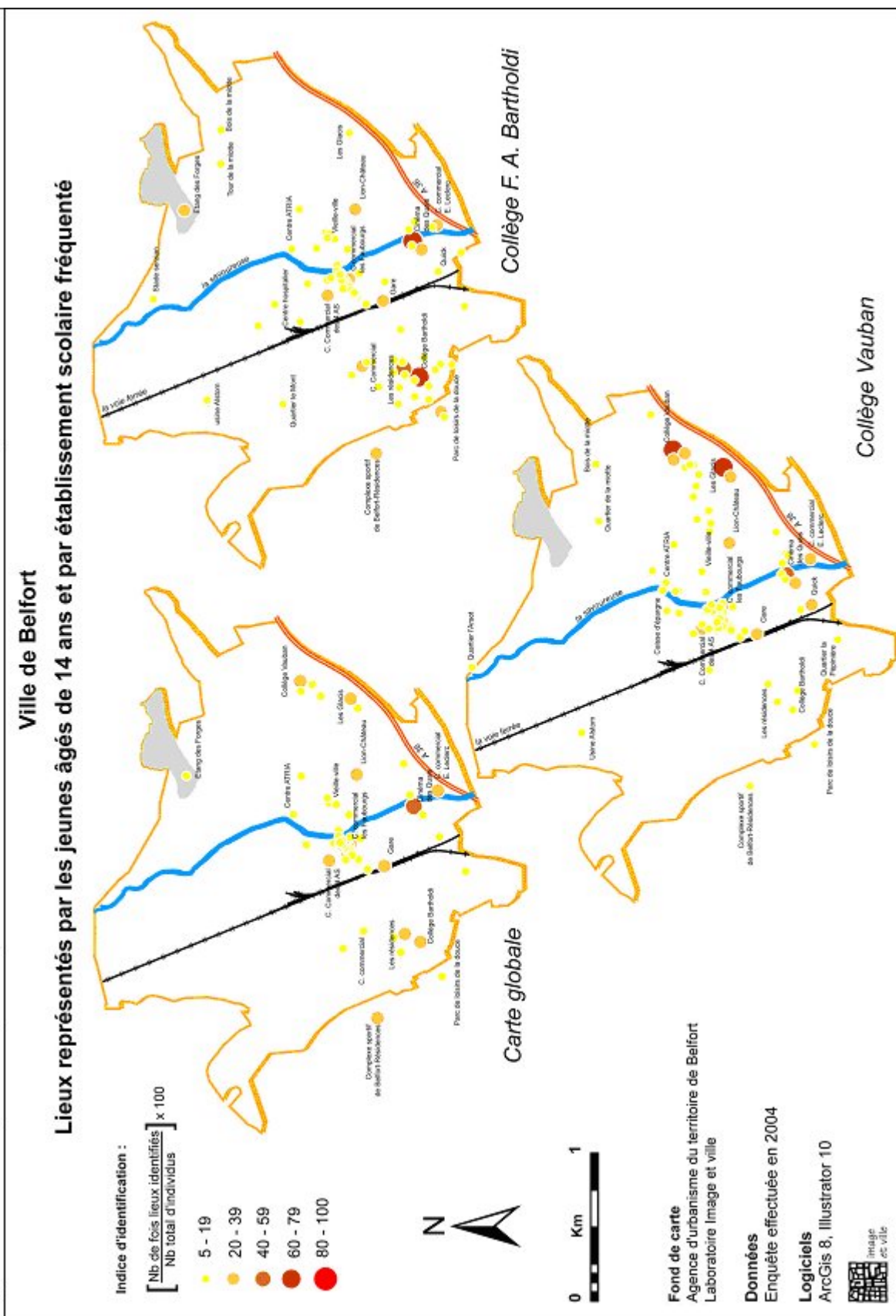


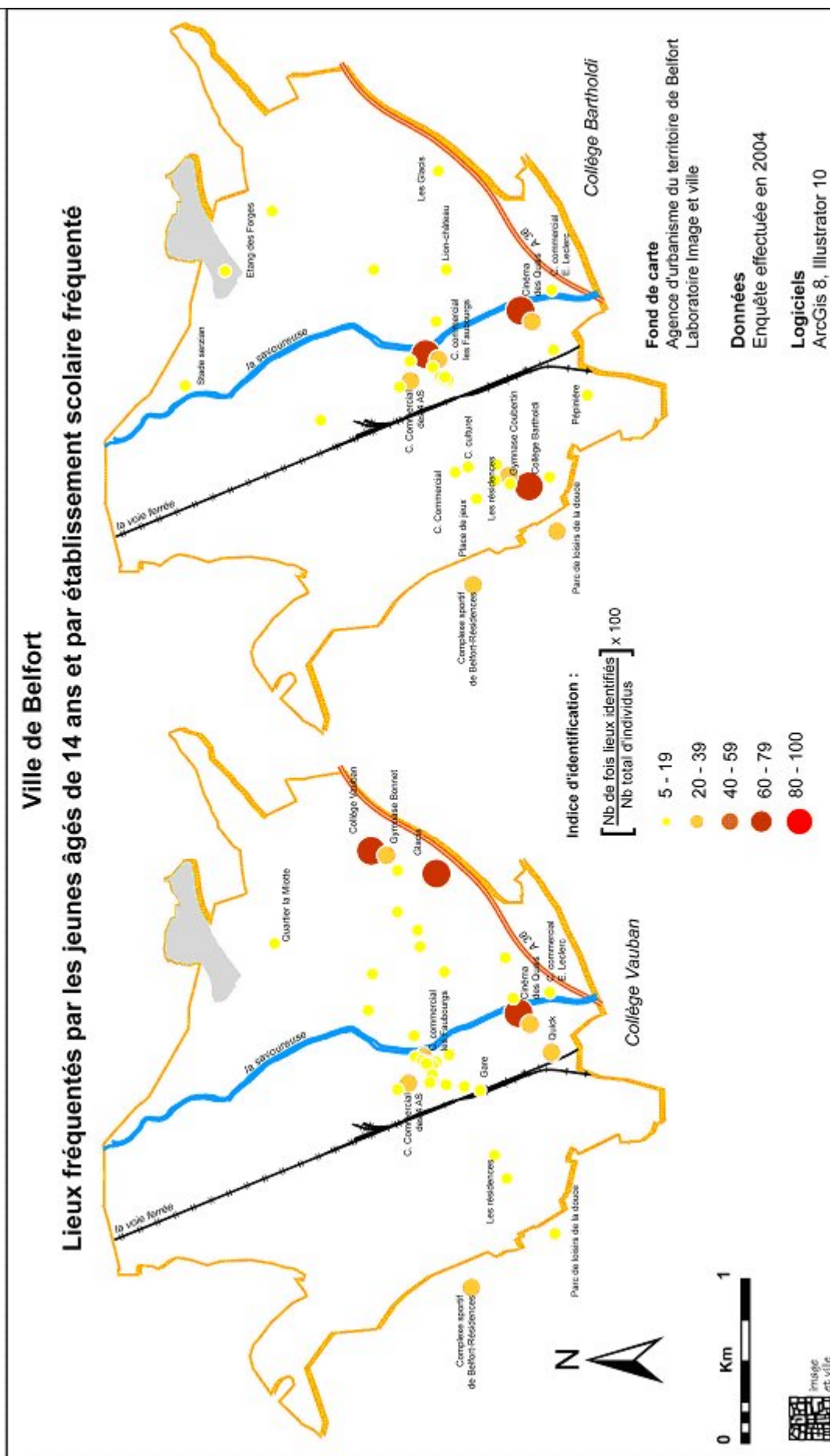




Fig. 4.19 : Lieux représentés par les jeunes de 14 ans selon l'établissement scolaire fréquenté



**Fig. 4.20 : Lieux fréquentés par les jeunes de 14 ans selon l'établissement scolaire fréquenté**



### 4.3 Les lieux de référence et leur signification chez les adolescents

A la question « quel lieu est le plus sympa de la ville de Belfort ? » Trois lieux ont été principalement cités par les jeunes : le cinéma des quais, l'espace commercial du centre-ville comprenant les deux centres commerciaux des 4 AS et des Faubourgs, et le lion-château.

Nous avons également demandé aux jeunes de nous préciser les raisons d'appréciation des lieux. Les réponses ont été exploitées à l'aide d'un outil d'analyse de données textuelles « Wordmapper » (cf. chapitre1, fig. 1.4). Cet outil permet de positionner sur un graphique les mots attribués par les jeunes aux lieux et de les mettre en relation. Nous avons ainsi obtenu les graphiques mettant en relation chacun des lieux (espace commercial, lion-château et cinéma des quais) et les attributs donnés par les jeunes.

Les significations de ces lieux sont dotées d'une évaluation positive. Mais quelle est la nature de cette signification ? S'agit-il de lieu auquel les jeunes sont attachés ? De lieu auquel ils s'identifient ?

#### 4.3.1 Le Cinéma des quais : un lieu approprié

La terminologie positive attribuée à ce lieu traduit sa forte appréciation par les adolescents. Il existe une relation significative entre les adolescents et le cinéma des quais. Altman et Low (1992) affirment qu'une relation significative avec un milieu de vie se manifeste par des sentiments positifs éprouvés par des personnes quand elles sont dans des endroits de ce milieu ou quand elles se souviennent de ceux-ci. Les adolescents qualifient le cinéma des quais comme un lieu agréable, sympathique et convivial (Fig. 4.21). Ils lui attribuent des caractéristiques essentiellement positives. Deux dimensions ou usages du lieu se dégagent de la terminologie attribuée par les jeunes :

- ❖ Une dimension fonctionnelle en étant un espace divertissant, il permet de voir des films et de jouer aux jeux vidéo lié à la présence d'une salle de jeux vidéo,
- ❖ Une dimension sociale en étant un espace de sociabilité permettant à l'adolescent(e) de retrouver ses pairs, de se retrouver avec son copain ou copine et de côtoyer le monde des adultes.

L'usage du cinéma par les adolescents dépend de l'âge. Il est particulièrement fréquenté et apprécié par les adolescents âgés de moins de 15 ans pour sa dimension fonctionnelle, c'est-à-dire se divertir et voir un film. Par contre chez les adolescents plus âgés, 15 ans et au-delà, même si la dimension fonctionnelle reste importante, une autre dimension s'impose, à savoir la dimension sociale. A partir de 15 ans, les adolescents citent apprécier le cinéma plus particulièrement pour la possibilité de rencontrer ses amis, d'être avec son copain ou copine et de côtoyer le monde des adultes. Le rapport à ce lieu évolue avec l'avancée dans l'âge, de l'ordre du fonctionnel à celui du social. La signification du cinéma évolue donc avec le développement social de l'adolescent.

Et quel que soit l'âge de l'adolescent, il a tendance à maintenir une proximité avec ce lieu au travers une fréquentation répétée. Pour M. C. Hidalgo et B. Hernandez (2001), la principale caractéristique du concept d'attachement au lieu est celle d'un désir de maintenir une proximité avec l'objet de l'attachement. Hormis l'établissement scolaire, quelle que soit la tranche d'âge, le cinéma des quais est le lieu dont la fréquentation est la plus élevée par rapport à l'ensemble des lieux fréquentés par les jeunes.

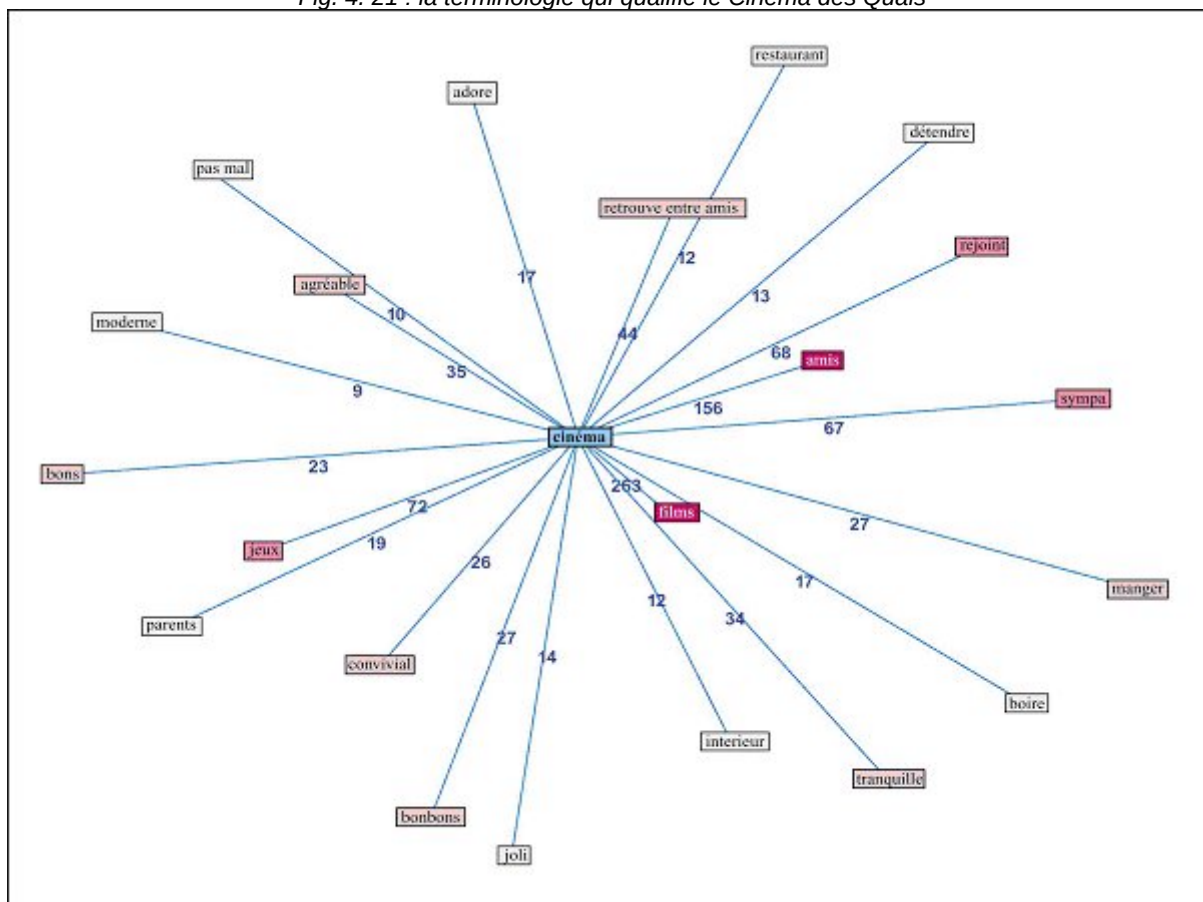
Le cinéma correspond à un exemple type d'appropriation de l'espace urbain par les adolescents. Ils en ont une bonne représentation cognitive, ils le fréquentent quel que soit leur âge avec des variantes dans son usage qui évolue de celui d'un usage essentiellement



fonctionnel chez les plus jeunes à celui d'un usage plus social chez les plus âgés. La maîtrise cognitive, la fréquentation élevée et la signification positive du cinéma des quais chez l'adolescent fait de lui un lieu approprié par les adolescents.

Une particularité est à souligner, c'est l'absence de développement de noyau dense autour du cinéma des quais contrairement aux autres lieux de référence. Ceci s'explique probablement par le fait d'être un lieu multi-fonctionnel qui accueille un grand nombre d'activités : lieux de restauration (cafétéria, confiserie), salle de jeux vidéo, etc. c'est un lieu qui se suffit à lui-même, sa multifonctionnalité fait que sa fréquentation comble les loisirs des adolescents.

Fig. 4. 21 : la terminologie qui qualifie le Cinéma des Quais



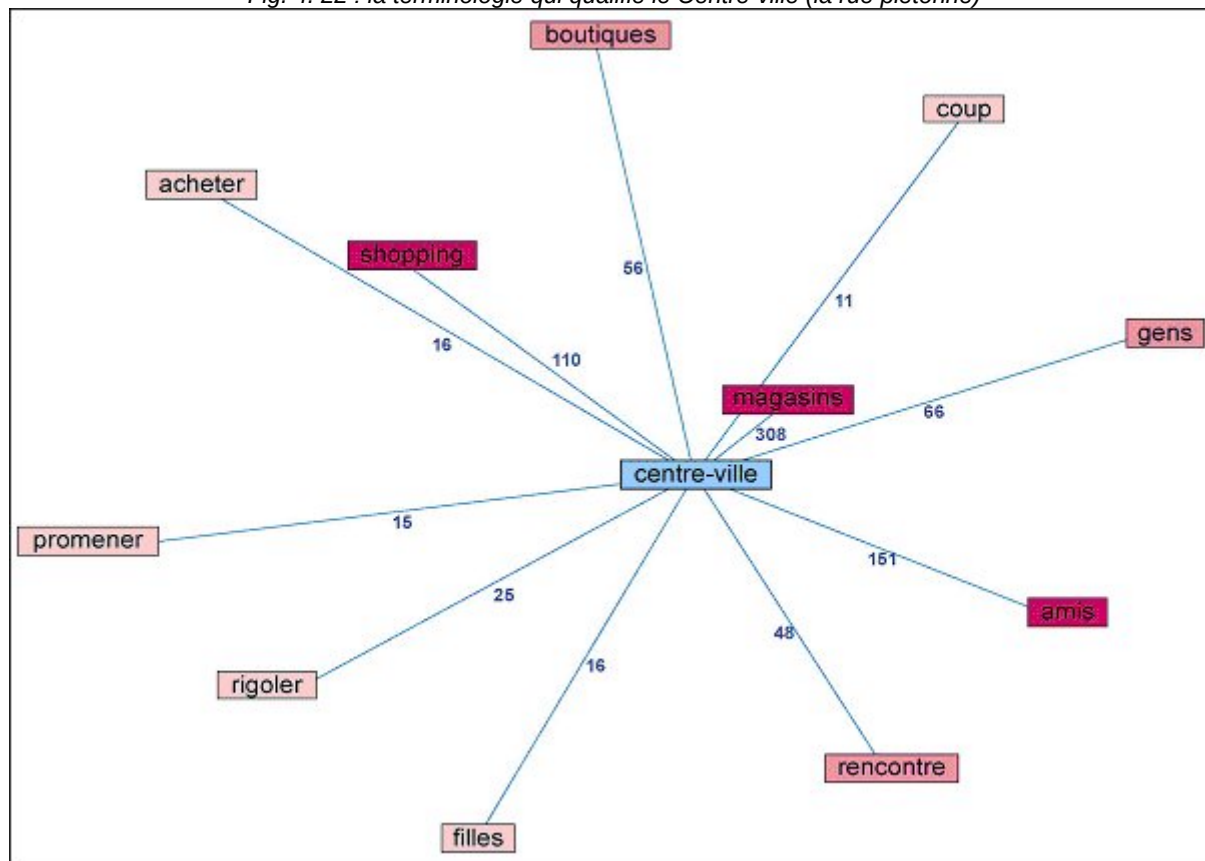
#### 4.3.2 L'espace commercial : la sociabilité par la consommation

L'espace commercial du centre ville est un espace de sociabilité, il accueille des adolescents mais aussi des adultes. C'est un espace où il y a du monde et donc de l'ambiance. C'est un espace de sociabilité des adolescents à travers l'activité de shopping, mais aussi en étant un lieu de rencontre au niveau de la rue piétonne. Ce sont ces deux dimensions, la consommation et la sociabilité, qui font que cet espace est notamment apprécié par les adolescents.

Contrairement au cinéma des quais, l'espace commercial du centre-ville est un espace représenté très tôt sur les représentations, les jeunes en ont une connaissance dès l'âge de 12 ans. Par contre la fréquentation de cet espace est plus tardive. C'est un espace connu par les plus jeunes mais non fréquenté, il devient représenté et fréquenté à partir de 15 ans.

Les mêmes remarques issues de l'analyse de l'évolution de la signification du cinéma des quais avec l'avancée dans l'âge peuvent être appliquée à celle de l'espace commercial du centre-ville. En effet, l'appréciation et la fréquentation de l'espace commercial par les jeunes jusqu'à l'âge de 14 ans sont purement fonctionnelles, c'est l'activité du shopping qui prime. A partir de 15 ans et au-delà, c'est la dimension sociale qui prend plus d'importance, les adolescents fréquentent cet espace pour rencontrer les amis et pour la présence des adultes.

Fig. 4. 22 : la terminologie qui qualifie le Centre-ville (la rue piétonne)



Ce que nous remarquons d'une analyse plus avancée des représentations est qu'il existe une différence dans la représentation des commerces situés au niveau de la rue piétonne selon le genre. Hormis les centres commerciaux des 4 AS et des Faubourgs qui sont autant représentés que fréquentés par l'ensemble des adolescents filles et garçons, nous remarquons que les autres commerces de la rue piétonne sont plus représentés par les filles et plus particulièrement un type de commerce. Ces commerces sont des boutiques de vêtements spécialement destinées aux adolescentes comme, les enseignes Jennyfer, Pimkie, Mim, Orsay, mais aussi une autre enseigne destinée à tout public, les Nouvelles Galeries. Les filles sont plus nombreuses à représenter ces commerces. C'est le cas aussi pour les boutiques de cosmétiques comme Sephora et Yves Rocher. Cette représentation spécifique de ces commerces est accompagnée d'une indication plus élevée que chez les garçons d'autres commerces situés dans la rue piétonne comme la librairie, les bijouteries, le vestimentaire pour adultes, les boutiques de télécommunications, les bureaux tabacs, la restauration plus ou moins rapide, fleuriste, les boutiques de chaussures.

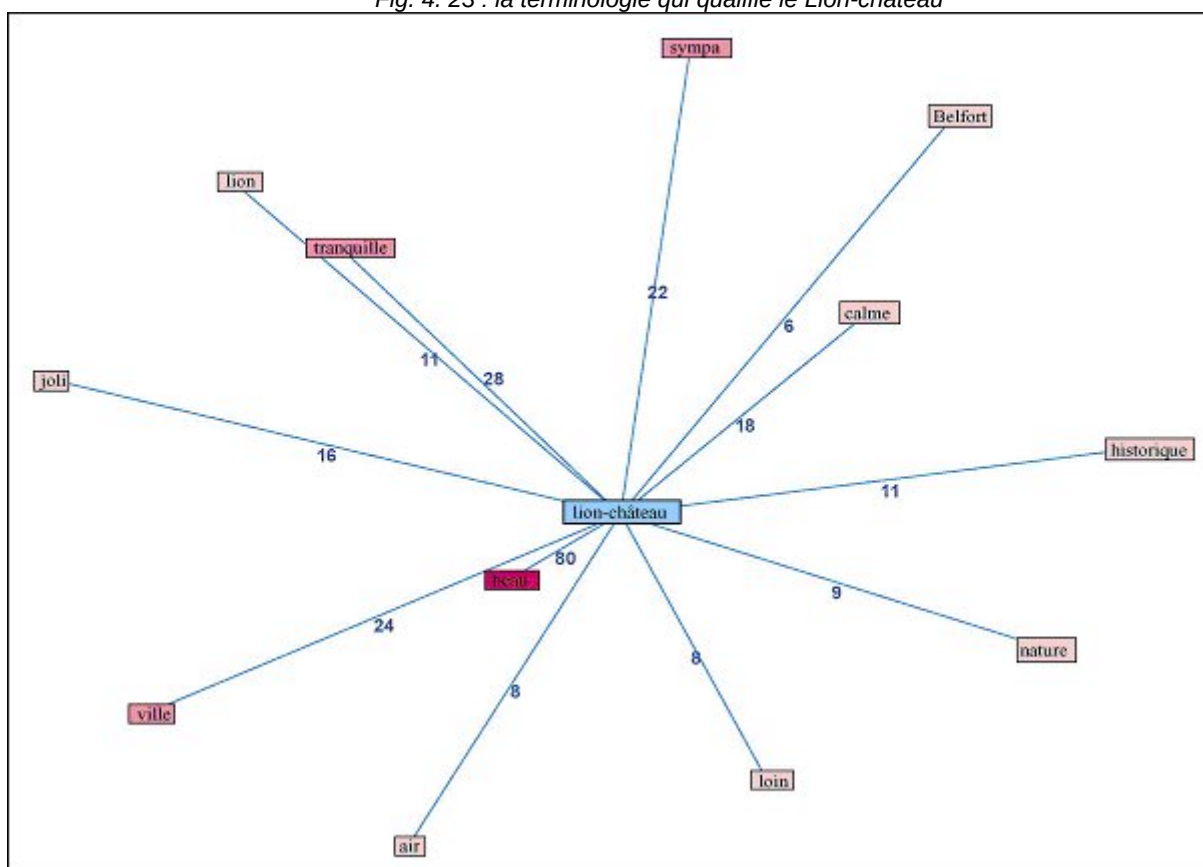
La particularité de la rue piétonne à accueillir un grand nombre de boutiques destinées au vestimentaire des adolescentes ainsi qu'aux femmes fait que ces commerces soient plus particulièrement fréquentés et représentés par les adolescentes. Les filles sont 47% contre 34% chez les garçons à fréquenter cet espace. Cette maîtrise cognitive et cette fréquentation plus particulière de cet espace par les filles peuvent s'expliquer par

l'importance du style vestimentaire dans la vie des adolescentes. Sans être dévalorisé par les garçons, ce lieu est qualifié de sympathique par les garçons pour d'autres raisons. Loin d'apprécier le shopping et flâner dans les boutiques, les garçons apprécient ce lieu pour se retrouver entre amis, rencontrer du monde et plus particulièrement les filles.

#### 4.3.3 Le Lion-Château : une référence symbolique

Le lion de Belfort est une sculpture monumentale, représentant un lion couché qui repose sur un piédestal. Il mesure 22m de long sur 11m de hauteur. Il a été conçu avec du Grès rouge des Vosges. C'est un très haut relief fixé sur le rocher qui surplombe la ville et supporte la citadelle. L'auteur de cette œuvre est Frédéric-Auguste Bartholdi qui n'a pas seulement voulu faire de son lion un monument commémoratif, mais le symbole de la ville qui s'identifie à elle. Symbole de la résistance de la ville lors du siège de 103 jours où la ville a lutté face aux assaillants prussiens.

Fig. 4. 23 : la terminologie qui qualifie le Lion-château



Son histoire et sa singularité (forme imposante contrastant avec l'espace environnant) dans l'espace belfortain font de lui un lieu identitaire belfortain pour la population de la ville et même au-delà. Comme nous pouvons le voir au niveau de la terminologie attribuée par les jeunes au lieu, c'est l'histoire et la symbolique du monument qui est apprécié par les adolescents. Quel que soit l'âge, les adolescents en ont une maîtrise cognitive, il est indiqué sur les représentations très tôt, et son taux de citation augmente avec l'avancée dans l'âge. Le Lion-château présente la particularité d'être légèrement plus fréquentés par les plus jeunes que par les plus âgés. L'augmentation de l'indication du Lion avec l'avancement de l'âge n'est pas accompagnée d'un accroissement de sa fréquentation par les jeunes comme nous avons pu l'observer pour les lieux commerciaux et le cinéma des quais.

La dimension symbolique se dilue avec l'avancée dans l'âge, les intérêts des adolescents ne sont plus ceux de la période précédente. Ils deviennent plus sensibles à d'autres dimensions sociales (amitié et relation amoureuse) dont on a vu qu'ils les associent à la consommation.

#### 4.3.4 La gare : un lieu fonctionnel pour les jeunes qui résident hors Belfort

La gare correspond à un nœud de communication desservi par le train, mais aussi par les lignes du réseau de bus urbain et suburbain. La gare a une signification essentiellement fonctionnelle dans la mesure où elle est plus particulièrement fréquentée et représentée par les adolescents qui ne résident pas dans la ville de Belfort et qui sont usagers du bus. Nous observons également, une particularité dans la comparaison des représentations des jeunes selon le lieu de résidence qui est celle d'une meilleure représentation de la place Corbis par les jeunes qui résident hors Belfort. Correspondant à un carrefour desservi par un grand nombre de lignes de bus, nous supposons qu'elle est plus particulièrement représentée par les jeunes qui n'habitent pas la ville de Belfort pour l'usage des lignes de bus desservant la place. La comparaison des représentations révèle aussi une meilleure connaissance de la zone commerciale de la rue piétonne et du centre commercial des Faubourgs par les jeunes qui ne résident pas dans la ville de Belfort. Ce qui nous mène à supposer qu'une meilleure représentation de cet espace commercial soit liée à sa fréquentation par les jeunes se déplaçant en bus.

#### 4.4 Conclusion

L'analyse des représentations avec l'avancement de l'âge confirme notre hypothèse générale : il existe bien un tournant dans le développement des représentations coïncidant avec le tournant décisif du développement cognitif. Cette évolution des représentations s'opère effectivement vers 15-16 ans, et s'appuie sur un petit groupe de lieux déjà présents chez des enfants plus jeunes. Doit-on pour autant limiter cette évolution au seul développement cognitif de l'individu ?

Nos résultats montrent d'une part que la représentation de la ville s'organise autour de quelques points de références (lieux de référence) dès 12 ans et cela jusqu'à 18 ans, bien qu'entre 12 et 14 ans ces points soient moins souvent présents dans la représentation que par la suite. C'est finalement la pratique de ces espaces qui viennent consolider leur présence dans la représentation, cependant quand le référent spatial est fortement symbolique (Lion-Château) sa représentation perdure malgré une fréquentation décroissante avec l'avancement de l'âge. Parallèlement, toujours avec l'avancée dans l'âge, la représentation des points de référence est accompagnée d'éléments urbains situés dans leur environnement immédiat, créant ainsi des noyaux.

Ces éléments « périphériques » aux points de référence sont fortement dépendants des pratiques spatiales adolescentes et permettent à termes de fusionner les différents noyaux du centre-ville, c'est-à-dire de tendre vers une unification spatiale. Autrement dit, vers 15-16 ans, les adolescents fréquentent des lieux autour de ceux qui étaient déjà des référentiels spatiaux à 12-13 ans. Tout semble se passer comme si c'était la mise en relation des premiers référentiels spatiaux, par la pratique répétée de l'espace, qui permettent d'organiser l'image mentale de la ville. Ainsi, se pose la question de cette relation entre lieux de référence et pratiques spatiales dans le développement des représentations de l'espace urbain chez l'enfant.

Pris séparément, d'un côté les pratiques se décentrent progressivement du quartier de résidence et du collège fréquenté. On comprend ici que les prescriptions parentales jouent certainement un rôle important : à mesure que l'enfant grandit, il acquiert l'autorisation d'aller toujours plus loin, d'échapper à un contrôle parental qui conserve toutefois le levier temporel



(heure de départ, de rentrée, etc.) Mais il acquiert aussi des compétences de déplacement autonome, notamment pour se déplacer avec le réseau de transport en commun. Or, l'adolescent de 15-16 ans, lorsqu'il se déplace hors du quartier pour rejoindre ces lieux de référence déjà présents à partir de 12-13 ans, cherche et construit un réseau et des modes de relations sociales qui ne sont plus la réplique de ceux qu'il pratiquait dans le quartier : les relations sociales s'appuient désormais sur la consommation et la rencontre avec les pairs, des rencontres que le genre commence à structurer (on a pu le noter avec les garçons, le groupe social qui à la légitimité de l'afficher). Ces deux types de pratiques sociales et spatiales gardent toutefois une forte tonalité ludique et peuvent faire l'objet de désirs (de consommation comme de rencontres nouvelles ou entre amis) sans pour autant être systématiquement pratiqués (lèche-vitrine et déplacement avec la bande du quartier). Autrement dit les pratiques spatiales sont aussi probablement l'objet de représentations, ce que nos travaux ne peuvent encore affirmer.

D'un autre côté, ces lieux de référence, de par leur stabilité ontogénique, sont tout d'abord appropriés par leurs significations sociales. En effet, la maîtrise cognitive, mais aussi affective se construit sur le sens : sympha, représentant de la ville, ludique, pour les achats, etc. Alors que ces significations donnent à l'espace une qualité de lieu personnel, elles sont collectivement construites parce que ces lieux de référence sont aussi des constructions sociales qui, suite à l'élaboration d'une familiarité cognitive par le sens (Chombart de Lawe, 1976), deviennent des points d'ancrage affectif (Moles, 1976). On comprend alors que ces lieux servent de référence aux pratiques sociales et spatiales ultérieures. Enfin, tous les lieux de référence ont une fonction sociale forte, les uns en tant que centralité urbaine et commerciale (les centres commerciaux du centre-ville), un autre en tant que centralité des pratiques de loisirs de la jeunesse (le complexe cinématographique), un autre encore en tant que centralité de fonctionnement de la mobilité (la gare) et le dernier en tant que centralité symbolique et historique (le lion-Château). Ainsi, le noyau de la représentation spatiale de l'enfant de 12-13, parce qu'il est limité géographiquement dans ses déplacements, est pour partie « pré-fonctionnelle » à l'échelle de la ville, et basée sur ses pratiques sociales quotidiennes à l'échelle du quartier. Autrement dit, l'image de la ville est une représentation sociale dont les pratiques ne peuvent expliquer qu'une partie de cette image cognitive.

Dans cette relation entre représentation et pratique, il semble donc que si les pratiques spatiales évoluent fortement à partir de 15-16 ans, elles évoluent aussi d'un point de vue social. Or ces changements de pratiques s'appuient toutefois sur des représentations de l'espace qui, par la stabilité de leur structure (les lieux de référence), permet de conserver une continuité spatiale d'un point de vue cognitif. Cette continuité, ou cette familiarité cognitive, s'opère par le fait que la représentation de l'espace soit socialement construite. Ainsi, l'expérimentation des nouvelles pratiques sociales et spatiales des adolescents repose sur l'unité de leurs représentations cognitives que procure cette construction sociale. Les lieux de référence fonctionnent alors comme des lieux attracteurs autour desquels se greffent progressivement d'autres lieux connexes qui distingueront ensuite plus finement les identités sociales des individus, ce que nous avons par exemple constaté entre les filles et les garçons. Des modèles sociaux, et donc identitaires, apparaissent fortement après 14 ans : les filles s'affichent comme actives dans la consommation, et notamment la consommation vestimentaire, et les garçons s'affichent comme actifs dans la rencontre avec les filles. Acquis, les rôles sexués sont à la fois le support des représentations de l'espace et des pratiques spatiales.

Ces résultats montrent pour conclure que le développement cognitif de l'individu, en matière d'espace, s'étaye sur des processus socio-cognitifs en relation avec l'identité sociale, et ceci permet de maintenir une certaine continuité spatiale à des individus dont la construction identitaire est d'actualité. Ainsi, les déplacements quotidiens des adolescents s'opèrent notamment sur un mode identitaire.



## **Chapitre 5**

# **De la mobilité quotidienne des enfants au cadre résidentiel des parents: Se déplacer autrement pour construire autrement ses rapports à l'espace.**

### **Le cas des pédibus à Rennes**

Sandrine Depeau  
Avec la collaboration d'Erwan Quesseveur <sup>1</sup>

Quitter la sphère privée pour « affronter » et s'accommoder de l'espace du dehors en toute autonomie motive bon nombre d'enfants. Besoin invariant au cours du temps auquel doivent s'adapter aujourd'hui tous les parents pour qui l'autonomie de déplacement reste problématique. Mais comment font-ils ? Comment ménagent-ils leurs réticences avec le besoin des enfants ? Comment gèrent-ils la mobilité de leurs enfants ? Comment cette gestion des déplacements de l'enfant intervient-elle dans la question urbaine de la mobilité ?

Les évolutions techniques, sociales et spatiales de la mobilité ainsi que celles liées à la sphère familiale ne cessent de modifier le champ du possible de la mobilité de l'enfant. Il en résulte un besoin de maîtriser et de contrôler les déplacements par les parents au même titre que la plupart des autres activités pratiquées par les enfants dans la ville. Dans ce champ du possible, se développe depuis quelques années de nouvelles formes d'organisation des déplacements de l'enfant, couramment appelées les « pédibus » qui peuvent être entendus comme une étape naturelle et marquante de l'évolution actuelle de la mobilité des enfants en milieux urbains mais peut-être aussi comme « choix stratégique et distinction des mobilités là où il y avait autrefois contrainte spatiale » (Kaufmann & Widmer, 2005, p.199).

Forme d'accompagnement scolaire organisé et plus ou moins institutionnalisé, le pédibus est considéré ici comme un véritable « laboratoire naturel » pour appréhender l'apprentissage de la mobilité dans son contexte environnemental et sociétal. Cette nouvelle forme de mobilité permet en effet d'appréhender de façon plus globale la dynamique des déplacements quotidiens d'enfants en milieu urbain en tenant compte plus explicitement du contexte familial.

La mobilité des enfants constitue donc un champ de recherche indissociable de celui du développement de l'individu et est étudiée ici à partir du modèle écologique du développement (Bronfenbrenner, 1977, 1986). Ce modèle suppose de comprendre la mobilité comme une modalité d'apprentissage qui s'inscrit dans un système de contextes environnementaux allant du milieu de vie le plus micro (les contextes des espaces d'action) au contexte le plus macro, marqué par le milieu familial et son rapport à l'environnement.

Dans une première partie de cadrage théorique basée sur cette perspective écologique, après avoir développer quelques enjeux de l'évolution actuelle de la mobilité des enfants sur leur développement et la construction de leur identité, nous tentons de montrer comment l'apprentissage des déplacements peut également constituer une étape fondamentale dans la dynamique des rapports à l'espace de la famille. Il s'agit en particulier d'entendre ce stade du développement comme une véritable transition qui non seulement peut modifier les

---

<sup>1</sup> (Enseignant-chercheur – UMR ESO – CNRS) pour la réalisation des analyses géomatiques des représentations cognitives de l'espace. Remerciements pour la participation d'Arnaud Lepetit (Ingénieur d'étude - UMR ESO – CNRS) ainsi que Myriam Garin, Isabelle Keryhuel, Isabelle Pineau et Marjorie Poences.

rapports des parents au cadre de vie mais aussi participe et oriente leurs pratiques éducatives liées à cet apprentissage.

Dans une seconde partie, nous développons l'ensemble de la phase d'enquête réalisée auprès d'échantillons d'enfants et de leurs parents respectifs dans un quartier de Rennes où se développe depuis quelques années les pédibus.

Une troisième partie expose les résultats à partir de procédures comparant des familles impliquées et non impliquées dans les pédibus et de la mise en regard des représentations de l'espace d'action des enfants et des parents.

Ces résultats permettent en conclusion de montrer comment la mobilité des enfants s'articule dans les logiques résidentielles et participe, au-delà de la construction de nouvelles valeurs, à l'émergence de nouveaux rapports à l'espace qui tout en assurant la continuité d'un vécu résidentiel en creuse les différences. Enfin, l'analyse des relations entre pratiques et représentations contribue à entendre la mobilité dans une problématique identitaire où la construction et le renforcement de territoires provoqués par des déplacements récurrents participent à la construction de styles de vie et au renforcement d'identités.

## **5.1 De la mobilité des enfants au cadre résidentiel des parents : les enjeux identitaires**

### **5.1.1 Régression de la mobilité des enfants**

Dans le champ des recherches urbaines sur la mobilité quotidienne, les enfants sont rarement observés pour eux-mêmes mais plus généralement à travers le prisme de la mobilité de leurs parents, dans la question des accompagnements notamment, montrant de là une nette progression de l'automobilisme (Dupuy, 2000). Cependant, dans d'autres champs comme ceux de la psychologie développementale et environnementale, il n'est plus rare d'observer depuis une quinzaine d'années, outre une réduction et privatisation des usages des espaces publics par les enfants (Gaster, 1991), une tendance à la régression de l'autonomie de déplacements (Hillmann, 1990, 1997 ; Prezza et al., 2001 ; Horelli, 2001).

Les facteurs de cette évolution de la mobilité sont pluriels. Mais, les plus couramment observés sont liés à des effets de contextes comme le type d'urbanisation (Anderson and Tindall, 1972 ; Kyttä, 2002 ; Depeau, 2003) ou la qualité d'aménagement des espaces urbains renforçant notamment les risques routiers (Björklid, 1994 ; Hillman et al., 1990). Outre l'augmentation du trafic routier qui renforce les risques, les facteurs demeurent plus complexes et sont aussi régulièrement associés dans les études à la propre perception des parents de la qualité de l'environnement urbain et à certains risques perçus comme rédhibitoires. Ce sont, en particulier, les peurs et angoisses des parents qui freinent les libertés accordées à l'enfant, qu'il s'agisse de libertés pour se déplacer seul ou de libertés pour aller jouer dehors (Björklid, 1994 ; Blakely, 1994 ; Valentine, 1996 ; Depeau, 2003). Ces peurs sont dans bien des cas, liées à la densité et à l'hétérogénéité sociale des quartiers, contrariant l'intégration et la visibilité de l'enfant dans l'espace urbain qui demeure une question de plus en plus centrale dans cette problématique de la mobilité des jeunes populations. En effet, au-delà des difficultés liées aux problèmes de sécurité, les déplacements des enfants remettent en question leur identité d'usagers en tant que sujets mobiles et non plus sujets immobilisés par les autres usagers plus actifs, parce que plus indépendants dans leurs déplacements (Thomsen, 2004).

L'identité de la personne, (entendue comme un sujet actif), passe alors en partie par cette visibilité que parents mais également pouvoirs publics tentent aujourd'hui de renforcer. Du côté des parents, le groupe de pairs serait un bon moyen de consolider vigilance et visibilité des enfants dans l'espace public au cours des déplacements. En effet, l'enfant accompagné d'un autre du même âge, serait deux fois plus visible et aurait deux fois plus de chances de voir, à défaut de regarder (Depeau, 2003). La présence d'autres piétons aiderait les enfants à trouver une place dans l'environnement routier et à prendre des décisions de façon plus « sécurisée » ou du moins appropriée. Enfin, le groupe de pairs ou encore un autre enfant accompagnateur du même âge, outre le rôle de socialisation, participe également à l'acquisition de l'autonomie de déplacement tout en assurant la confiance des parents (Depeau, à paraître).

Tous ces facteurs justifient finalement, d'une certaine manière, le développement de nouvelles formes d'accompagnement que sont les pédibus. En effet, organisé dans le cadre des déplacements scolaires, le pédibus ou l'accompagnement parental collectif institutionnalisé consiste en une caravane d'enfants prise en charge par des parents solidaires, qui à tour de rôle, conduisent à pied et en groupe les enfants vers l'école. Le pédibus recouvre de nombreuses similitudes dans son organisation spatio-temporelle avec d'autres alternatives de déplacements collectifs. Il suit un itinéraire soigneusement étudié par l'ensemble de la collectivité publique (services de la mairie, directeur d'école, police, parents d'élève, etc.), il est rythmé par des horaires et des arrêts spatialement inscrits dans l'espace urbain.

Son émergence depuis quelques années dans de nombreux pays industrialisés suscite quelques études encore très parcellaires. Si la plupart vantent les effets de cette organisation en termes écologiques (développement de nouvelles valeurs liées à la démotorisation, par exemple dans l'étude de Kearns et al., 2003), économiques ou encore sanitaires (French & al., 2001), peu de recherches s'attardent sur les effets de cette organisation sur l'engagement parental et encore moins sur ce que génère cette manière de se déplacer sur le développement cognitif, social voire émotionnel de l'enfant.

Pourtant, on sait que l'indépendance de déplacements, le caractère actif des expériences a des effets sur le développement de l'enfant, notamment sur la construction de compétences environnementales à partir desquelles s'acquière l'autonomie et se développe la socialisation. L'autonomie de déplacement permet d'augmenter le potentiel de « sites comportementaux »<sup>2</sup> des enfants (Barker et White, 1955, cité par Rogoff & Lave, 1984), l'entendue des déplacements Hart (1979) et renforce les processus transactionnels basés explicitement sur l'action ou l'activité de l'individu (Tsoukala, 2007). Ainsi, l'autonomie de déplacement augmente le potentiel « d'affordances »<sup>3</sup> des sites parcourus et utilisés par l'enfant (Kytta, 2002). Ce qui renforce les schémas au sens de Axia, Baroni & Mainardi-Peron (1990). Le schéma cristallise l'ensemble des activités cognitives, perceptives, des actions et des expériences émotionnelles à propos d'un environnement. Il permet à l'individu de reconnaître, d'agir et de s'adapter aux lieux. Proche de la notion de représentation, il contribue à celle de familiarité environnementale. C'est sous cette dernière notion, que le lien entre pratiques et représentation a le plus souvent été observé montrant notamment que les enfants les plus indépendants et les plus actifs dans leurs déplacements ont une représentation plus précise et plus riche de l'environnement (Maurer & Baxter, 1972 ;

---

<sup>2</sup> Grille de lecture culturelle et sociale des conduites et des règles à respecter, établies sur l'ensemble des conduites propres aux groupes sociaux fréquentant et utilisant le lieu

<sup>3</sup> Lecture possible de la transaction individu-environnement à partir de l'offre ou l'opportunité d'action transcrite le concept d'affordance (Gibson, 1979) qui est défini comme l'ensemble des qualités fonctionnelles et signifiantes de l'environnement qui sont issues d'un individu en train d'agir. L'affordance minimise toutefois les notions d'obligation ou de règle qui sont présentes dans le concept de site comportemental, pour se focaliser plus fondamentalement sur la notion d'opportunité d'action.

Matthews, 1987 ;Rissotto & Tonucci, 2002). Les mêmes observations ont également été observées dans les résultats de Lee (1963) comparant différents modes de déplacements.

Cette perte d'autonomie et la transformation des usages des espaces publics ne sont pas sans effets sur la construction psychologique de l'individu. En effet, cette étape de l'enfance au cours de laquelle s'acquièrent les premières compétences de déplacement et découvertes de l'espace est d'autant plus fondamentale que c'est sur sa complexité et la diversité des expériences qui la constituent que se construit l'identité spatiale de l'individu. Les souvenirs relatifs à ces expériences, et plus particulièrement au milieu dans lequel elles ont lieu, l'ensemble des émotions et activités constitutives des représentations constitueront dans la vie ultérieure de l'individu des points de repère qui peuvent fonctionner comme des « étalons de comparaison » en termes de préférences, d'attitudes, de pratiques et de comportements (Proshansky & al. 1983).

Ainsi, que sait-on des conséquences de ces nouvelles organisations de déplacements des enfants sur leur développement. Outre le fait qu'ils auraient des effets sur leur santé, si les enfants perdent l'habitude de marcher pour leurs déplacements quotidiens (French et al., 2001 ; Sleaf and Warburton, 1993 ; Merom et al., 2006), peut-on affirmer que les pédibus favorisent les déplacements autonomes des enfants, puisqu'ils demeurent encore sous la tutelle d'un adulte ? A quels besoins répond principalement cette organisation du déplacement pour les parents et pour les enfants ? Que signifie et que génère le fait de se déplacer en groupe en suivant un même itinéraire spatial et temporaire ? Seuls les travaux de Hillmann (2002) conservent un regard critique sur ces organisations. Ils pointent notamment le fait que les pédibus n'encouragent pas plus l'autonomie des enfants, en particulier leur liberté d'accès aux environnements et qu'ils maintiennent les enfants sous la dépendance des adultes compromettant leur propre identité.

#### 5.1.2 Les rapports à l'environnement résidentiel et la mobilité comme stratégie éducative

L'étude de la mobilité quotidienne des enfants, doit aussi tenir compte de l'ensemble des contextes dans lesquels elle se joue et s'organise.

Une attention particulière doit être portée aux modes de vie des familles et des enfants en particulier. La dynamique des mobilités est en effet plurielle. Et depuis les travaux de Kaufmann sur la motilité, on sait également qu'elle prend forme dans l'articulation de l'ensemble des déplacements des membres d'une famille. Et ce, de façon plus sensible depuis l'augmentation de l'automobilisme et la dispersion géographique des points d'activité dans une journée.

D'un point de vue familial, trois axes structurent directement la motilité (Kaufmann & Widmer, 2005) : celui de l'autonomie-fusion des individus de la famille qui renvoie à l'ensemble des ressources individuelles contrôlées par le groupe familial ; celui d'ouverture-fermeture à l'environnement qui suppose le degré d'échanges avec l'extérieur ; enfin l'axe de régulation qui fait référence à la coordination des membres de la cellule familiale.

La mobilité des enfants ne peut donc être écartée de son contexte le plus permanent que constitue la famille. Cette double prise en compte (enfants vs famille) est d'ailleurs de plus en plus mise en exergue dans les travaux s'intéressant aux effets de la périurbanisation où les mobilités tiennent une place fondamentale. Notamment parce que le modèle de vie périurbaine est le plus souvent apparenté au modèle pavillonnaire (Haumont & Raymond, 1966 ; Bonvalet & Gotman, 1993 ; Bonvalet & al., 2000) et qu'il s'appuie sur des normes sociales associées à la recherche d'un bien-être où l'enfant tient une place prépondérante voire centrale. En effet, outre le besoin de confort grandissant, l'habitat doit pouvoir assurer l'autonomie de l'enfant (Bertaux-Wiame & Gotman, 1993). La recherche d'une chambre

individuelle (de Singly & Decup-Pannier, 2000), le refus d'un environnement urbain trop dense, perçu comme défavorable au bon développement de l'enfant, le besoin d'espaces extérieurs (Robin, 2005), la recherche d'espaces verts à proximité, facilement accessibles et praticables par l'enfant (Jutras & Lepage, 2006) comme la présence d'un jardin de pavillon sont autant de caractéristiques qu'il devient plus facile de trouver en faisant le choix résidentiel de la banlieue. Le choix de contextes résidentiels dépend donc largement du choix d'éducation et de bien-être de l'enfant ; choix souvent élaborés à long terme et qui prévoient très tôt les points de localisation des déplacements des enfants, en particulier celui des écoles et plus tard des collèges.

Les déplacements des enfants sont donc au cœur de la programmation résidentielle des familles. Certains travaux posent même la question de stratégies de déplacements des enfants élaborées au sein des familles. C'est le cas de Haumont & Wintersdorff (1983) qui tentent de situer la mobilité des enfants dans l'ensemble des modes de vie et groupes sociaux urbains, en posant l'hypothèse que mobilité et sédentarité sont liées à la position de groupes sociaux et notamment à la mise en place de véritables stratégies liées à des jeux « d'attentes propres à chaque groupe dans la reproduction sociale et dans le déroulement du cycle de vie » (Haumont & Wintersdorff, 1983, p.2). Ces stratégies sont alors appliquées à différents niveaux de la mobilité (organisation et contrôle, choix des modes, apprentissages, etc.). Sans abandonner l'idée que ces stratégies diffèrent selon les groupes sociaux et peuvent donc être révélatrices de positions sociales, comme ont pu le noter Haumont & Wintersdorff, on peut également avancer qu'elles interviennent dans des processus plus globaux en lien avec l'identité spatiale et résidentielle des individus et dans notre cas des familles. En effet, la question des déplacements des enfants et en particulier de l'apprentissage de l'autonomie de déplacements peut être entendue comme un stade du développement de l'enfant (cf. chapitre 4) et en même temps un événement dans le cycle de vie familiale qui vient remettre en question l'ensemble des rapports à l'espace de la famille. C'est une étape qui génère de nombreux remaniements des rapports à l'espace des parents. Outre de nouvelles vigilances, de nouveaux repères spatiaux et sociaux à créer, la présence de l'enfant dans les espaces publics modifie également les perceptions fonctionnelles de l'espace par les parents ainsi que leurs usages et certaines pratiques. Il déstabilise l'équilibre entre des attentes liées à l'éducation des enfants et des attentes relatives aux qualités de l'espace résidentiel.

L'équilibre entre attentes et rapports vécus à l'espace est alors questionné. Lequel passe souvent par l'intégration dans le quartier qui est un facteur de régulation des contrôles et reste souvent observé dans les études approchant les facteurs de l'autonomie de déplacements des enfants. En effet, la bonne intégration des parents ainsi que des enfants dans le quartier garantit un soutien social potentiel (Prezza et al., 2001), qu'il s'agisse d'un autre adulte accompagnateur rencontré sur le trajet ou encore du groupe de pairs. Au-delà de l'intégration dans le quartier, l'attachement au lieu est un facteur fondamental de l'identité spatiale et résidentielle (Proshansky, Fabien & Kaminoff, 1983 ; Feldman, 1990 ; Low & Altman, 1992). Pour Twigger-Ross & Uzzell, (1996), l'attachement au lieu est un des processus constitutifs de l'identité qui est régie selon deux principes fondamentaux: **la continuité** qui fait référence au sujet et à sa propre histoire dans l'environnement, générant une image de soi et **la distinction** en référence aux autres, à d'autres groupes sociaux produisant l'image sociale.

Par ailleurs, l'attachement au lieu associé à la notion de mobilité est pour certains auteurs prédictif d'un assignement au lieu pour les classes les plus défavorisées (Bauman, 1998) ayant de faibles capacités de déplacements. Dans certaines situations néanmoins, dans certaines phases de transitions (voire certaines phases critiques) du cycle de vie d'un individu ou d'un groupe, l'attachement au lieu peut avoir une fonction compensatrice (Hay, 1998) qui permet d'assurer la continuité des liens, l'équilibre, tout en renforçant ou recomposant des façons de se singulariser.

Aussi, la phase d'apprentissage de l'autonomie de déplacements peut être vécue, autant par l'enfant lui-même que par la famille toute entière comme une transition, une « transition normative » au sens de Bronfenbrenner (1986). Générant angoisse et sentiment d'insécurité, elle peut déstabiliser l'équilibre des rapports à l'environnement. Elle remet en question la perception du quartier (Robin, 2005), la perception des compétences de l'enfant par les parents. Elle transforme en quelque sorte l'identité spatiale et peut provoquer des états de dissonance non seulement dans le rapport entre la représentation des compétences de l'enfant et ses capacités effectives mais également dans le rapport entre l'interprétation de la réalité environnementale (donc la représentation) et le vécu lié à de nouveaux rapports spatiaux et sociaux à construire.

Dans le cadre de remaniements identitaires, la mobilité joue parfois un rôle fondamental au point de générer des styles de vie autrement appelés « cultures » par certains auteurs comme Dowling (2000). Ce dernier montre comment, de l'utilisation de la voiture pour l'accompagnement des enfants aux choix de lieux pour les activités extra-scolaires des enfants, certaines femmes parviennent à renforcer leur identité de « bonne mère » à travers le jeu de rôles activés au cours de routines quotidiennes. Dans cette perspective, la mobilité permet de renforcer l'identité et les rôles qui lui sont assignés.

Dans d'autres cas, la mobilité provoque le besoin de renforcer des liens avec l'environnement immédiat (Case, 1996). L'attachement au lieu ne serait pas seulement la conséquence d'une assignation géographique forte liée à une faible mobilité et donc à des groupes à faible capital culturel et à faible capital économique mais la conséquence de nombreux déplacements réalisés hors quartier de résidence. Ces liens peuvent être activés de différentes manières. Très souvent associés aux liens sociaux et à différentes formes de sociabilité dans le quartier, ils peuvent également inspirer toute forme d'engagement dans des actes civiques, bénévoles concourant à la protection de l'environnement résidentiel (Lewicka, 2005). Identité et actes civiques ne seraient pas seulement la conséquence de groupes peu mobiles mais de groupes cherchant à ressouder les liens distendus par leurs différents déplacements. Cette recherche de liens avec l'environnement résidentiel serait également pour certains auteurs le fait d'une prise de conscience de sa propre histoire résidentielle (Low & Altman, 1992). Enfin, l'engagement dans des actes pro-environnementaux doit pouvoir dépasser le stade des émotions pour franchir celui de l'action, laquelle n'est réalisable qu'à partir du partage de représentations sociales constituées tout autant de valeurs que d'émotions ou encore de conations.

### 5.1.3 Les objectifs

La mobilité des enfants est donc étudiée ici à partir d'une alternative institutionnalisée qui est appréhendée dans sa globalité et son articulation avec les rapports de la famille et des enfants au cadre de vie résidentiel.

Sur la base de la théorie de l'identité et des rapports entre pratiques et représentations, nous postulons que la mobilité intervient comme un phénomène activateur et révélateur d'identité à des phases de développement individuel perçues comme des transitions dans le cycle de vie des familles, des parents, des enfants. L'identité se construirait par ailleurs sur un ensemble de routines, d'actions répétées dans l'environnement : des actions répétées spatialement et temporellement (cf. chapitre 2 et 3). Ces routines peuvent alors être remises en question et retravaillées dès lors que les individus se trouvent en état de dissonance entre leurs attentes, leurs valeurs et les événements vécus qui génèrent de nouveaux états émotionnels comme la peur, l'appréhension, le sentiment d'insécurité et impliquent de nouveaux repères, de nombreux remaniements voire de nouvelles valeurs.



En partant des deux principes fondamentaux de l'identité que sont la **continuité** et la **distinction**, on entend les pédibus comme un dispositif de mobilité qui permet de révéler les processus de construction-reconstruction de l'identité des individus et de certains groupes dans l'environnement.

En effet, il peut exister des situations (les premiers déplacements de l'enfant) qui modifient l'évaluation d'un environnement, ou encore des particularités de contexte (choix résidentiel sous contrainte) et mettent l'individu en situation de dissonance, notamment quand l'environnement ou le cadre de vie devient moins en accord avec les choix de départ et quand ces événements vécus comme des transitions remettent en question la perception des compétences de l'enfant par les parents au point d'obliger la mise en place de nouvelles stratégies assurant l'adéquation des rapports à l'espace de la famille.

Dans ce cas, les pédibus, en tant que dispositifs aidant à maîtriser le contexte spatial et social de la mobilité des enfants, peuvent être entendus comme un moyen de restaurer ou de maintenir l'identité du sujet. En effet, ces trajets spatialement récurrents effectués en groupe, vont permettre :

- d'une part d'assurer certaines routines contre les risques liés aux effets perçus comme négatifs de l'environnement,
- de créer ou de renforcer certaines formes de convivialité et de solidarité (recherchées ou attendues au départ) dans l'environnement résidentiel,
- d'assurer l'apprentissage de l'enfant en même temps que la construction de son autonomie de déplacement,
- de créer une nouvelle dimension ou de nouvelles valeurs de cette identité basée sur les valeurs écologiques ou les valeurs éducatives ou encore les valeurs de solidarité.

Enfin, les pédibus ne constituent pas en soi une nouvelle façon de se déplacer. Il s'agit ni plus ni moins de se déplacer à pied. Néanmoins, le caractère organisé tant spatialement que temporellement voire socialement de ces déplacements n'est pas sans poser question en termes de conséquences sur les comportements sociaux, les choix de lieux mais également le développement de l'autonomie des enfants voire sur la constitution de nouvelles valeurs.

## **5.2 Le cas des pédibus à Rennes**

### **5.2.1 Le quartier de Cleunay**

Les pédibus tendent à se développer très fortement dans de nombreuses communes françaises et notamment dans les grandes villes françaises comme le souligne d'ailleurs un récent article publié dans Le Monde (Le Monde, 04/09/07). Dans l'agglomération rennaise, en l'espace de trois ans, le nombre de lignes de pédibus a augmenté de manière importante au point de constituer un réseau de pédibus lors d'un forum organisé en mars 2007. L'objectif consiste à soutenir les initiatives des parents et à contribuer à la mise en œuvre de cette organisation de déplacements. En mai 2007, on comptait, en effet, 24 communes, soit la mise en place de 67 lignes empruntées par plus 700 enfants et près de 450 parents.

Parmi les premiers quartiers à avoir expérimenté cette alternative de déplacements, Cleunay, un quartier situé au sud-ouest de la ville de Rennes où a été réalisée l'enquête. Ce quartier compte près de 23 000 habitants dont 30% d'étudiants et 8% de logements sociaux. Longtemps marginalisé et stigmatisé, il tend depuis quelques années à retrouver une certaine vitalité générée par un processus de mixité sociale et résidentielle. Il est constitué

d'habitats mixtes, comprenant une partie très résidentielle (avec maisons individuelles) et une partie de logements collectifs et sociaux.

Dans sa structure spatiale, le quartier est circonscrit par deux grands axes routiers, dont une partie en rocade. La zone scolaire est composée d'un boulevard (où la densité de circulation peut être importante aux heures de pointe scolaire), de quelques sentes et voies de circulation secondaire.

Enfin, le quartier possède une large zone commerciale au Nord composée de grandes surfaces, un petit centre (fait de quelques commerces et services), différents squares, un jardin public assez étendu à l'Ouest, une base de loisirs (la Prévalaye) composée d'étangs, de sentes, d'étendues vertes, de pistes cyclables au Sud-Ouest et le site de la Courrouze (friche militaire) en voie de renouvellement urbain qui s'étend et marque la limite Sud du quartier.

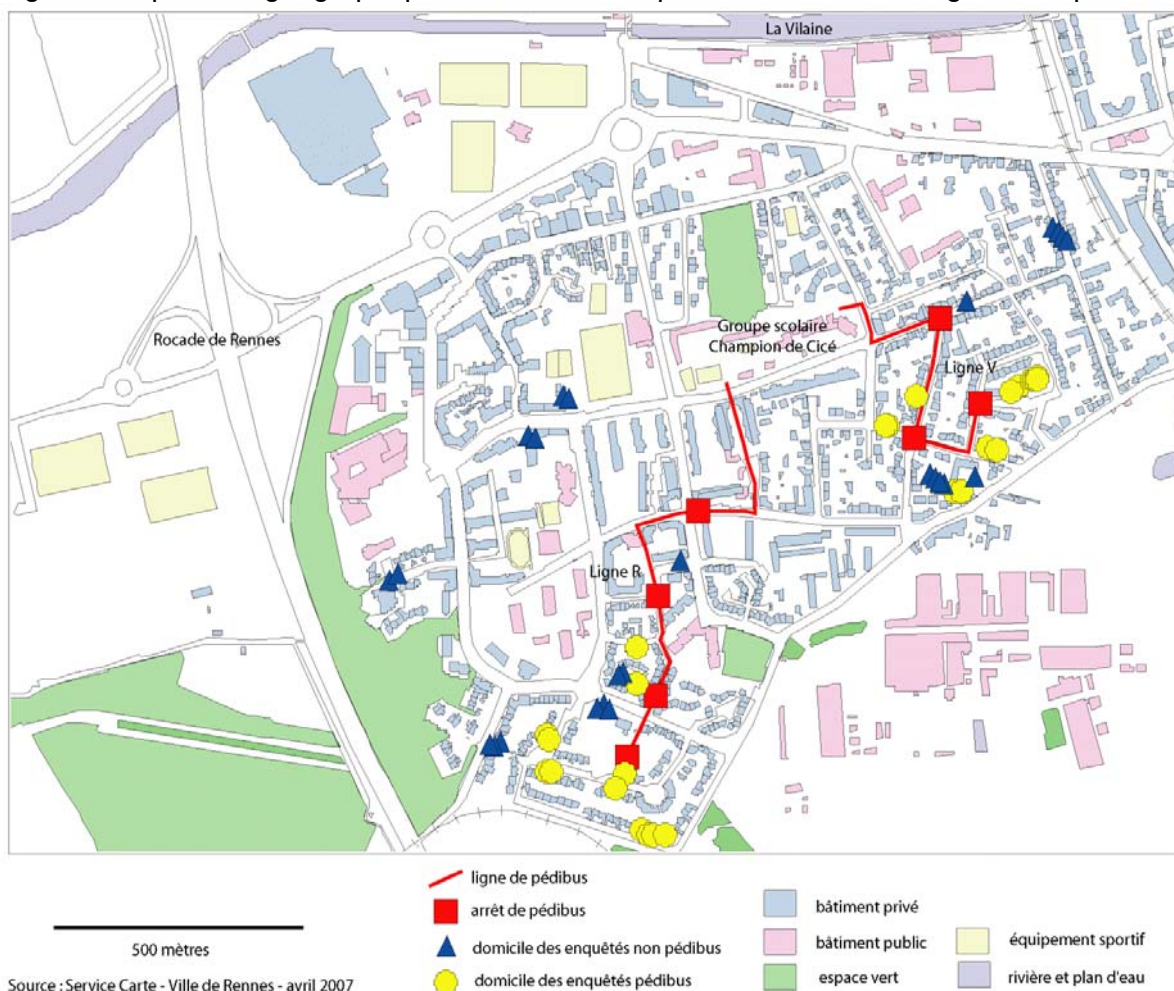
Dans ce quartier de Rennes en pleine mutation, un pédibus a été mis en place en 2004 par un groupe de parents d'enfants scolarisés dans un groupe scolaire public. Lieu à partir duquel les échantillons d'enfants et de parents ont été sélectionnés après une demande d'autorisation auprès de l'inspection académique et de la mairie de Rennes. A partir d'un entretien réalisé avec le directeur d'école, des contacts avec un groupe de parents impliqués dans le pédibus ont été pris et ont permis d'établir la liste exhaustive des familles engagées dans cette organisation et de poursuivre les phases d'entretiens.

Deux lignes de pédibus (« ligne rouge » et « ligne verte ») localisées dans deux parties du quartier de Cleunay sont rattachées au groupe scolaire. Deux lignes auxquelles appartient une partie des parents interrogés et qui habitent dans le proche périmètre de ces lignes, de manière souvent agrégée par quartier (cf. Fig. 5.1).

Les familles non impliquées sont quant à elles réparties en deux groupes peu éloignées des secteurs de domicile des parents impliqués dans les pédibus. Ces localisations permettent d'observer deux groupes distincts : un groupe plutôt à l'Ouest – Sud-Ouest (proche du centre de loisirs la Prévalaye) et un autre groupe plutôt localisé à l'Est, Nord-Est (proche du centre-ville).

Les entretiens directifs avec les parents ont été réalisés principalement au domicile (pour certains à l'école durant le temps de la demi-pension). Les enfants quant à eux ont principalement été rencontrés et interrogés à l'école, durant deux périodes : une période scolaire (pour certains d'entre eux) autorisée par un enseignant ou bien (majoritairement) durant le temps de la pause déjeuner.

Fig 5. 1. Répartition géographique des familles enquêtées relatives aux lignes des pédibus



Données : S. Depeau ; auteur : E. Quesseveur

ATIP n°41799

### 5.2.2. Les familles enquêtées

Un échantillon total de 30 enfants (15 impliqués dans le pédibus versus 15 non impliqués) a été interrogé dans le cadre scolaire sur autorisations de l'Académie, de la ville de Rennes, du directeur de l'école et des parents. Notons d'emblée que les enfants impliqués dans les pédibus sont plus jeunes (moy : 8,8 ans) que ceux de l'autre groupe interrogé (moy : 9,6 ans).

Un second échantillon, constitué de parents (N=26) a été interrogé au domicile principalement. La répartition des parents (établie sur le critère d'implication dans le pédibus est déséquilibrée pour les deux groupes). En effet, seulement 11 parents d'enfants ne pratiquant pas les pédibus ont été interrogés contre 15 parents dans le groupe impliqué. Cette différence est en partie liée aux modes de passation et à la prise de contact plus aisée avec les parents impliqués dans les pédibus et constitués en réseau qu'avec les parents non impliqués qu'il fallait retrouver et contacter à l'issue des passations réalisées avec les enfants dans le cadre scolaire. Pour l'ensemble de la population (enfants et parents), les entretiens (d'une durée d'une heure en moyenne) ont été réalisés de manière individuelle sur une période d'un mois et demi précédent les vacances d'été.

### 5.2.3 La procédure d'enquête

Afin de comprendre non seulement les logiques d'implication dans le pédibus mais également les relations entre pratiques de déplacement et représentation ainsi que les effets générés par ce mode d'organisation, le recueil de données établi de manière individuelle s'est déroulé de la manière suivante, quels que soient les groupes (enfants versus parents ; groupe impliqués dans le pédibus versus groupe non impliqué).

- (1) recueil de la représentation cognitive de l'espace d'action des enfants à l'aide du jeu de reconstruction spatiale (JRS) (Ramadier & Bronner, 2006) afin d'éviter tout biais dans l'élaboration des réponses, le recueil de la représentation cognitive de l'espace d'action de l'enfant a constitué la première étape de l'entretien avec les enfants comme avec les parents. L'objectif étant de comparer (en maintenant les différences de compétences des deux groupes – parents et enfants) la représentation des enfants avec celles des parents, l'espace à représenter était donc le même pour les deux groupes. Il s'agissait de reconstruire à partir du plateau de jeu de reconstruction spatiale, l'espace d'action des enfants. L'objectif consistait en particulier à appréhender l'étendue de cet espace d'action, la composition en termes de lieux et de typologies fonctionnelle et spatiale, la richesse des lieux cités et l'ensemble des lieux circonscrivant l'autonomie de l'enfant dans le quartier.

- (2) à l'issue de cette passation du JRS (qui dans certains cas a servi de support à l'entretien) un questionnaire semi-structuré a été administré. Il a permis de recueillir :

- pour les enfants : les trajets scolaires, les trajets extra-scolaires à partir des activités régulières et d'activités plus exceptionnelles (pour chacun des trajets, étaient recueillis les modes d'accompagnement et de déplacements), l'autonomie de déplacements (recueillie à partir d'un indicateur décliné en quatre points), l'expérience du pédibus, son évaluation (pour le groupe impliqué) ou sa connaissance (pour le groupe non impliqué), les expériences de déplacement avant d'y être impliqué, les motivations à intégrer un pédibus et les préférences de l'enfant ; enfin, l'ensemble des caractéristiques socio-démographiques de l'enfant (âge, genre, ancienneté dans le quartier, profession des parents).

- pour les parents : les rapports au cadre de vie (ancienneté dans le quartier, description et raisons du choix d'habiter le quartier, valeurs liées au cadre de vie) ; l'identité spatiale décomposée et construite à partir des différents indicateurs utilisés par Twigger-Ross & Uzzell (1996) basés en partie sur les principes de continuité et de distinction sociale, le sentiment d'appartenance au quartier, au groupe de parent impliqués dans le pédibus ; l'expérience des pédibus pour les parents le pratiquant (durée d'implication et origines, motivations de départ, les effets de cette organisation sur l'autonomie de déplacements de l'enfant, les alternatives en cas d'arrêt du pédibus, la distinction sociale) ; les déplacements habituels des enfants (mode d'accompagnement et de déplacements), l'évaluation de l'autonomie de l'enfant (indicateur identique à celui posé aux enfants), enfin l'ensemble des caractéristiques socio-démographiques (âge et nombre d'enfants au foyer, profession), le mode courant utilisé par les déplacements domicile-travail, l'implication dans des mouvements associatifs autres que celui du pédibus.

Pour les parents dont les enfants ne sont pas impliqués dans les pédibus, l'ensemble de l'entretien est structuré de façon identique aux parents impliqués, excepté une partie de l'entretien qui porte sur leurs connaissances, l'évaluation, les motivations potentielles à faire partie de cette organisation et leur perception des parents impliqués (en termes de motivation et de distinction).

### 5.3. Résultats

Quelques études d'évaluation des alternatives à la mobilité existent, toutefois celles relatives aux pédibus et à leurs effets sur les processus sociaux et cognitifs organisateurs de la mobilité des enfants restent encore très parcellaires et peu nombreuses.

Ces résultats présentent donc, outre les divers aspects des motivations et formes d'organisation des parents vis-à-vis de la mobilité des enfants, l'articulation de cette alternative de déplacement avec une problématique plus large touchant aux choix de vie résidentiels, aux rapports à l'espace, notamment celui des rapports à l'environnement résidentiel et à l'entourage social, au sentiment d'appartenance, aux valeurs associées à l'environnement et à l'éducation, enfin au rapport à la mobilité des enfants. Pour cela, la mise en regard de deux groupes de parents (impliqués versus non impliqués dans les pédibus) permet de révéler quelques singularités et de comprendre comment les mécanismes de mobilité s'articulent avec des mécanismes identitaires plus larges.

Dans un deuxième temps, les résultats s'attachent davantage au vécu des enfants aux relations entre cette forme de mobilité particulière qu'est le pédibus et les rapports à l'espace, qu'il soit physique, social ou encore cognitif. Il s'agit en particulier de mettre en tension la représentation de l'espace d'action des enfants avec celles de leurs parents afin de repérer d'éventuelles différences ou dissonances.

Notons enfin que la lecture de ces résultats, du fait d'échantillons peu importants (et circonscrits à un établissement scolaire) invite à les comprendre avec mesure et vigilance. Ces résultats n'ont pas l'ambition de généraliser le tableau à l'ensemble des organisations de pédibus mais bien de décrire des profils de groupes identifiés dans le quartier étudié, à savoir celui de Cleunay à Rennes.

#### 5.3.1 Qui sont les familles qui impliquent leur enfant dans le pédibus ?

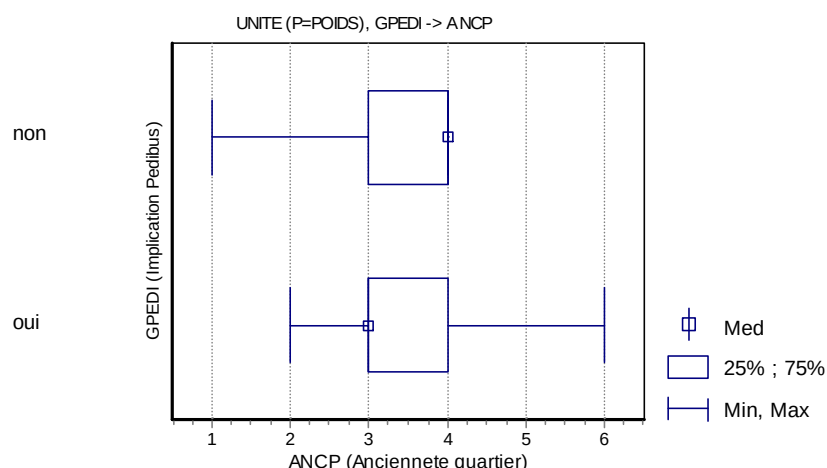
L'organisation des déplacements scolaires avec le pédibus suppose une gestion particulière entre parents et invite à nous interroger sur le profil de ces parents qui s'impliquent. Qui sont-ils ? Quel est leur statut résidentiel ? Etc.

Les parents impliqués dans les pédibus constituent des groupes sociaux assez homogènes. De catégories sociales supérieures ou intermédiaires, ce sont pour la majorité des dirigeants, cadres ou enseignants de la fonction publique tandis qu'une majorité d'employés composent l'échantillon de parents non impliqués.

Du point de vue de la composition familiale, ce sont également des familles plus nombreuses qui ont entre deux enfants (minimum) et quatre enfants (maximum) contre un enfant (minimum) et trois enfants (maximum) pour les parents non impliqués dans les pédibus. La moitié des parents a trois enfants contre deux enfants pour les parents non impliqués. La participation au pédibus ne concerne d'ailleurs pas seulement un enfant par famille mais bien souvent toute une fratrie, tout du moins les enfants scolarisés dans le primaire. Pour certains enfants cependant, l'entrée dans le pédibus commence dès la dernière année de maternelle qui est assimilée par les parents comme l'année de préparation au déplacement.

Par ailleurs, si en moyenne l'ancienneté d'habitation dans le quartier est identique pour les deux groupes de parents (3,4 ans pour les parents non impliqués dans les pédibus contre 3,4 ans pour les parents impliqués), on observe une dispersion et une ancienneté maximale (6 ans) plus importantes pour les parents impliqués (cf. Fig. 5.2).

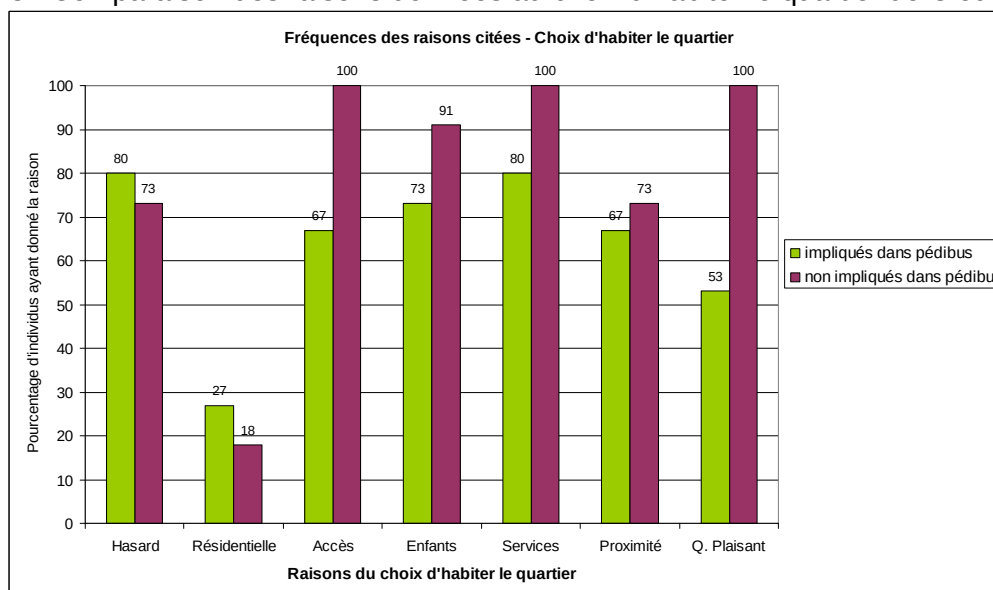
Fig. 5.2 : Ancienneté dans le quartier selon implication dans le pédibus (nuances inter-quartiles)



L'ancienneté dans le quartier est également en relation avec l'ancienneté dans les pédibus. Ce sont les parents qui ont investi depuis plus longtemps dans le quartier pour qui l'engagement dans les pédibus est le plus ancien et sans doute le plus durable. De plus, pour la plupart, ils se sont installés à Cleunay en accédant à la propriété. Ils font partie des habitants qui ont contribué aux transformations du quartier de Cleunay, en particulier à sa gentrification, comme de nombreux parents l'ont souligné. En effet, 93% des parents impliqués dans les pédibus sont propriétaires de leur logement et habitent en maison individuelle contre 64% des parents non impliqués. Habitants des zones résidentielles du quartier (cf. Fig. 5.1), ils font partie des mêmes squares ou bien habitent la même rue. Concentration géographique qui favorise l'organisation des déplacements et justifient dans certains cas la mise en place des pédibus.

En outre, installés dans le quartier de Cleunay dans les zones d'habitat individuel, ils déclarent pour 80% d'entre eux n'avoir pas choisi le quartier ou tout du moins « avoir laissé faire le hasard » pour habiter le quartier. Les raisons liées à la facilité (financière) d'accès à la propriété tout en restant dans Rennes (moindres coûts du foncier à Cleunay à l'époque de l'achat par rapport aux autres quartiers) sont les raisons principales données par ces parents (cf. Fig. 5.3).

Fig. 5.3 : Comparaison des raisons données au choix d'habiter le quartier de Cleunay



Toutefois, d'autres raisons justifiant le choix d'habiter le quartier peuvent être évoquées comme les conditions d'accès, les services offerts, la proximité des sorties de Rennes et du centre-ville, et le caractère plaisant. Néanmoins, relativement au groupe de parents non impliqués, elles sont moins fréquemment citées par les parents impliqués dans les pédibus même si la question des services, de la proximité du centre-ville et de la rocade ainsi que les facilités d'accès pour l'enfant restent des raisons partagées.

### 5.3.2 Les rapports des parents au quartier : des valeurs à l'attachement au quartier

Si ces raisons d'habiter le quartier restent finalement univoques, les parents impliqués ne sont pas sans valeurs pour le cadre résidentiel. En effet, à la lecture des qualités du quartier idéal renseignées par les parents, on observe que c'est sur des questions liées à la sûreté urbaine (87% vs 64%) et aux espaces verts (67% vs 55%) que les parents impliqués dans les pédibus se distinguent le plus de l'autre groupe. Ces qualités sont également les principales évoquées au sujet du bien-être de l'enfant (Fig. 5.5). En outre, les valeurs associées à la mobilité dans le quartier et à l'accessibilité (tant sociale que physique) de ce dernier, ainsi que celles liées à la mixité sociale et culturelle restent des valeurs importantes pour les parents impliqués dans les pédibus, même si sur cette dernière question ils sont plus unanimes que les parents non impliqués (cf. Fig 5.4).

Fig 5.4 Comparaisons des qualités du quartier idéal

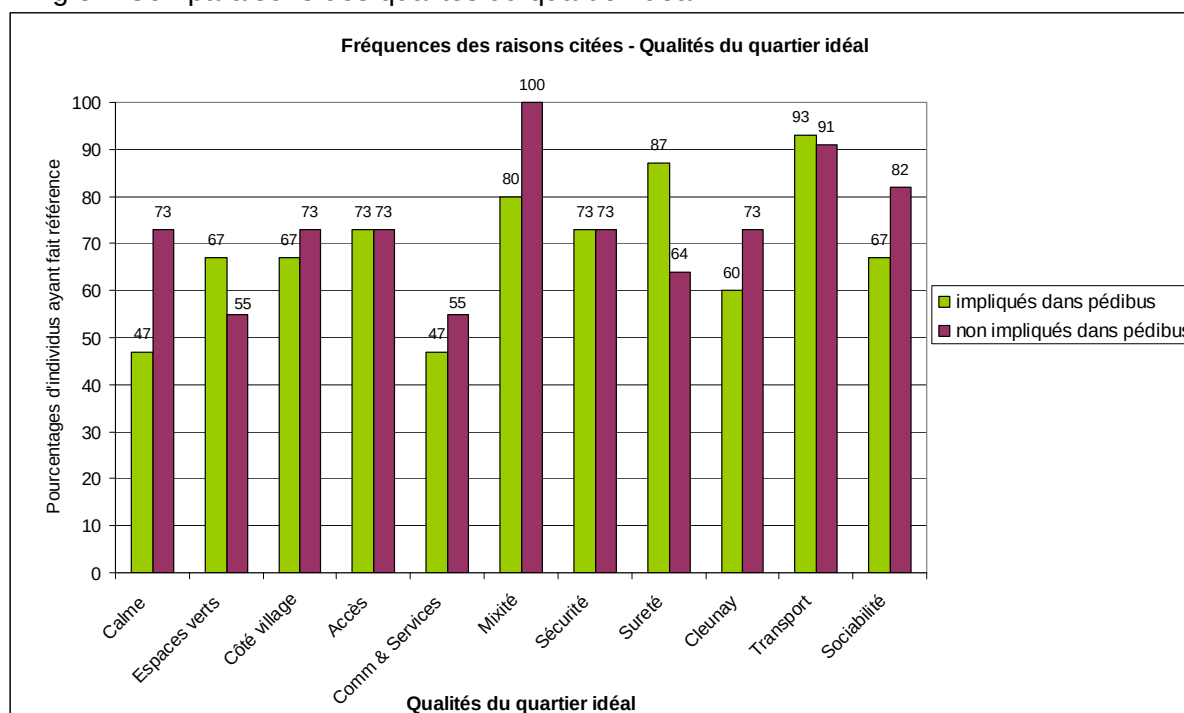
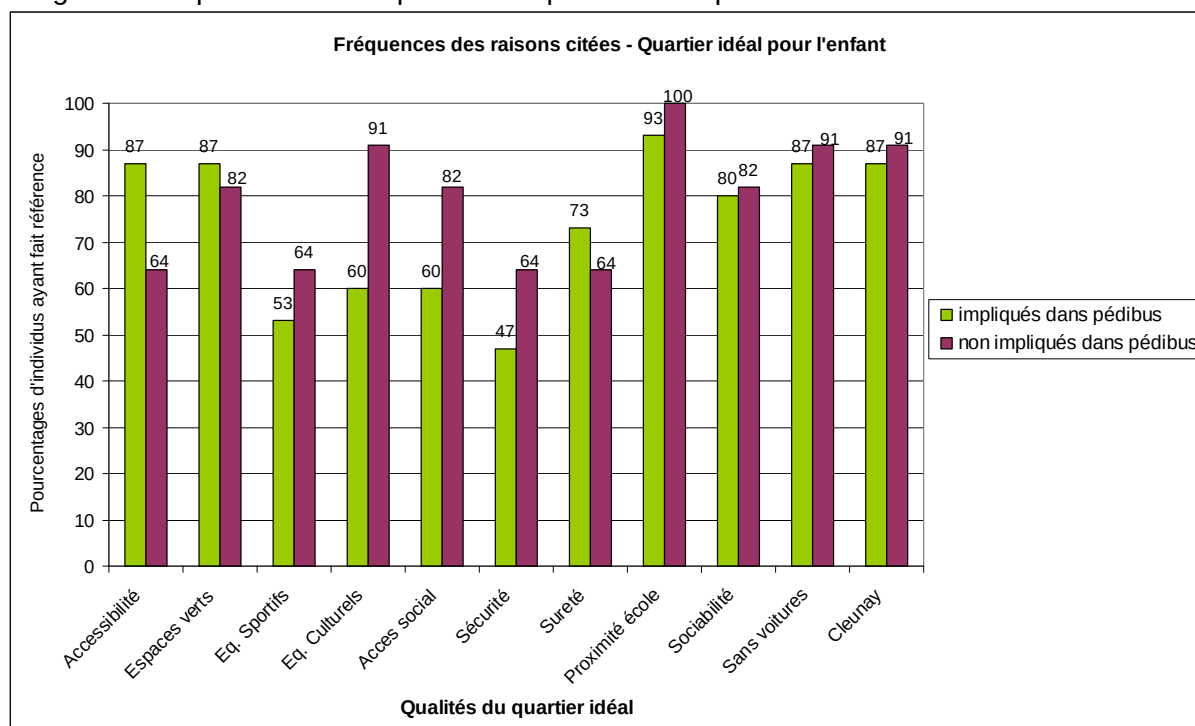


Fig. 5.5 Comparaisons des qualités du quartier idéal pour l'enfant



Si Cleunay correspond davantage pour les parents impliqués (que pour les autres parents) au quartier idéal (60% des parents impliqués dans les pédibus sont tout à fait d'accord contre seulement 27% des autres parents), c'est plutôt sur les valeurs fonctionnelles et sécuritaires du quartier que sur les valeurs sociales ou sur des critères de ressemblance aux habitants du quartier que les correspondances se jouent. Ils sont en effet près de 60% à affirmer qu'ils ne sont pas du tout ou peu représentatifs des habitants du quartier de Cleunay contre 45% des parents non impliqués ; lesquels ont un sentiment d'appartenance au groupe d'habitants de Cleunay plus fort (73% affirment ressembler aux habitants de Cleunay).

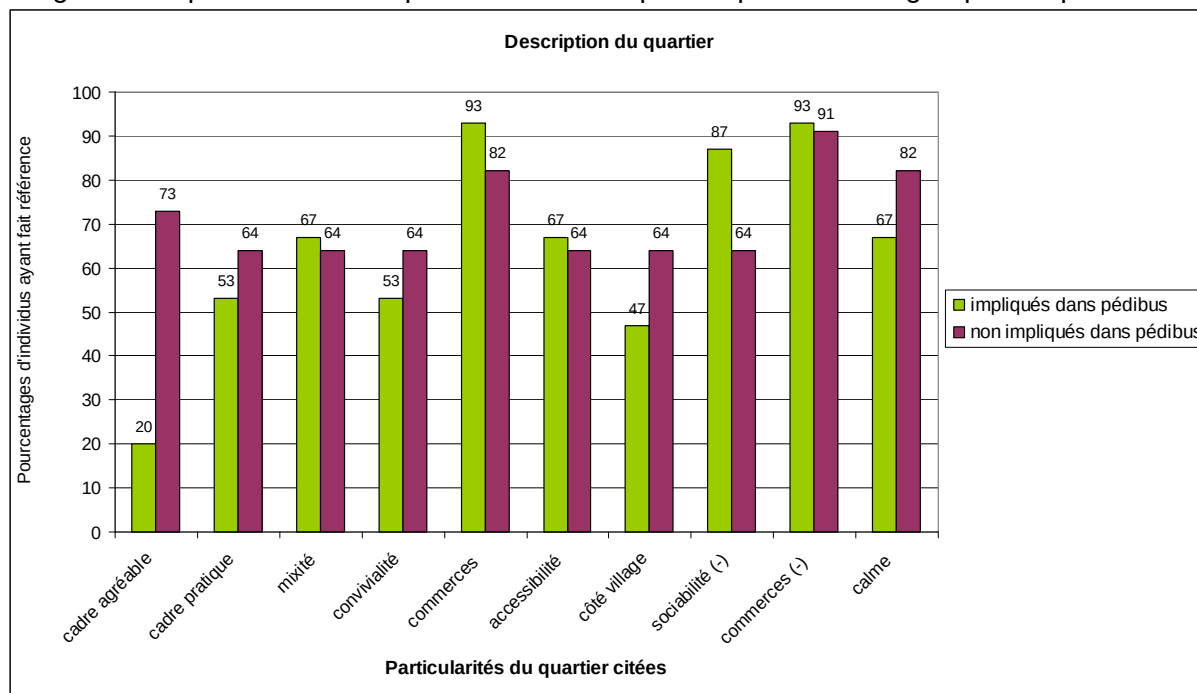
Malgré ce sentiment d'être peu représentatif socialement du quartier, d'appartenir à une « population privilégiée » relativement à ceux qui « habitent Cleunay depuis longtemps et n'ont pas choisi », la mixité reste une valeur importante mais toutefois paradoxale. Recherchée et valorisée dans le discours, ces parents ont conscience que leur arrivée et leur forme d'implication dans le quartier à partir de la mobilité des enfants contribuent à marquer voire à creuser les différences. Lesquelles sont perceptibles dans le discours de certains parents non impliqués qui définissent les autres parents comme des « gens bien », des « catégories sociales plus élevées », des « parents plus impliqués dans l'éducation des enfants ». Néanmoins, le sentiment d'attachement au quartier reste fort et plus important que celui des parents non impliqués. L'éventualité de déménager reste difficile à imaginer et serait même difficile à vivre pour 67% d'entre eux contre seulement 27% des parents non impliqués dans les pédibus, qui a contrario affirment qu'ils pourraient s'adapter (55 % contre seulement 13% des parents impliqués dans le pédibus). Cet attachement est-il généré par l'organisation parentale des déplacements des enfants ? Est-il plus fort dès lors que les parents sont propriétaires de leur logement ? Les raisons sont nombreuses et difficiles à démêler ici. Néanmoins, les parents impliqués dans les pédibus semblent plus attachés à leur quartier.

Contrairement aux parents non impliqués dans les pédibus qui restent plus dispersés sur la question, ils estiment également habiter un des quartiers les plus agréables de Rennes (60% d'entre eux contre seulement 36% de l'autre groupe de parents). Ce n'est cependant pas sur ces aspects qu'ils décrivent leur quartier puisque seulement 20% d'entre eux (contre 73%



des parents non impliqués) évoquent le cadre agréable. Le quartier est décrit sous ces aspects fonctionnels (présence de commerces, accessibilité) et sociaux. C'est d'ailleurs sur ce dernier point que la représentation du quartier se différencie dans les deux groupes. Les parents impliqués dans les pédibus restent plus critiques vis-à-vis des coupures sociales dans le quartier et en ce qui concerne la pénurie de certains commerces (cf. Fig. 5.6).

Fig 5.6 Comparaisons des représentations du quartier par les deux groupes de parents



### 5.3.3 Pourquoi les familles s'impliquent-elles dans le pédibus ?

Au-delà des raisons écologiques et sanitaires communément rappelées dans les études au sujet des pédibus et qui sont évoquées par les parents de Cleunay (mais dans des proportions moindres), on observe que les motivations les plus fréquemment évoquées pour justifier l'implication dans les pédibus sont contre-normatives, tout du moins restent assez éloignées des préoccupations classiquement transcrites dans la littérature pour expliquer l'accompagnement des enfants jusqu'à l'école. En effet, les parents sont avant tout motivés pour des raisons d'ordre social et pratique plus qu'écologique et sécuritaire.

Les aspects pratiques, de convivialité, de solidarité et le besoin de sécurité des parents demeurent les raisons majoritairement citées (cf. Fig. 5.7) ; 62,5% d'entre eux mentionnent leur besoin de sécurité comme condition principale de l'autonomie de déplacement de l'enfant. Les aspects pratiques sont liés à la coordination des déplacements de la famille, à savoir la gestion des trajets professionnels souvent distants de ceux des enfants ou encore la scolarisation des enfants dans écoles différentes obligeant à faire des choix d'accompagnement. Malgré la contrainte des horaires de passage et la nécessité du retour de services en prenant en charge au moins un accompagnement des enfants, le pédibus reste une solution pratique dans bien des cas.

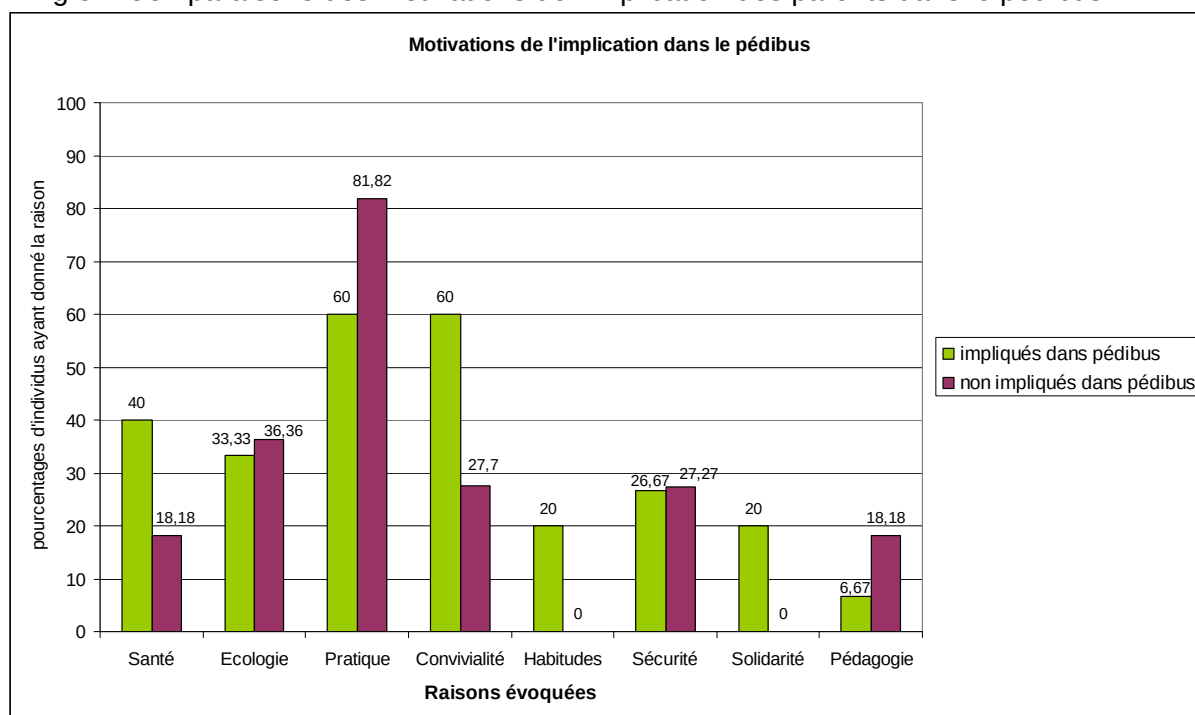
Par ailleurs, les faibles motivations écologiques sont confirmées lorsqu'il s'agit d'imaginer des mesures palliatives à l'arrêt éventuel des pédibus. En effet, pour de nombreux parents, en cas d'arrêt, l'accompagnement se ferait en voiture (40% d'entre eux) ou bien sous forme

de covoiturage qui persisterait (27%). Si cette dernière modalité de déplacement conserve certaines formes de solidarité, les mesures palliatives ne conservent que pour très peu de parents le mode de déplacement à pied.

En ce qui concerne les raisons sécuritaires (liées au risque routier) fréquemment mises en avant pour justifier la faible indépendance des enfants, on observe qu'elles n'apparaissent pas au premier plan et ne sont citées que par seulement un peu plus d'un quart des parents impliqués dans les pédibus. Pourtant, la sécurité routière reste le critère principal évoqué par ailleurs le plus fréquemment par les parents pour justifier l'autonomie de déplacement des enfants.

Enfin, les différences inter-groupes apparaissent à propos des motivations liées au confort des parents ou du moins à leur besoin d'organisation des déplacements quotidiens, avant celle du bien-être des enfants (motivations confirmées par les parents non impliqués dans les pédibus).

Fig 5.7 Comparaisons des motivations de l'implication des parents dans le pédibus



Néanmoins, si l'engagement dans un pédibus n'est principalement pas animé par des motivations écologiques, et si en majorité l'ensemble des parents utilise la voiture comme mode courant pour les déplacements domicile-travail (80% des parents impliqués dans le pédibus versus 64% des parents non impliqués), on observe une sensibilité toute relative des parents impliqués dans les pédibus mais plus importante aux modes dits doux ; comme le vélo par exemple que certains utilisent comme mode courant de déplacement ; ce qui n'est pas le cas des autres parents, qui eux, pratiquent davantage les transports en commun.

Au-delà des motivations, l'implication dans les pédibus est également facilitée par des prédispositions associatives. En effet, les parents investis dans l'organisation des pédibus sont également impliqués dans d'autres formes d'organisation associative (pour plus de 73% d'entre eux contre seulement 45% des parents non impliqués dans les pédibus). Ces parents sont également au départ déjà très investis dans l'éducation des enfants à travers l'école. La majorité d'entre eux est en effet impliquée dans des associations de parents d'élèves, d'où

sont à l'origine les discussions à propos des trajets scolaires et l'initiative des pédibus (même si la gestion et l'organisation de ces derniers ne relève pas des fédérations de parents d'élèves et reste indépendante de celles-ci.)

On note d'ailleurs qu'en ce qui concerne le sentiment d'appartenance à un groupe particulier, si 14% des parents sont dans l'impossibilité de répondre (contre 18% des parents non impliqués), 40% déclarent avoir le sentiment de faire partie d'un groupe de parents particulier (contre seulement 18% des parents non impliqués) et font part d'un sentiment de cohésion en valorisant la solidarité et le caractère collectif de l'organisation basée sur l'échange de services. Le pédibus s'apparente d'ailleurs pour la majorité des parents à un acte civique social fait de règles, de contraintes (en particulier temporelles) d'engagement collectif et de confiance dans les autres. Ce sont d'ailleurs sur ces caractéristiques que les parents justifient l'absence d'implication des autres parents qui sont perçus par certains membres du pédibus comme des parents « individualistes », « réticents à l'échange de services », « peu disponibles » ou encore « peu confiants ».

Les raisons d'implication dans le pédibus ne concernent pas directement l'éducation et l'apprentissage du déplacement des enfants. Néanmoins, on peut tout de même se demander si cette forme d'organisation de la mobilité a des conséquences sur leur apprentissage de l'autonomie et leur mobilité en général.

#### 5.3.4 Le pédibus encourage-t-il l'autonomie de déplacement en général ?

Peut-on imaginer les pédibus comme des alternatives éducatives à la mobilité encourageant l'autonomie des enfants ? Seule une étude longitudinale engageant des observations répétées à différentes périodes du cycle d'apprentissage des déplacements permettrait de répondre précisément à la question. Toutefois et faute de mesures répétées dans le temps, les comparaisons entre deux groupes d'enfants impliqués différemment dans leur mobilité quotidienne permettent d'observer les effets de ce mode de déplacement sur le processus de mobilité spatiale des enfants. De plus, le recueil de données ayant été effectué en fin d'année scolaire, l'emprise du pédibus sur les déplacements quotidiens est donc importante.

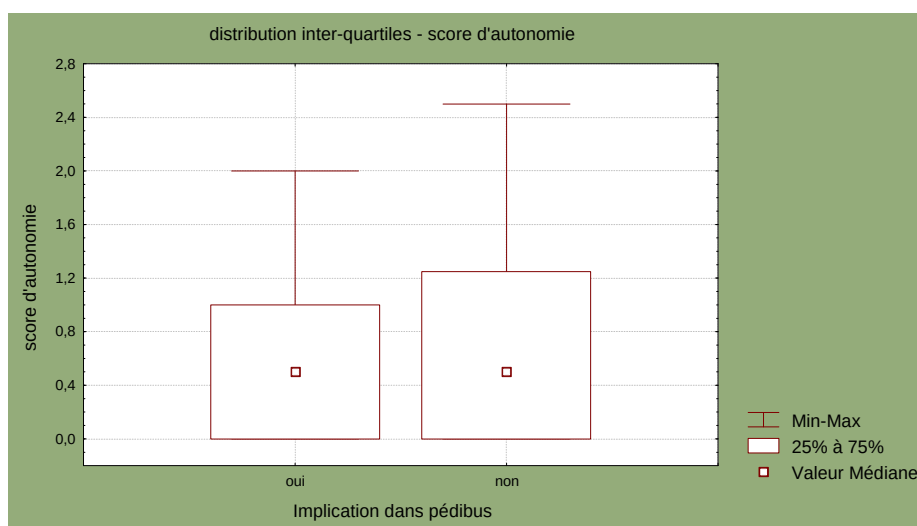
Contrairement aux attentes, les déplacements en pédibus dans le quartier de Cleunay ne concernent pas des enfants en demande d'autonomie de déplacement mais des enfants relativement jeunes, puisque plus de la moitié des enfants impliqués a moins de 7 ans, seulement 13% des enfants ont plus de 9 ans et 20 % des enfants sont encore à l'école maternelle. L'entrée des enfants dans les pédibus peut être très précoce ; pour certains, ces trajets peuvent même commencer dès l'école maternelle par pure motivation des parents liée à la sécurité. Toutefois, l'âge moyen est de 7,3 ans. Ce qui reste un peu plus précoce que l'âge des premiers déplacements (cf. Depeau, 2003). On observe également que les enfants impliqués dans les pédibus sont autant les aînés d'une fratrie que les cadets ; les enfants sont en effet représentés à part égale dans ces deux positions de la fratrie.

Si seulement 33% des parents observent des changements dans les déplacements de leur enfant depuis l'utilisation du pédibus, pour près de la moitié d'entre eux (40%) ce mode de déplacement en groupe a été l'occasion de laisser l'enfant faire son premier trajet de manière autonome pour aller à l'école. Toutefois, cette expérience du pédibus n'encourage pas outre mesure des déplacements autonomes en dehors des trajets scolaires mais seulement le désir de l'enfant de faire des trajets seuls ainsi qu'une sensibilité à l'environnement et une perception différente de la faisabilité des trajets. L'expérience des pédibus ne rassure donc pas davantage les parents quant aux compétences de l'enfant à faire d'autres trajets seuls. En effet, parmi les activités extra-scolaires des enfants, près de la moitié des parents impliqués dans les pédibus déclarent des loisirs pour lesquels les enfants

sont accompagnés en voiture. Ce sont des activités réalisées hors-quartier ou bien éloignées du domicile. Une proportion équivalente de parents non impliqués déclare accompagner l'enfant en voiture pour ses activités extra-scolaires. Enfin, les enfants impliqués dans les pédibus déclarent davantage que leur parent faire « parfois » des trajets seuls.

Néanmoins, parents et enfants évaluent de manière strictement identique l'autonomie de déplacement. Les résultats d'analyse du score d'autonomie de déplacement<sup>4</sup> recueilli à partir des réponses des parents et de celles leurs enfants montrent un même score qui est de 0,63. A l'inverse, dans les familles non impliquées dans les pédibus, on observe des scores différents et une légère sur-estimation du score d'autonomie par les enfants par rapport à leur parent (le score est de 0,78 pour les enfants et 0,73 pour les parents). De plus, la comparaison des scores entre les deux groupes de parents montre une légère différence supposant une évaluation de l'autonomie plus grande dans les familles non impliquées dans le pédibus (cf. Fig 5.8). La variabilité intra-groupe est également plus importante dans ce groupe que dans le groupe des parents impliqués où l'on observe une certaine homogénéité. Notons que les différences entre ces deux moyennes (0,63 dans le groupe impliqué et 0,73 dans le groupe non impliqué) ne peuvent être validées du fait d'un échantillon assez faible. Toutefois, la variabilité observée dans ce groupe peut également être expliquée par l'âge des enfants plus élevé.

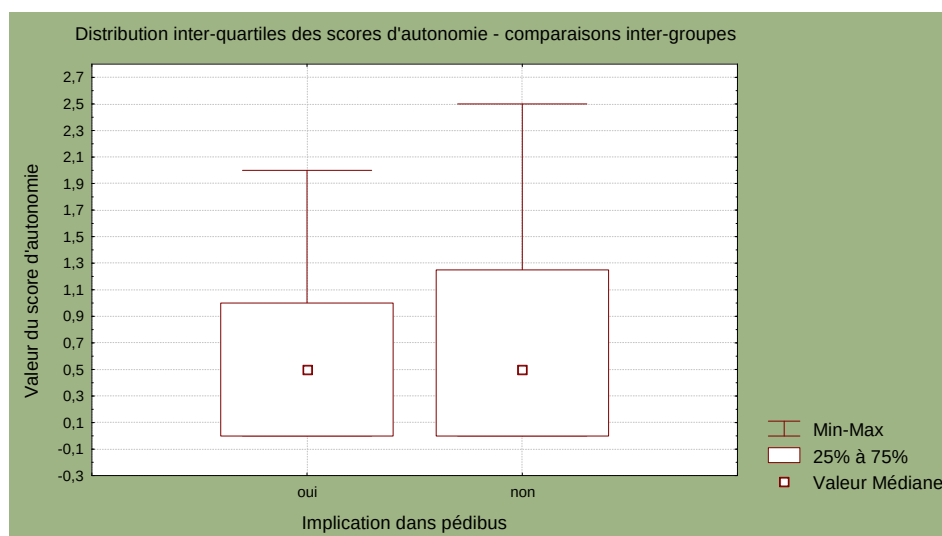
Fig 5. 8. Comparaison des scores d'autonomie dans les deux groupes de parents



Cette tendance est confirmée par l'auto-évaluation des enfants à propos de leur autonomie (cf. Fig. 5.9). En effet, les tendances sont les mêmes : les médianes sont à peu près équivalentes tandis que les valeurs maximales de l'autonomie sont plus élevées pour les enfants ne pratiquant pas les pédibus. Néanmoins, les différences de moyenne ne sont pas significatives. (0,63 dans groupe pédibus et 0,78 dans groupe non pédibus).

<sup>4</sup> Il est élaboré sur la base de différents indicateurs prenant en compte non seulement les trajets scolaires mais également ceux pour les activités régulières, les promenades dans le quartier ou encore le fait de jouer dehors ; plus le score est élevé et plus l'autonomie de déplacement est importante et régulière.

Fig 5. 9. Comparaison des scores d'autonomie dans les deux groupes d'enfants



Les trajets effectués en pédibus concernent les trajets scolaires du matin. Aussi, on peut se demander comment les enfants qui effectuent les trajets en pédibus se déplacent au retour de l'école. Profitent-ils de la compagnie de certains autres enfants du matin ? La solidarité entre parents s'étend-elle au trajet du soir ? Le trajet réalisé en pédibus le matin encourage-t-il une autonomie de déplacement des enfants au retour ?

De manière générale, on observe que les enfants restent assez peu autonomes pour leur trajet scolaire du soir quelque que soit le mode de déplacement du matin. Ils sont pour la plupart tous accompagnés d'un adulte. Cependant, ceux impliqués dans les pédibus restent moins accompagnés d'un adulte pour le retour que les autres enfants (80% sont accompagnés contre 91%). Ces deux groupes d'enfants se distinguent par ailleurs sur les modes de déplacements. L'accompagnement parental en voiture est plus courant chez les enfants non inscrits dans un pédibus. En effet, il concerne 45% d'entre eux et aucun des enfants impliqués dans les pédibus qui eux connaissent l'usage de la voiture mais à travers le covoiturage (27%). Le retour à pied de l'école concerne également davantage les enfants impliqués dans les pédibus (53%) que les autres enfants (36%), comme si l'habitude de marcher était prise.

Les enfants qui se déplacent en pédibus sont d'ailleurs sensibles aux bienfaits de la marche qui procure un moment de convivialité. Plus de 60% des enfants apprécient de se déplacer en pédibus pour être avec des amis et plus de la moitié des enfants non impliqués apprécieraient d'en faire partie pour cette même raison. Certains de ces derniers ont d'ailleurs pris l'habitude de suivre les pas du groupe de pédibus. Au-delà du besoin d'être avec le groupe de pairs, le déplacement en pédibus procure également un moment d'exercice ressourçant qui permet comme ils disent « d'arriver avec les idées claires et fraîches à l'école ». Chez les enfants encore jeunes et sans besoin revendiqué d'autonomie, ce mode de déplacement contribue à s'approprier un espace-temps convivial, chargé de sensations. A l'inverse, dès que les enfants désirent s'affranchir du groupe et pour ceux qui ne sont pas attirés par ce mode déplacement, faire parti d'un pédibus devient contraignant. Le besoin d'indépendance rend le groupe pesant. Marcher au même rythme que les autres, se tenir la main, respecter l'ensemble des règles de l'organisation, subir des horaires imposés de passage du pédibus sont autant d'inconvénients énoncés comme preuve d'un besoin d'autonomie de certains enfants.

Enfin, tout en tenant compte des différences de moyenne d'âge dans les deux groupes d'enfants observés et qui peuvent expliquer une moindre autonomie des enfants impliqués

dans les pédibus, on remarque une part équivalente d'enfants se déplaçant de manière autonome pour quelques trajets routiniers. En effet, 33% des enfants impliqués dans les pédibus font d'autres trajets que celui de l'école régulièrement en étant seuls ou accompagnés de pairs contre 35% des enfants non impliqués. Ces trajets sont la plupart du temps à destination de lieux d'activités de loisirs, de commerces ou encore du domicile d'un ami dans le quartier. Les lieux constitutifs du réseau social de l'enfant impliqué dans le pédibus sont d'ailleurs des éléments fortement structurant dans la représentation cognitive de l'espace d'action. Par ailleurs, si les dimensions fonctionnelles des espaces fréquentés diffèrent peu entre les groupes d'enfants concernés - ce sont en effet vers les mêmes types de lieux que les parents autorisent les déplacements autonomes - on peut se demander si les rapports à l'espace diffèrent d'un groupe à l'autre.

Pour cela, nous investiguons plus finement le contexte cognitif de la mobilité des enfants en analysant la représentation cognitive de l'espace d'action des enfants observée de manière croisée entre les groupes d'enfants et de parents.

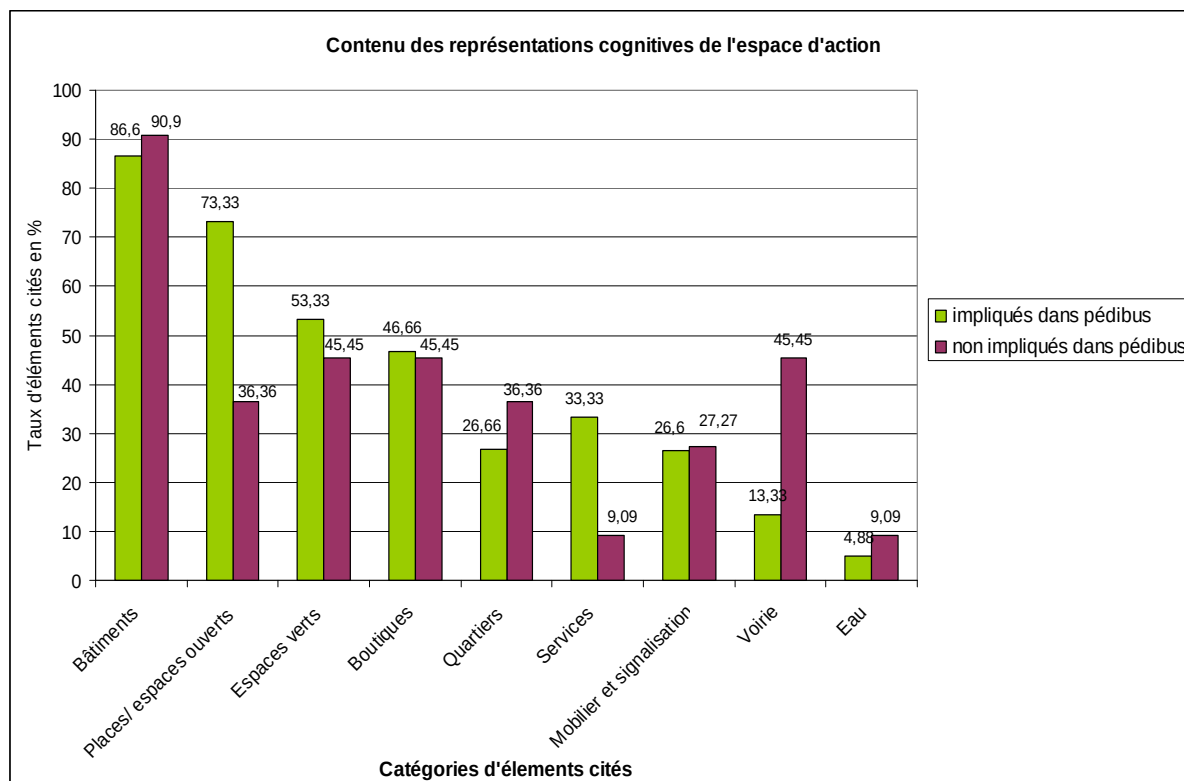
### 5.3.5 Le contexte cognitif des activités de déplacement des enfants

L'ensemble des productions spatiales réalisées par les enfants et leurs parents respectifs a été analysé selon deux procédures : une première procédure statistique établie sur le comptage total et par catégories d'éléments afin de repérer des typologies saillantes du contexte cognitif des pratiques et une seconde réalisée à partir d'un transfert des données produites à l'aide du Jeu de reconstruction spatiale dans un Système d'Information Géographique (MapInfo) qui a permis de réaliser différentes analyses portant dans un premier temps sur l'entendue globale de l'ensemble des espaces d'action et sur l'étendue des espaces d'action autonome de l'enfant.

De manière générale, la représentation de l'espace d'action entre les deux groupes d'enfants est différente. Le nombre d'éléments total est de 32,6 pour les enfants pratiquant les pédibus et de 27,7 pour les enfants non impliqués, différence à peu près équivalente entre les parents, puisque les parents impliqués produisent en moyenne 32,13 éléments contre 28,18 pour les parents non impliqués. Le contexte cognitif de l'espace d'action des enfants semble donc plus dense pour les groupes qui ont une mobilité quotidienne spatialement et socialement organisée malgré l'absence de différences significatives entre les moyennes du groupe d'enfants calculées sur la base de nos petits échantillons (Levene  $F=1.02870$  ;  $dl : 28$  ;  $p= .750794$ ) et de parents (Levene  $F=1.10901$  ;  $dl : 24$  ;  $p= .744131$ ).

Les qualités des représentations spatiales sont également différentes du point de vue de la typologie des éléments notamment en ce qui concerne l'impact du réseau social fortement représenté à partir des éléments symbolisant le bâti privé (cf. Fig. 5.10). Les différences les plus saillantes entre les deux groupes d'enfants concernent la présence plus importante de places et d'espaces ouverts (tels que des parkings ou places de jeux) mais surtout les d'espaces verts ( $F= 5,2079$  ;  $Edl : 28$  ;  $p= .03075$ ) pour les enfants impliqués dans les pédibus, et dans une moindre mesure, les points de repère caractérisés par les services ( $F=0,2590$  ;  $Edl : 28$  ;  $p= .614777$ ). A l'opposé, le taux de quartiers représentant principalement des groupes de bâtis résidentiels est plus important pour les enfants non impliqués dans le pédibus ainsi que le taux de voies routières pour lequel la différence est significative ( $F= 4,7461$  ;  $Edl : 28$  ;  $p= .0379$ ).

Fig. 5. 10 Répartition des catégories d'éléments constitutifs de la représentation de l'espace d'action des enfants



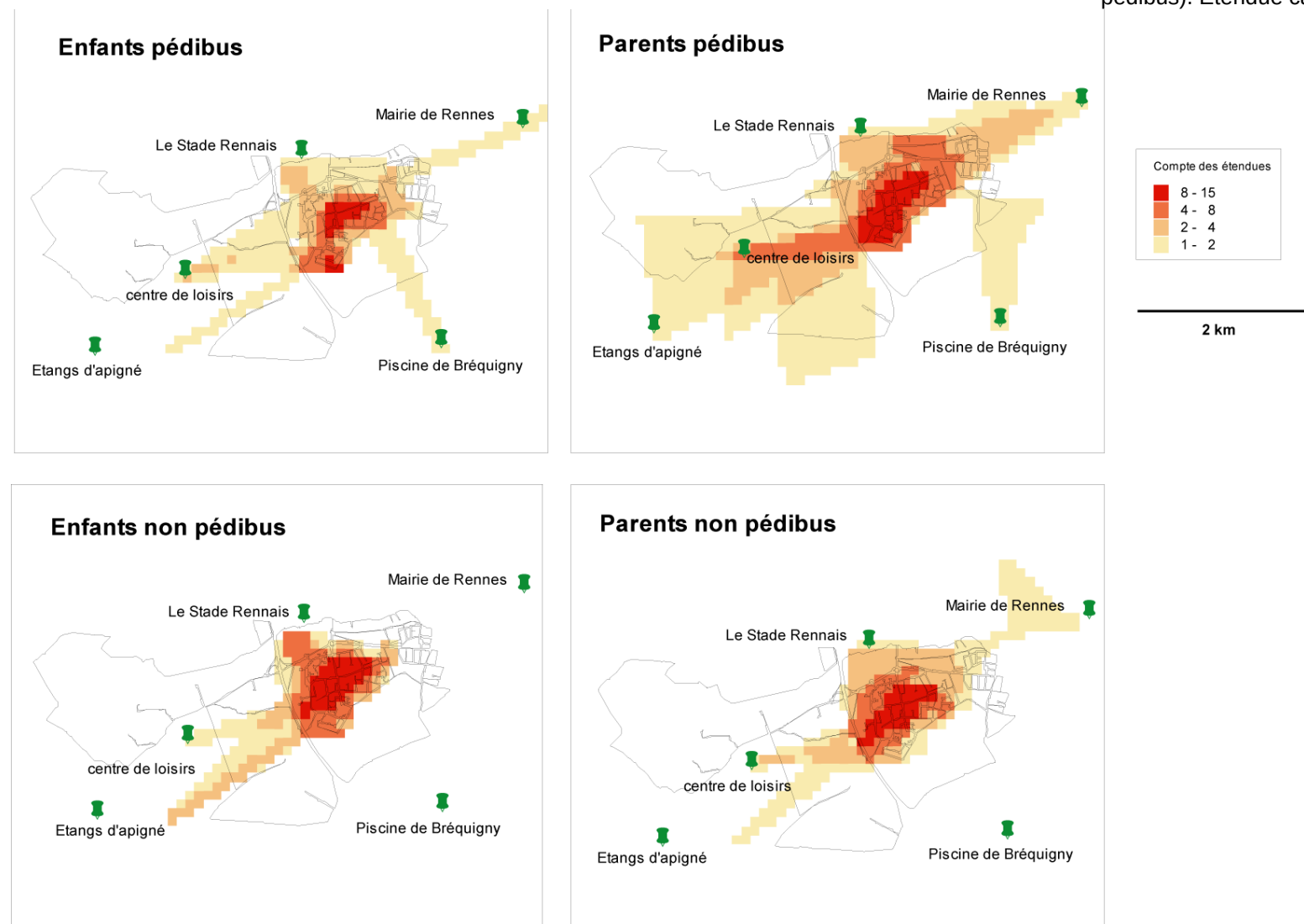
D'un point de vue géographique, si l'espace d'action représenté varie évidemment en fonction de la densité des connaissances des individus (les différences entre parents et enfants sont donc toutes relatives), on peut observer qu'il varie peu en terme d'étendue globale entre les enfants comparativement aux groupes de parents, où les différences sont plus marquées.

En effet, la représentation de l'espace d'action s'étend différemment d'un groupe à l'autre et marque la nature des territoires fréquentés, sans pour autant assimiler les espaces représentés aux pratiques effectives réalisées. Plus étendu (cf. Fig. 5.11) et orienté au nord-est à proximité du centre-ville pour le groupe impliqué dans le pédibus, il est également plus diversifié et moins circonscrit à l'espace du quartier de Cleunay (cf. Fig. 5. 12). Il dépasse les limites du quartier, pour comprendre certaines zones du centre-ville ou encore de quartier limitrophes comme Bréquigny.

Fig. 5. 11. Surface de l'étendue globale de l'espace d'action en km2

|                    | Parents | Enfants |
|--------------------|---------|---------|
| <b>Pédibus</b>     | 0,74    | 0,22    |
| <b>Non pédibus</b> | 0,41    | 0,23    |

Fig. 5.12 : Comparaisons des représentations de l'étendue géographique de l'espace d'action des enfants (parents vs enfants ; groupe pédibus vs non pédibus). Etendue calée sur les points extrêmes



Données : S. Depeau ; auteur : E. Quesseveur

ATIP n°41799



En revanche, réduite au seul espace d'action autonome, l'étendue de la représentation varie peu entre les groupes et les différences entre parents et enfants observées concernent les familles non impliquées dans les pédibus. Chez les enfants de ce dernier groupe, l'espace d'action autonome représenté est plus étendu (cf. Fig. 5.13) que celui de leurs parents. Il semble que le fait d'être sous contrôle parental, exercé pour une grande partie du temps dans le cadre des pédibus, ait quelques conséquences sur l'étendue de l'espace d'action autonome. Mais rapportée à l'espace d'action autonome, les différences d'étendue diminuent quels que soient les comparaisons de groupes observés.

Fig. 5.13. Surface de l'étendue de l'espace d'action autonome en km<sup>2</sup>

|                    | Parents | Enfants |
|--------------------|---------|---------|
| <b>Pédibus</b>     | 0,08    | 0,07    |
| <b>Non pédibus</b> | 0,07    | 0,09    |

Par ailleurs, l'orientation géographique de la représentation de l'espace d'action diffère entre les deux groupes (cf. Fig. 5.15). Pour les groupes impliqués dans le pédibus, celle-ci s'étend davantage au sud, sud-ouest du quartier, dans le prolongement de la zone d'habitation des familles empruntant la ligne rouge de pédibus, tandis que pour le groupe non impliqué, elle reste concentrée sur le centre du quartier, la zone commerciale, et davantage au nord-est du quartier de Cleunay (dans la zone proche du centre-ville) et ne demeure pas autant domo-centrée que pour le groupe d'enfants pratiquant les pédibus. Enfin, dans les deux cas, les limites de l'espace d'action représenté par les enfants par rapport aux parents s'étendent davantage au sud-ouest, proche de la base de loisirs et des étangs d'Apigné qui sont les lieux d'activités marquantes pour les enfants.

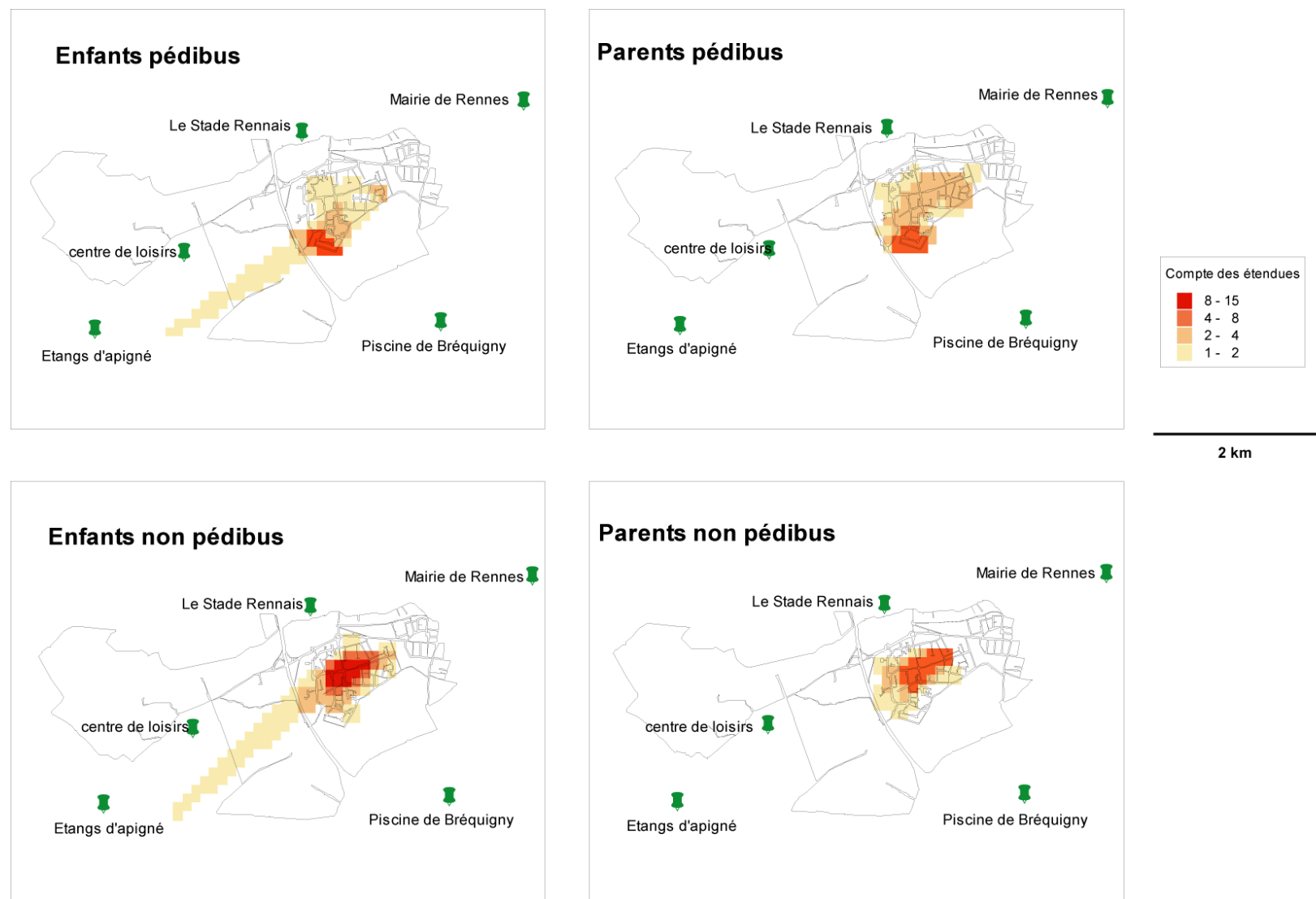
Du point de vue de la surface des espaces d'action (étendue globale), si aucune différence inter-groupes n'est observée entre les enfants, en revanche des différences entre les parents sont notables, de même qu'entre parents et enfants du groupe impliqué dans le pédibus. La représentation de l'espace d'action des parents impliqués est en effet plus étendue que celle des parents non impliqués. De plus, une dissonance plus importante entre parents et enfants est à noter dans ce groupe. Les parents ont une représentation plus étendue que leurs enfants. En revanche, les limites de l'espace d'action représenté par les enfants par rapport aux parents s'étendent davantage au sud-ouest, proche de la base de loisirs et des étangs d'Apigné.

D'un point de vue qualitatif, les limites de la représentation de l'espace d'action autonome sont plus marquées et plus significatives pour les enfants pratiquant les pédibus que pour les enfants non impliqués.

Fig. 5. 14 : Nombre moyen d'objet constituant les limites de l'espace d'action autonome représenté selon les groupes étudiés

| Typobjet                  | Enfant - pédibus | Enfant - non pédi | Parent - pedibus | Parent - non pédibus |
|---------------------------|------------------|-------------------|------------------|----------------------|
| Bâtiments communs         | 7,6              | 2                 | 2,63             | 1                    |
| Quartiers                 | 3,75             | 4,25              | 2,67             | 1,8                  |
| Services                  | 2,5              | 2,67              | 4,5              | 2,33                 |
| Places                    | 6,5              | 2                 | 1,17             | 1,5                  |
| Eau                       | 1                | 1                 | 1                | NR                   |
| Boutiques et magasins     | 1,5              | 2,38              | 1,8              | 1,33                 |
| Voies                     | 3                | 2,17              | 4                | 2                    |
| Voies ferrées             | 1,5              | NR                | 1                | NR                   |
| Espaces verts             | 3,63             | 1                 | 2                | 1                    |
| Mobilier et signalisation | 3                | NR                | 2                | NR                   |

Fig. 5.15 : Comparaisons des représentations de l'étendue géographique de l'espace d'action autonome des enfants (parents vs enfants ; groupe pédibus vs non pédibus).



Données : S. Depeau ; auteur : E. Quesseveur

ATIP n°41799

Tout en tenant compte de la manière de recueillir et d'extraire les points marquant les limites de l'espace d'action autonome, on observe que la typologie des éléments marquant les limites du territoire autonome représenté est différente d'un groupe d'enfants à l'autre. Elle est plus diversifiée et plus marquée pour les enfants impliqués dans les pédibus. En effet, les limites correspondent à des lieux de socialisation bien identifiés et qui ont une signification fonctionnelle pour les enfants. Le domicile des amis et les places et parkings de lotissement ou encore les espaces verts où les enfants ont l'habitude de se retrouver pour jouer sont les types d'éléments les plus fréquemment limitrophes de l'espace d'action autonome représenté par ce groupe d'enfants. A contrario, les limites du territoire autonome représenté par les enfants non impliqués dans les pédibus sont définies soit par des lieux d'activités et pratiques régulières comme l'école, la MJC et certains points de repère marquants du quartier soit par des limites naturelles matérialisées par la voirie. Enfin, notons que seuls les enfants pratiquant les pédibus ont un territoire autonome marqué par du mobilier urbain (chicane, cabane de jeux, etc) utilisé lors de leur pratique autonome de l'espace. En résumé, la représentation de l'espace d'action des enfants semble faire corps avec les niveaux de pratiques et préciser certains types de rapports à l'environnement au point d'en révéler les dimensions significatives pour les activités des enfants.

## 5.4 Conclusions

Les résultats exposés ici doivent pouvoir être approfondis et généralisés à d'autres contextes. Ils ne concernent en effet qu'une population réduite et très localisée géographiquement. Toute interprétation doit donc rester relative.

Tout d'abord, de manière générale, nos résultats tendent à confirmer la plupart des recherches s'intéressant à la mobilité quotidienne des enfants et notamment à la question des déplacements scolaires. Les enfants restent encore très chaperonnés par les adultes, qu'il s'agisse des déplacements du matin ou de ceux du soir, peu d'enfants sont autonomes pour le trajet scolaire. La faible fréquence de trajets réguliers autonomes confirme que la présence des enfants dans l'espace public reste contrôlée, encadrée et soumise au regard des adultes. Cette faible mobilité questionne alors la position des enfants dans l'espace, leur visibilité et leur statut d'usager qui devient pour de nombreux parents sources d'inquiétudes et de peurs. On comprend dès lors que l'apprentissage de la mobilité et le processus de motilité qu'il entraîne s'inscrivent dans une dynamique familiale qui remet en cause l'ensemble des rapports à l'espace physique et social et participe à des remaniements identitaires qui imposent de nouvelles stratégies éducatives. Parmi celles-ci, le pédibus, qui sans être une façon nouvelle d'assurer l'accompagnement des trajets scolaires, reste un dispositif innovant pour son caractère institutionnalisé et la triangulation des contextes environnementaux qu'il impose. En effet, le pédibus impose une gestion commune des différentes instances éducatives, qu'il s'agisse des parents, de l'école ou encore des collectivités territoriales ayant la charge d'aménager et de signaler les espaces circulatoires des pédibus. A priori, ce dispositif de mobilité devrait donc être entendu avant tout comme un dispositif éducatif au-delà des qualités écologiques et sanitaires souvent mises en avant. Néanmoins, et sans généraliser donc à d'autres alternatives de pédibus, nos résultats permettent de montrer que cette nouvelle alternative de la mobilité des enfants s'inscrit dans une dynamique plus complexe de rapports sociaux et spatiaux qui amène à interroger non seulement les processus identitaires mais également la construction psychologique de l'individu à partir des effets sur le développement de l'enfant.

Du point de vue du contexte familial, le dispositif du pédibus semble intervenir comme une stratégie éducative qui permet non seulement de contrôler le contexte spatial et social des déplacements des enfants mais également de renforcer certains attachements au quartier. Lesquels se rapportent avant tout à la vie sociale et au processus de gentrification auxquels les parents impliqués dans les pédibus participent. Rappelons en effet que les familles

impliquées dans les pédibus constituent un groupe assez homogène tant socialement que d'un point de vue familial, ayant accédé à la propriété dans un quartier qui n'a pas été spécialement choisi et à partir duquel certains liens ont progressivement été tissés. Sensibles aux questions de transports, d'accessibilité et de sûreté urbaine, leurs valeurs en terme de cadre résidentiel rencontrent les valeurs éducatives et contribuent progressivement à donner une dynamique au quartier par rapport à laquelle le groupe de parents non engagés dans les pédibus se sent impuissant. Sentiment d'impuissance qui d'une certaine manière participe au processus de distinction sociale du fait des effets provoqués par l'auto-censure des parents non impliqués.

Attachés au quartier, très impliqués dans les milieux associatifs, le sentiment d'appartenance des parents impliqués reste plus communautaire que social malgré l'attrait et le besoin de mixité sociale dans leur quartier. Ainsi, le processus de gentrification, en créant de la mixité sociale à laquelle la majorité des parents est attachée, renforce aussi les différences sociales, voire les distinctions sociales (qui ne sont pas consciemment ou délibérément recherchées par les parents) à travers ce dispositif de mobilité des enfants. L'implication dans le pédibus interviendrait dans ce cas comme une manière de renforcer des différences sociales sans stratégies particulière tout en configurant certaines positions des enfants dans l'espace et en préfigurant les liens et les repères socio-spatiaux de ce dernier.

Au regard du contexte cognitif des activités de l'enfant et donc de la famille, le pédibus semble également compenser l'effet d'étalement des activités et contribuer au renforcement de sensibilité environnementale, notamment du côté des enfants. En effet, sans nier les vertus écologiques de ce dispositif qui renforcent quelque peu l'identité du groupe pratiquant le pédibus, on peut se demander, si ce nouveau dispositif qui tend à se développer sous le poids des nouvelles politiques de requalification de l'espace urbain, ne s'inscrit pas plus dans une notion de « *site urbain* » que de quartier. Comme le précise Bourdin (2007), face au poids grandissant des modes rapides, « *on est à la recherche de lieux où il y a des modes convivialité piétonne (...) Les déplacements piétons ont des qualités sociales en connivence avec les sociabilités urbaines (...) Le rythme lent des déplacements crée un sentiment d'être ensemble.* » (Bourdin, 2007, pp. 262-263). Enfin, les caractéristiques de ces trajets en pédibus basées en partie sur une inscription spatiale forte et un contrôle temporel et social contribuent à la qualité de la représentation par les parents d'une partie du territoire quotidien de l'enfant. Ce qui leur permet d'assurer un fil d'Ariane, de maintenir d'un point de vue cognitif le contact avec l'enfant et de limiter les effets de multi-territorialité qui imposeraient l'inculcation de nouveaux codes et par rapport auxquels se mettent en place les stratégies éducatives (Haumont & Wintersdorff, 1983).

En outre, la moindre fréquence des raisons sécuritaires ou encore écologiques relativement aux raisons pratiques et sociales pour justifier l'implication dans les pédibus engage à penser que les pédibus fonctionnent comme un espace « super-protégé » où l'unique présence d'un adulte suffirait à annuler les craintes des parents voire la probabilité de risques sur le trajet scolaire. La raison pratique l'emporterait sur la raison sécuritaire. Plus qu'un espace d'apprentissage, il devient un espace et un temps d'absolue garantie, une sorte de « bulle » assurée par la protection « toute puissante » de l'adulte conducteur à qui l'on transfère les responsabilités. La question de la responsabilité est d'ailleurs un point crucial et souvent discuté dans l'organisation des pédibus. Le pédibus permettrait aux parents de s'affranchir des contraintes sociales et temporelles pour permettre à l'enfant de franchir les frontières fonctionnelles et spatiales. Plus encore, cette forme d'organisation des déplacements à laquelle certains enfants participent assez jeunes, semble intervenir comme une mesure palliative face aux angoisses des parents et comme un moyen de renforcer la continuité de leurs rapports spatiaux et sociaux. En même temps, le déplacement en pédibus favorise la position et la visibilité des enfants pour assurer celles des parents dans leur rôle éducatif de « parents ».

Pour ce qui concerne l'enfant, si les pédibus n'ont pas la vertu principale d'être un tremplin pour l'autonomie de déplacement, compte tenu du score d'autonomie plus faible pour ces enfants, ils restent un dispositif qui renforce leur sensibilité environnementale ainsi que le processus de socialisation. Les résultats confirment ceux des premières études portant sur l'évaluation des pédibus. Notamment celle de Kingham & Ussher (2007, sous presse) qui expose le bénéfice social de cette façon de « marcher » en ville pour les enfants. Ce dispositif de mobilité semble d'ailleurs modifier les rapports à l'environnement et à la ville des enfants.

La récurrence spatiale, temporelle, sociale des trajets en pédibus et les règles de discipline qui en découlent auraient aussi quelque impact sur les habitudes de déplacement des enfants, et notamment, pour certains groupes d'âge, sur le besoin de se déplacer à plusieurs. La mobilité devient donc génératrice de socialisation de manière institutionnalisée plus qu'elle ne participe au processus d'individuation du fait de l'ensemble des contraintes spatiales, temporelles et sociales qui participent entre autres à l'abandon du groupe et à l'arrêt des déplacements en pédibus quand le besoin d'autonomie devient trop fort.

Elle ne serait pas sans incidence non plus sur certaines formes de constructions des connaissances de l'enfant. Les plus faibles dissonances de représentation de l'espace d'action entre parents et enfants du groupe impliqué dans le pédibus semblent montrer une certaine cohérence des pratiques à un niveau familial mais aussi social. Par ailleurs, ces plus faibles dissonances pourraient être expliquées à partir des échanges et formes de guidance des adultes durant les trajets qui auraient une influence sur la qualité des informations retenues par les enfants. Ce résultat confirmerait les constats de Sissons & Joshi (1999), à propos des bénéfices de l'échange avec un adulte durant un trajet sur le développement des connaissances environnementales des enfants. Enfin, la retranscription géographique des espaces d'action représentés par les différents groupes d'enfants et de parents n'est pas sans révéler certains styles de vie imprégnés par les pratiques. Plus inscrites dans des environnements naturels de type ressourçant pour les enfants impliqués dans les pédibus, ils s'articulent davantage dans des pratiques tournées vers des structures commerciales et urbaines pour les enfants non impliqués. Sans aller au-delà d'une première observation des tendances d'étendues de l'espace d'action des enfants et qui mériteraient d'être approfondies à partir de leurs pratiques effectives, on peut s'interroger sur la notion de lisibilité sociale du cadre de vie en lien avec celle de distinction sociale à travers les pratiques des enfants (ou encore de familles) dans l'espace.

Pour finir, l'implication dans un dispositif de déplacement tel que le pédibus, qui suppose dans son organisation de base un engagement bénévole de la part des parents et la gestion collective des accompagnements d'enfants est un acte civique qui s'inscrit dans le progrès des initiatives urbaines. Il génère du lien social et d'autres formes de solidarité qui viennent affirmer voire consolider l'insertion socio-spatiale des parents. Néanmoins, cet acte civique n'échappe pas aux processus identitaires dès lors que la pratique engage des formes particulières de rapports aux autres et à l'espace. Cet acte civique n'échappe donc pas aux effets liés au processus de gentrification du quartier dans lequel ont été extraites nos observations. Ainsi, et en se gardant de généraliser à l'ensemble des dispositifs de pédibus, cette initiative de mobilité des enfants s'inscrit comme un acte de progrès dans un quartier qui en même temps et de manière implicite (sans acte délibéré de la part des parents) vient renforcer les identités sociales et spatiales des familles.

Les formes d'organisation spatiale, temporelle et sociale de cette mobilité amènent également à nous interroger sur ces qualités d'espace transitionnel renforcé. Du fait que l'espace public devient de plus en plus contrôlé et de moins en moins informel pour l'enfant, les pédibus n'auraient-ils pas également ces qualités « d'espace-embellie » qui permettraient

de passer d'un espace connu et familier (la maison) à un autre (l'école), où déambuler n'engagerait plus seulement soi mais le groupe.

Enfin, l'inscription des enfants dans ce dispositif de mobilité permettrait de renforcer mais également de normaliser la place et l'intégration socio-spatiale des enfants dans l'espace urbain (en le rendant visible). De cette manière, on passerait d'un processus de connaissance de l'espace par le déplacement au processus de « reconnaissance » activé et animé par les parents.

## Chapitre 6

# Les usagers bruxellois du service d'autopartage Cambio : logiques d'adhésion et pratiques de mobilité

Pierre Lannoy

Dans la perspective propre aux sciences sociales, l'analyse des mobilités quotidiennes peut porter non seulement sur les représentations et les pratiques des espaces et des lieux d'activité mais également sur les représentations et les usages des modes de transport au moyen desquels ces mobilités sont réalisées. Il est en effet établi de longue date que le lien entre l'individu et les objets ou systèmes techniques qu'il utilise (ou n'utilise pas) est un analyseur particulièrement fécond de son identité individuelle et sociale (Petit, 2002). Par l'analyse des liens d'attachement ou de répulsion, d'identification ou de distinction, qui se tissent entre un utilisateur et l'outil qu'il utilise, l'individu construit et marque son identité tant personnelle que groupale. En matière de mobilités quotidiennes, les outils pertinents de ce point de vue sont avant tout les objets et les systèmes de transport qui sont à la disposition des individus.

Or, parmi les modes de transport, on peut faire une grande distinction entre ceux que l'individu peut posséder et dont il peut disposer à sa guise, d'un côté, et ceux qu'il ne possède pas et dont l'accès et le fonctionnement est réglé par un tiers, d'un autre côté. Dans le premier groupe, on trouve ainsi l'automobile, le deux-roues motorisé, le vélo, mais également la marche à pieds, ou encore les patins à roulettes, considérés en tant que modes de transport (on peut également, pour certains individus, y ajouter le bateau, l'avion, l'hélicoptère). Dans le second groupe, on trouve toutes les formes de transport organisé : les transports publics, les transports collectifs privés (autocars, bateaux, avions) ou encore les taxis. Les services de location de véhicules automobiles constituent une forme hybride, dans la mesure où l'individu ne possède pas au sens strict le véhicule qu'il utilise, mais il décide par contre lui-même de son utilisation. Le partage automobile, ou autopartage, que nous allons étudier dans les pages qui suivent, est une version particulière de la location automobile.

L'autopartage (ou *carsharing* en anglais) est un système de mise à disposition, dans un cadre commercial, de véhicules automobiles utilisés successivement par plusieurs usagers. Après son inscription dans le système, le client peut disposer, sous réserve d'un avertissement préalable auprès de la centrale de gestion et de la disponibilité des véhicules, d'une automobile en tout lieu, à tout moment et pour toute durée qu'il jugerait opportuns. Les véhicules sont répartis entre différentes stations ou lieux de stationnement situés sur un territoire donné, entre lesquels le client peut choisir librement (excepté pour le retour du véhicule, qui doit s'opérer dans la même station que celle de l'enlèvement). Les véhicules sont accessibles au moyen d'une carte et d'un code d'identification personnels. L'utilisateur se charge alors d'alimenter le véhicule en carburant (au moyen d'une carte de paiement spécifique) ainsi que de dresser un constat d'état du véhicule, à son enlèvement et à son dépôt. Un ordinateur de bord transmet les informations sur l'utilisation à la centrale de gestion, qui facture ainsi le client sur une base mensuelle.

Ces particularités font de l'autopartage un dispositif particulièrement intéressant à étudier, dans la mesure où son fonctionnement suppose chez l'utilisateur un autre rapport à l'automobile que celui que suppose la possession d'une automobile privée (puisque le véhicule qu'il utilise seul et selon ses propres besoins est en réalité partagé entre plusieurs

usagers – mais ce partage est temporel et non spatial, contrairement aux transports collectifs, où le partage est à la fois temporel et spatial). L'hybridité de l'autopartage, dispositif organisé de transport mais laissant une autonomie d'utilisation à l'utilisateur, est une autre caractéristique marquante du système. Alors que le travail de conduite est laissé, comme dans le cas de l'automobile privée, à l'utilisateur, c'est le loueur, c'est-à-dire la société d'autopartage, « qui prend en charge la fonction transport dans sa globalité et se charge de l'adaptation aux besoins successifs » (Boullier, 1999:58). Ces caractéristiques amènent ainsi M. Flamm (1998) à qualifier l'autopartage comme une forme de *transport urbain public individuel*. Ces différents éléments permettent de penser que l'étude des adhérents à un tel système pourrait nous éclairer sur leur identité et sur leurs représentations, et donc sur les modalités de mise en œuvre de leurs mobilités quotidiennes.

Qui sont les usagers de l'autopartage ? Pour quelles raisons et activités recourent-ils à ce type de service ? Pour quels motifs sont-ils devenus membres d'une société d'autopartage ? Quelles représentations entretiennent-ils au sujet de cette modalité de transport et des autres modes auxquels ils recourent ? Voilà quelques-unes des questions auxquelles tente de répondre le rapport qu'on va lire dans les pages qui suivent.

On ne prétendra pas établir quelle est l'étendue de la « part de marché » de l'autopartage en milieu urbain, ni en étudier la rentabilité, ni même à en évaluer les externalités, négatives ou positives, sur le système de mobilité urbaine dans son ensemble. Nous n'en avons ni les compétences ni les moyens. Notre objectif est plus modeste, et sans doute plus spécifique à notre posture disciplinaire : nous visons à *comprendre* le phénomène de l'autopartage, ou, en d'autres termes, nous cherchons à décrire comment les individus que nous avons interrogés *habitent* leur mobilité. « En effet, écrit Alain Tarrius, se mouvoir c'est consommer, symboliquement et factuellement, du temps, de l'espace, c'est manifester symptomatiquement ses places : celles que l'on perçoit, celles que l'on désire, celles que l'on occupe » (Tarrius, 1987:4).

Le rapport est organisé de la manière suivante. La première partie décrit le contexte de l'enquête, le terrain sur lequel elle porte et ses modalités concrètes de réalisation. La deuxième partie présente les résultats obtenus au cours de cette enquête, dans une perspective à la fois descriptive et analytique. Enfin, la troisième partie insistera sur les enseignements principaux issus de ce travail, notamment en distinguant les trois dimensions constitutives de la problématique initiale du projet de cette recherche : les dimensions spatiale, cognitive et sociale de la mobilité quotidienne.

## **6.1. L'enquête et son terrain**

Le projet de recherche interdisciplinaire dans lequel s'inscrit cette contribution « porte sur l'identification et la compréhension des mécanismes sur lesquels s'étaient les comportements de déplacements quotidiens en milieu urbain », comme le précise son descriptif initial. Parmi ces mécanismes, le choix effectué par les individus de recourir à certains modes de transport pour effectuer leurs déplacements est celui qui sera étudié dans le présent chapitre. Plus particulièrement, nous nous pencherons sur les usagers de l'autopartage en milieu urbain, notre enquête portant sur le cas de Bruxelles et de la société d'autopartage Cambio qui y exerce ses activités.

### **6.1.1. Bruxelles**

Bruxelles est une ville de plus d'un million d'habitants, capitale nationale et européenne, elle-même composée de dix-neuf communes (entités administratives homologues aux municipalités françaises). Entité jouissant d'une large autonomie institutionnelle par rapport à l'Etat fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale est notamment en charge des questions de



transport public urbain et, dans une certaine mesure, des infrastructures de mobilité (voiries, plans de circulation, permis d'urbanisme, etc.). L'offre de transport public y est abondante, puisqu'à côté d'un certain nombre de lignes de chemin de fer axiales ou radiales, on trouve deux lignes de métro (comportant soixante-quatre stations) ainsi qu'un réseau de trams et de bus qui totalise plus de deux mille cent arrêts. Le principal opérateur de transport public à Bruxelles est la STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles), auquel s'ajoutent les opérateurs des régions flamandes et wallonnes qui desservent certains axes de pénétration dans la capitale.

**Figure 6.1. Les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale**

(source : Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, [www.avcb.be](http://www.avcb.be))



ATIP n°41799

Néanmoins, les déplacements dans Bruxelles ne sont pas toujours optimaux dans la mesure où la pression automobile y est forte. En effet, la région bruxelloise se caractérise par une série de traits qui engendrent et entretiennent cette pression (Dobruszkes & Fourneau, 2007) :

- Bruxelles est une ville morphologiquement monocentrique, mais marquée par une large périurbanisation, elle-même facilitée par une importante infrastructure de transport (chemins de fer et réseaux autoroutiers) ;
- Le bassin d'emploi de la région bruxelloise est largement plus étendu que l'agglomération morphologique, mais une grande partie des emplois et des commerces sont concentrés dans ses parties centrales ;
- Plus d'un emploi sur deux à Bruxelles revient à des personnes ne résidant pas à Bruxelles ;
- En termes de transport, 55% des actifs à Bruxelles utilisent leur automobile pour se rendre sur leur lieu de travail ; et 49% des actifs bruxellois résidant à Bruxelles font de même.

Si l'on ajoute que 64% des ménages bruxellois possèdent une voiture (Hubert & Toint, 2002:66), on situera sans doute plus facilement encore la place particulière qu'occupent les usagers de l'autopartage dans le paysage des mobilités au sein de la première agglomération urbaine belge. Nous essayerons ainsi de comprendre les représentations qu'ils nourrissent au sujet de l'offre de transport dans leur ville et de décrire leurs usages et pratiques en matière de mobilité quotidienne. Nous aurons ainsi l'occasion de découvrir que l'automobilité ne se limite ni à la possession d'une automobile, ni même à la pratique de l'automobilisme...

#### 6.1.2. Cambio, le nom de l'autopartage en Belgique

Il n'existe en Belgique, et plus particulièrement à Bruxelles, qu'une seule société commerciale offrant un service de partage de voitures : la société Cambio. Ce système de partage de voitures fut lancé en mai 2003 avec l'ouverture de quatre stations, ou aires de parage et d'enlèvement des véhicules partagés. Des stations Cambio avaient déjà été rendues accessibles au public en octobre 2002 à Namur, capitale administrative de la région wallonne<sup>1</sup>. Actuellement, on compte une cinquantaine de stations Cambio réparties dans onze villes belges.

**Figure 6.2. Répartition des stations Cambio en Belgique**

| Villes           | Stations |
|------------------|----------|
| Bruxelles        | 22       |
| Gand             | 6        |
| Namur            | 5        |
| Liège            | 4        |
| Anvers           | 3        |
| Gand             | 3        |
| Louvain          | 3        |
| Louvain-la-Neuve | 2        |
| Bruges           | 1        |
| Courtrai         | 1        |
| Hasselt          | 1        |
| Malines          | 1        |

ATIP n°41799

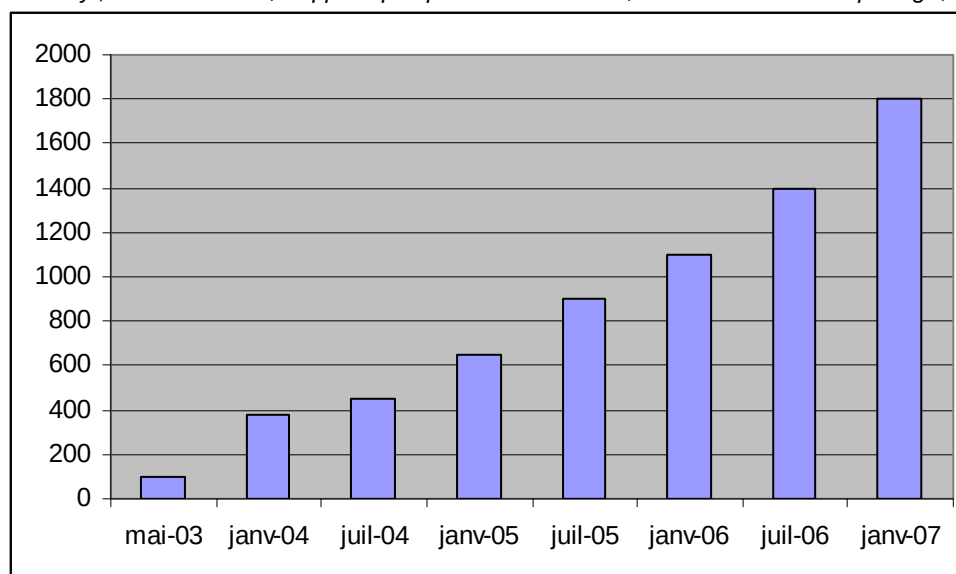
C'est à l'initiative d'une association belge active depuis 1978 dans l'échange de services et le partage de biens (immeubles, véhicules, etc.), dénommée Taxisstop, qu'est lancé le projet de mise en place d'un système de voitures partagées. Taxisstop soutenait déjà activement le développement et l'organisation de différentes formes de co-voiturage dans le pays, tant pour les déplacements pendulaires que pour d'autres types de trajets (notamment vers l'étranger). Mais le passage à l'autopartage exigeait des ressources d'autres natures : du savoir-faire spécifique, du capital (achat et entretien de la flotte de véhicules), le soutien des autorités publiques (notamment pour l'implantation des stations et les liens avec les réseaux de transports publics), un autre statut juridique. Taxisstop prend alors contact avec le groupe allemand Cambio afin de profiter de leur expérience dans le domaine. La dénomination « Cambio » est en réalité une marque commerciale dont les droits sont détenus par la société allemande « Cambio StadtAuto » dont le siège social est établi à Brême. Cette société est elle-même née de la mise en commun de trois opérateurs allemands d'autopartage, exerçant leurs activités dans les villes de Aix-la-Chapelle, Brême et Cologne. En 2000, Taxisstop et Cambio créent conjointement la société Optimobil Belgium, avant que ne voit le jour Optimobil Wallonie en 2002. Des contacts sont alors pris en région bruxelloise, puis des études sont lancées pour préparer la mise en place du système dans la capitale. En

<sup>1</sup> CERTU/CETE Nord Picardie, « En Belgique, décollage et expansion du Car Sharing », *La lettre de la voiture en temps partagé*, 2004, 2, p.7.

février 2003 est officiellement constituée la société commerciale « Optimobil Bruxelles », dont la STIB est actionnaire à 49,5% et dont un des cadres dirigeants est nommé président du conseil d'administration. L'activité commerciale de Cambio à Bruxelles débute alors en mai 2003 avec l'ouverture de quatre stations regroupant une dizaine de véhicules qu'utilisent une centaine de clients. Aujourd'hui, il existe 22 stations Cambio en région bruxelloise, réparties sur neuf communes, avec une flotte d'une soixantaine de véhicules. A la fin de l'année 2006, Cambio Bruxelles comptait plus de 1800 abonnés et approchait l'équilibre financier<sup>2</sup>.

**Figure 6.3. Evolution du nombre de clients Cambio Bruxelles**

(auteur : P. Lannoy ; sources : STIB, *Rapport quinquennal 2001-2005*, et *La Lettre de l'autopartage*, 2007/6)

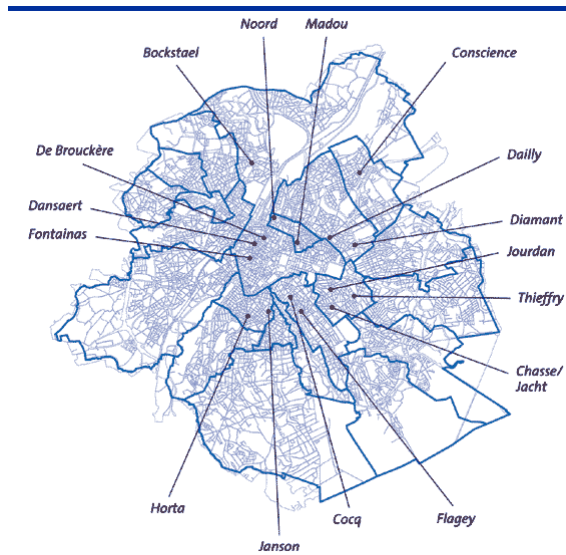


ATIP n°41799

Les clients de Cambio ont le choix entre trois formules tarifaires (Start, Bonus, Comfort) ainsi qu'entre différentes gammes de véhicules (les « petites citadines avantageuses », les monospaces, les « familiales pratiques » et les « familiales spacieuses »). Le coût d'utilisation d'une voiture partagée varie donc en fonction de la formule tarifaire (les frais d'utilisation sont différents selon chacune d'elles), de la gamme du véhicule, de la durée du déplacement et de la distance parcourue. La facturation est établie par la centrale administrative en fonction des informations fournies par l'ordinateur de bord du véhicule.

<sup>2</sup> Barette, Ph., « Car-sharing : le cap des 1000 clients a été franchi », *Le Moniteur de la Mobilité*, 2005, 4, 12-13 ; STIB, *Rapport quinquennal du contrat de gestion 2001-2005*, Bruxelles, Juin 2006, p.54 ; CERTU/CETE Nord Picardie, « Succès grandissant du « carsharing » en Belgique », *La lettre de l'autopartage*, 2007, 6, p.14.

**Fig. 6.4 Carte des stations Cambio à Bruxelles (source : [www.cambio.be](http://www.cambio.be))**



ATIP n°41799

### 6.1.3. Le dispositif d'enquête

L'enquête a consisté en l'administration en face-à-face d'un questionnaire de 47 questions auprès de 28 clients de Cambio. Ces questions portaient respectivement sur les modalités et les circonstances de l'adhésion au service Cambio, sur les usages des véhicules partagés, sur les équipements et les comportements de mobilité en général, sur les représentations des différents modes de transport, ainsi que sur quelques caractéristiques sociographiques des répondants.

La sélection des répondants a été réalisée en deux temps :

- La société Cambio nous a fourni une liste de 47 personnes ayant donné leur accord pour être contactées par nos soins<sup>3</sup> ;
- En fonction des disponibilités matérielles des individus, nous en avons rencontré au total 28 d'entre eux.

Les réponses aux questionnaires étaient complétées par l'enquêteur lors de l'entretien, qui a également été enregistré. Les entretiens ont été menés soit sur le lieu de travail, soit au domicile du répondant. Leurs durées varient entre 45 et 90 minutes. Ils ont été réalisés entre novembre 2006 et février 2007. L'anonymat des répondants est bien évidemment assuré.

<sup>3</sup> La société Cambio a en effet préféré contacter elle-même ses clients pour les avertir de notre enquête, précisant que ceux-ci sont l'objet de fréquentes sollicitations de rencontres à des fins journalistiques ou scientifiques (travaux d'étudiants, études de marché, recherches académiques, etc.). Parmi la liste reçue, deux individus ne résidaient pas à Bruxelles et n'ont donc pas été contactés.

## 6.2. Résultats et analyses

La présentation et l'analyse des résultats obtenus par notre enquête auprès des usagers bruxellois de l'autopartage s'organiseront en quatre volets. Dans un premier volet, le profil sociodémographique des répondants sera présenté de manière détaillée, afin d'en dégager les caractères dignes d'attention. Dans un deuxième volet, nous présenterons les arguments et les circonstances qui permettent de rendre compte du passage à l'autopartage, c'est-à-dire de la décision de devenir membre du système Cambio. Dans un troisième volet, nous étudierons de manière approfondie les usages de l'autopartage. Dans un quatrième et dernier volet, nous nous intéresserons aux autres modes de transport, tant au niveau des représentations qu'à celui des usages qu'en ont les personnes interrogées.

### 6.2.1. Les usagers bruxellois du système Cambio

L'échantillon présente un certain nombre de traits remarquables, repérables notamment du fait qu'ils lui sont largement communs, soit au contraire qu'ils le divisent en des groupes contrastés. Le tableau suivant présente chacun des répondants en fonction d'un certain nombre de critères que nous discutons plus en détail dans la suite de cette première section.

**Figure 6.5. Description de l'échantillon**

(monoparent = personne vivant seule avec enfant(s) en présence permanente ou partielle)

| N° | Sexe | Age | Revenu Mensuel | Niveau de scolarité | Situation familiale | Situation professionnelle | Profession (ou formation) |
|----|------|-----|----------------|---------------------|---------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1  | H    | 37  | 4500-6000€     | U                   | Isolé               | Actif                     | Fonctionnaire CEE         |
| 2  | H    | 53  | -1500€         | G                   | Isolé               | Actif                     | Photographe               |
| 3  | H    | 64  | +6000€         | U                   | Isolé               | Actif                     | Fonctionnaire CEE         |
| 4  | H    | 37  | 1500-3000€     | U                   | Isolé               | Actif                     | Employé                   |
| 5  | H    | 58  | -1500€         | G                   | Monoparent          | Actif                     | Webmaster / IT            |
| 6  | H    | 56  | 1500-3000€     | U                   | Couple              | Actif                     | Employé                   |
| 7  | H    | 42  | 1500-3000€     | SI                  | Monoparent          | Actif                     | Gardien d'immeuble        |
| 8  | H    | 76  | 1500-3000€     | G                   | Couple              | Inactif                   | <i>Employé communal</i>   |
| 9  | H    | 42  | 1500-3000€     | G                   | Couple              | Actif                     | Enseignant                |
| 10 | H    | 28  | 3000-4500€     | U                   | Couple              | Actif                     | Avocat CEE                |
| 11 | H    | 78  | 1500-3000€     | U                   | Couple              | Inactif                   | <i>Enseignant</i>         |
| 12 | H    | 38  | 3000-4500€     | G                   | Couple              | Actif                     | Coord. études cliniques   |
| 13 | H    | 25  | 1500-3000€     | U                   | Couple              | Actif                     | Assistant ingénieur       |
| 14 | H    | 25  | -1500€         | U                   | Couple              | Actif                     | Doctorant                 |
| 15 | H    | 36  | 3000-4500€     | U                   | Couple              | Actif                     | Avocat                    |
| 28 | H    | 65  | 1500-3000€     | U                   | Isolé               | Actif                     | Architecte                |
| 16 | F    | 25  | -1500€         | G                   | Isolé               | Actif                     | Infirmière scolaire       |
| 17 | F    | /   | 1500-3000€     | U                   | Isolé               | Actif                     | Responsable syndicale     |
| 18 | F    | 39  | 3000-4500€     | U                   | Couple              | Actif                     | Conservatrice de musée    |
| 19 | F    | 36  | -1500€         | G                   | Monoparent          | Inactif                   | <i>Infirmière</i>         |
| 20 | F    | 77  | 1500-3000€     | U                   | Isolé               | Actif                     | Interprète                |
| 21 | F    | 38  | 1500-3000€     | U                   | Monoparent          | Actif                     | Employée communale        |
| 22 | F    | 39  | 1500-3000€     | U                   | Isolé               | Actif                     | Formateur informatique    |
| 23 | F    | 56  | 1500-3000€     | G                   | Monoparent          | Actif                     | Employée CEE              |
| 24 | F    | 58  | 1500-3000€     | U                   | Isolé               | Actif                     | Journaliste-traductrice   |
| 25 | F    | 25  | 3000-4500€     | U                   | Couple              | Actif                     | Employée                  |
| 26 | F    | 29  | -1500€         | U                   | Couple              | Actif                     | Comédienne                |
| 27 | F    | 38  | 1500-3000€     | U                   | Couple & enfants    | Inactif                   | <i>Journaliste</i>        |

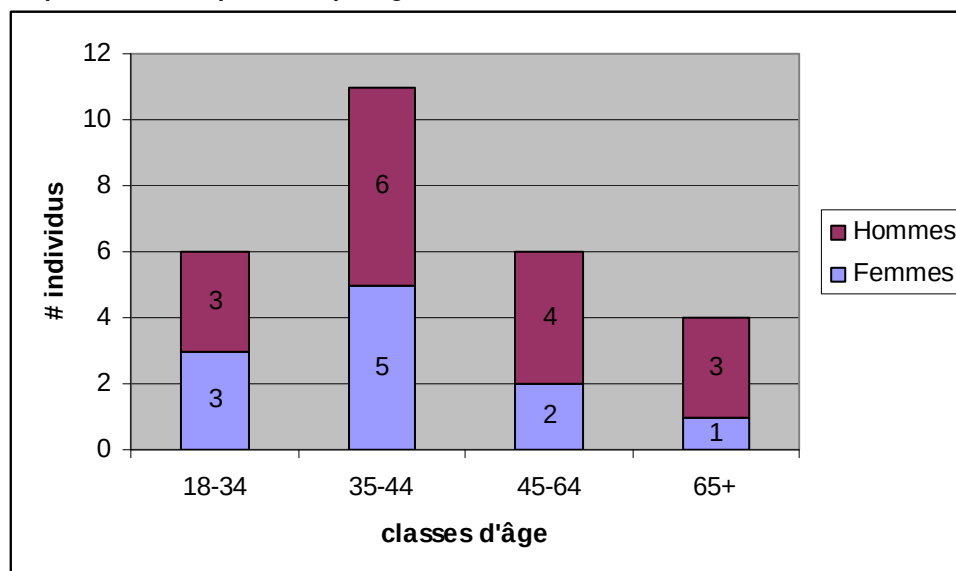
ATIP n°41799

#### 6.2.1.1. Lignes de partage

L'échantillon comprend 12 femmes et 16 hommes. Leurs âges sont variés, se répartissant entre 25 et 78 ans. L'âge moyen est pour les femmes de 42 ans et pour les hommes de 47 ans. Néanmoins, trois quarts de l'échantillon ont plus de 35 ans, et la classe la plus représentée est celle des 35-44 ans (11 individus, soit 40%). Cette classe d'âge est surreprésentée dans notre échantillon par rapport à la moyenne régionale, qui est de 15% ;

par contre, les autres classes d'âge sont présentes dans des proportions similaires à celles calculées au niveau de la région bruxelloise<sup>4</sup>. On notera également que les personnes de plus de 45 ans sont au nombre de 10, soit plus d'un tiers de l'échantillon. Il apparaît donc clairement que l'autopartage n'attire pas seulement les jeunes adultes (Massot, 1998:22 ; Feitler, 2003:97), mais bien également les adultes « vieillissants », notamment ceux dont les programmes de mobilité, loin de se réduire, se diversifient et se complexifient.

**Figure 6.6. Répartition des répondants par âge**



ATIP n°41799

Au niveau de la composition des ménages interrogés, on peut distinguer plusieurs groupes : une petite majorité de répondants vivent seuls (10 adultes isolés, soit 36% de l'échantillon, la moyenne régionale étant de 50%), les autres vivant en couple (13, soit 46%) ou sont des ménages monoparentaux (5, soit 18%). Mais peu de ménages comprennent des enfants : 6 sur 28 (21%). Parmi les ménages avec enfants, 5 sont des ménages monoparentaux – dont trois femmes -, ce qui est une proportion supérieure à la moyenne régionale, puisque un ménage sur dix en région bruxelloise est un ménage monoparental<sup>5</sup>.

Ce profil de l'échantillon doit être mis en rapport avec les classes d'âge qui y sont représentées : en effet, l'échantillon comprend une grande partie de personnes ayant un âge pouvant expliquer leur vie sans enfants par le fait que ceux-ci ont déjà quitté le domicile parental (ce qu'attestent d'ailleurs plusieurs usages déclarés relatifs aux visites et/ou déplacements d'enfants ou de petits-enfants).

Quoi qu'il en soit, le fait de vivre sans enfants (que la personne en ait, mais plus à domicile, ou n'en ait pas) est une caractéristique particulièrement marquante de notre échantillon. On notera, cependant, que l'accompagnement d'enfants (ou de petits-enfants) est un motif non négligeable d'utilisation de la voiture partagée.

Les répondants sont aussi bien propriétaires que locataires de leur logement (13 et 15 individus respectivement), ce qui correspond parfaitement à la moyenne régionale<sup>6</sup>. En terme de localisation résidentielle, ils se répartissent de la manière suivante (les communes

<sup>4</sup> Willaert, D., Deboosere, P., *Atlas des Quartiers de la population de la Région de Bruxelles-Capitale au début du 21<sup>ème</sup> siècle*, Bruxelles, Editions IRIS, coll. Dossiers, n°42, p.33.

<sup>5</sup> Willaert, D., Deboosere, P., op. cit., p.64.

<sup>6</sup> Willaert, D., Deboosere, P., op. cit., p.127.

notées en italique possèdent une station Cambio sur leur territoire mais nous n'y avons pas rencontré de répondants) :

**Figure 6.7. Communes de résidence des répondants**

(\* = total pour l'échantillon enquêté ; \*\* = total pour la liste d'individus fournie par Cambio)

| Code postal  | Commune                                     | Femmes    | Hommes    | Total 1*  | Total 2** | Stations  |
|--------------|---------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1000         | Bruxelles                                   | 3         | 1         | 4         | 8         | 5         |
| 1030         | Schaerbeek                                  | 2         | 1         | 3         | 7         | 2         |
| 1040         | Etterbeek                                   | 1         | 2         | 3         | 4         | 5         |
| 1050         | Ixelles                                     | 1         | 5         | 6         | 9         | 2         |
| 1060         | Saint-Gilles                                | 2         | 2         | 4         | 4         | 3         |
| 1070         | <i>Anderlecht</i>                           | 0         | 0         | 0         | 0         | 1         |
| 1080         | <i>Molenbeek</i>                            | 0         | 0         | 0         | 1         | 1         |
| 1140         | Evere                                       | 1         | 0         | 1         | 1         | 1         |
| 1160         | Auderghem                                   | 0         | 1         | 1         | 1         | 0         |
| 1180         | Uccle                                       | 0         | 1         | 1         | 1         | 0         |
| 1190         | Forest                                      | 1         | 1         | 2         | 3         | 0         |
| 1200         | Woluwe-Saint-Lambert                        | 1         | 1         | 2         | 4         | 0         |
| 1210         | Saint-Josse-ten-Noode                       | 0         | 1         | 1         | 2         | 2         |
| <b>TOTAL</b> | <b>11 communes*</b><br><b>12 communes**</b> | <b>12</b> | <b>16</b> | <b>28</b> | <b>45</b> | <b>22</b> |

ATIP n°41799

Etant donné que la structure de la provenance géographique des individus interrogés (total 1) reproduit plutôt fidèlement celle de la population des usagers telle que fournie par Cambio (total 2) – nous avons interrogé au minimum la moitié des individus dans chaque commune, à l'exception de Molenbeek d'où ne provenait cependant qu'un individu -, nous pouvons poser les mêmes constats pour ces deux ensembles d'usagers :

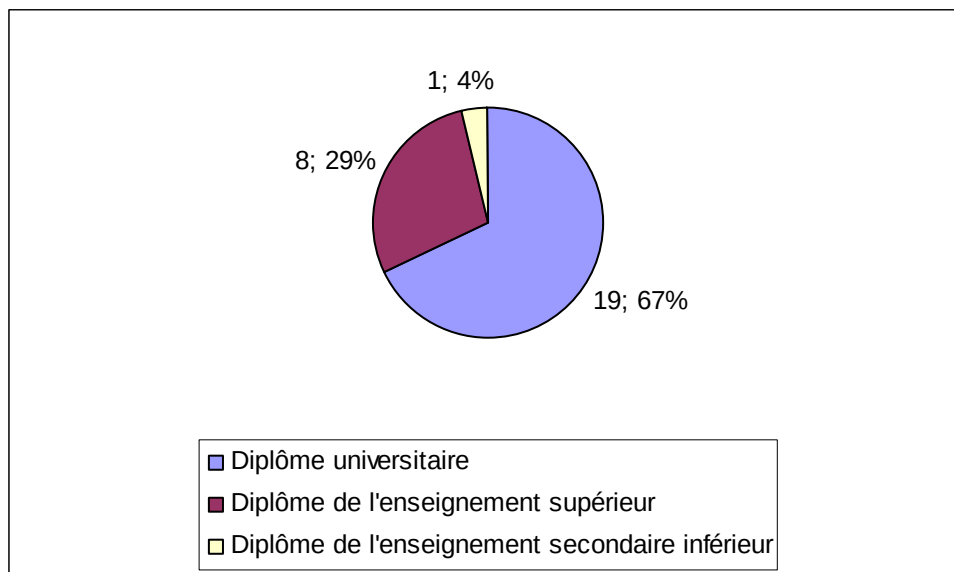
- Les deux tiers (ou les trois quarts pour le total 2) des individus sont issus de communes hypercentrales, en l'occurrence de la commune de Bruxelles-Ville et de quatre communes adjacentes, lesquelles forment un croissant encerclant le centre au sud-est ;
- Le tiers (ou le quart pour le total 2) des individus proviennent de communes formant un second croissant adjacent au premier, toujours au sud-est.
- Ces répartitions peuvent être mises en rapport avec la localisation des stations Cambio : 17 stations sur 22 sont situées sur les cinq communes regroupant les deux tiers de l'échantillon, tandis que trois autres stations sont situées sur des communes où réside une partie des individus composant le tiers restant de l'échantillon. On notera par ailleurs que les communes sans stations Cambio mais où résident le plus de répondants de ce tiers restant sont soit limitrophes de communes possédant des stations, soit incorporées à l'hypercentre (c'est le cas de Saint-Josse-Ten-Noode). Il semble donc qu'existe un lien assez clair entre la présence de stations d'autopartage et celle d'usagers du système.
- Ce lien entre stations et usagers est confirmée par les répondants eux-mêmes qui, dans une large proportion (22 sur 28), estiment résider à une distance acceptable d'une station Cambio, les autres individus se plaignant tous de la distance qui sépare leur domicile de la station la plus proche et exprimant le souhait de voir cette situation se modifier.

#### 6.2.1.2. Traits communs

En ce qui concerne les traits que partagent en grande majorité les individus ayant participé à l'enquête, on notera d'abord le fait que 24 d'entre eux sont actifs au niveau professionnel. Parmi les 4 qui ne le sont pas, on compte 2 retraités (2 hommes) et une épouse au foyer. Seule une personne (une femme) se trouve sans emploi, vivant seule et ayant des enfants à

sa charge<sup>7</sup>. Autre trait commun remarquable : le niveau d'études. 27 des 28 individus ont un diplôme d'études supérieures (bac+2 au minimum), et parmi eux on compte 19 diplômés universitaires (bac+4 au minimum). Ce trait est évidemment tout à fait atypique par rapport à la population belge en général, et bruxelloise en particulier, laquelle compte 31,6% de personnes en possession d'un diplôme d'études supérieures<sup>8</sup>. Par contre, cette situation correspond aux observations effectuées au sujet de systèmes d'autopartage étrangers, au sein desquels les personnes détentrices d'un diplôme d'études supérieures sont également largement représentées (Massot, 1998:7; Feitler, 2003:97; Schwieger, 2004:156). On notera également que toutes les villes belges où sont implantées des stations Cambio possèdent, à l'exception de Bruges, un ou plusieurs pôles universitaires.

**Figure 6.8. Niveaux d'étude atteints par les répondants**



ATIP n°41799

Au niveau des revenus financiers des personnes interrogées, on trouve également une assez forte convergence, même si les éléments récoltés ne constituent sans doute qu'une image approchée de la situation réelle des individus à ce niveau. Les trois quarts des personnes interrogées bénéficient d'un revenu mensuel net inférieur à 3000€ ; parmi ces 21 personnes, 6 déclarent que ce revenu est inférieur à 1500€ par mois<sup>9</sup>. Le quart restant (soit 7 personnes) comprend 5 individus avec un revenu mensuel compris entre 3000 et 4500€, les deux autres individus déclarant bénéficier d'un revenu encore supérieur. Nous sommes donc, d'un point de vue économique, en présence d'individus proches de la moyenne régionale, tandis que les situations extrêmes sont quasiment absentes de notre échantillon<sup>10</sup>. Il apparaît ainsi clairement que la majorité des personnes interrogées ont la capacité financière d'être propriétaires d'une automobile, mais ne le sont pas, pour toute une série de

<sup>7</sup> La moyenne régionale de demandeurs d'emploi s'élève en 2001 à 20,5% de la population active.

<sup>8</sup> Willaert, D., Deboosere, P., op. cit., p.114.

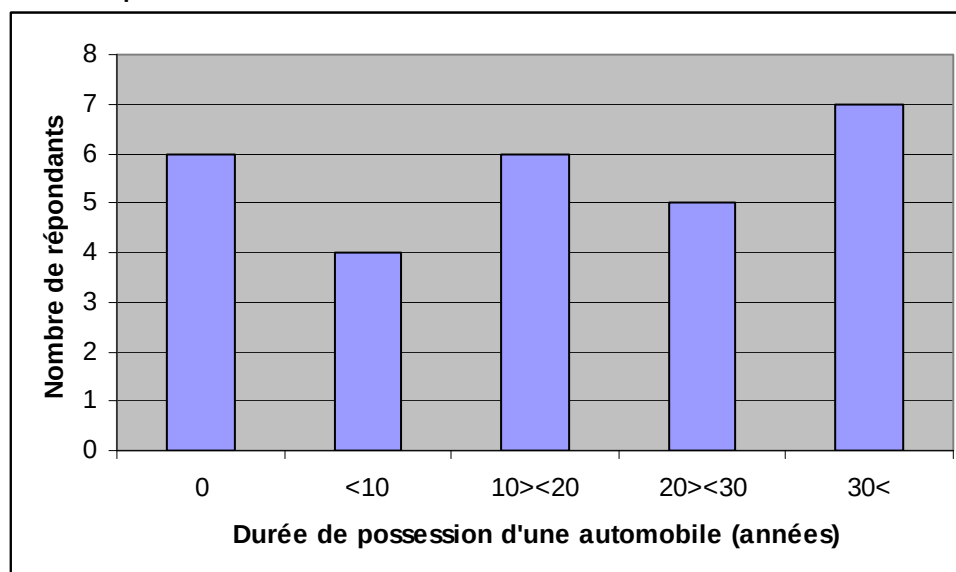
<sup>9</sup> Sur ces 6 personnes (3 femmes et 3 hommes), on trouve : 1 demandeuse d'emploi, 1 comédienne, 1 infirmière scolaire, 1 doctorant et 2 indépendants.

<sup>10</sup> On ne peut évidemment écarter complètement l'hypothèse que, vu le mode de sélection des personnes enquêtées, certains individus en situation sociale défavorable ou précaire aient préféré ne pas être interrogés. De même, l'absence de personnes à très hauts revenus ou exerçant des fonctions professionnelles pouvant être considérées comme importantes indique que la disponibilité d'une voiture particulière n'est pas un enjeu organisationnel pour elles (soit qu'elles jouissent d'un véhicule de société, soit qu'elles possèdent leur propre véhicule). La question du partage automobile ne se pose donc pas pour elles.



raisons que nous détaillerons plus loin<sup>11</sup>. La clientèle de Cambio n'est donc pas une clientèle défavorisée d'un point de vue économique ; *elle n'est pas une clientèle captive, mais bien une clientèle élective*.

**Figure 6.9. Durée de possession d'une automobile**



ATIP n°41799

Ce constat est encore renforcé lorsque l'on remarque qu'une grande majorité des personnes interrogées (22 sur 28, soit 79%) ont possédé (ou possèdent encore) une automobile. Parmi les 6 personnes déclarant n'avoir jamais possédé de voiture, 5 sont âgées de moins de 30 ans (2 hommes et 3 femmes, dont une dont le conjoint possède une voiture), ainsi qu'un homme de 78 ans<sup>12</sup>. Le système d'autopartage recrute donc sa clientèle parmi les automobilistes, plutôt que parmi les non-automobilistes. La condition minimale pour participer au système d'autopartage étant d'ailleurs de posséder le permis de conduire depuis deux années au moins, il est clair que celui-ci ne s'adresse pas à ceux qui ne le possèdent pas, et ce quelle qu'en soit la raison (dont, bien sûr, un éventuel refus radical de recourir au mode automobile pour effectuer ses déplacements). Nous verrons comment cet « héritage » se reflète dans les usages et les représentations du système lui-même.

#### 6.2.2. Le passage à l'autopartage : arguments et circonstances

Dans la perspective qui est la nôtre, à savoir mieux comprendre les logiques d'usage de systèmes automobiles alternatifs à la voiture individuelle, il est intéressant de comparer les arguments avancés par les promoteurs de ces systèmes, en ce compris les autorités publiques, en vue de promouvoir leur diffusion, et les motifs invoqués par les usagers de ces systèmes. Nous constaterons que s'il existe d'indéniables convergences entre ces deux argumentaires sur un certain nombre de points, on constate également un certain nombre de variations qui sont liées non seulement à la manière dont les usagers hiérarchisent et articulent leurs arguments mais également aux circonstances mêmes dans lesquelles ces usagers ont décidé d'adhérer au système d'autopartage.

<sup>11</sup> Ce constat est également posé par S. Noguès au sujet des usagers du système d'autopartage de Strasbourg (« Quelques résultats de l'expérience d'Auto'trement », 2003, article en ligne <http://auto.partage.free.fr/at.html#H>, consulté le 25/07/07).

<sup>12</sup> Pour cet individu, l'information concernant la possession antérieure d'une automobile n'a pas été enregistrée, mais aucun élément dans les réponses données ne permet de penser qu'il a possédé effectivement un véhicule dans le passé.

### 6.2.2.1. L'argumentaire Cambio

C'est en parcourant les documents promotionnels produits par la société Cambio et par ses partenaires institutionnels qu'il est possible de dégager les grandes lignes argumentatives qui fondent la promotion et la justification du système d'autopartage dans le contexte bruxellois. Nous insisterons spécialement sur deux dimensions de cet argumentaire institutionnel : d'une part, sur le registre utilitariste qu'il privilégie et, d'autre part, sur le confinement du registre environnemental à certaines arènes de discours.

#### *Un argumentaire utilitariste avant tout*

La première couche du discours officiel au sujet de l'autopartage, sans doute la plus visible, est composée des slogans et images utilisés pour assurer la promotion du système au travers des médias classiques de communication (presse, affichage urbain, *flyers*, internet). Nous ne nous lancerons pas dans une analyse de la sémiologie graphique de la promotion de Cambio. Pour notre propos, il suffit de mentionner quelques-uns des slogans promotionnels les plus récents :

*Une voiture juste quand il faut  
La mobilité taillée sur mesure  
60 voitures à ma disposition 24h/24  
Le complément idéal aux transports en commun*

A la lecture de ceux-ci, on se rend compte que l'argumentation s'articule avant tout autour de l'intérêt individuel des usagers potentiels de Cambio. L'objectif est de les convaincre, en une phrase, que le recours à l'autopartage est une solution intéressante au niveau individuel. Passer à l'autopartage ne consiste pas à sacrifier ses intérêts et ses besoins, mais au contraire à les rencontrer de manière plus efficace. Cette efficacité de l'autopartage s'exprime sur deux dimensions principales : la flexibilité du système et sa complémentarité avec d'autres systèmes de transport. La flexibilité du système Cambio est une promesse de bénéficier de tous les avantages de l'automobile sans à avoir à en assumer les inconvénients (ou du moins à les minimiser, notamment le coût). La complémentarité de l'autopartage est une qualité mise en exergue pour rencontrer les besoins présumés des non motorisés (actuels ou potentiels) en matière de mobilité urbaine. Dans les deux cas, la référence aux *besoins de mobilité* des individus est centrale, pour ne pas dire exclusive.

Ainsi, alors que le site internet Cambio mentionne, en sa page d'accueil, qu'en « tant que client de Cambio, vous avez toujours une voiture à disposition... au moment où vous en avez besoin »<sup>13</sup>, le site de la STIB (la société bruxelloise de transport public) précise que « les avantages » du système Cambio sont de trois ordres : « avantages financiers », « facilité d'emploi » et « possibilité de choix ». De manière générale, on retrouve des arguments identiques à ceux qui fondent la promotion automobile classique : l'automobile est accessible financièrement, elle constitue un outil simple à utiliser, et son modèle peut être choisi selon les préférences personnelles du conducteur. On trouve même mobilisée la référence à l'image du statut social qui peut être associée à certains modèles de voitures :

*« **Possibilité de choix.** Le partage de voiture vous offre la possibilité de choisir le type de voiture en fonction de votre déplacement. Pour un trajet sans enfant, vous choisissez une petite voiture de ville. Si vous partez un week-end avec les enfants vous choisissez une plus grande voiture comme par exemple une berline. Si vous planifiez un petit déménagement vous choisissez une*

---

<sup>13</sup> Source : <http://www.cambio.be>, consulté le 21/09/05.

*camionnette et si vous êtes invité à un dîner d'affaires, une Smart ou une Volkswagen beetle ne vous laissera pas passer inaperçu. »<sup>14</sup>*

Le caractère individualisé de l'usage est également particulièrement souligné. Le même site de la STIB précise ainsi :

*« Le carsharing, aussi appelé « voiture partagée », ne peut plus être confondu avec le co-voiturage (le fait de se rassembler dans un même véhicule pour la navette domicile/travail). Les adhérents d'un système de carsharing utilisent eux aussi le(s) même(s) véhicule(s), mais jamais ensemble. »<sup>15</sup>*

On ne peut plus insister sur le caractère strictement individualisé de l'usage de véhicules pourtant dits « partagés », qu'il ne faut surtout pas confondre avec le transport « en commun », qui est présenté, certes de manière implicite, comme l'antipode de la mobilité autonome.

Comme on le constate, l'argumentation qui traverse la promotion officielle du système Cambio relève du registre de l'utilitarisme, reposant sur l'idée d'une utilité (au sens économique du terme) supérieure du système pour les individus adhérents. En d'autres termes, cette argumentation tente de mobiliser la rationalité instrumentale des individus, c'est-à-dire de les faire raisonner par rapport à leur « fonction d'utilité » individuelle. Le site internet de Cambio propose ainsi à ses clients un module de simulation permettant de déterminer si le recours à l'autopartage est intéressant dans la situation du client potentiel.

#### *Un service urbain sans projet de ville ?*

Ce qui frappe le plus dans cet argumentaire, du moins aux yeux du sociologue qui a mené cette enquête, est l'absence de références explicites à une contribution espérée de l'autopartage au développement d'un système de mobilité considéré comme plus acceptable en termes environnementaux ou en termes de qualité de vie urbaine. A aucun endroit il n'est fait mention d'un objectif qui serait celui d'un report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transport ou d'autres modalités d'organisation de la mobilité automobile.

Pourtant, c'est la plupart du temps en ces termes qu'est également présenté le caractère novateur du système d'autopartage, tant par la presse que par les experts en matière de mobilité. C'est ainsi que l'Association Universitaire pour l'Environnement est un des premiers cénacles où est discutée l'introduction de l'autopartage en Belgique. L'intérêt d'un tel système est présenté en ces termes :

*« Le co-voiturage et le car-sharing se positionnent comme une alternative à la pléthore de moyens de transport, en particulier de véhicules automobiles aux taux d'occupation bien faibles, qui encombrent les villes, réduisent paradoxalement la mobilité. [...] Donc, pour désengorger les villes, contribuer à l'amélioration de l'environnement, le co-voiturage et le car-sharing peuvent constituer une alternative intéressante en allégeant l'usage du transport privé individuel qui a pris, aujourd'hui, l'extension que l'on sait. »<sup>16</sup>*

Par ailleurs, le fait que Cambio soit une société-fille de la STIB, l'opérateur des transports publics urbains bruxellois, indique qu'existe, mais peut-être de manière indirecte, une vision du système urbain de mobilité. En effet, la STIB se dit vouloir être plus qu'un transporteur et devenir un « acteur de mobilité ». C'est dans cette perspective qu'elle justifie son

<sup>14</sup> Source : [Hhttp://www.stib.irisnet.be/FR/22700F.htm](http://www.stib.irisnet.be/FR/22700F.htm), consulté le 02/07/07.

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> Association Universitaire pour l'Environnement, *Bulletin*, n°60, Avril 1998, p.35.

engagement dans le projet Cambio<sup>17</sup> ainsi que certaines actions de valorisation de l'autopartage auprès de sa clientèle actuelle ou potentielle<sup>18</sup>. Néanmoins, la description de l'objet social de la société Cambio qui est fournie dans ses actes fondateurs, dont la STIB est un des signataires, ne mentionne aucune référence à un quelconque projet de contribution à l'amélioration des conditions de mobilité en ville<sup>19</sup>.

Quoi qu'il en soit, il apparaît clairement que la stratégie promotionnelle du système d'autopartage Cambio ne repose pas sur la mise en évidence d'un projet de ville qui mettrait la réduction de la pression – et de la dépendance – automobiles au rang de ses priorités – et cela contrairement à d'autres sociétés d'autopartage, comme par exemple Communauto au Canada<sup>20</sup>. Même si cet objectif figure sans doute parmi les motivations des porteurs du projet (gestionnaires et partenaires)<sup>21</sup>, il n'est pas utilisé comme argument de promotion de l'autopartage. Nous allons voir maintenant que cette dimension – absente – de l'argumentaire officiel de Cambio (ou à tout le moins rendue peu visible à l'attention de la clientèle potentielle) est cependant loin d'être négligeable dans les motifs d'adhésion invoqués par les usagers eux-mêmes.

#### 6.2.2.2. Les motifs invoqués par les usagers

Les arguments invoqués par les usagers de l'autopartage relèvent certes des deux registres mobilisés par l'argumentaire officiel proposé par Cambio. On trouve ainsi de nombreux usagers qui citent parmi les éléments les ayant incités à souscrire au système de voitures partagées des arguments relatifs à leur *besoin d'automobile* et à leur *expérience de l'automobile*. Cependant, un troisième ensemble d'arguments fait ici son apparition : c'est celui regroupant des éléments relatifs à l'*écologie urbaine de l'automobile*. Dans le premier type d'argumentaire (« besoin d'automobile »), nous regroupons les éléments relatifs à tout calcul effectué par les usagers au sujet de leur(s) besoin(s) d'automobilité ; ici, il s'agit donc de tout critère en fonction duquel un usager estime plus rationnel de choisir le système d'autopartage que la possession d'un véhicule privé, puisqu'il correspond mieux à ses besoins de mobilité et aux ressources qu'il possède pour les satisfaire. Dans le deuxième type d'argumentaire (« expérience de l'automobile »), nous regroupons tous les éléments relatifs à des expériences vécues par les usagers avec le véhicule qu'ils possédaient antérieurement ; on trouve donc évoqués ici des désavantages de la possession d'une automobile, que les usagers estiment ne plus connaître en recourant au système d'autopartage. Enfin, le troisième type d'argumentaire (« écologie urbaine de l'automobile ») regroupe des éléments relatifs à la place occupée par la voiture privée individuelle en ville, perçue comme excessive et nuisible ; par effet de miroir, la place de l'autopartage dans le système général de la mobilité urbaine apparaît de manière positive, annulant les excès et nuisances de l'automobile non partagée.

---

<sup>17</sup> STIB, *Rapport quinquennal du contrat de gestion 2001-2005*, Bruxelles, Juin 2006, p.54.

<sup>18</sup> Deux de ces actions sont à mentionner : la réduction de 25% sur le coût de l'abonnement à Cambio pour les titulaires d'un abonnement à la STIB, et la possibilité d'échanger la plaque d'immatriculation du véhicule auquel l'usager renonce contre deux abonnements, l'un à la STIB et l'autre à Cambio, chacun gratuits pour une durée d'un an (prime « Bruxell'air », depuis octobre 2006).

<sup>19</sup> Acte de constitution de la société anonyme « Optimobil Bruxelles », *Moniteur belge*, Annexes, 25/02/03.

<sup>20</sup> Voir le site [Hwww.communauto.com](http://www.communauto.com)H, où les avantages « pour l'utilisateur » et « pour la collectivité » sont présentés conjointement.

<sup>21</sup> Ainsi, dans un feuillet daté de 2000 et visant à récolter des informations auprès des Bruxellois en vue de déterminer les sites d'implantation des futures stations Cambio, on peut lire que « la vocation de l'offre de carsharing est à la fois environnementale, urbanistique, sociale et économique » et que « l'objectif de toute société de carsharing est de développer l'intermodalité » (Espaces Mobilités sprl, *Le carsharing se prépare en région bruxelloise*, 4 pages, ronéotypé). L'auteur de ce feuillet figurera en 2003 parmi les mandataires désignés par le conseil d'administration de Cambio pour gérer la société.

Les tableaux suivants (figures 6.10 et 6.11) proposent un aperçu qualitatif et quantitatif des réponses récoltées et relatives à chacun de ces ensembles :

**Figure 6.10. Les trois types d'argumentaires des répondants**

| Type d'argumentaire              | Eléments de réponse                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Besoin d'automobile              | Usage trop restreint de l'automobile pour en posséder une, aspect financier, avoir une voiture à disposition en complément des autres modes mais sans la posséder, installation en Belgique sans véhicule particulier, l'autopartage correspond à mon mode de vie, ...                                             |
| Expérience de l'automobile       | Ne pas avoir les soucis administratifs liés à la possession d'une automobile, difficulté de stationnement d'un véhicule privé, nombreuses amendes, plusieurs dégradations de mon véhicule en rue, pas de garage à disposition, manque d'espace de parcage, accident de la circulation, ma voiture a été volée, ... |
| Ecologie urbaine de l'automobile | Trop de circulation en ville, aspects écologiques du système de l'autopartage, « ras-le-bol des voitures », ...                                                                                                                                                                                                    |

ATIP n°41799

**Figure 6.11. Les éléments justifiant l'adoption du système Cambio aux yeux des usagers**  
(nombre d'occurrences par argumentaire, et par argumentaires associés)

| Argumentaires                    | Besoin d'automobile    | Expérience de l'automobile | Ecologie urbaine de l'automobile |
|----------------------------------|------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| Besoin d'automobile              | 24                     | 5                          | 7                                |
| Expérience de l'automobile       | /                      | 11                         | 0                                |
| Ecologie urbaine de l'automobile | 1<br>(3 argumentaires) | /                          | 8                                |

ATIP n°41799

A la lecture de ces tableaux, on constate que c'est principalement (pour ne pas dire exclusivement) par rapport à la possession privée (donc individuelle) d'une automobile que se définit la pertinence de l'autopartage. Que celle-là soit envisagée dans sa dimension économique, dans sa pratique vécue ou dans ses effets sur la ville, elle apparaît toujours négativement, tandis que, par contraste, celle-ci naît de la capacité du système d'autopartage de répondre aux exigences de l'automobilité (entendue comme projet et programme de mobilité individuelle autonome) sans recourir aux désavantages (perçus) de l'automobilisme (entendu comme investissement dans la possession individuelle d'un véhicule automobile). Un répondant résume bien cette idée lorsqu'il nous dit que l'autopartage permet de « diviser le besoin de posséder une voiture entre plusieurs utilisateurs d'un même véhicule » : tout en admettant la dépendance automobile dont il est difficile de sortir entièrement aujourd'hui, il exprime simultanément la nécessité de réduire ses effets négatifs en répartissant sa satisfaction sur un nombre de véhicules plus réduit que le nombre d'individus en obligation (ou en demande) de mobilité automobile.

Cette idée d'une automobilité distincte de l'automobilisme classique est tout aussi clairement exprimée par cette femme de 39 ans :

*« Je suis très sensible aux problèmes de pollution. Je n'aime pas trop les voitures. J'aime bien avoir un sentiment de mobilité, utiliser différents modes de transport, et pas toujours les mêmes » (F22).*

Alors qu'elle constitue un des arguments principaux de la promotion officielle du système Cambio, la complémentarité de la voiture partagée avec d'autres moyens de transport (notamment les transports publics) est par contre plus rarement évoquée (deux personnes la mentionnent explicitement) – bien que, comme nous le verrons, leur usage soit très largement répandu parmi notre échantillon.

Même si la dimension « écologique » ne constitue pas le type d'argument le plus fréquemment cité en première approche, il reste qu'elle apparaît plus nettement aux réponses données à une autre question posée lors de l'enquête, et qui était formulée de la sorte : « Comment définiriez-vous l'autopartage ? ». Ici, trois ensembles de réponses peuvent également être distingués, même s'ils ne recoupent pas entièrement les argumentaires qui viennent d'être présentés :

- Un premier ensemble regroupe une série de définitions qui assimilent l'autopartage à un système « perfectionné », « souple » et « avantageux » de location d'automobiles (13 occurrences). Dans cette perspective, le dispositif de partage de voitures apparaît à la fois plus flexible et moins coûteux que le recours à la location automobile « classique » (il apparaît également moins coûteux que la possession d'une automobile ou que le taxi). L'autopartage est défini ici comme un système « pratique et pas cher ».
- Un second ensemble de définitions, tout aussi important, porte sur l'écologie urbaine, disqualifiée ou souhaitée, de l'automobile (13 occurrences). L'autopartage est défini ici par ses avantages par rapport au système automobile classique : il « permet de diminuer le nombre de véhicules en circulation », il apparaît comme « une solution d'avenir pour diminuer le trafic et la pollution », il contribue à la « protection de l'environnement ». Une fois partagée, l'automobile peut voir son utilisation devenir « rationnelle », à la fois d'un point de vue économique (cf. point précédent) et d'un point de vue écologique. Pour certains, recourir à l'autopartage est alors considéré comme un « acte civique », en raison de ses implications écologiques.
- Un troisième groupe de définitions porte sur la dimension collaborative de l'autopartage : ce qui est souligné ici, c'est précisément la dimension de partage de l'automobile, avec tout ce que cela implique chez les usagers eux-mêmes (7 occurrences). L'autopartage étant ainsi défini comme « une coopération entre utilisateurs d'un même véhicule », plusieurs répondants y associent explicitement les qualités relationnelles que requiert à leurs yeux cette coopération : une « utilisation partagée d'un véhicule automobile » suppose ainsi des « personnes qui se respectent mutuellement », qui partagent « une même opinion sur la voiture » et entre lesquelles règne la « confiance ». L'image d'une communauté d'usage est d'ailleurs explicitement mentionnée par un répondant : il considère Cambio comme « un partage de voitures dans un esprit de communauté, de partage, comme si on allait à un même spectacle » (H4).

En conclusion, on soulignera le fait que la décision d'adopter le système d'autopartage bruxellois Cambio peut être motivée par une diversité de motifs, qui, s'ils s'avèrent théoriquement compatibles, ne sont pas toujours mobilisés conjointement, tant par les promoteurs du système que par ses usagers. Il existe en réalité une série de registres disponibles (et observables) à l'aide desquels les acteurs de l'autopartage justifient leurs produits ou leurs usages, leurs décisions et leurs implications.

#### *6.2.2.3. Les circonstances de l'adoption*

Les circonstances qui ont amené les personnes interrogées à devenir usagers du service Cambio constituent une autre dimension centrale du phénomène de l'autopartage. Loin de résulter d'un calcul effectué abstraitement par un individu générique (postulat qui fonde une grande partie de la littérature académique sur le choix modal), le passage à l'autopartage est bien souvent lié à des situations particulières qui ont pour effet d'activer des motivations latentes. Ainsi, l'adoption de l'autopartage (qui, nous l'avons vu, est dans la grande majorité des cas synonyme d'absence de voiture privée dans le ménage) apparaît clairement comme ce qui permet « techniquement » la transition d'un régime de mobilité à un autre pour les

personnes interrogées. L'autopartage n'est pas généralement ce qui provoque un changement de comportement en matière de choix modal, mais ce qui le rend *concrètement envisageable et pratiquement possible*. L'enquête sur le service d'autopartage québécois « Communauto » montre également l'importance que peuvent revêtir certains changements dans la vie des individus relativement à leur décision de recourir à l'autopartage (Martin-Roy, 2007 :33). On observe donc le même phénomène chez les usagers bruxellois de l'autopartage.

Les deux situations les plus typiques sont les suivantes :

- *passage de la voiture privée à la voiture partagée* : c'est le cas de toutes les personnes qui, pour toute une série de raisons, décident de renoncer à la possession d'une automobile, sans renoncer à certaines de ses fonctionnalités techniques et spatio-temporelles ;
- *passage d'une mobilité non motorisée à une mobilité partiellement automobile* : c'est notamment le cas de jeunes adultes peu favorables à l'automobile mais qui se voient progressivement contraints à recourir à ses services, notamment suite aux processus d'intégration qui marquent la vie conjugale<sup>22</sup> (entrée en ménage, transport d'objets pondéreux, arrivée d'enfants, coordination des exigences de mobilité, etc.) ;

Nous avons également remarqué, dans les entretiens, que ces transitions peuvent en réalité toucher deux acteurs de la mobilité, à savoir les individus eux-mêmes mais également leurs « outils » de transport. Ainsi, il est possible de distinguer :

- une *transition biographique* marquant la carrière des individus : passage à la retraite, changement de localisation résidentielle, transformation du ménage, mobilité professionnelle, etc. ;
- une *transition technographique* marquant la carrière des outils de mobilité : diminution de l'usage du véhicule, véhicule en fin de vie, revente du véhicule, dégradation ou perte du véhicule, besoin d'un complément technique à d'autres modes de transport, outil adapté à l'organisation des programmes de mobilité du ménage, etc.<sup>23</sup>

Dans de nombreux cas, les effets des deux types de transition sont exprimés conjointement par les répondants, ce qui souligne davantage encore le fait que le passage à l'autopartage est moins ce qui provoque un changement dans le régime d'organisation des mobilités des individus que ce qui l'accompagne et le rend possible – ou plus exactement encore le fait passer de l'état potentiel à l'état réel. Dans cette perspective, les divers événements transitionnels mentionnés par les répondants sont autant d'occasions de transformer des représentations *a priori* positives de l'autopartage (celles dont témoignent les argumentaires présentés au point précédent) en décisions et pratiques d'appropriation du système lui-même. Il restera cependant à ces usagers à développer les compétences

---

<sup>22</sup> Pour une analyse stimulante des processus d'intégration de la vie conjugale, et de leurs rapports avec l'usage et l'investissement dans les objets techniques, voir J.C. Kaufmann (1992).

<sup>23</sup> C'est le cas par exemple de ce répondant qui explique : « On m'a volé ma voiture au début de l'année 2002. Pendant quatre mois, je me suis retrouvé sans voiture, le temps de récupérer l'argent auprès de mon assurance. Durant cette période, j'ai pris le train, loué des voitures chez Avis, j'ai pris le taxi. Je me suis rendu compte que ça me coûtait moins cher de prendre le taxi et les transports en commun, et j'ai décidé de ne plus reprendre de voiture. Pour moi, c'était une vie sans voiture, cela voulait dire donc taxi, métro, vélo et location de voiture le week-end si j'en avais besoin. Dès que j'ai vu les informations sur le car-sharing, je me suis dit que c'était quelque chose que je pourrais utiliser en plus dans mon système de mobilité » (H15).

nécessaires pour user pleinement de ce dernier, comme nous le verrons dans la section suivante.

### 6.2.3. Les usages de l'autopartage à Bruxelles

Après avoir examiné les motifs justifiant la décision de recourir au service d'autopartage Cambio, nous allons maintenant envisager de quelles manières les usagers utilisent effectivement ce service. Il n'est pas question ici de dresser un inventaire détaillé des déplacements effectués avec les véhicules Cambio (la technique d'enquête ne s'y prêtait pas<sup>24</sup>), mais de dégager les grandes tendances telles qu'elles apparaissent dans les déclarations des répondants.

#### 6.2.3.1. Trajets accomplis et distances parcourues

Nous avons demandé aux enquêtés de nous donner le nombre de kilomètres qu'ils parcouraient, en moyenne sur un mois et une année, à bord d'un véhicule Cambio. Ce qui peut sembler une information élémentaire pour un gestionnaire ou un expert des déplacements (une moyenne kilométrique mensuelle ou annuelle) apparaît aux yeux de nombreux répondants comme une réponse difficile ou impossible à donner, ou à tout le moins infidèle à leur propre manière de « calculer » leur utilisation des véhicules Cambio. 7 usagers ont ainsi répondu soit qu'ils étaient incapables de donner un chiffre, soit que leurs usages de Cambio étaient trop variables pour en calculer la moyenne. La variabilité des usages, voilà « toute l'idée de Cambio », répond cette adhérente de 58 ans (F24). Beaucoup d'usagers fournissent alors un chiffre minimum et un chiffre maximum de kilomètres parcourus, soit par trajet, soit par mois. Et lorsqu'ils consentent à fournir un chiffre moyen, plusieurs d'entre eux effectuent un calcul qui consiste à multiplier la distance d'un trajet par le nombre de fois où il a été répété au cours de la période considérée, en précisant bien souvent que ce chiffre est une approximation.

Compte tenu de ces difficultés de restitution, et afin de ne pas tordre les chiffres pour leur faire dire ce qu'ils ne disent pas, nous présentons ici trois modalités de comptage des distances parcourues telles qu'elles ont été adoptées par les répondants : une moyenne mensuelle (consigne initiale) (13 individus), un kilométrage minimal et maximal mensuel (4 individus), ou encore un kilométrage minimal et maximal pour un trajet (7 individus). Quatre personnes n'ont pu donner aucune information chiffrée pour cette question.

**Figure 6.12. Kilométrage mensuel moyen déclaré d'un véhicule Cambio**

| Kilométrage mensuel moyen | Nombre répondants |
|---------------------------|-------------------|
| < 100                     | 6                 |
| 100 à 199                 | 4                 |
| 200 à 299                 | 2                 |
| 500                       | 1                 |

ATIP n°41799

**Figure 6.13. Kilométrage mensuel moyen (minimum et maximum)**

| Par mois, je roule en moyenne avec Cambio entre... | et ... km | Individu |
|----------------------------------------------------|-----------|----------|
| 100                                                | 150       | H1       |
| 100                                                | 800       | F17      |
| 300                                                | 400       | H2       |
| 500                                                | 1000      | H7       |

ATIP n°41799

<sup>24</sup> Pour réaliser un tel inventaire, il s'agirait de combiner deux ensembles de données : d'un côté, les chiffres (horaires et kilométriques) à partir desquels la centrale Cambio dresse les factures des clients, et des informations précises sur les motifs et destinations des déplacements récoltées au moyen de carnets de bord remplis par les usagers, d'un autre côté.



Figure 6.14. Trajet le plus long et le plus court

| Trajet le plus court | Trajet le plus long | Individu |
|----------------------|---------------------|----------|
| 16                   | 16                  | F23      |
| 30                   | 50                  | F27      |
| 31                   | 58                  | F24      |
| 30                   | 60                  | F26      |
| 30                   | 100                 | H28      |
| 45                   | 100                 | H3       |
| 20                   | 120                 | F25      |

ATIP n°41799

On constate ainsi que les distances parcourues au moyen d'une voiture partagée peuvent être très variables d'un individu à l'autre. Il y a en effet deux grands types de déplacements effectués par les autopartageurs : des déplacements intra-urbains et des déplacements extra-urbains, ces derniers pouvant être de très longue distance. Selon la fréquence et la combinaison de ces deux types de déplacements, les distances parcourues en voiture partagée varient donc sensiblement. On notera cependant que ces distances semblent nettement plus réduites que celles parcourues par les autres automobilistes bruxellois. Ceux-ci parcourent en effet 36km par jour en moyenne (Hubert & Toint, 2002:90), ce qui fait, pour une personne se rendant cinq jours par semaine sur son lieu de travail, une moyenne d'environ 720km par mois. Ce chiffre, même approximatif, est néanmoins largement supérieur aux moyennes mensuelles déclarées par les usagers de Cambio.

Quoi qu'il en soit, les systèmes de mesure que les usagers Cambio utilisent le plus volontiers n'incluent généralement pas la moyenne kilométrique, mais recourent au contraire au déplacement et surtout à la durée de location comme unités de référence.

Le déplacement (un trajet aller et un trajet retour) est ainsi l'unité de référence la plus utilisée et la mieux connue des usagers. De nombreux répondants sont en mesure de fournir la distance parcourue lors de chacun de leurs déplacements. Cette aisance est liée à la fois à la typicité de leurs déplacements et à leur variabilité. Ceci n'est contradictoire qu'en apparence. En effet, le recours aux véhicules partagés s'opérant principalement pour des usages spécifiques, les usagers en connaissent les caractéristiques spatiales et temporelles. La destination et le motif de ces déplacements sont généralement connus avec précision, lesquels acquièrent à leurs yeux une typicité facilement mémorisable et restituable<sup>25</sup>. Dans certains cas, le nombre de déplacements effectués avec Cambio est à ce point restreint que les usagers peuvent les décrire de mémoire, dans leur spécificité respective<sup>26</sup>. Pour d'autres personnes, il peut s'agir de déplacements très variables, et dans leur amplitude, et dans leur fréquence, et dans leur prévisibilité. Même des déplacements professionnels peuvent être, pour certaines personnes, largement imprévisibles – c'est d'ailleurs dans la mesure même où ils ont ce caractère non planifiés que ces personnes recourent à l'autopartage pour les assurer, l'investissement dans la possession d'un véhicule automobile s'avérant de leur point de vue trop coûteux.

Par ailleurs, la variabilité peut caractériser l'articulation de ces déplacements typiques sur la durée d'un mois ou d'une année. Il en va ainsi par exemple du travailleur étranger qui, lors de séjours prolongés dans son pays d'origine, peut voir son usage de Cambio réduit à rien, alors qu'il peut être important pendant sa présence à Bruxelles. Un autre exemple est celui de ce gardien d'immeuble qui utilise les véhicules Cambio principalement à titre professionnel, mais ces déplacements sont fortement liés aux besoins, variables par

<sup>25</sup> Typicité qui s'avère d'ailleurs particulièrement pratique dans l'utilisation même du système, notamment en ce qui concerne les modalités de réservation des véhicules, comme nous le verrons ci-après.

<sup>26</sup> Ainsi, ce fonctionnaire européen de 64 ans (H3), vivant seul, signale avoir utilisé un véhicule Cambio à trois reprises seulement depuis son adhésion au système, au rythme d'une utilisation par mois.

définition, des occupants de l'immeuble dont il a la charge (interventions demandant le transport de gros matériel, aides pour déménagements, etc.). La typicité des déplacements peut elle-même caractériser certaines périodes en particulier, comme c'est le cas pour le parent divorcé en charge partielle des enfants (et qui voit donc ses exigences de déplacement se modifier en fonction de la période considérée), ou encore pour les activités liées à certaines situations (comme les loisirs des enfants en certains lieux à certaines périodes).

#### 6.2.3.2. Des déplacements motivés

La connaissance des distances parcourues est fortement liée à la nature du déplacement effectué, nature également définie par la durée de la location du véhicule Cambio. Cette dernière constitue une information également très bien connue par les répondants. Cela s'explique notamment par les contraintes du système de location (réserver le véhicule en précisant les heures d'enlèvement et de dépôt du véhicule, qui ne peuvent être théoriquement dépassées, sous peine d'amende), mais aussi par le système de facturation (les factures précisant *a posteriori* les heures d'emprunt effectives) ainsi que par le lien particulièrement clair qui est noué par les usagers entre le déplacement et son motif. La figure 6.15 donne deux exemples très illustratifs de la connaissance précise par des usagers des motifs et destinations des déplacements qu'ils ont effectués dans un passé pas toujours immédiat. Si, bien sûr, les usagers se fondent sur leurs factures pour opérer de telles restitutions, il n'en reste pas moins que les motifs de ces déplacements ne sont, par définition, pas indiqués sur ces documents ! Les répondants témoignent donc d'une connaissance remarquable des destinations et des motifs de leurs déplacements effectués avec un véhicule Cambio.

**Figure 6.15. Deux exemples de restitution des trajets effectués avec une voiture partagée.**

| <b>Répondant F22</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 01. 29 octobre 05, 5h30 de location : achats chez Ikea à Sterrebeek.<br>02. 30 octobre 05, 7h30 de location : allée à Durnal.<br>03. 11 décembre 05, 6h de location : allée à Waterloo pour une visite familiale.<br>04. 21 décembre 05, 2h30 de location : allée à Auderghem pour la fête de Noël chez mon ancien employeur.<br>05. 28-29 janvier 06, de 17h30 le samedi jusqu'à 14h le dimanche : fête de famille dans la région de Rochefort.<br>06. 7 mai 06 : allée à Waterloo pour une visite familiale.<br>07. 3 juin 06, 2h30 de location : allée faire des courses au Colruyt.<br>08. 6 juillet 06, de 9h30 à 18h : allée à Lasne pour un enterrement.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Répondant H4 <sup>27</sup></b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 01. Jeudi 7 décembre 06 de 19h à 03h : visite amie à Vilvoorde.<br>02. Lundi 11 décembre 06 de 13h à 18h : réunion d'expertise judiciaire à Namur dans le cadre de mon activité complémentaire indépendante (pris congé à mon travail à la commune de X) ; rapporté la voiture en retard à Bruxelles à 18h55 (amende ?...)<br>03. Jeudi 14 décembre 06 de 13h à 19h : formation permanente à l'UCL dans le cadre de mon travail à la commune de X.<br>04. Dimanche 24 décembre 06 de 18h30 à lundi 25 décembre 06 à 03h : fête de Noël chez amis à Etterbeek (de retour chez moi le 25 décembre à 01h).<br>05. Samedi 30 décembre 06 de 15h à 17h : courses au Colruyt à Etterbeek.<br>06. Dimanche 31 décembre 06 de 14h à 20h : travail au bureau d'avocats à Kraainem dans le cadre de mon activité complémentaire indépendante + ensuite visite amie à Jette.<br>07. Dimanche 2 janvier 07 de 11h à 17h : travail au bureau d'avocats à Kraainem dans le cadre de mon activité complémentaire indépendante + ensuite visite amie à Jette.<br>08. Samedi 6 janvier 07 de 8h à 10h30 : rendez-vous chez mon coiffeur à Auderghem.<br>09. Dimanche 7 janvier 07 de 9h30 à 14h : cours de danse à Jette + ensuite visite d'une amie à Jette.<br>10. Dimanche 7 janvier 07 de 16h à 19h : visite d'une amie à Jette. |

ATIP n°41799

<sup>27</sup> Cette liste a été fournie librement par courrier électronique par le répondant après l'entretien d'enquête.

Que ce soit dans le cas de la distance parcourue ou de la durée de location, la moyenne est une mesure qui a peu de sens aux yeux des usagers Cambio, dans la mesure, précisément, où elle contredit ou trahit l'esprit et la pratique de la modulabilité, elle-même traduite dans le système de facturation à la prestation, qui marginalise les coûts fixes et maximalise (en terme de visibilité et de lisibilité pour l'utilisateur) les coûts variables. Notre analyse du cas bruxellois rejoint sur ce point le constat posé par Feitler au terme d'une comparaison de diverses initiatives d'autopartage à l'étranger :

*« Selon les gestionnaires de ces services [de « car-sharing »], leur usage induit une plus grande rationalité des déplacements, le coût de chacun étant rendu apparent. » (Feitler, 2003 :97).*

Plusieurs répondants ont ainsi explicitement fait part de leur prise de conscience du changement dans leurs habitudes d'usage de l'automobile qu'avait engendrée leur adhésion à l'autopartage :

*« La voiture partagée est une formule géniale et innovante. Elle a engendré chez moi de nouvelles habitudes de déplacement, parallèlement aux transports en commun » (H14).*

*« Notre usage de Cambio a fort évolué au cours des années. Les raisons sont différentes aujourd'hui qu'au départ. Tout de suite après avoir lâché la voiture qu'on utilisait souvent, tout le temps, on pouvait l'utiliser souvent [la voiture partagée]. On s'est rendu compte qu'on l'utilisait avec nos habitudes d'automobilistes : longs déplacements, on l'utilisait longtemps, on appelait pour prolonger... Cela nous revenait très cher. On a même hésité à garder notre abonnement [Cambio]. On l'a plus utilisée pendant tout un temps. [...] On a dû s'organiser autrement » (F27).*

Comme le suggèrent ces deux citations, la « rationalisation » des déplacements automobiles liées à l'adhésion au système de l'autopartage ne s'opère pas uniquement au niveau financier : elle suppose également une modification du rapport au temps de la part des usagers, comme va le détailler la section suivante.

#### *6.2.3.3. Une compétence à acquérir : la gestion du temps*

On peut non seulement s'intéresser, comme ci-dessus, à la quantité d'usage du service Cambio, mais également aux modalités d'organisation que suppose, chez les usagers, le recours à ce service. On a vu précédemment qu'un des éléments de l'argumentaire officiel du système Cambio est la rationalisation du rapport à l'automobile. La prise en considération des expériences pratiques des usagers nous amènent à nuancer une telle interprétation, non pas dans le sens où ceux-ci seraient moins rationnels qu'on veut bien le dire, mais dans le sens où ce qui semble faire l'objet d'une forte rationalisation, ou du moins d'une thématisation explicite, c'est moins le rapport au véhicule que *le rapport au temps*. Alors que l'autopartage suppose effectivement chez ses usagers un rapport fortement, si pas exclusivement, instrumentalisé à l'automobile (ce qui est une forme de rationalisation), il entraîne également un rapport inédit au temps d'usage du transport, comparativement aux autres modes disponibles. Ainsi, la gestion temporelle de l'autopartage constitue une forme intermédiaire entre l'autonomie temporelle totale permise par l'automobile privée, le vélo ou la marche (lesquels se caractérisent par une disponibilité continue), et l'hétéronomie temporelle liée à l'offre, par définition « discrète », des transports collectifs, publics ou privés,

organisés sur le mode de la cadence horaire<sup>28</sup>. La planification temporelle exigée par l'autopartage ne provient cependant pas d'une hétéronomie horaire, mais bien d'une double logique stratégique portant sur la réalisabilité et le bornage de l'usage, c'est-à-dire du déplacement. La réalisabilité est une dimension importante de la rationalisation temporelle de l'usage de l'automobile dans la mesure où l'utilisateur est tenu de vérifier que son accès potentiel aux véhicules Cambio puisse être rendu effectif (en termes de modèles de véhicule, de localisation d'emprunt et/ou de stock disponible, ces éléments étant souvent liés entre eux); cette réalisabilité peut être assurée par différents moyens, principalement la planification et la flexibilité. De son côté, le bornage de l'usage constitue un autre aspect, tout aussi important, du processus de rationalisation du rapport à l'automobile. L'obligation administrative de fournir une heure de remise en station du véhicule emprunté engendre l'exigence d'une estimation temporelle des activités (y compris celles qui ne le sont pas aisément), amenant les usagers à prendre conscience de la durée de ces dernières, et de la mettre en rapport avec le coût du transport. Ces deux dimensions peuvent par ailleurs entrer en interaction mutuelle, dans la mesure où, par exemple, l'obligation de l'emprunt et de la remise du véhicule dans la même station, ou encore l'absence de stations d'autopartage à destination, reculent le bornage temporel au-delà des limites financièrement acceptables par les usagers.

En conséquence, si les autopartageurs nourrissent sans aucun doute un rapport très fonctionnel à l'automobile, il reste que, de leur aveu même, *ils ont dû apprendre à gérer le temps* (bien plus qu'à gérer leur « besoin d'automobile ») pour utiliser « efficacement » le service d'autopartage. Cela se traduit notamment par l'attachement à une *discipline d'usage*, plus ou moins stricte selon les individus, définie en priorité par le respect des horaires de réservation, mais également par le développement de *tactiques d'usage*, comme celle consistant à augmenter anticipativement la durée de réservation d'une heure en vue de couvrir d'éventuels retards, ou celle consistant à inclure la nuit dans la durée de location afin de minimiser les coûts tout en maximisant la disponibilité du véhicule, ou encore celle consistant à regrouper plusieurs activités afin de les accomplir lors d'un même emprunt d'un véhicule.

L'ensemble de ces apprentissages, la panoplie de ces tactiques, d'ailleurs largement partagées par les répondants, constituent autant d'illustrations de ce que nous pouvons appeler des stratégies assurancielles : par là, il faut entendre des compétences et des pratiques par lesquelles les individus se donnent les moyens d'assurer leurs projets de mobilité et les exigences de déplacement qui en découlent (Lannoy, 2007). Ces compétences et « tours de main » s'acquièrent et s'éprouvent dans la confrontation au dispositif, qui se voit ainsi pratiquement approprié par les usagers, au sens où ils le font progressivement leur. Cette appropriation prend la forme d'une rationalisation, ou du moins d'une optimisation, de l'usage du service, notamment dans sa dimension temporelle.

#### 6.2.3.4. Destinations et types de mobilité

Les motifs des déplacements effectués au moyen d'un véhicule Cambio constituent une autre particularité marquée du système d'autopartage. Des études réalisées sur des expériences similaires à l'étranger ont montré que les deux classes de motifs dominantes justifiant le recours au service d'autopartage étaient les achats et les loisirs (Massot, 1998 :22). Il en va de même dans le cas de la population que nous avons étudiée à Bruxelles. Les déplacements professionnels sont marginaux dans l'ensemble des déplacements effectués par les usagers de Cambio. Les personnes déclarant utiliser une voiture partagée pour des motifs professionnels précisent le faire de manière irrégulière.

---

<sup>28</sup> Il va de soi qu'une offre extrêmement importante de transport public peut s'assimiler à une autonomie presque totale du point de vue de l'utilisateur. Il n'en reste pas moins que ces situations sont minoritaires, tant en termes géographiques que temporels.

C'est ainsi le cas de cette comédienne qui doit parfois transporter des accessoires pour ses spectacles, de cette dirigeante syndicale qui doit assister à des réunions en divers lieux et à diverses heures, de ce gardien d'immeuble qui doit transporter du matériel, ou encore de cet homme qui exerce une activité d'avocat à titre complémentaire et qui, dans ce cadre, doit réaliser des déplacements variables.

Les deux catégories de déplacements les plus fréquemment effectués avec un véhicule Cambio relèvent d'une part de la mobilité de consommation et de la mobilité de sociabilité d'autre part<sup>29</sup>, dans lesquelles nous incluons respectivement les motifs suivants :

- La mobilité de consommation : les usagers recourent à la voiture partagée principalement pour les achats de biens pondéreux et/ou encombrants.
- La mobilité de sociabilité : les déplacements effectués en recourant au système Cambio concernent principalement le transport d'enfants, les sorties avec des amis ainsi que des déplacements de loisirs au sens strict (vers de lieux d'activités sportives, culturelles ou récréatives).

On peut néanmoins se demander ce qu'il y a de commun entre ces différents motifs de déplacements et qui fait qu'ils aboutissent préférentiellement à un recours à la voiture partagée. Si l'on passe en revue les situations de déplacement déclarées par les répondants, on constate qu'elles se caractérisent par au moins un des traits suivants :

- l'accessibilité spatiale du lieu de destination suppose l'usage de l'automobile ;
- le cadre temporel de l'activité à destination suppose l'usage de l'automobile ;
- le déplacement inclut un transbordement d'objets et/ou de personnes qui suppose l'usage de l'automobile.

Si l'on croise ces traits avec les trois types de mobilités réalisées au moyen de l'autopartage, on obtient un tableau qui contient l'ensemble des occurrences de déplacement (des trajets) déclarés par les répondants (figure 6.16).

**Figure 6.16. Les usages de l'autopartage**

|                                               | Déplacements professionnels | Déplacements de consommation | Déplacements de sociabilité |
|-----------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| <b>Accessibilité spatiale</b>                 | 7                           | 3                            | 22                          |
| <b>Cadre temporel</b>                         | 4                           | 2                            | 26                          |
| <b>Transbordement (biens &amp; personnes)</b> | 6                           | 20                           | 11                          |
| TOTAL                                         | 17                          | 25                           | 59                          |

ATIP n°41799

Cette exhaustivité signifie que le recours à la voiture partagée s'opère dans des situations de déplacements sans alternatives modales – du moins sans alternatives modales perçues comme raisonnables par les usagers (de là notre usage du terme « suppose » dans la description des trois traits repris ci-dessus, qui n'implique aucune évaluation externe de notre part sur la « réalité » de la nécessité du recours à l'automobile).

On en conclut que, sur ces déplacements, l'usage de l'automobile (ici partagée) est contraint et non choisi, même si l'adhésion au système Cambio ouvre la potentialité du choix modal pour l'ensemble des déplacements des individus, y compris ceux repris dans la figure 6.16 (ci-dessus). Pourrait-on aller jusqu'à affirmer que l'autopartage confère à ses usagers non seulement un potentiel de modalité plus étendu (il offre une solution alternative

<sup>29</sup> Ces deux types de mobilité sont distingués par Ramadier (2002).

supplémentaire pour la réalisation de déplacements déjà effectués) mais également un potentiel de mobilité plus grand (dans le sens où il permet la réalisation de déplacements irréalisables sans lui) ? C'est du moins la manière dont les usagers de l'autopartage perçoivent leur situation<sup>30</sup>, ce dont témoignent également leurs usages et représentations des autres modes de transport.

#### 6.2.4. Voiture partagée et partage des modes

Il est évident que la voiture, lorsqu'elle est partagée, n'est jamais le mode de transport exclusif d'un usager ou d'un ménage : aucun des répondants, en effet, ne se trouve dans cette situation. Outre qu'il confirme la « vocation multimodale » de l'autopartage (Feitler, 2003:97), ce simple constat montre déjà qu'il n'y a pas de « fatalité automobile » au sens où il serait impossible aux individus d'entretenir un rapport autre qu'exclusif à la voiture, mais aussi qu'une rationalisation du rapport à la mobilité, notamment en milieu urbain, n'implique pas nécessairement un abandon total de l'automobilisme. En d'autres termes, les usagers de l'autopartage sont par définition des *mobiles multimodaux*. Il s'agit cependant de préciser que cette multimodalité se déploie sur l'ensemble du programme de mobilité des individus, mais non, nous l'avons vu, au niveau des différents segments (les déplacements pris séparément) qui le composent, qui sont eux généralement monomodaux. Ce portrait général des usagers de l'autopartage se constate à la fois dans leurs accès aux différents modes et dans leurs fréquences d'utilisation.

##### 6.2.4.1. La multimodalité en acte

Si l'on s'intéresse aux différents modes de transport utilisés par les répondants, on peut poser les constats suivants :

*Automobile.* Seuls 4 répondants sur 28 déclarent posséder une automobile. On en conclut que la voiture partagée n'est que rarement utilisée comme second véhicule du ménage. De même, sur les 13 ménages que comprend notre échantillon, seuls 4 également disposent d'un double accès au système Cambio. Le travail de conduite automobile semble donc généralement peu réparti entre les membres des ménages.

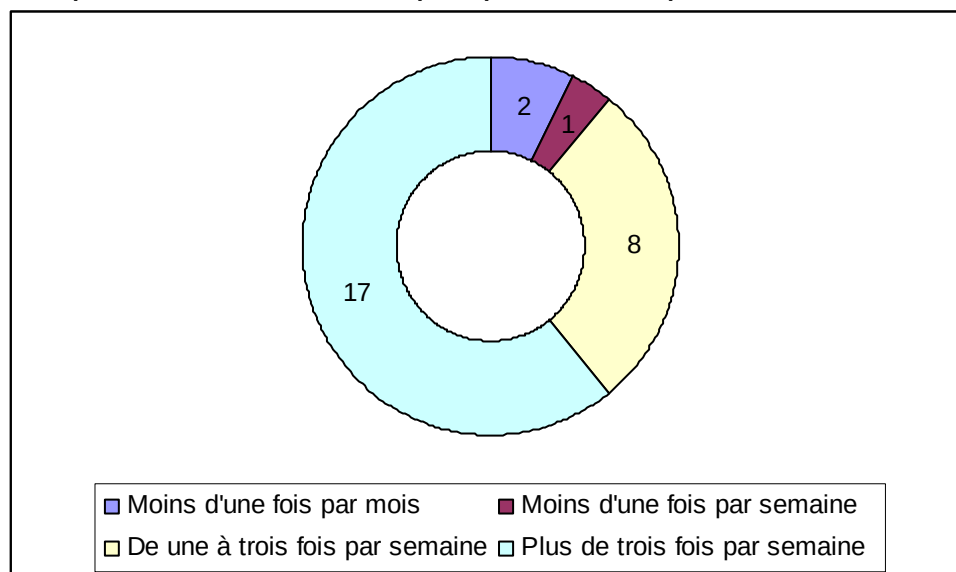
*Vélo.* Un répondant sur deux possède un vélo. Cependant, leur utilisation de ce moyen de transport n'est pas homogène. Dix personnes déclarent en faire un usage utilitaire, principalement pour effectuer tout ou partie de leurs trajets domicile-travail. Deux personnes en font un usage récréatif, et deux autres déclarent ne jamais l'utiliser. On notera également que l'utilisation du vélo est plus répandue parmi les femmes : 9 vélos (sur 14) sont possédés par des femmes, et 8 d'entre elles en font un usage utilitaire, pour seulement 3 hommes (sur 5).

*Transports publics.* Les adhérents du service Cambio sont en très grande majorité des utilisateurs réguliers de transports publics, en particulier du réseau urbain (bus, métro, tramways), rejoignant sur ce point également leurs homologues étrangers (Flamm, 1998:160 ; Massot, 1998:8). Ainsi, 25 répondants sur 28 utilisent ce dernier plusieurs fois par semaine. Seule une personne déclare ne jamais l'utiliser.

---

<sup>30</sup> Ce sentiment a également été relevé dans l'enquête auprès des autopartageurs strasbourgeois : « Il faut préciser que les adhérents à l'autopartage ne considèrent pas ce système comme contraignant. Au contraire, il leur permet de découvrir d'autres moyens de transport répondant au mieux à leurs besoins et leurs attentes. Ils considèrent l'autopartage – a contrario de la voiture particulière – comme un facteur de liberté, un accès à une mobilité accrue. Paradoxalement, l'autopartage contribue à la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle mais pas de la mobilité en général » (S. Noguès, « Quelques résultats de l'expérience d'Auto'trement », op. cit.).

Figure 6.17. Fréquences d'utilisation des transports publics urbains par les membres Cambio



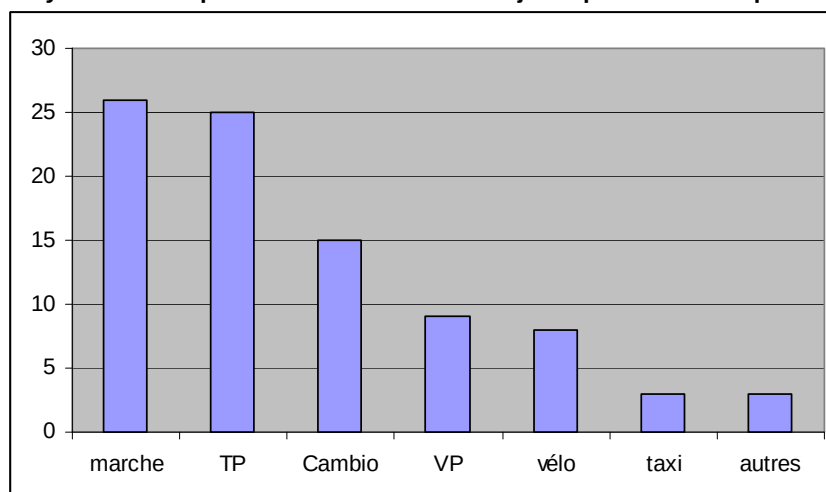
ATIP n°41799

Parmi les 25 personnes fréquentant régulièrement les transports publics urbains, 19 profitent d'une réduction partielle ou totale de leurs frais de transport. On trouve ainsi : 4 personnes utilisant des cartes multi-voyages, plus intéressantes financièrement que le ticket simple ; 10 répondants possédant un abonnement de la STIB (dont 6 mensuels et 4 annuels) ; et 5 personnes jouissant d'un accès gratuit au réseau (4 en raison de leur âge, les personnes âgées de 65 ans et plus bénéficiant toutes de cette mesure, et une s'étant vue attribuer un abonnement gratuit dans le cadre d'une mesure promotionnelle par laquelle l'abandon de la plaque d'immatriculation du véhicule privé donne droit à un abonnement gratuit à la STIB et à Cambio). Le chemin de fer (transport public extra-urbain) est nettement moins fréquemment utilisé par les répondants : seulement 4 personnes déclarent utiliser le train à un rythme hebdomadaire, tandis que dix personnes l'utiliser à raison de quelques fois par mois. Les autres répondants affirment n'utiliser le train que très occasionnellement (4), voire jamais (10). Bien sûr, ces comportements peuvent évoluer dans le temps, comme c'est le cas pour cette femme qui, depuis son installation à Bruxelles, n'utilise plus le train, alors qu'elle l'utilisait quotidiennement auparavant pour se rendre sur son lieu de travail.

*Marche.* La marche à pied est déclarée par une grande majorité des répondants comme un moyen de transport utilisé (26 personnes). En d'autres mots, ce mode fait partie des ressources mises en œuvre régulièrement pour accomplir les programmes de répondants. La marche est utilisée très massivement pour rejoindre des commerces de proximité (23 personnes), ainsi qu'en combinaison des transports publics pour les achats ou les activités de loisirs. La marche à pied est également utilisée majoritairement pour se rendre à une station Cambio lors de l'usage de voitures partagées (18 personnes). Enfin, 4 personnes déclarent se rendre à pied sur leur lieu de travail.

Une autre manière de présenter la pratique de la multimodalité parmi les personnes que nous avons interrogées consiste à relever les modes de transport qu'elles ont utilisés au cours des cinq derniers jours précédant le moment de l'entretien d'enquête. Cela donne le graphique suivant :

Figure 6.18. Les moyens de transport utilisés au cours des 5 jours précédant l'enquête



ATIP n°41799

On peut constater que la marche et les transports publics sont de loin les modes de transport les plus utilisés, puisque presque tous les répondants déclarent s'être déplacés à pied ou en transport public au cours des cinq derniers jours. La voiture partagée arrive en troisième position (15 occurrences), avec une fréquence relativement élevée, puisque plus d'une personne sur deux y ont eu recours dans la période considérée. La place de la voiture privée est, quant à elle, assez surprenante : 9 personnes (soit 32% de l'échantillon) déclarent avoir effectué un déplacement en automobile (sous la forme du covoiturage avec des collègues, des amis ou des membres de la famille). La voiture partagée n'est donc pas le seul accès à l'automobile utilisé par les membres de Cambio. L'usage d'un véhicule privé est d'ailleurs plus important que l'utilisation du vélo, autre véhicule « automobile » dont les répondants sont pourtant plus équipés. En outre, si l'on cumule l'ensemble des mentions de l'usage d'un véhicule automobile (voiture partagée, véhicule privé et taxi), leur nombre s'élève à 27, sur un total de 89 (soit un tiers des mentions). Cela ne signifie évidemment pas qu'un tiers des déplacements effectués par les répondants au cours des cinq jours précédant l'enquête ont été effectués en automobile ; il s'agit de la part modale de l'automobile dans l'ensemble des modes de transport mentionnés comme ayant été utilisés au moins une fois dans la période considérée. Enfin, les autres modes signalés sont l'avion (2) et le scooter (1).

#### 6.2.4.2. Les représentations des modes de transport

Afin d'approcher les représentations que nourrissent les utilisateurs de voitures partagées au sujet des différents modes de transport potentiellement à leur disposition, nous leur avons posé une question qui consistait pour eux à donner deux mots permettant de qualifier de manière spontanée chacun des modes suivants : automobile, transport public, taxi, vélo, marche à pieds, et autopartage. Comme cette question est largement ouverte, nous avons récolté un très grand nombre de termes différents, qu'il n'est pas possible de présenter ici en détail. Pour la facilité de l'analyse, nous les avons regroupés dans un certain nombre de catégories que nous envisageons comme des registres de qualification spontanée des modes de transport. Ces registres ont été distingués *a posteriori*, en fonction des réponses données par les personnes enquêtées. Nous avons également estimé que chacun de ces registres pouvait être soit positif, soit négatif, dans son appréciation du mode de transport considéré.

Nous avons ainsi classé les réponses données dans une des six catégories suivantes :

- les performances jugées positives du mode de transport ou en fonction desquelles un attachement à ce mode est exprimé (PER+) ;



- les performances jugées négatives du mode de transport ou en fonction desquelles une mauvaise appréciation de ce mode est exprimée (PER-) ;
- les expériences jugées satisfaisantes dans l'usage du mode de transport, indépendamment de ses performances (EXP+) ;
- les expériences jugées négatives dans l'usage du mode de transport, sans rapport avec ses performances (EXP-) ;
- les valeurs générales positives attachées au mode de transport (VAL+) ;
- les valeurs générales négatives attachées au mode de transport (VAL-).

Alors que le premier registre (PER+ et PER-) concerne les performances du mode de transport en lui-même, c'est-à-dire en tant qu'outil de déplacement, le deuxième registre (EXP+ ou EXP-) porte plus spécifiquement sur les expériences vécues dans l'usage même de ce mode ; le troisième registre (VAL+ ou VAL-) regroupe quant à lui des termes désignant des entités plus générales, de nature axiologique, dont l'accomplissement est soutenu par le mode de transport considéré. Il va de soi qu'il existe des rapports entre ces différentes qualifications, et qu'il n'est pas toujours aisé de trancher, par exemple, entre ce qui relève d'une qualification de la performance ou de l'expérience vécue d'un mode de transport. On trouvera dans le tableau de la figure 6.19 les principaux exemples de termes utilisés par les répondants pour qualifier les modes de transport.

**Figure 6.19. Les registres de qualification spontanée des modes de transport : illustrations**

| Catégories de qualification | Exemples d'occurrences (tous modes confondus)                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PER+                        | Vitesse, rapidité, bon marché, confort, fluidité, disponible, économique, efficace, ...                                                                                                                                     |
| PER-                        | Bruit, cher, danger, embouteillage, trafic, pollution, fréquence limitée, lent, mauvaise ponctualité, saleté, rigidité, dépannage, ...                                                                                      |
| EXP+                        | Facile, pratique, convivialité, agréable, excellent, sympathique, ...                                                                                                                                                       |
| EXP-                        | Chiant, encombrant, pas de parking, stress, tracas, compliqué, contrainte, insécurité, pas confortable, pas pratique, surchargé, fatiguant, exige de l'organisation, ...                                                    |
| VAL+                        | Liberté, mobilité, nature, passion, autre manière de voir le monde, communauté, écologique, oui, exercice physique, indépendance, ludique, plaisir, respirer, bien-être, bon pour la santé, important, innovant, malin, ... |
| VAL-                        | Non, fantasme, luxe, métal, dépendance, jamais, solitaire, nécessaire, pas un choix, ...                                                                                                                                    |

ATIP n°41799

Le tableau suivant (figure 6.20) donne un aperçu chiffré de la part respective de chacun de ces registres dans l'ensemble des réponses récoltées, soit 329 occurrences<sup>31</sup> :

**Figure 6.20. Les registres de qualification spontanée des modes de transport : occurrences**  
(chiffres absolus, pourcentages en italique)

| Mode                    | PER+              | PER-              | EXP+              | EXP-             | VAL+              | VAL-            | TOTAL            | RATIO +/-             |
|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|-----------------|------------------|-----------------------|
| <b>Automobile</b>       | 4<br><i>6,8</i>   | 29<br><i>49,1</i> | 6<br><i>10,2</i>  | 6<br><i>10,2</i> | 9<br><i>15,2</i>  | 5<br><i>8,5</i> | 59<br><i>100</i> | 19/40<br><i>32/68</i> |
| <b>Transport public</b> | 8<br><i>14,8</i>  | 17<br><i>31,5</i> | 9<br><i>16,5</i>  | 14<br><i>26</i>  | 5<br><i>9,4</i>   | 1<br><i>1,8</i> | 54<br><i>100</i> | 22/32<br><i>41/59</i> |
| <b>Taxi</b>             | 11<br><i>19,6</i> | 24<br><i>42,9</i> | 7<br><i>12,5</i>  | 5<br><i>8,9</i>  | 5<br><i>8,9</i>   | 4<br><i>7,2</i> | 56<br><i>100</i> | 23/33<br><i>41/59</i> |
| <b>Vélo</b>             | 4<br><i>7,3</i>   | 10<br><i>18,2</i> | 6<br><i>10,9</i>  | 7<br><i>12,7</i> | 27<br><i>49,1</i> | 1<br><i>1,8</i> | 55<br><i>100</i> | 37/18<br><i>67/33</i> |
| <b>Marche</b>           | 10<br><i>19,6</i> | 3<br><i>6</i>     | 6<br><i>11,7</i>  | 1<br><i>2</i>    | 27<br><i>52,9</i> | 4<br><i>7,8</i> | 51<br><i>100</i> | 43/8<br><i>84/16</i>  |
| <b>Cambio</b>           | 25<br><i>46,3</i> | 4<br><i>7,4</i>   | 18<br><i>33,3</i> | 1<br><i>1,8</i>  | 6<br><i>11,1</i>  | 0<br><i>0</i>   | 54<br><i>100</i> | 49/5<br><i>91/9</i>   |

ATIP n°41799

<sup>31</sup> Nous aurions dû théoriquement récolter 336 occurrences (28 répondants X 2 termes X 6 modes), mais certains répondants n'en ont fourni qu'un seul, tandis que certains en ont fourni trois (nous n'avons pas pris ce troisième terme en considération).

Ce tableau fait apparaître plusieurs éléments intéressants.

- L'automobile privée, le transport public et le taxi possèdent des profils proches dans leurs qualifications : le registre majoritaire est celui des performances, et la catégorie la plus utilisée est celle des performances négatives. D'ailleurs, pour l'automobile, les performances positives sont moins fréquemment citées que les valeurs positives (6,8% et 15,2%, respectivement), qui occupent le deuxième rang en termes de nombre d'occurrences de citations. On notera ainsi que le confort n'a jamais été cité pour qualifier l'automobile, alors qu'il l'a été à deux reprises au sujet du transport public. Le transport public est quant à lui qualifié principalement à partir de l'expérience qu'en ont les usagers, qu'elle soit positive ou négative (16,5% et 26% respectivement, soit 42,5% des qualifications, pour 46,3% pour les performances, négatives et positives). En ce qui concerne le taxi, les registres les plus utilisés sont, après les performances négatives (cf. ci-dessous), les performances et les expériences positives. Transport public et taxi possèdent d'ailleurs le même ratio critères positifs/négatifs, ratio qui est le plus équilibré parmi ceux des différents modes de transport évalués.
- Les utilisateurs de l'autopartage, qui sont, nous l'avons vu, des usagers très réguliers des transports publics, ont cependant de ces derniers une image assez partagée, d'ailleurs majoritairement négative (59% de critères négatifs). Performances et expériences des transports publics sont plus fréquemment jugées insatisfaisantes que satisfaisantes. Ce rapport s'inverse néanmoins dans le registre des valeurs, des valeurs positives apparaissant cinq fois plus fréquemment que des valeurs négatives.
- Une des caractéristiques marquantes de la qualification du taxi est la fréquence très importante du même critère, soit celui du coût. Contrairement aux termes qui qualifient les autres modes de transport, et qui sont assez diversifiés, la cherté du taxi est un terme utilisé par quasiment la totalité des répondants (22 occurrences sur 24 dans cette catégorie PER-).
- Un autre élément intéressant est le renversement complet qui s'opère lorsque l'on passe de l'automobile à la voiture partagée. En effet, plus de la moitié des qualifications relèvent du registre des performances, mais en proportion inverse : alors que les performances négatives sont la catégorie la plus utilisée au sujet de l'automobile, ce sont les performances positives qui servent le plus fréquemment à qualifier l'autopartage. Le ratio critères positifs/négatifs s'inverse également : alors que des éléments négatifs sont cités deux fois plus fréquemment que des critères positifs au sujet de l'automobile, ils le sont dix fois moins que des critères positifs au sujet de la voiture partagée !
- Le ratio critères positifs/négatifs est également instructif, car il s'inverse progressivement de l'automobile jusqu'à l'autopartage (dernière colonne du tableau, de haut en bas). Alors que transport public et taxi, on l'a vu, possèdent le même ratio, automobile et vélo entretiennent un rapport de proportion identique, mais inversé, entre critères positifs et négatifs : en l'occurrence, un rapport de un à deux. L'évolution se poursuit avec la marche et l'autopartage, les critères négatifs perdant de plus en plus de poids par rapport aux critères positifs.
- Les qualifications de l'autopartage convergent avec d'autres enseignements déjà tirés de cette enquête : ce système est en effet avant tout perçu à partir de ses performances (positives en l'occurrence) et de l'expérience, généralement positive, qu'en ont les usagers. Pris conjointement, ces deux critères totalisent près de 80% des qualifications utilisées à son sujet. Les valeurs positives associées au système de l'autopartage ne sont pas non plus absentes (11% des critères cités, soit dans une proportion identique à celle des argumentaires dégagés précédemment au sujet de l'adoption de l'autopartage), tandis que les valeurs négatives du système sont inexistantes ! On retrouve donc ici un autre témoignage de la satisfaction générale des usagers du système Cambio. On notera cependant que l'automobile privée est

un peu plus fréquemment qualifiée à l'aide du critère des valeurs positives que ne l'est la voiture partagée (15% contre 11%, respectivement), même si ce registre reste marginal dans les deux cas.

- Le vélo et la marche se rejoignent par leur importante proportion d'occurrences du critère des valeurs positives (49% et 53%), lesquelles concernent principalement la santé, la détente ou le respect de l'environnement. Par contre, les performances négatives du vélo sont fréquemment citées (18,2% des occurrences) ; il n'en va pas de même pour la marche, à laquelle sont souvent associées des performances positives (23,5% des citations).

Une autre manière de présenter les représentations des différents modes de transport peut consister à relever les termes les plus fréquemment utilisés par les répondants. Ceux-ci sont repris dans le tableau suivant, lequel distingue les termes cités en premier et en second choix pour chaque mode de déplacement :

**Figure 6.21. Les termes de qualification spontanée des modes de transport : occurrences les plus fréquentes**

| <i>Registre</i><br><i>Mode</i> | PER+                                                                        | PER-                                                                | EXP+                                     | EXP-                                          | VAL+                                               | VAL- |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------|------|
| <b>Automobile</b>              |                                                                             | <i>Encombrements (4)</i><br><i>Pollution (4)</i><br><i>Coût (3)</i> |                                          |                                               | <i>Liberté (4)</i>                                 |      |
| 1 <sup>er</sup> choix          |                                                                             |                                                                     |                                          |                                               |                                                    |      |
| 2 <sup>e</sup> choix           | <i>Vitesse (2)</i>                                                          | <i>Coût (10)</i><br><i>Pollution (3)</i>                            |                                          |                                               | <i>Liberté (2)</i>                                 |      |
| <b>Transport public</b>        |                                                                             | <i>Attente (2)</i>                                                  |                                          | <i>Contrainte (2)</i><br><i>Surchargé (2)</i> |                                                    |      |
| 1 <sup>er</sup> choix          |                                                                             |                                                                     |                                          |                                               |                                                    |      |
| 2 <sup>e</sup> choix           | <i>Confort (2)</i><br><i>Prix (2)</i>                                       | <i>Fréquences (3)</i>                                               | <i>Convivial (2)</i><br><i>Utile (2)</i> | <i>Surchargé (4)</i>                          |                                                    |      |
| <b>Taxi</b>                    | <i>Vitesse (3)</i>                                                          | <i>Coût (9)</i>                                                     |                                          |                                               |                                                    |      |
| 1 <sup>er</sup> choix          |                                                                             |                                                                     |                                          |                                               |                                                    |      |
| 2 <sup>e</sup> choix           | <i>Disponibilité (3)</i>                                                    | <i>Coût (13)</i>                                                    |                                          |                                               |                                                    |      |
| <b>Vélo</b>                    |                                                                             |                                                                     | <i>Pratique (3)</i>                      |                                               | <i>Exercice physique (5)</i><br><i>Détente (3)</i> |      |
| 1 <sup>er</sup> choix          |                                                                             |                                                                     |                                          |                                               |                                                    |      |
| 2 <sup>e</sup> choix           |                                                                             | <i>Dangereux (4)</i>                                                |                                          |                                               |                                                    |      |
| <b>Marche</b>                  |                                                                             |                                                                     | <i>Pratique (2)</i>                      |                                               | <i>Santé (7)</i><br><i>Mobilité (2)</i>            |      |
| 1 <sup>er</sup> choix          |                                                                             |                                                                     |                                          |                                               |                                                    |      |
| 2 <sup>e</sup> choix           | <i>Efficacité (2)</i>                                                       |                                                                     |                                          |                                               | <i>Santé (3)</i><br><i>Promenade (2)</i>           |      |
| <b>Cambio</b>                  | <i>Souplesse (3)</i><br><i>Complémentarité (3)</i><br><i>Avantageux (3)</i> |                                                                     | <i>Facile (5)</i><br><i>Pratique (3)</i> |                                               |                                                    |      |
| 1 <sup>er</sup> choix          |                                                                             |                                                                     |                                          |                                               |                                                    |      |
| 2 <sup>e</sup> choix           | <i>Avantageux (3)</i>                                                       |                                                                     | <i>Facile (4)</i>                        |                                               |                                                    |      |

ATIP n°41799

On constate à la lecture de ce tableau que les termes les plus fréquemment cités sont, tous modes de transport et niveaux de choix confondus :

- Le coût (22 citations pour le taxi, et 13 pour la voiture privée),
- La santé (10 citations pour la marche),
- La facilité d'usage (9 citations pour la voiture partagée),
- La pollution (7 citations pour l'automobile),
- La liberté (6 citations pour l'automobile),
- La surcharge des véhicules (6 citations pour le transport public),
- Le caractère avantageux de l'autopartage (6 citations).

On soulignera également la grande diversité des termes utilisés par les répondants pour qualifier spontanément les modes de transport (même après un regroupement des synonymes), ce dont témoignent les fréquences d'apparition relativement faibles de chacun d'entre eux. Les seules convergences marquantes parmi les répondants sont celles qui s'opèrent sur l'usage du coût comme critère spontané de qualification du taxi et de la voiture privée. Le lexique de qualification des modes de transport est donc riche et diversifié, même si des regroupements plus conséquents peuvent être opérés au niveau des registres de leur qualification. Expériences et représentations des déplacements sont loin d'être uniformes, même si experts et gestionnaires sont généralement enclins à saisir ceux-ci dans leur sérialité.

### 6.3. Conclusions

Le système Cambio de voitures partagées est un service en pleine expansion. Dans un contexte de motorisation et de pression automobile croissantes, analyser les logiques d'adhésion à ce type d'offre de transport et les formes prises par son usage s'avère particulièrement intéressant dans la mesure où elles révèlent un rapport particulier à l'automobile. Mais dans quelle mesure les membres du système bruxellois d'autopartage possèdent-ils d'autres traits communs dans leur mobilité, telle était une autre interrogation de cette enquête. Nous proposons de clôturer cette contribution en examinant les réponses apportées par les résultats de l'enquête en distinguant les trois dimensions constitutives de la problématique initiale du projet de cette recherche : les dimensions spatiale, cognitive et sociale de la mobilité quotidienne.

Il apparaît tout d'abord que les usagers de l'autopartage ne sont pas des personnes qui connaîtraient une mobilité entravée. Au contraire, ils témoignent de plusieurs manières du fait qu'ils ne font pas de concession sur leurs activités, et donc sur leur mobilité. L'absence de véhicule privé n'est donc ni synonyme d'immobilité, ni synonyme de « captivité » modale. La voiture partagée se partage non seulement entre ses divers utilisateurs, mais c'est également la part modale de la voiture qui se partage entre plusieurs modes de transport chez les autopartageurs : ainsi, le transport public, le vélo, le taxi et la marche font partie des modes régulièrement utilisés par les usagers de l'autopartage. L'espace et le temps ne constituent donc pas des barrières fonctionnelles infranchissables pour ces individus, qui ont à leur disposition les moyens techniques et cognitifs pour assurer leur accessibilité spatiale et temporelle à leurs lieux d'activités.

Ces moyens cognitifs sont de deux ordres. D'un côté, on trouve une série de représentations sociales qui qualifient les moyens de transport ainsi que les modalités acceptables de mise en œuvre des mobilités quotidiennes. De ce point de vue, un trait principal se dégage à la fois de l'étude des argumentaires et des qualifications des usagers de l'autopartage : ce trait consiste dans la prééminence des critères fonctionnels et expérientiels dans la construction des représentations des modes de transport, au détriment de critères plus axiologiques. Ces derniers ne sont cependant ni absents ni négligeables, d'autant plus si l'on prend conscience du fait que la posture même consistant à viser de la sorte les modes de transport (c'est-à-dire principalement comme des outils de déplacement) constitue en elle-même un « engagement symbolique » aux conséquences importantes du point de vue des pratiques modales. Les représentations particulièrement favorables de l'autopartage dont témoignent unanimement les usagers de Cambio interrogés constituent un indicateur important de cette convergence symbolique. D'un autre côté, le développement de ce que nous avons appelé des disciplines, des tactiques et des mémoires d'usage similaires de l'autopartage signale l'existence d'un rapport cognitivo-pratique partagé par l'ensemble des autopartageurs. Ce trait doit également sa prégnance au fait que le dispositif organisationnel lui-même joue le rôle d'un dispositif de socialisation, rendant les usages plus apparents et stimulant la réflexivité de l'utilisateur. La généralité de la multimodalité constitue

une autre dimension de cette identité cognitive des autopartageurs, reposant sur une appréhension positive, ou à tout le moins confiante, de différents modes de transport pris dans leurs usages tant séquentiels que combinés. Le recours à l'autopartage s'inscrit donc à l'intérieur du « possible cognitif » des personnes interrogées, dont quasiment aucune ne signale de difficultés dirimantes dans l'appropriation du dispositif Cambio.

Par ailleurs, plusieurs lignes permettent de dresser les contours sociaux de la population des usagers de l'autopartage. Parmi les principales, rappelons les convergences remarquables au sein de la population étudiée sur les critères du niveau d'étude (élevé), de l'absence d'enfants dans le ménage (fort répandue), des circonstances du passage à l'autopartage (événements biographiques ou technographiques), ou encore des motifs de déplacements en voiture partagée (principalement des déplacements de sociabilité, donc visant à l'entretien des réseaux sociaux). De manière générale, les usagers du système Cambio sont issus d'une classe moyenne urbaine (en terme d'activités professionnelles, qui sont pour la plupart liés au contexte urbain) et urbano-centrée (en terme de relations et de représentations sociales).

Il ne semble donc pas dénué de sens de considérer la population des usagers de l'autopartage, au-delà et compte tenu même de sa diversité interne, comme un groupe partageant un rapport à la mobilité largement commun ou isomorphe : programmes de mobilité variés et modalités de réalisation elles aussi diversifiées. Les autopartageurs ne sont ni des analphabètes ni des monoglottes de la mobilité, mais ils ne sont pas (tous) non plus des « autophobes ». On pourrait dire que, chez eux, il n'y a pas, sauf exceptions rares, de remise en cause radicale de l'automobilité, mais bien une volonté de modifier les règles de gestion personnelles (et pour certains aussi collectives) de l'automobilisme entendue comme forme structurante du rapport à l'espace urbain. C'est ainsi que semble se dessiner, autour d'un dispositif innovateur, une nouvelle identité en matière de déplacement, une nouvelle manière de combiner les modes de transport pour se mouvoir, et donc se positionner, dans la ville.



## Chapitre 7

# Automobilité et récit identitaire dans la ville étalée : la contribution de l'autopartage

Carole Després, Andrée Fortin et Stéphanie Martin-Roy

### 7.1 Introduction : Identité, étalement urbain et mobilité quotidienne

Au centre des modes de vie propres à la ville étalée, une incontournable : l'automobile. En effet, si les quartiers plus centraux de la Ville de Québec ont successivement été associés à la marche, puis aux vélos et aux tramways, les banlieues pavillonnaires sont, quant à elles, associées aux déplacements automobiles et ce, depuis leur première vague d'édification. En effet, la dispersion des activités commerciales, culturelles et manufacturières en périphérie, parallèlement à l'élargissement des réseaux autoroutiers et aux développements résidentiels de plus en plus éloignés, a instauré une forte dépendance à la voiture personnelle pour vaquer à ses activités quotidiennes, ces milieux n'étant pas ou mal desservi par les transports en commun. Ajoutons à cela l'accès financier à une voiture personnelle « tout confort » facilité par des contrats de location, les horaires souvent désynchronisés des membres d'un même ménage, et la solution du « à chacun sa voiture » s'impose presque naturellement.

Depuis 10 ans, le Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) de l'Université Laval à Québec<sup>1</sup> s'intéresse au rapport à la mobilité résidentielle et quotidienne dans la ville étalée en lien avec la construction des identités territoriales. Par l'expression *rapport* à, nous référons autant au réel qu'à l'imaginaire, aux pratiques qu'aux représentations, les unes et les autres se nourrissant mutuellement à travers l'espace et le temps. Nous étudions le territoire, les pratiques et les représentations sociospatiales des premières banlieues pavillonnaires édifiées massivement au Québec des années 1950 à la crise de l'énergie du milieu des années 1970, mais aussi le phénomène plus récent de d'expansion périphérique de l'habitat pavillonnaire aux frontières des agglomérations métropolitaines. Dans quelle mesure la dispersion spatiale, professionnelle, sociale et culturelle dans la ville étendue et un niveau élevé d'automobilité au quotidien participent-ils à la manière dont les individus se définissent? Quelle est la contribution de cette dépendance banalisée à l'automobile personnelle?

L'étalement contribue aussi à une nouvelle forme d'exclusion liée aux contraintes de mobilité et aux inégalités dans l'accessibilité aux services sur les territoires étalés (Hillman, 1986 ; Desbarats, 1983). Nous référons ici tant à la capacité mobile ou physique de se déplacer des individus (santé, accès au transport, ...) qu'à l'accessibilité des lieux en matière de forme urbaine, de budget-temps et d'information. Le vieillissement des individus, avec les déficits cognitifs qui y sont associés, peut impliquer une modification des comportements de mobilité, voire l'abandon du statut de conducteur privé pour celui de passager. De même, le jeune adolescent, à la recherche d'indépendance et de liberté, est souvent obligé d'être accompagné pour se déplacer. La capacité économique de certains ménages banlieusards peut aussi rendre difficile l'accès à une automobile privée et inciter à d'autres modes de transport. Quels sont les impacts de ces pratiques contraintes de déplacement sur les représentations identitaires de ces banlieusards?

---

<sup>1</sup> Voir [www.girba.crad.ulaval.ca](http://www.girba.crad.ulaval.ca).

C'est ce que notre contribution tentera d'éclaircir à partir d'abord, d'un certain cadrage théorique, puis des conclusions issues de nos travaux de recherche. Nous discuterons plus spécifiquement d'enquêtes auprès de résidents, jeunes et moins jeunes, habitant les banlieues pavillonnaires proches ou des territoires périurbains plus excentriques. Nous aborderons les résultats inédits d'une enquête qualitative auprès de banlieusards utilisateurs d'automobiles en multipropriété, c'est-à-dire membres d'un organisme d'autopartage. L'étude de l'autopartage nous permettra de comparer le récit identitaire d'individus dont les pratiques d'automobilité diffèrent vraisemblablement de celles de la majorité.

## 7.2 Cadre théorique

### 7.2.1 Le concept d'identité

En ce qui concerne la définition générale de l'identité, nous reprenons la notion de « récit identitaire » de Ricoeur (1985). Nous postulons que la formation des identités s'effectue dans un rapport à soi et à l'autre et c'est ce récit qui permet à l'identité de se définir et de se structurer, à travers trois moments.

Dans un premier temps, celui du rapport à *soi*, le récit identitaire a pour destinataire celui-là même qui parle. Moment de l'exploration de l'imaginaire, de l'expression au sens strict, la parole est d'abord expressive et productrice d'identité, mise en forme de la vision du monde. Dans un second temps, la prise de parole permet l'ouverture à *l'autre* ; celui qui prend la parole va d'abord chercher à rejoindre ses « proches », ses autrui significatifs, avant d'élargir le cercle de ses interlocuteurs. Puis, car il ne suffit pas que l'autre « entende », dans un troisième temps, la parole est un appel à la *reconnaissance* (Taylor, 1994). Ce qui suppose que les expressions et les propositions soient à tout le moins compatibles entre elles pour permettre le dialogue et la reconnaissance de l'autre. Ce processus de formation de l'identité est celui des identités individuelles aussi bien que collectives ; il s'agit bien d'un processus et l'identité n'est jamais figée. Que l'identité se définisse ainsi dans un rapport à l'autre suppose l'existence d'un « espace social ».

Comment repérerons-nous cette identité, cette temporalité, ces réseaux, bref l'espace social dans lequel s'inscrit la formation des identités ? Le récit identitaire décline les caractéristiques « objectives » de l'espace social qui supporte les relations et raconte son appropriation par ceux qui l'habitent. Ce « récit d'espace », pour reprendre l'expression de De Certeau (1980), dans son rapport à d'autres espaces, proches ou lointains, définit un espace social de référence et contribue ainsi à poser les bases de l'identité de ceux qui l'énoncent.

Ce rapport à l'autre peut-il se nouer indépendamment de tout ancrage géographique dans un espace « purement » social ? C'est ce que bon nombre d'auteurs avancent, tant chez les géographes que chez les sociologues ou les anthropologues, en adoptant une vision de l'espace définie uniquement par les relations qui s'y tissent. Dans leurs écrits, « l'espace social » tend à devenir une simple métaphore. Déjà en 1964, Melvin Webber écrivait sur le sujet du non lieu (*nonplace urban realm*). La définition de « lieu anthropologique » de Marc Augé quant à elle repose uniquement sur la possibilité de s'approprier cet espace, sans référence explicite à l'ancrage géographique : « Nous incluons dans la notion de lieu anthropologique la possibilité des parcours qui s'y effectuent, des discours qui s'y tiennent, et du langage qui le caractérise. [...] Ces lieux ont au moins trois caractères communs. Ils se veulent (on les veut) identitaires, relationnels et historiques. » (Augé, 1992, p. 69 et 104.) Mais tous ne partagent pas une vision si radicale de « l'espace social » et lui attribuent toujours une composante bien concrète.



### 7.2.2 Le concept d'ancrage

Dans « L'ancrage comme choix », Alain Bourdin (1996) postule que l'appartenance territoriale est une nécessité anthropologique. Pour l'auteur, la dimension locale est au centre de l'expérience humaine reflétant la nécessité d'un lieu de référence à partir duquel s'organiser. Le territoire devient ainsi le rapport à l'autre dans le rapport au monde de la vie quotidienne.

*« Nous sommes passés d'un contexte où la stabilité constituait une norme, mise en cause, subvertie ou simplement assouplie par divers phénomènes de mobilité, à un autre univers dans lequel c'est la mobilité qui devient une norme à laquelle on se préoccupe de donner des limites. Dans ce contexte, l'attachement de l'individu à un lieu peut être transformé en une ressource négociable sur des marchés très divers. » (p. 40).*

L'individu décide intentionnellement d'attacher une action à un lieu de son choix, soit parce que contraint, soit par intérêt pour avoir accès à certains savoirs locaux, à certaines ressources liées à la sociabilité ou encore, pour échapper à des contraintes. Ainsi, la mobilité plus ou moins grande des individus permettrait d'avoir accès à diverses « spatialités », entraînant des modalités d'ancrage. Ainsi, l'ancrage géographique, s'il s'est modifié au fil des ans, existe toujours, mais il serait le résultat de choix rationnels de localisation.

### 7.2.3 Le concept de *settlement-identity*

Depuis l'introduction par Marc Fried et Harold Proshansky des notions d'attachement au lieu (*place attachment*) et de l'identité du lieu (*place identity*) dans les années 1960 et 1970, de nombreuses recherches empiriques ont permis de renforcer la pertinence de ces notions et de proposer des variations sémantiques qui rendent compte des choix et des milieux résidentiels contemporains. Pensons notamment aux travaux aux États-Unis de Feldman (1990, 1996), en Italie de Giuliani et Feldman (1993) et de Pollini (2005), en Suède de Gustafson (2001, 2002) et au Québec de Daris (2003), Després et Lord (2005) et Luka (2001).

Roberta Feldman (1990, 1996) s'est intéressée depuis le début des années 1980 à la mobilité résidentielle croissante des ménages américains. On supposait alors que cette mobilité accrue jouait négativement sur l'identification et l'enracinement résidentiels des individus devenus « nomades ». Or, ses recherches mettent au jour le transfert de l'identification à un espace spécifique (par exemple une banlieue de Denver) vers sa forme générique déterritorialisée (la banlieue en général). Ainsi, la plupart des gens se définissent par rapport à une forme urbaine particulière (la ville, la banlieue ou la campagne) et s'y identifient. Les choix résidentiels se font généralement de manière à maintenir ces identités au travers du parcours résidentiel lequel garde ainsi une certaine continuité en dépit de la mobilité. C'est ce qu'on appelle le concept de *settlement-identity* que Feldman définit comme des « *patterns d'idées, de sentiments, de croyances, de préférences, de valeurs, de buts conscients et inconscients ainsi que d'attitudes et d'habiletés comportementales qui relient l'identité d'une ou d'un individu à un type d'établissement et qui le disposent à privilégier ce type d'environnement advenant un déménagement.* » (Brais et Luka, 2002, p. 152-153).

En d'autres termes, les milieux dans lesquels nous grandissons et plus tard évoluons influenceraient nos préférences et choix résidentiels, ainsi que nos représentations du logis et de ses territoires.

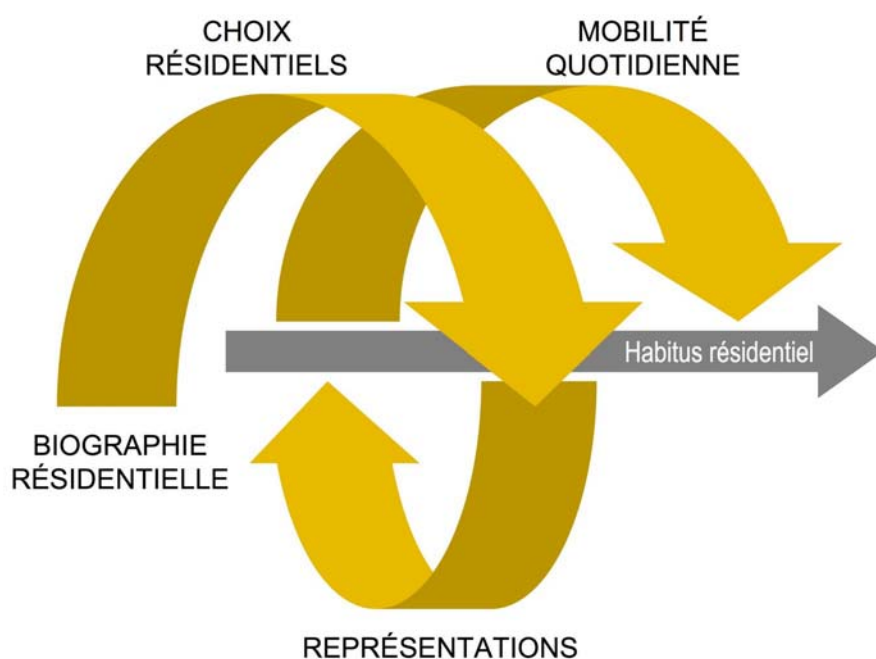
### 7.2.4 Le concept d'habitus résidentiel

Notre approche théorique croise l'analyse de la mobilité quotidienne avec celles de la mobilité résidentielle, ce dernier concept étant intimement lié à celui de choix résidentiel, aux

motivations derrière ces choix et, bien sûr, aux trajectoires résidentielles. La mobilité résidentielle serait aussi liée aux représentations que se font les individus des différents modèles d'habitation et des territoires de l'agglomération urbaine (Fortin et Després, sous presse).

Combinant le concept de *settlement-identity* avec la théorie de la pratique de Pierre Bourdieu (1972), nous postulons qu'un habitus résidentiel se développe au fil des ans, à travers l'influence combinée et réciproque des pratiques et des représentations du logis et de ses territoires (incluant les territoires de la mobilité). Ainsi, comme Feldman, nous postulons que les établissements dans lesquels nous avons grandi et vécu, leurs caractéristiques sociales et spatiales, ainsi que leurs significations affectives contribuent à notre définition identitaire, ce à quoi nous ajoutons les routines spatiotemporelles qui y sont associées. L'habitus résidentiel serait ainsi la résultante de cycles itératifs entre des milieux de vies et des choix résidentiels, les représentations de ces derniers, et des pratiques actuelles et passées de mobilité quotidienne. Ainsi, les rapports à la mobilité et au territoire s'influenceraient mutuellement et seraient des forces agissant sur la construction du récit identitaire, ce qui n'empêche pas d'autres éléments de jouer un rôle.

*Fig. 7.1 : Schématisation du processus de construction et de transformation de l'habitus résidentiel (source : GIRBa)*



ATIP 41799

### 7.3 Méthodologie

Les résultats discutés dans ce chapitre sont issus de plusieurs enquêtes qualitatives menées par le GIRBa ces 10 dernières années. Une seule enquête a été spécifiquement réalisée dans le cadre du projet ATIP, dans le but de générer des données permettant de comparer les récits identitaires des banlieusards dépendant ou non d'une automobile privée pour leurs déplacements quotidiens.

En 1999, le GIRBa conduisait une première série d'entretiens qualitatifs auprès de 173 propriétaires de maisons individuelles sur cinq territoires de banlieues pavillonnaires de la

Ville de Québec édifîés massivement entre 1950 et 1975 (Fortin, Després et Vachon, 2002).<sup>2</sup> En 2005, six ans après le premier entretien, Lord (à venir) rencontrait à nouveau ces mêmes aînés lors d'entretiens en profondeur.<sup>3</sup> Tous ces ménages sauf deux étaient propriétaires d'une ou de deux voitures privées.

Plus récemment, le GIRBa élargissait son territoire d'étude de la ville étalée, qui se limitait jusque-là aux banlieues pavillonnaires de 1<sup>re</sup> couronne, aux territoires rurbains (là où l'urbain rejoint le rural). Une deuxième série d'entretiens qualitatifs a ainsi été menée auprès de 130 propriétaires<sup>4</sup> de pavillons et de 30 adolescents<sup>5</sup> résidant sur six territoires rurbains de l'agglomération de Québec. Une attention particulière a été portée aux deux générations de ces milieux susceptibles d'être limitées dans leur automobilité, soit les aînés et les adolescents. Tous ces ménages (à une exception près) étaient propriétaires d'une, de deux, de trois voire davantage, voitures privées.

Enfin, à l'automne 2006, le GIRBa conduisait une enquête qualitative auprès d'un petit groupe de 18 banlieusards membres du regroupement d'autopartage « Communauto Inc.» de la Ville de Québec (Martin-Roy, 2007).<sup>6</sup> Ces abonnés d'autopartage ont été sélectionnés sur une base volontaire en fonction de leur lieu de résidence dans un arrondissement de banlieue, par l'entremise d'une association d'autopartage.

Les enquêtes qualitatives au GIRBa se déroulent toujours sensiblement de la même façon. Des grilles d'entretiens semi-structurés permettent à plusieurs interviewers de se partager les entretiens après une formation préalable. Les thèmes abordés lors des entretiens sont la biographie résidentielle, les représentations de l'espace, les identités territoriales et l'attachement à l'espace, ainsi que les pratiques, raisons et modes de déplacement.<sup>7</sup> La grille d'entretien de chaque nouvelle enquête emprunte à celle des enquêtes précédentes, de manière à pouvoir comparer le discours des répondants sur certains thèmes. Les entretiens se tiennent au domicile des répondants et leur durée varie de 1h15 à 1h30.

#### **7.4 Automobile privée ou partagée : études de cas québécois**

Dans la ville étalée, de multiples lieux demeurent inaccessibles sans voiture à partir des quartiers résidentiels de faible densité. Construits en fonction de l'automobile, ces milieux sont souvent considérés comme hostiles à la marche en raison des distances à parcourir, de la morphologie des rues (largeur des voies) et de l'insécurité qu'ils procurent (absence de trottoirs, éclairage inadéquat). Seuls certains quartiers réaménagés et quelques rues commerciales attirent les promeneurs. Pour sa part, si le vélo gagne en popularité sur les pistes cyclables de la région, il est très peu utilisé pour les déplacements utilitaires; la rareté

---

<sup>2</sup> La grille d'entretien est téléchargeable sur le site du GIRBa à [www.girba.crad.ulaval.ca](http://www.girba.crad.ulaval.ca).

<sup>3</sup> La méthodologie est décrite dans Lord et Luxembourg (2006).

<sup>4</sup> La grille d'entretien est téléchargeable sur le site du GIRBa à [www.girba.crad.ulaval.ca](http://www.girba.crad.ulaval.ca).

<sup>5</sup> La méthodologie est décrite en détail dans le mémoire de maîtrise dont une version est téléchargeable à partir du site du GIRBa à [www.girba.crad.ulaval.ca](http://www.girba.crad.ulaval.ca). Le questionnaire est inclus dans les annexes du mémoire.

<sup>6</sup> La grille d'entretien est comprise dans les annexes du rapport qui est téléchargeable à partir du site du GIRBa à [www.girba.crad.ulaval.ca](http://www.girba.crad.ulaval.ca)

<sup>7</sup> Pour l'enquête sur l'autopartage, la grille d'entretien couvrait les thèmes suivants : 1) le profil général de l'utilisateur (structure familiale, nombre de voiture par ménage et transports utilisés) ; 2) le service d'autopartage (date de l'abonnement, type de forfait, motivations à utiliser le service) ; 3) les comportements de déplacement dans l'agglomération de Québec (usage des différents moyens de transport, fréquence d'utilisation, lieux fréquentés régulièrement pour les activités de consommation et de divertissement) ; 4) les stratégies de mobilité des répondants (stratégies de location, contraintes du service., stations de véhicules utilisées, trajets empruntés et évaluation) ; 5) les représentations des différents modes de transport, soit la marche, le vélo, le transport en commun, le taxi, la voiture partagée et l'automobile, leurs valeurs et l'image qu'ils ont d'un utilisateur typique de Communauto ; 6) les améliorations à apporter au service d'autopartage ; 7) le profil socio-économique des répondants.

des voies cyclables utilitaires et sécuritaires n'est pas étrangère à ce phénomène (Després et al 2005). De son côté, la part modale du transport en commun décline. L'autobus est toujours perçu comme un moyen de transport à la disposition des moins bien nantis, des étudiants et des personnes âgées (Accès Transports Viabiles, 2004). En outre, pour des questions d'horaire, de desserte, de coût et de fonctionnalité de l'aménagement des autobus, le transport en commun répond imparfaitement à plusieurs besoins de la population (notamment les sorties en dehors de heures de pointe ou le week-end, l'accès aux centres commerciaux, le transport de matériel lourd et/ou encombrant, etc.). Ainsi, pour bon nombre de leurs activités, les gens sont dépendants de l'utilisation d'une voiture privée.

Quelle est la contribution de l'automobilité dans la construction du récit identitaire des résidents de la ville étalée? En quoi le récit de résidents qui n'ont pas accès à une voiture privée diffère-t-il de celui de la majorité qui en possède une ou plusieurs? C'est ainsi que nous tenterons d'éclaircir dans les prochaines sections en comparant les pratiques et les représentations de résidents de territoires rurbains et suburbains avec celles de banlieusards utilisateurs d'un système d'autopartage. La section 7.4.1 discute de manière synthétique le cas des enquêtés ayant accès à une automobile privée et la section 7.4.2, celui de ceux qui pratiquent l'autopartage.

#### 7.4.1 L'automobile privée et sa contribution à la construction identitaire

Nos analyses des entretiens avec les propriétaires de maisons individuelles dans cinq banlieues pavillonnaires de la Ville de Québec (Fortin, Després et Vachon, 2002) révèlent que l'automobilité est au centre des pratiques et des représentations des résidents. La définition d'une typologie de mobilité (Daris 2002, 2003) chez ces résidents a permis d'apprécier la diversité des comportements de mobilité véhiculaire. Cette typologie tient compte tant du nombre de déplacements quotidiens que de la distance parcourue (échelle territoriale) au cours d'une journée. Les différents types sont associés à des personnalités qui partagent certaines perceptions vis-à-vis de leur milieu de vie, leur choix de localisation et leurs aspirations résidentielles (2003, p.154), révélant une différenciation sociale des comportements de mobilité. En effet, Daris (2003) identifie des stratégies de déplacements plus *localistes*, « *à la fois influencées par un attachement géographique à l'espace privé et motivées par le désir de minimiser les déplacements pour profiter au maximum des avantages d'une localisation de proximité* » (p. 156), et des stratégies plus *cosmopolites*, elles aussi caractérisées par une recherche de proximité vis-à-vis de certains pôles mais qui incluent un plus grand recours à la mobilité « *afin de poursuivre les intérêts et les activités qui ne sont pas nécessairement localisés à proximité du domicile* » (p. 156). Les individus d'orientations plus localistes seraient plus attachés au territoire local que ceux d'orientations plus cosmopolites. Ces derniers, cependant, ne sont pas nécessairement désengagés vis-à-vis de leur quartier, le fréquentant assidûment, souvent plus que les localistes. Pour les cosmopolites, la relation au quartier n'en est pas une d'attachement géographique, mais plutôt d'ancrage au sens de Bourdin, le lieu de résidence n'étant pas irremplaçable mais plutôt une base à partir de laquelle s'organisent leurs activités et leurs déplacements. Daris (2003) précise que « *la propension à adopter une stratégie de proximité ou de mobilité n'est pas uniquement liée à l'orientation sociale et que ces stratégies peuvent évoluer au cours du cycle de vie d'un individu.* » (p.156).

Analysant les pratiques de mobilité quotidiennes et le discours sur le logis et le quartier des aînés des banlieues pavillonnaires de 1<sup>re</sup> couronne, Lord conclut à son tour que l'automobile est perçue par ces derniers comme le moyen par excellence pour leur insertion et positionnement dans la société (Després et Lord, 2005 ; Lord, 2004 ; Lord et Luxembourg 2006). L'automobilité agirait non seulement comme le prolongement d'un corps fragilisé mais aussi comme un symbole d'indépendance et de statut social. Six ans plus tard, les mêmes aînés, lors d'un deuxième entretien (Lord, à venir), se définissaient encore par rapport à la vieillesse par leur capacité à se déplacer de manière autonome sur le territoire. Si l'aire

géographique des déplacements variait déjà d'un aîné à l'autre lors de la première série d'entretiens (en accord avec les stratégies localistes et cosmopolites identifiées par Daris, 2003), elle s'est réduite au fil des ans. Ceux qui ne peuvent plus conduire, ou ne le font de manière autonome qu'occasionnellement pour des raisons de santé, acceptent graduellement leur condition de « vieillard ». Le niveau d'automobilité agit ainsi sur le récit identitaire des aînés, tant dans le rapport à soi qu'aux autres.

En ce qui concerne les aînés vivant à la périphérie de la Communauté métropolitaine de Québec (Fortin et Després, sous presse), nos analyses ont mené à trois principaux constats. En premier lieu, les *habitus* résidentiels sont très forts. Les aînés qui vivent en milieux rurbains sont majoritairement originaires de la campagne et la conduite automobile a toujours fait partie de leur quotidien. Ils ne correspondent toutefois pas au profil d'anciens navetteurs (comme c'était le cas des hommes de la 1<sup>re</sup> couronne), plusieurs ayant travaillé dans ou près de la campagne ou dans une banlieue de première couronne. En deuxième lieu, leurs représentations de la ville sont très négatives, et en lien avec l'automobilité, ils affirment qu'il est plus facile de conduire en campagne qu'en ville. En troisième lieu, il se dégage de leur récit identitaire que la voiture n'est pas qu'une réponse fonctionnelle à des besoins de déplacement. En effet, plusieurs répondants, des hommes surtout mais aussi quelques femmes, aiment conduire. Pour plusieurs de ces ruraux d'origine, la voiture voire tous les véhicules à moteur (tracteurs, motoneige...) et les longs déplacements font partie intégrante de leur vécu. Ainsi, le rapport à l'automobile est complexe : agissant ici dans le rapport à soi peut-être même plus qu'aux autres. En effet, l'autonomie qu'elle fournit n'est pas que fonctionnelle, elle est aussi psychologique. Plus qu'un mode de transport, l'automobile est un mode de vie !

Dans le cas de l'enquête auprès d'adolescents de milieux rurbains, les résultats de Bachiri (2006) indiquent que la mobilité quotidienne de ces jeunes est étroitement liée à la forme étalée de leur territoire de résidence et à leur incapacité à s'y déplacer de manière autonome. En effet, l'analyse de leurs habitudes de déplacement révèle une mobilité principalement dépendante de l'autobus scolaire et/ou de l'accompagnement automobile par un parent ou un proche. Ainsi, ces adolescents partagent pour la majorité un rapport contraint à l'automobilité et, par ricochet à leur mobilité en général. En effet, comme les transports en commun sont inexistantes ou inefficaces sur leur territoire de résidence, et que les distances sont trop grandes pour se déplacer à pied ou à vélo de manière efficace entre le lieu de résidence et les établissements scolaires, les équipements sportifs et culturels, ainsi que les services et commerces, ils sont pratiquement toujours dépendants d'un accompagnateur pour se déplacer en automobile (Bachiri, Vandersmissen et Després, à paraître). Ces pratiques de mobilité dépendante influencent les représentations de la ville chez ces jeunes pour qui les centres commerciaux deviennent « la ville » et les composantes de l'agglomération demeurent floues.

Pour l'ensemble des enquêtés, nous nous sommes attardés à l'automobile en tant qu'artefact, ainsi qu'à ses représentations à travers le cycle de vie, comparant les choix véhiculaires, les pratiques et les représentations de l'automobile chez les hommes et femmes, tant chez les résidents de banlieues de 1<sup>re</sup> couronne que de territoires rurbains (Bachiri, 2006 ; Fortin, Rioux et Villeneuve, 2007; Hardy, 2006; Lord, à venir). Chez les adolescents, malgré le fait qu'ils soient conscients des impacts négatifs de l'automobile sur la pollution atmosphérique, le récit identitaire ne remet jamais en cause leur lieu de résidence ou l'automobile privée, confirmant la force de l'*habitus* résidentiel. Pour eux, la solution réside dans des voitures moins polluantes. Ils rêvent du jour où ils obtiendront leur permis de conduire, voire leur propre automobile, symbole d'indépendance et de liberté, de confort et de rapidité. La catégorie d'âge allant de 20 à 40 ans semble entretenir en majorité des rapports *fonctionnels* à l'automobile parce qu'ils constituent des ménages avec de jeunes enfants et occupent des emplois à temps plein. Si les hommes et les femmes de cette catégorie d'âge perçoivent l'automobile comme un objet *fonctionnel*, les hommes le font plus souvent en raison de leur

jeune *carrière*; les femmes, en raison de leur jeune *famille*. Des rapports *affectifs* avec l'automobile caractérisent les 40-60 ans ainsi que les jeunes retraités, groupes ayant moins d'obligations familiales (plusieurs enfants ont enfin leur permis de conduire !) ou de travail et qui peuvent s'abandonner davantage aux plaisirs de la conduite. Chez les plus de 60-70 ans, les moins mobiles sont moins séduits par l'efficacité, la flexibilité ou l'utilité d'une voiture parce qu'ils n'en sentent pas la nécessité de façon constante ou soutenue, leur dépendance à l'automobile étant moins prononcée à cause de leur situation de retraité. Ce sont plutôt les caractéristiques et les activités sociales (aller se promener, visiter les enfants et petits-enfants, etc.) qui définissent le rapport entretenu à l'automobile plutôt que le lieu de résidence. Enfin, chez les 70 ans et plus, plusieurs entretiennent à nouveau un rapport *fonctionnel* à l'automobile en raison de leur état de santé qui vient limiter leur mobilité et accentuer leur dépendance à la voiture. Cette comparaison du rapport à l'automobile à travers le cycle de vie met en valeur l'omniprésence de l'automobilité dans le récit identitaire ; si le récit se transforme, le rapport à l'automobile demeure positif. L'automobilité contribuerait ainsi de manière dynamique à la construction identitaire en même temps qu'elle la reflèterait.

#### 7.4.2 L'autopartage et sa contribution à la construction identitaire

Discutées dans la section précédente, les pratiques et les représentations sociospatiales de résidents de banlieues et de territoires rurbains ayant accès à une automobile privée témoignent de l'importance de l'automobilité dans la construction de leur récit identitaire. Dans cette section, nous examinerons si et comment l'autopartage —une pratique marginale de transport où le rapport fonctionnel et symbolique à l'automobile est vécu différemment— influence la construction du récit identitaire de banlieusards (Martin-Roy, 2007).

##### 7.4.2.1 L'autopartage et la banlieue : position du problème

L'autopartage est synonyme de voiture en multipropriété, en libre-service ou en temps partagé, et correspond à l'utilisation successive d'un véhicule par plusieurs utilisateurs autorisés ayant un besoin occasionnel de voiture. Contrairement au covoiturage, il ne s'agit pas d'une voiture privée partagée, mais plutôt d'un service de véhicules en multipropriété. En janvier 2006, selon Benoît Robert, le président de Communauto Inc. (le plus ancien et un des plus importants services d'autopartage en Amérique du Nord), le Canada comptait 13 576 abonnés dont 10 000 dans la province de Québec. Dans la seule ville de Québec, on dénombrait 54 stations de véhicules comprenant un parc automobile de plus de 102 véhicules utilisés par environ 1100 usagers. Chaque véhicule est partagé par une vingtaine d'usagers, est accessible 24 heures sur 24 et est utilisable pour la durée souhaitée. En échange d'un investissement relativement modeste versé lors de l'adhésion au service, un parc d'automobiles, localisé au cœur des quartiers desservis, est ainsi mis à la disposition des membres. La facturation de l'utilisation est basée sur un taux par kilomètre et par un taux horaire. De nombreux forfaits sont habituellement offerts aux usagers afin de répondre à des besoins spécifiques. Bref, l'autopartage est un service de mobilité qui offre la flexibilité d'une voiture tout en éliminant, pour ses adhérents, la nécessité d'en posséder une (Communauto, 2006 ; Robert, 2005).

Communauto se définit avant tout comme une entreprise à vocation sociale et environnementale. Selon son président, l'autopartage est un incitatif pour réduire l'usage de l'automobile, les adhérents à ce service ayant tendance à augmenter de manière importante leur utilisation des autres modes de transport (marche, autobus, train, métro, vélo, taxi) dans leurs déplacements (Robert, 2005). Ainsi, l'objectif de cette entreprise est de favoriser la voiture en multipropriété et de créer des liens entre les services de transport alternatif existants, de manière à mieux concurrencer la possession d'un véhicule en matière de confort et de coût. Cette option contribue ainsi à la diminution des nuisances et des émissions polluantes associées à l'utilisation d'un véhicule par le partage d'automobiles. En

effet, la voiture partagée permet une baisse de la consommation de carburant par personne pouvant aller jusqu'à 57 % (Muheim, 1998). Elle permet aussi une réduction du nombre de véhicules en circulation. L'impact net de Communauto sur le taux de motorisation de ses usagers est de l'ordre d'une diminution de 50 % (Robert, 2005). À la suite de leur adhésion au service, 77% des abonnés de Communauto dans la province de Québec ont renoncé à l'achat d'un véhicule et 32% d'entre eux se sont départi d'une automobile (Robert, 2005).

Présentement, l'autopartage profite surtout aux résidents des quartiers centraux. En effet, la majorité des services sont concentrés dans les quartiers centraux des principales agglomérations métropolitaines. Des études ont toutefois montré le succès limité d'expériences menées en banlieue (Millard-Ball et al., 2005). Cela dit, certains projets pilotes ont expérimenté le principe de l'autopartage en périphérie, notamment Carlink en banlieue de San Francisco et les résultats semblent plutôt convaincants. En banlieue de Montréal également, plus d'une dizaine de stations de véhicules se sont développées au cours des dernières années. Les taux d'utilisation, quoique légèrement plus bas qu'au centre-ville, sont tout de même assez importants (Robert, 2005). Au Québec, plusieurs emplacements potentiels sont d'ailleurs présentement à l'étude pour accroître le service dans les banlieues. En Suisse, à la suite d'une large enquête réalisée auprès de la population suburbaine, Mobility Carsharing Switzerland croit pouvoir attirer 12% des conducteurs vivant en banlieue (Shaheen, Sperling et Wagner, 1998). Le défi à relever est d'introduire de façon efficace l'autopartage dans un milieu à plus faible densité. Pour réaliser ce projet, des études telles que celle de Carlink montrent l'importance d'un environnement piéton de qualité et d'un système de transports alternatifs performant à proximité des points de service d'autopartage (Shaheen et Rodier, 2004).

Dans la ville de Québec, les stations se répartissent, pour la plupart, dans les quartiers centraux, mis à part quelques véhicules localisés dans un arrondissement de banlieue (Sainte-Foy/Sillery) où plus de 130 membres se partagent six stations de véhicules desservant des banlieues de 1<sup>re</sup> couronne. C'est pourquoi nous avons retenu ce territoire pour notre enquête. Autrefois villes de banlieue, Sainte-Foy et Sillery constituent conjointement, depuis 2001, un des huit arrondissements de la Ville de Québec, à la suite de fusions municipales. Partant d'un territoire exclusivement rural en 1950, ce secteur devient en quelques décennies, un développement suburbain pavillonnaire complet. La majorité des résidents de l'arrondissement ont entre 25 et 44 ans et ont atteint un niveau de scolarité relativement élevé. En effet, 44% d'entre eux ont complété des études universitaires. Le revenu moyen des ménages, 56 165 \$, est également plus élevé que dans l'ensemble de la ville de Québec. La composition des familles est relativement variée; plus du tiers des résidents vit seul. Le territoire est bien doté en services. On y retrouve quelques rues commerciales et petits centres commerciaux de quartier, ainsi qu'un des plus grands complexes commerciaux au Canada. On remarque aussi une forte concentration d'établissements d'enseignement supérieur et la présence de deux centres hospitaliers universitaires. Parmi les banlieues de 1<sup>re</sup> couronne, cet arrondissement est le mieux desservi par les services de transport en commun. Une piste et quelques bandes cyclables traversent le territoire. Malgré cela, la majorité des ménages ont accès une voiture privée. En effet, près de 55% d'entre eux possèdent une automobile et plus du tiers en ont une deuxième.

#### *7.4.2.2 L'expérience d'abonnés de Communauto en banlieue*

Qui sont ces abonnés banlieusards de Communauto et quelles sont leurs motivations pour l'autopartage sur ce territoire de banlieue? Optent-ils pour l'autopartage par conviction, motivés par un désir de faire des choix écologiques responsables et de se distinguer socialement? Ces abonnés ont-ils grandi en banlieue ou bien sont-ils d'anciens résidents de quartiers centraux? Sont-ils plus enclins à la marche et au transport en commun? En quoi leur récit identitaire est-il différent de celui des propriétaires d'automobile privée?

*Profil socioéconomique.* D'âges et de revenus variés, les enquêtés partagent deux caractéristiques socio-économiques. D'abord, ils ont un niveau élevé de scolarisation ; d'autre part, il s'agit d'une clientèle dominante de personnes seules et de couples sans enfants.<sup>8</sup> Même si notre enquête a fait appel à un échantillon restreint<sup>9</sup>, nos résultats confirment la tendance qui se dégage de l'enquête aux abonnés d'autopartage en Amérique du Nord. Cette dernière montre que les abonnés sont généralement bien scolarisés, vivent dans des ménages comprenant une ou deux personnes, et ont aussi des revenus variés, à l'exception près qu'ils sont majoritairement installés dans des zones urbaines plutôt denses (Millard-Ball et al., 2005). Quant à l'enquête de Robert (2005) auprès des 2167 abonnés de Communauto au Québec, elle indique que 90% d'entre eux ont complété des études de niveau collégial ou universitaire. Les écarts de revenus et d'âge sont toutefois moins grands que ceux que nous avons identifiés, notre surreprésentation d'étudiants expliquant sans doute ces écarts. La structure des ménages est aussi plus variée dans l'enquête de Robert (2005) dans laquelle près du tiers des utilisateurs appartient à des ménages avec enfant et seulement un peu plus d'un tiers, vit seul.

*Motivations pour l'autopartage.* Lorsque questionnés sur leurs raisons d'adhésion à une association d'autopartage, la moitié des enquêtés parle spontanément de considérations économiques : « *Parce que je n'ai pas d'auto. Parce que je n'ai pas les moyens d'en avoir. Je n'ai pas la santé pour entretenir une auto. Ni l'énergie.* » (Claudette). Un tiers mentionne des considérations fonctionnelles, et quelques-uns seulement des motivations à caractère idéologique. Encore une fois, notre recherche qualitative est en accord avec l'enquête de Millard-Ball et al. (2005) auprès des utilisateurs nord-américains qui met au premier rang les motivations à caractère économique, notamment l'élimination des inconvénients liés à l'achat d'une voiture et la réduction des coûts de transport. Contrairement à l'étude menée par Steininger, Vogl et Zettl (1996, citée par Millard-Ball et al., 2005), aucun répondant ne mentionne spontanément des motifs écologiques. Cela dit, lorsque qu'interrogés pour réagir à l'affirmation « *Je suis très concerné par les préoccupations environnementales* », les enquêtés se disent en accord, mentionnant avec fierté l'autopartage comme moyen de faire leur part pour l'environnement et la qualité de leur milieu de vie. Certaines enquêtes suggèrent également qu'un changement marquant doit se produire dans la vie d'une personne pour qu'elle considère la possibilité d'avoir recours à l'autopartage : changement dans la vie personnelle, dans les équipements en matière de mobilité (Harm, 2003). C'était le cas de plusieurs de nos répondants : déménagement, nouveau travail, départ des enfants, divorce, chômage, perte du véhicule privé.

*Modalités de déplacement et pratiques de mobilité.* Les enquêtés de Communauto pratiquent la multimodalité. Ils font appel pour leurs déplacements à un cocktail de moyens de transport, confirmant les résultats de l'enquête de Robert (2005) auprès des membres du service Communauto dans la province de Québec. D'abord, nos répondants sont des utilisateurs réguliers du transport en commun que certains remplacent par la marche ou le vélo, selon les saisons : « *Je vais travailler en vélo quand il fait beau. Quand il commence à faire trop froid, je prends l'autobus. Je prends l'autobus quand il pleut ou quand il fait vraiment mauvais.* » (Jacques). La majorité fait appel aux taxis mensuellement. Enfin, la moitié fait usage du service de Communauto au moins une fois par semaine, tandis que l'autre moitié se limite à au moins une fois par mois. La formule autopartage est peu utilisée

---

<sup>8</sup> Onze des 18 abonnés rencontrés vivent seuls ; sept autres vivent avec leur conjoint(e) dont deux seulement aussi avec enfant(s). Nous avons rencontré huit hommes et dix femmes âgés entre 25 et 68 ans. La plupart ont complété des études de niveau universitaire et leur revenu familial brut varie de moins de 15 000\$ CAD à plus de 125 000\$ CAD. Douze sont sur le marché du travail, quatre sont aux études, une personne est sans emploi et une autre, à la retraite. Seulement trois d'entre eux ont une voiture dans leur ménage.

<sup>9</sup> Où les étudiants sont surreprésentés (4/18) dû à la centralité du campus de l'Université Laval dans l'arrondissement étudié.



pour le travail. Si la majorité des répondants font leur épicerie à proximité du lieu de résidence, certains lieux privilégiés pour les activités de consommation sont situés à l'extérieur de la zone d'étude. Dans ces cas, un véhicule de Communauto est utilisé pour s'y rendre. Par ailleurs, la présence de centres commerciaux régionaux en plein cœur de l'arrondissement attire l'ensemble des répondants, mentionnant y aller, pour la plupart, une à deux fois par mois mais la plupart du temps sans avoir besoin d'une automobile, à moins que des achats encombrants et/ou lourds ne soient prévus. Les lieux de loisirs privilégiés sont variés et plus dispersés dans l'agglomération de Québec et même à l'extérieur de celle-ci, surtout en ce qui concerne les activités sportives et sociales, moins pour les activités culturelles plus concentrées dans les quartiers centraux. Certaines personnes pratiquent des sports d'extérieur (randonnée, vélo de montagne, ski, raquette, etc.) dans la grande région de Québec ; ils s'y rendent avec Communauto ou en profitant d'une occasion. Finalement, les activités sociales (visite des parents, sorties entre amis, etc.) ont lieu un peu partout dans la grande région de Québec. Lorsqu'il s'agit de lieux de rencontre plus éloignés, les répondants profitent ici aussi du service de Communauto ou d'une occasion.

Nos données confirment l'étude de Millard-Ball et al. (2005) et de Robert (2005) selon lesquelles les abonnés font appel à l'autopartage pour de multiples raisons mais la plupart du temps lorsqu'ils ont des choses à transporter, de grandes distances à parcourir et/ou plusieurs arrêts à effectuer. Les principales raisons demeurent les loisirs (incluant les vacances), et les activités de consommation : « *J'utilise l'auto peut-être 2 fois dans le mois voire 3 fois. Souvent, ça correspond à des courses et il y a une sortie plus grande qui correspond peut-être à 100 km pour une promenade longue distance pour aller faire de la randonnée.* » (Geneviève). Dans l'échantillon, trois personnes utilisent Communauto comme deuxième voiture du ménage. Leurs stratégies d'utilisation diffèrent quelque peu de celles pour qui la voiture partagée constitue le seul accès à un véhicule. Dans ces cas, Communauto sert exclusivement aux besoins personnels, surtout durant la semaine, alors que la voiture privée du couple sert aux besoins de la famille toute la semaine.

*Les représentations des modes de transport.* Lorsque questionnés sur les deux premiers mots qui leur viennent à l'esprit à la mention de différents modes de transport, le discours des abonnés de Communauto suggère que l'automobile est, comme pour les banlieusards propriétaires d'une automobile, synonyme de liberté, de confort et de rapidité. Cela dit, les coûts et la pollution sont cités comme des aspects négatifs. La marche et le vélo sont associés au plaisir et à l'exercice, bien que le vélo utilitaire soit associé au stress des chauffards et la marche, à la détente. L'autopartage, de son côté, est associé aux dimensions pratique, économique et à l'autonomie qu'il procure. Enfin, le transport en commun, même si bien fréquenté par les enquêtés, est associé à la lenteur des parcours, à l'entassement et à des temps d'attente trop longs. Enfin, même si les banlieusards enquêtés ne valorisent pas de la même manière les moyens de transport qu'ils utilisent, ils sont fiers de leur pratique de la multimodalité. L'autopartage, combiné avec un éventail de modes de transports actif et alternatif, semble répondre à leurs besoins en matière de mobilité à un point tel que plusieurs n'entrevoient pas d'acquérir une voiture dans l'avenir. Considérant que 15 des 18 répondants ont déjà été propriétaires d'une automobile, ces résultats suggèrent qu'il est possible de changer les habitudes de mobilité.

*Les représentations de l'usager de Communauto.* En plus de s'intéresser aux représentations des moyens de transport, certaines questions visaient à comprendre la perception que les abonnés de l'autopartage ont d'eux-mêmes. La majorité d'entre eux se perçoit comme des personnes ouvertes d'esprit, enclines à essayer de nouvelles choses, et pour qui les économies d'argent sont importantes. Ils mentionnent aussi être concernés par les questions environnementales et désireux de contribuer à l'amélioration de la qualité de leur milieu. Lorsqu'on leur demande s'ils posent des gestes concrets en ce sens, les enquêtés avancent des réponses comme le bénévolat et le recyclage. Près de la moitié des répondants mentionne aussi l'utilisation des transports alternatifs : « *Il y a toutes sortes de*

*gestes quotidiens. Justement le cocktail de transports, le compostage, les relations avec le voisinage, le partage d'appareils. On se passe des tondeuses. J'essaie de m'impliquer dans le conseil de quartier, le comité de citoyens, les groupements politiques aussi. » (Charles).*

*Biographie résidentielle.* Le nombre d'années de résidence des enquêtés dans l'arrondissement de banlieue varie. La moitié des répondants y vit depuis plus de cinq ans. Ceux qui y habitent depuis moins de cinq ans vivaient auparavant ailleurs dans la communauté métropolitaine de Québec : six habitaient dans les quartiers centraux, une en banlieue de première couronne et deux, dans la ville voisine sur la Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent. De fait, les pratiques et les représentations de la ville, de la banlieue et de la campagne pour plusieurs des répondants ressemblent en fait beaucoup plus à celles de résidents de quartiers centraux que périphériques. C'est comme si non seulement leur profil socio-économique mais aussi leurs pratiques de mobilité, de consommation et de loisirs, ainsi que leurs représentations sociospatiales s'inscrivaient dans le prolongement d'un habitus résidentiel *urbain* plutôt que *suburbain*.

## **7.5 Conclusion : Quelques pistes de différenciation identitaire**

Nous avons vu dans la section précédente que les pratiques de mobilité quotidienne des répondants de toutes les enquêtes que nous avons réalisées depuis 1999 se recoupent, soumises notamment aux caractéristiques géographiques et fonctionnelles de ces territoires étalés. Les répondants partagent aussi des représentations de l'automobile qu'ils associent à la liberté et à l'autonomie. Comme le spécifiaient déjà Remy et Voyé en 1992, la mobilité non contrainte est la clé de la ville contemporaine. Être « auto-mobile », c'est être libre, autonome et indépendant. Cela dit, nous avons aussi constaté que le récit identitaire diffère suivant que la capacité de conduire n'est pas contrainte par l'âge ou la santé, ou que les résidents privilégient l'automobile privée ou les transports alternatifs. En effet, inévitablement, les lieux où nous allons et comment nous nous y rendons (par quel moyen de transport, à quelle vitesse et dans quelles conditions), influent sur la construction de notre identité, tant dans notre rapport à soi, à l'autre et à la société

Le récit identitaire de l'adolescent résidant en milieu urbain se distinguera vraisemblablement sur certains points de l'adolescent résidant dans le suburbain ou dans un quartier central. En effet, ses déplacements, dominés par l'automobile et limités par l'accompagnement d'un conducteur, lui procureront une expérience sociospatiale différente de celle de l'adolescent qui circule surtout à pied ou en transport en commun. Aussi, le vieillard fragilisé, remettant moins à jour sa connaissance de la ville au fur et à mesure que sa santé l'oblige à resserrer ses sorties sur le territoire, réorganise partiellement son récit identitaire. Enfin, l'abonné d'autopartage, par son expérience de la multimodalité et des habitudes de proximité propres aux quartiers centraux, intègre lui aussi, des dimensions uniques à son récit identitaire, suggérant des représentations territoriales différenciées.

Nous proposons qu'à travers les étapes du cycle de vie, l'inertie d'expériences résidentielles passées et certains événements personnels, notre relation entremêlée à la mobilité et au territoire est susceptible de se transformer, contribuant à la réécriture du récit identitaire. Ainsi, l'existence d'une « identité de déplacement » serait bien réelle. Bien que résistante, comme en témoignent le discours de nombreux résidents de secteurs suburbains et urbains, elle serait malléable, le cas de la majorité des abonnées de Communauto qui possédaient à un moment ou à une autre une automobile, en attestant.

# CONCLUSION

## Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement : congruence entre espace social, cognitif et géographique

Ramadier, T., Lannoy, P., Depeau, S., Carpentier, S., Enaux, C.

Sommes-nous en train de tenter de rapprocher ce qui ne peut l'être lorsque nous cherchons à mettre en relation l'identité sociale avec la mobilité quotidienne ? Existe-t-il une identité de déplacement, c'est-à-dire une mobilité quotidienne subordonnée à l'identité sociale de l'individu, que ce soit en termes de modes de déplacements utilisés ou de lieux fréquentés ? Que l'on aborde la question par la géographie, la sociologie ou la psychologie, identité et mobilité se sont longtemps opposés, pour finalement envisager que la mobilité construit l'identité personnelle. Autrement dit, la notion d'identité de déplacement ne va pas de soi. Après avoir relevé ce qui apparaît comme des freins théoriques à l'analyse conjointe de la mobilité avec la notion d'identité sociale, nous proposerons quelques outils conceptuels transdisciplinaires qui permettent de dépasser ces résistances théoriques. Parmi eux, les notions de position et de disposition occupent une place centrale. Ensuite, il s'agira de relever un ensemble de concepts non encore articulés entre eux, essentiellement pour des questions disciplinaires, pour finalement proposer une définition de l'identité de déplacement.

### 8.1 Quelques freins à l'hypothèse d'une identité de déplacement

L'élément identitaire qui regroupe autant la sociologie compréhensive que la géographie humaine ou la psychologie environnementale repose sur la notion d'attachement au lieu et sur la fonction de cohésion sociale. Quelle que soit la discipline, les postulats implicites s'appuient sur l'hypothèse que l'attachement au lieu serait inversement proportionnel à la mobilité. Derrière cet apparent consensus, les processus invoqués sont toutefois différents d'un modèle à l'autre. Classiquement, la mobilité croissante, voire généralisée, serait synonyme d'éclatement de la cohésion sociale, alors que l'attachement au lieu la favoriserait, voire la garantirait (Coing, 1966 ; Hunter, 1975 ; Noshis, 1984 ; Unger et Wandersman, 1985) ; ici, la cohésion sociale est souvent limitée aux relations de voisinage. A l'inverse, la mobilité croissante est entendue comme engendrant de nouvelles formes de cohésion sociale constituées sur le mode électif, mais indépendantes des lieux et d'une quelconque relation d'attachement (Chalas et Dubois-Taine, 1997) ; là, l'attachement au lieu n'est pas envisagé en dehors de la contiguïté spatiale. Pour d'autres enfin, les rapports sociaux et les identités qui s'inscrivent aujourd'hui dans une logique de mobilité correspondent simplement à une co-existence d'individualités (Augé, 1992), une forme de relation sociale privilégiée par les adolescents (Buffet, 2006). Finalement, la cohésion sociale n'est probablement ni une fonction sociale ni une fonction psychologique de l'identité sociale, car elle ne tient pas compte de la position, voire de la situation, des individus. Elle renvoie à l'idée d'individus équivalents et interchangeableables d'un point de vue relationnel, contrairement à l'identité. Les processus de continuité et de distinction sont en revanche deux mécanismes identitaires (Tigger-Ross et Uzzel, 1996) qui jouent un rôle important pour le positionnement social, psychologique et même géographique des individus.

### 8.2 La dialectique continuité/distinction comme fonction identitaire de la mobilité

La continuité renvoie à l'acception classique de l'identité, encore appelée identité numérique, c'est-à-dire à une identité qui « permet de penser qu'une chose reste elle-même

malgré les changements » (Debarbieux, 2006). C'est une fonction importante pour deux raisons. Elle permet tout d'abord de saisir les permanences, les récurrences, les routines, notamment dans une problématique où le mouvement est central ; en d'autres termes, c'est la continuité qui permet de saisir ce qui est intériorisé par l'individu. D'autre part, elle est inséparable de la fonction de distinction, puisqu'en identifiant ce qui est propre à un groupe social, c'est du même coup ce qui est différent des autres qui est mis en avant. Toutefois, le processus de distinction va plus loin puisqu'il consiste aussi à attribuer aux autres, et par conséquent à recevoir des autres, un ensemble d'attributs. Ce processus de catégorisation est à la fois inséré dans des rapports sociaux (position sociale), pratiqué (le comportement spatial étant sa manifestation) et objectivé par inscription dans une matérialité (Bourdieu, 1980).

Si les modèles théoriques qui opposent identité sociale et mobilité quotidienne ne tiennent pas compte de ces processus sociologiques, en revanche ils s'appuient tous sur la notion de lieu. Or, ce dernier, parce qu'il se définit par sa singularité, ses limites spatiales et par sa localisation géographique, apparaît, théoriquement, comme antinomique avec la notion de mobilité ; « le lieu est un vase qu'on ne peut mouvoir » (Aristote). On comprend alors comment la singularité du lieu, autrement dit l'identité d'une portion de l'espace géographique, est plus intuitivement associable à l'hypothèse d'une identité spatiale de l'individu que ne peut l'être la structure de ses mobilités. Par conséquent, ce sont des identités personnelles ancrées dans l'espace qui sont formulées (Proshansky, 1978 ; 1983), pour chercher tout d'abord à dépasser les critiques de la recherche en géographie sur la relation entre identités géographiques et identités sociales (Debarbieux, 2006), et ensuite à rendre compte de la singularité du rapport à l'espace des individus. « L'individualité géographique » (le lieu), déjà présente dans les travaux de Vidal De La Blache (1903) à l'échelle d'une nation, passerait nécessairement par une conscience individuelle de cette relation au lieu, à savoir l'identité spatiale. Gottmann, (1952) rajoute que cette individualisation de l'espace et de l'identité repose sur une prise de conscience et une adhésion collective, par la construction de représentations qui ne peuvent être appréhendées que subjectivement. Debarbieux (2006) tente néanmoins de rompre avec cette approche pour articuler l'identité personnelle autour d'une « aptitude à se situer et comme potentiel d'action », ou comme « une prise de position ».

Finalement, qu'on l'inscrive dans l'immédiateté d'un vécu ou dans un projet d'acteur, l'identité spatiale d'un individu aurait pour fonction de maintenir une identité personnelle autonome vis-à-vis de la structure sociale. Ainsi, l'espace est envisagé comme étant initialement neutre socialement, et l'identité spatiale s'élaborerait soit sur la base d'une sensibilité environnementale, soit sur la base d'une prise de position motivée par un projet. Asseoir les fondements théoriques de l'identité sur un « être soi » (identité personnelle) plutôt que sur un « être social » (identité sociale) permet de contourner, partiellement, l'antinomie théorique initiale entre identité et mobilité. Mais cela suppose aussi qu'un autre modèle théorique s'y greffe, souvent implicitement, à savoir le modèle hédoniste de l'économétrie. Celui-ci postule que la mobilité quotidienne relève d'un ensemble de processus de décision conscients. La mobilité est alors source de choix au service de la maximisation de l'utilité, ce qui lui confère un pouvoir générateur d'identités, alors qu'elle est probablement avant tout révélatrice d'identités qui restent dynamiques dans leurs formes, du fait des évolutions régulières du contenu des représentations spatiales et temporelles.

Si le concept d'identité est invoqué au niveau personnel pour dépasser l'idée déterministe selon laquelle les traits physiques d'un espace impriment des caractères aux groupes qui y résident, il fait, dans un même mouvement, l'économie d'une analyse sur les relations et les positions des citadins dans l'espace physique et social. En effet, le concept d'identité, appliqué à une portion de l'espace à la fois géographique (le lieu) et social (l'individu), rend très difficilement compte des dimensions sociologiques du rapport à l'espace, car ce sont les prises de position plutôt que les positions, ou encore les préférences plutôt que les

dispositions, qui sont théoriquement mises en avant. En conséquence, la mobilité est envisagée au service d'un épanouissement personnel (Chalas et Dubois-Taine, 1997).

### **8.3 De la mobilité vers l'identité**

Si nous prenons maintenant la relation entre identité et mobilité, en partant cette fois du dernier terme, celui-ci ne se réfère pas directement à la notion de continuité, et par conséquent à celle de distinction. Au contraire, la mobilité est généralement envisagée comme une manière de se libérer de la contiguïté spatiale. Elle permet de dissocier (Remy, 2004) plutôt que de distinguer. En effet, elle renvoie à un changement de localisation, à un déplacement pour atteindre une ressource spécifique et différente de celle qui vient d'être quittée (ressource matérielle, économique, sociale, etc.). C'est un moyen d'obtenir une autonomie tant spatiale que sociale. La mobilité est toutefois considérée comme un fait culturel (Remy et Voyé, 1992), une pratique de la vie quotidienne moderne valorisée et valorisante. Pourtant, on peut noter que si certains groupes sociaux tirent leurs identités même de leur mobilité particulière, elles sont le plus souvent stigmatisées : tziganes, immigrés, motards, etc., autant de groupes qui s'opposent aux « stables », lesquels associent généralement les cultures de ces groupes (définis par leur mobilité) à une série de stéréotypes négatifs, comme si la mobilité était cette fois source d'immoralité. Dès lors, la mobilité n'est pas qu'un fait culturel. C'est aussi un fait social qui contribue aux processus de distinction. Peut-on alors envisager que ce soit l'identité sociale des individus qui génère des mobilités spécifiques, et non l'inverse ? Peut-on envisager qu'un processus de distinction sociale gouverne la mobilité au point que les processus de catégorisation spatiale, sociale et cognitive soient en étroite relation ?

De nombreuses recherches montrent que les dimensions économiques et culturelles déterminent fortement la mobilité quotidienne des citoyens, notamment en termes quantitatifs (Le Breton, 2005). Cependant, ces dimensions culturelles sont généralement assimilées à des compétences ayant un impact important dans les représentations cognitives de l'espace : celles des groupes sociaux défavorisés seraient concrètes et non transposables à d'autres espaces que ceux qu'ils fréquentent, alors que celles des classes sociales plus aisées seraient abstraites et amélioreraient les compétences nécessaires à la délocalisation. Sommes-nous réellement face à un type de connaissances de nature différente d'un groupe à l'autre ? Ou bien sommes-nous face à des relations à l'espace qui, dans certains cas, facilitent le transfert de connaissances d'un espace à l'autre, alors que dans d'autres cas, ce transfert cognitif serait moins aisé du fait de la difficulté à déchiffrer les caractéristiques physiques, sociales et fonctionnelles de l'espace ? Cette dernière hypothèse, qui s'appuie sur le concept de lisibilité sociale de l'espace (Ramadier et Moser, 1998), suppose que la mobilité renverrait à une capacité à se replacer plutôt qu'à se déplacer. Or, la plupart des travaux analysent la mobilité simplement comme une capacité à se déplacer, probablement parce que la position géographique est confondue avec la localisation géographique, et que l'une comme l'autre sont considérées comme changeantes plutôt que s'échangeant.

Saisir la mobilité comme un remplacement, c'est donc tenter de dépasser les apparences d'un changement d'ordre physique qui changerait l'ordre social et les représentations cognitives. C'est aussi échapper à l'apparente discontinuité de la relation à l'espace, car la continuité de cette relation n'est probablement pas à rechercher dans la contiguïté spatiale, ce que suggère notamment le concept de territoire en archipel (Viard, 1994). La mobilité serait donc ancrage tout autant que mouvement et par là-même, révélatrice d'identité en fonction des modalités de cet ancrage (localisations des activités, pratiques modales et temporelles, etc.). Finalement, saisir la mobilité comme un remplacement, c'est attribuer à celle-ci une fonction sociale (Piolle, 1990) et non uniquement culturelle ; c'est aussi lui attribuer une fonction d'insertion sociale complémentaire à celle, traditionnelle, d'échanges sociaux ; c'est considérer qu'elle ne correspond pas nécessairement au franchissement de limites socialement différentes, mais au franchissement de limites fonctionnellement

différentes ; enfin, c'est envisager qu'elle est bien plus subordonnée à l'identité sociale des individus qu'elle ne construit cette dernière. Comme le propose Cologan (1985), « la mobilité est l'expression d'un type d'insertion sociale dans l'espace urbain, le déplacement correspond à sa mise en œuvre, et le transport à son outil ».

Cette problématique nous paraît importante car les analyses qui tentent de saisir les enjeux sociaux constitutifs de la mobilité sont rares alors que ses externalités manifestes (inégalités face à l'emploi, répercussions écologiques et sanitaires, risques, etc.) font l'objet d'investigations toujours plus importantes (Lannoy et Ramadier, à paraître).

#### **8.4 La mobilité comme remplacement : quelle posture théorique ?**

Bien que nous puissions maintenant formuler une conception de la mobilité comme étant subordonnée à l'identité sociale de l'individu, d'autres efforts conceptuels plus généraux restent à faire pour structurer la méthode d'analyse. Le premier consiste à préciser la posture scientifique permettant d'invoquer simultanément trois disciplines qui se regroupent toutefois dans le champ des études sur la relation des individus à l'espace : la géographie, la sociologie et la psychologie. Pour cela, une approche transdisciplinaire, qui tente de confronter les différentes perspectives d'analyse et de mettre en relation les différents niveaux de connaissances disciplinaires, sans écarter les paradoxes issus de cette confrontation (Ramadier, 2004), doit être mise en œuvre.

La seconde posture théorique générale consiste à dépasser le clivage analytique entre pratiques et représentations. En géographie, cette intention a été formulée par Di Méo (1994), sans qu'à notre connaissance aucune analyse n'ait véritablement été mise en œuvre dans ce sens. En psychologie, Abric (1994) a fait des propositions similaires sans pour autant échapper, cette fois, à un modèle d'interactions entre pratiques et représentation qui, certes limite ce clivage, mais ne permet pas de l'évacuer complètement. C'est donc à partir de concepts issus des approches écologiques, comme celui d'affordance (Gibson, 1979) ou de sites comportementaux (Barker, 1968) que les psychologues ont réellement dépassé ce clivage. En sociologie, Bourdieu (1980) reste l'auteur qui l'a théorisé avec le plus de précision, notamment dans le but de dépasser l'opposition entre subjectivité et objectivité et d'asseoir le concept d'habitus d'un point de vue épistémologique.

Considérer le couple pratiques/représentations simultanément permet également de ne plus différencier les effets de lieu des effets de mobilité dans l'analyse, afin de rechercher l'économie des pratiques dans les routines spatiales et comportementales, dont on sait bien qu'elles sont difficiles à énoncer par l'individu lui-même. Ainsi, on postule que les représentations environnementales sont socialement et activement construites, et font « corps » avec les pratiques car elles dépendent d'une identité ou d'une position sociale.

Enfin, le dépassement du clivage analytique entre représentation et pratique offre les moyens théoriques d'envisager la mobilité quotidienne (que les comportements soient analysés au niveau des modes de déplacement ou des lieux fréquentés) comme un ensemble de remplacements propres à un type de position sociale. Et c'est finalement sur la notion de position que l'approche transdisciplinaire permet de mettre en relation, conjointement, les dimensions physiques, sociales et cognitives. Cette notion est effectivement commune aux espaces géographiques, sociaux et cognitifs, et renvoie aux dispositions des entités étudiées dans ces espaces, c'est-à-dire aux caractéristiques propres aux lieux, aux groupes sociaux et aux représentations sociales.

Très tôt, la géographie différencie la localisation de la position. Cette dernière est considérée comme une condition géographique productrice de différenciations sociales (Vidal de la Blache, 1902), car elle correspond à une localisation particulière du lieu par rapport à la structure spatiale dans son ensemble : le centre-ville, la périphérie, etc. Autrement dit,

l'espace géographique n'est pas isotrope du point de vue des relations spatiales de ses entités. En sociologie, la notion de position est finalement calquée sur celle de la géographie et s'appuie sur la notion d'espace social proposée par E. Durkheim et théorisée par P. Bourdieu (1979). En psychologie, la position cognitive n'est pas évoquée. Cependant, la multitude des représentations sociales d'un objet constitue un espace socio-cognitif de cet objet, car chaque type de représentation entretient des relations plus ou moins distinctes avec chacune des autres. Ainsi, que ce soit la position sociale, cognitive ou géographique, chacune de ces composantes est déterminée par la structure sociale et les processus de continuité et de distinction qui la constituent.

## **8.5 Apports disciplinaires**

Quels sont maintenant les travaux disciplinaires qui permettent d'envisager la mobilité comme un mode d'insertion sociale, comme un remplacement, ou plus généralement comme étant subordonnée aux identités sociales ?

### **8.5.1 La psychologie écologique et environnementale**

Les approches et les modèles écologiques de la psychologie conçoivent la relation percevant-environnement comme une association plutôt qu'une séparation, une réciprocité plutôt qu'un dualisme (Heft, 1997, p.81). De plus, ils renvoient clairement à la nécessité théorique d'analyser conjointement pratique et représentations. Si l'on se réfère pour commencer au concept des sites comportementaux (Barker, 1968), les pratiques des individus ne peuvent être comprises et analysées qu'en tenant compte du contexte physique et des processus cognitifs afférents. Le site comportemental peut être défini comme un système où les éléments physiques et humains sont en congruence (dans un cadre composé de frontières spatiales et temporelles), en vue de créer des séquences ordonnées d'événements et d'actions qui constituent le programme du cadre. Ce sont, dans un premier temps, des valeurs environnementales qui émergent au cours des interactions entre les individus et leur milieu, pour devenir ensuite des programmes lorsqu'elles sont définitivement constituées. Cependant, l'auteur considère que les fondateurs d'un site comportemental influencent significativement son développement car ils se représentent préalablement le site tel qu'ils espèrent qu'il soit. A l'échelle de la ville, l'étude de la diversité et de l'étendue des sites comportementaux a permis également de mieux comprendre les ressorts de la mobilité, notamment de certaines populations comme les enfants (Barker & Wright, 1955). Les sites comportementaux fournissent une grille de lecture culturelle et sociale des conduites et des règles à respecter, établies sur l'ensemble des conduites propres aux groupes sociaux fréquentant et utilisant le lieu.

Le concept d'affordance (Gibson, 1979), défini comme l'ensemble des qualités fonctionnelles et signifiantes de l'environnement qui sont issues d'un individu en train d'agir, minimise quant à lui les notions d'obligation ou de règle qui étaient présentes dans le site comportemental. L'affordance se focalise plus fondamentalement sur la notion d'opportunité d'action. Dans le cadre de la mobilité, ce concept permet de rapprocher les notions d'accessibilité, de familiarité environnementale et de construction de la connaissance environnementale. Il permet de comprendre l'environnement en termes de significations pour l'individu. Par conséquent, et bien que Kytta (2003) propose toute une déclinaison des niveaux d'affordance en fonction des étapes de mise en œuvre des pratiques spatiales (allant jusqu'à proposer la notion d'affordance sociale), les processus investigués sont modélisés au niveau des structures cognitives sans tenir compte des structures sociales. La fonction de remplacement des mobilités quotidiennes ne peut dans ce cas être appréhendée entièrement, d'autant que le modèle théorique postule que les individus sont interchangeable à partir du moment où leur relation à l'espace dépend de similitudes en termes de rôle social, d'intentions et de projets.

Les travaux de Feldman (1990) sur l'identité d'habitation, une dimension spécifique de l'identité spatiale, évoquent avec force la notion de remplacement par la mobilité. S'appuyant plus précisément sur la mobilité résidentielle nord-américaine, l'auteur définit l'identité d'habitation comme « un ensemble d'idées conscientes et inconscientes, de sentiments, de croyances, de valeurs, de buts et de tendances comportementales qui lient l'individu à un type de lieu particulier » (traduction de Bahi-Fleury, 1996). Revenant sur les cadres cognitifs de l'individu, l'auteur observe que, dans un contexte de forte mobilité résidentielle, l'individu conserve une continuité dans ses expériences résidentielles entre les lieux de résidence passés, présents et futurs, dès lors qu'ils ont des propriétés similaires. Il s'opère alors une catégorisation de l'environnement, ici relative au lieu de résidence, qui génère un investissement pour certains types d'habitat plutôt que pour d'autres. La récurrence environnementale des lieux de résidence successifs et l'évaluation d'un type d'habitat proviendraient alors d'un processus d'identification plutôt que du simple fait d'y résider. Pour conclure, bien que l'auteur affecte la fonction de l'identité d'habitation à la construction de soi plutôt qu'à la construction des relations et des positions des citoyens dans l'espace physique et social, nous pensons que cette dimension identitaire est bien plus d'ordre social que personnel. Autrement dit, la notion de position, quelle que soit sa dimension, est difficilement considérée, bien que la mobilité dont il est ici question renvoie clairement à un remplacement cognitif, spatial et, finalement, social.

La notion de lisibilité sociale de l'espace (Ramadier et Moser, 1998) tente de conserver les acquis de la psychologie écologique tout en considérant la distance sociale qui s'instaure entre l'individu, sujet social, et le milieu urbain, culturellement marqué. Ainsi, parce que les caractéristiques physiques et sociales de l'espace géographique dans lequel se trouve l'individu ne correspondent pas nécessairement à celles avec lesquelles il a développé ses compétences de lecture de l'espace, les significations environnementales véhiculées par les signes et les codes architecturaux ou urbanistiques ne sont pas, en tout lieu, déchiffrées par l'individu. Au cours des mobilités, l'individu tend, soit à se limiter aux espaces qu'il est en mesure de déchiffrer d'un point de vue à la fois cognitif et comportemental, soit à s'engager dans l'apprentissage des significations environnementales et des comportements afférents (Ramadier, 1997). Dans le premier cas, l'individu tend alors à se replacer géographiquement, alors que dans le second il se replace cognitivement. Dans tous les cas, la localisation géographique d'un individu n'est pas sans lien avec sa position sociale et cognitive. La lisibilité sociale de l'espace permet finalement de montrer que la position sociale de l'individu a une forte incidence sur les représentations cognitives de l'espace comme sur les comportements spatiaux, car l'espace comme l'individu ne sont pas neutres socialement, et leur mise en relation révèle les enjeux de luttes d'appropriation cognitive et comportementale de l'espace géographique sur la base des identités sociales forgées.

#### 8.5.2 Sociologie des mobilités quotidiennes

On peut distinguer trois grandes manières d'aborder la question des mobilités en sociologie. La première consiste à rapporter les mobilités spatiales des individus à la position qu'ils occupent dans la structure sociale, et donc à expliquer ces mobilités par la nature du système social qui les produit. La deuxième approche s'intéresse aux projets que poursuivent les individus et les groupes, et tente de cerner comment les mobilités quotidiennes participent à ces projets. Enfin, un troisième courant porte son attention sur les systèmes de mobilité, envisagés comme des espaces d'activités spécifiques et transversaux, et sur les manières dont les agents sociaux les pratiquent et les « habitent ». Cette dernière perspective est sensiblement différente des deux premières, dans la mesure où elle ne s'intéresse qu'indirectement aux processus sociaux de différenciation des mobilités et des identités auxquelles elles sont liées. Adossée au courant de « la ville émergente », elle s'oppose aux deux premières perspectives qui reposent sur la « sécession urbaine » (Pradeille, 2001), que nous détaillerons car elles nous semblent plus propices à l'hypothèse d'une identité de déplacement.



La première perspective se caractérise par deux traits : les mobilités doivent être rapportées au système qui les produit, d'une part, et n'ont de sens que dans leur articulation avec l'ensemble des pratiques des agents, d'autre part. Ici, rendre compte sociologiquement des pratiques de mobilité spatiale implique de décrire la structure ou le système des positions, ou encore l'espace social, qui engendre ces mobilités. Ainsi, la mobilité, entendue comme besoin, désir et fonctionnalité, est envisagée comme un produit du système dominant et de son exigence de circulation qui s'incarnent dans des structures spatiales concrètes, telles que la périurbanisation engendrant l'exigence de pendularité<sup>1</sup>, la concentration des pôles d'emploi et de décision, le développement d'infrastructures de consommation collective aux abords des grands axes de circulation, etc. De son côté, la vie quotidienne est subordonnée aux exigences du « système dominant », notamment par l'homogénéisation des rythmes et des espaces de déplacement, par la fragmentation sociale et spatiale (produisant des discontinuités spatiales et temporelles, favorisant le développement d'activités disjointes pour un même individu et entre individus au sein des ménages, faisant éclater les solidarités anciennes en entraînant des ségrégations spatiales nouvelles), et par la hiérarchisation des déplacements et de leurs modes, reposant sur toutes les échelles fonctionnelles et symboliques attachées aux objets, aux espaces et à leurs usagers (Castells & Godart, 1974 ; Lefebvre, 1986 ; Ansay, 1994).

Dans une version plus proche de l'écologie humaine, le système est celui qui lie les individus et les groupes au sein d'un espace dont les occupations se caractérisent par leur interdépendance. Qu'il s'agisse des trajets pendulaires des « cols blancs » de Chicago (décrits par Burgess dans les années 1920) engendrés par la volonté de fuir les espaces urbains plus centraux occupés par des groupes socio-économiques ou ethniques dont ils cherchent à se distinguer (Lannoy, 2005), ou encore de la carte des trajets parcourus par une fille bourgeoise du 16<sup>e</sup> arrondissement de Paris au début des années 1950 comme reflet de la position sociale qu'elle occupe, et qui rend incongrue et inutile la fréquentation d'autres espaces de Paris occupés par des groupes aux positions sociales différentes (Chombart de Lauwe, 1952), les mobilités assurent une fonction de distinction sociale. Celle-ci est entendue comme l'opération simultanément symbolique et pratique de mise à distance du « différent » et de rapprochement du « semblable ».

Le développement des systèmes techniques de transport lui-même peut engendrer des effets de différenciation et de hiérarchisation des positions spatiales et sociales<sup>2</sup>, comme dans le cas de la dépendance automobile, phénomène qui frappe d'autant plus fort les catégories sociales les plus défavorisées (Dupuy, 1999). En outre, ces mobilités sont toujours différentielles, car les groupes sociaux possèdent une maîtrise inégale des conditions de production et d'usage de ces mobilités (Cresswell, 2001; Ollivro, 2005).

Par ailleurs, ce système de positions sociales ne commande pas uniquement les mobilités, mais bien également l'ensemble des autres dimensions de l'existence des individus : choix résidentiels, choix des établissements scolaires, préférences environnementales, goûts, choix conjugaux, et, en matière de transport, arbitrages financiers, choix du mode et du modèle (le train de première ou deuxième classe, la voiture de haut ou de bas de gamme, etc.), bref l'ensemble des dimensions constitutives de leur identité sociale. C'est ce que, dans une version vulgarisée de la sociologie bourdieusienne (Bourdieu, 2000), Haumont

---

<sup>1</sup> « Dans cette perspective d'analyse, on en vient donc à analyser la migration alternante et la manière dont elle est vécue et perçue, comme un type de rapport caractéristique d'une position sociale et lue par les agents individuels à travers leur stratégie, voire leur identité propre » (Mougenot, 1985).

<sup>2</sup> En effet, dans une perspective critique, le développement de ces systèmes techniques n'a rien de naturel : son orientation et son intensité sont le fruit de l'action de certains groupes sociaux, par définition dominants et toujours en collusion les uns avec les autres, qui, sous couvert de neutralité précisément technique ou d'appel à l'intérêt général, assurent l'entretien de leurs intérêts particuliers. Pour des exemples relatifs aux systèmes de transport, voir Yago (1984) ou Wolf (1996).

(1980) appelle les modes de vie, lesquels sont socialement produits et différenciés. Les mobilités quotidiennes, comme les supports qui permettent leur réalisation et les espaces-temps qu'elles relient, sont des marqueurs de classes ou de styles de vie, autrement dit sont des opérateurs de distinction sociale (Dobruskez, 2002).

La deuxième perspective, prenant distance par rapport au déterminisme sous-jacent à la perspective précédente, insiste sur la dimension projective ou signifiante des mobilités quotidiennes, c'est-à-dire sur les projets d'insertion sociale et spatiale des individus et des groupes, donc sur le côté actif de la construction de ces mobilités. Une première conceptualisation illustrant cette perspective est celle de transaction, qui, pour Rémy (in Blanc, 1992), « est centrée sur la genèse de la relation ou sur les effets du compromis, sur les étapes de l'évolution du rapport social, sur la transformation des termes de l'échange et sur la modification des priorités ». Dans cette perspective, l'unité de base pour l'analyse n'est pas l'individu mais la relation à travers laquelle un échange potentiel ou réel peut ou non avoir lieu. On parlera par exemple, à propos de certains groupes, de transaction entre la volonté de participer à la vie urbaine et la jouissance d'un environnement de type rural, ce qui suppose à la fois des transactions internes et externes au groupe, se marquant notamment dans des usages et des représentations contrastés des espaces (Lannoy, 1996). On a ici une illustration particulièrement claire du phénomène de mobilité comme remplacement, celle-ci permettant la réalisation (plus ou moins complète) d'un projet, lui-même relatif à et constitutif d'une position sociale ou d'une territorialité spécifique (Piolle, 1990). La mobilité, ou plus exactement la motilité (entendue comme capacité potentielle de se montrer mobile), est ici conçue comme un capital spécifique pouvant être mobilisé par les individus au sein de leurs trajectoires sociales (Kaufmann et al., 2004). Il y a une construction réciproque du projet et de la position sociale. C'est cette posture analytique que partagent également les typologies des formes de mobilité élaborées par Montulet (2005), par Petit (2002) sur la base de la théorie des logiques de l'expérience de Dubet, ou par Flamm (2004, 2005) à partir des notions de conduite de la vie quotidienne et de cadre d'expérience. Ces différentes formes ou logiques recouvrent indissociablement des propensions à la mobilité, des dimensions identitaires, des projets et des représentations, des contraintes structurelles. C'est pour cette raison que les déplacements peuvent être considérés comme des révélateurs de l'identité sociale : leur forme récurrente fait qu'ils peuvent être conceptualisés comme des remplacements, comme affirmation et réaffirmation d'une certaine insertion socio-spatiale.

Ces deux perspectives partagent l'idée que les mobilités quotidiennes s'inscrivent dans une logique générale, et même fondamentale, de toute société : la gestion de la distance et de la proximité sociales. Dans cette « gestion », inhérente au jeu social, le social et le spatial ne se recouvrent pas nécessairement : leur coïncidence ou, au contraire, leur disjonction varient selon les époques, les groupes sociaux, les activités voire les espaces-temps considérés, mais aucun individu ou groupe n'est en mesure de faire l'économie de cette « gestion », par laquelle se joue son identité.

### 8.5.3 Géographie sociale et mobilité quotidienne

Le paradigme de la mobilité selon le genre a maintes fois montré que les différences de mobilité quotidienne entre les femmes et les hommes dépendaient de la position que ces deux groupes occupent dans la société. Par exemple, dans les années 70, les trajets domicile/travail, plus courts pour les femmes nord-américaines, s'expliquent à la fois par un plus faible salaire, un temps de travail plus réduit et par des charges familiales plus importantes. En effet, dès que leurs salaires et leur temps de travail augmentent, les différences entre hommes et femmes quant à la distance des trajets domicile/travail s'estompent (Madden, 1981). Deux décennies plus tard, cette différence n'apparaît que dans un cas bien précis : celui des ménages bi-salariés avec enfants qui ne possèdent qu'une automobile (Vandersmissen, à paraître). Entre-temps, la part des femmes sur le marché du

travail, de celles qui possèdent un permis de conduire, et de celles qui se déplacent en voiture pour se rendre au travail ont augmenté, sans pour autant être égal de l'homme. Enfin, l'arrivée d'un enfant dans le ménage accroît les disparités car cet événement intensifie l'usage de la voiture chez l'homme et le diminue chez la femme (Best et Lanzendorf, 1995). L'identité de genre, une dimension particulière de l'identité sociale, a donc une forte incidence sur les mobilités quotidiennes et l'évolution de ces rapports identitaires semble faire évoluer les mobilités quotidiennes. Dans d'autres domaines, des travaux montrent que la mobilité s'appuie sur des identités sociales. C'est notamment le cas de l'étude de Petit (2002) sur les stratégies de déplacement et les modes et les itinéraires empruntés dans la vallée de Chamonix par les autochtones et les touristes. L'auteur montre que l'utilisation d'itinéraires non pratiqués par les touristes, parce qu'ils leurs sont inconnus, est une façon non seulement d'être plus efficace, mais aussi d'être identifié comme un autochtone, « un enfant du pays ». Ici, les processus de distinction (vis-à-vis des touristes) et de continuité (partager et pratiquer un « espace savoyard » malgré la présence d'autres groupes) de l'identité sociale influence clairement les mobilités quotidiennes.

Le dernier apport de la géographie porte sur le concept de territoire. Outre le fait que ce terme corresponde à l'ancrage spatial des individus ou des groupes par leurs mobilités récurrentes, ce concept a longtemps été envisagé comme une étendue spatiale continue et délimitée par un contour, une frontière, elle aussi continue. Cependant, le débat sur la notion de territoire qui a eu lieu au cours des années 90 a vu émerger une autre conceptualisation du territoire. Ce dernier n'est plus envisagé uniquement comme une étendue continue, mais comme un archipel (Viard, 1994). C'est une structure réticulaire qui caractérise le territoire en archipel, et ceci dans le but de répondre à l'évolution des réalités sociales plus que spatiales (Arrault, 2005). Initialement conceptualisée à l'échelle du monde, la notion de territoire en archipel propose de décrire des « désorganisations » du lien social par les processus d'individuation. Nous retrouvons ici le postulat théorique classique qui oppose la mobilité à la cohésion sociale. Cependant, ce modèle du territoire retient toute notre attention car il rend compte d'une réalité à la fois continue (la territorialité et ses dimensions identitaires par la mobilité) et discontinue (absence de contiguïté spatiale) sans pour autant être dépourvue de toute logique. L'apparent paradoxe repose sur la relation entre l'espace géographique et l'espace social. Les ségrégations sociales dans l'espace ne permettent ni de se limiter à un lieu donné ni de procéder par contiguïté spatiale pour consolider ou agrandir un groupe social. En revanche, la mobilité est un moyen de rassembler une plus grande partie des individus d'un groupe social donné, ce que montre Grossetti (2006) quand il constate que la capacité à faire face aux contraintes physiques par la mobilité renforce l'homophilie des relations et leur caractère ségrégatif, c'est-à-dire des relations basées sur les proximités sociales. A l'inverse, mais sans que cela ne soit contradictoire, Castell (1996) ou Bauman (1998) constatent que les populations les plus pauvres se déplacent moins que les plus aisées car les liens affectifs au quartier de résidence constituent un rempart défensif contre les groupes sociaux plus puissants économiquement. Ainsi, contrairement aux hypothèses fondatrices de la notion de territoire en archipel, cette configuration spatiale du territoire n'est pas le résultat d'une désorganisation des liens sociaux, et la mobilité n'est pas qu'au service de l'affranchissement de ces liens, comme elle est habituellement envisagée, mais aussi au service du renforcement des structures sociales existantes. Pour conclure, le territoire en archipel n'est pas de l'ordre du visible depuis l'expérience, mais de l'ordre de la représentation (Arrault, 2005) et notamment de la représentation cartographique (Retaillé, 1997).

## **8.6 Pour conclure**

La mise en avant des processus d'individuation tend à penser la mobilité quotidienne, et parfois même ses impératifs, comme un moyen de produire ou de construire une identité personnelle. La mobilité est alors analysée comme un moyen de s'affranchir de contraintes spatiales et sociales. Notre interrogation ne consiste pas à nier les possibilités qu'elle offre

de transformer l'accès aux ressources matérielles et sociales nécessaires au quotidien des individus, mais à minimiser le fait qu'elle intervienne fortement sur les structures sociales. Il nous semble alors important de renverser cette relation entre identité et mobilité, en s'appuyant notamment sur la notion d'identité ou de position sociale, pour mieux comprendre comment les exigences de continuité et de distinction que l'identité sociale suppose guident la mobilité quotidienne. Autrement dit, la mobilité quotidienne ne serait pas productrice d'identités. Elle en serait le révélateur, et au mieux elle ne ferait que les renforcer ou les actualiser.

Rappelons effectivement que les différentiels de mobilité (quantité, accessibilité, etc.) contribuent à renforcer les inégalités entre les groupes sociaux (Le Breton, 2005), mais qu'ils contribuent aussi à maintenir ségrégués les groupes sociaux dans l'espace. Finalement, la mobilité est plus qu'une forme de socialisation, c'est avant tout une forme d'insertion sociale et spatiale. Autrement dit, la mobilité, lorsqu'elle est analysée sur ses bénéfices visibles, permet de conserver un différentiel entre classes sociales sur la souplesse, la rapidité et la facilité d'accès aux ressources recherchées. Mais il ne faut pas négliger le fait qu'elle puisse participer à naturaliser, c'est-à-dire à rendre invisible, un processus plus profondément ancré dans les rapports sociaux : les ségrégations socio-spatiales. Ainsi, la représentation de la mobilité comme instrument de liberté, contribue certainement à accentuer ce processus de naturalisation des ségrégations ; car si, dotée d'une telle propriété d'affranchissement, la mobilité généralisée n'en vient pas à bout, c'est que cette distribution spatiale du social peut être considérée comme propre à « la nature humaine » plutôt qu'à une structure sociale.

Nous ne partageons pas ce point de vue. Si l'inscription spatiale de la mobilité quotidienne d'un individu reflète son inscription sociale, on peut alors parler d'identité de déplacement, définie comme : ***une configuration à la fois sociale, cognitive et géographique des comportements spatiaux des individus telle que celle-ci permette de franchir les frontières fonctionnelles de l'espace géographique en minimisant le franchissement de frontières sociales et cognitives.*** Nous partons de l'idée que la mobilité est motivée par la nécessité d'accéder à une ou plusieurs ressources localisées ailleurs dans l'espace, que ces dernières soient matérielles ou symboliques (Bourdin, 1996). A ce niveau fonctionnel, nous sommes déjà en présence d'un remplacement, encore appelé ancrage, de l'individu dans l'espace géographique. Si ce niveau n'est pas neutre géographiquement, il n'est pas non plus neutre sociologiquement, de par les modes de vie auxquels sont associées ces ressources nécessaires, mais aussi de par les représentations cognitives de l'espace qui, elles-mêmes, sont socialement construites (Jodelet, 1982 ; Ramadier et Moser, 1998) et indissociables des pratiques. Autrement dit, s'affranchir des ressources fonctionnelles locales en se déplaçant mobilise autant les positions géographiques, sociales et cognitives des individus. A cela s'ajoutent les processus de distinction et de continuité, des processus identitaires qui orientent les actions des individus, et notamment leurs pratiques de déplacement. Cette économie identitaire ne se marque pas seulement au niveau des motifs de déplacement, mais également au niveau des stratégies de déplacements élaborées (et notamment des modes de déplacement utilisés) comme à celui des lieux fréquentés, deux directions majeures pour explorer l'identité de déplacement. Or ce jeu identitaire entre continuité et distinction participe à nouveau à une logique de remplacement des individus dans le cadre de leurs mobilités quotidiennes ; une logique qui convoque les positions sociales, géographiques et cognitives des individus.

Pour conclure, il nous semble important que les notions de remplacement et de position, sur lesquelles nous postulons que s'étaient, respectivement, les processus identitaires de continuité et de distinction, soient abordées simultanément selon une approche tri-dimensionnelle, à savoir géographique, sociologique et psychologique. Ces dimensions nous paraissent essentielles pour conceptualiser, analyser et comprendre la notion d'identité de déplacement. Cependant, si elles doivent nécessairement être manipulées ensemble d'un point de vue théorique, il n'est pas certain qu'elles renvoient à un seul et unique niveau

d'analyse et de compréhension de l'identité de déplacement. En effet, la sociologie est bien plus efficace pour rendre compte des conditions de possibilité de la mobilité quotidienne, alors que la cognition sociale[S1] rend plus aisément compte de ses conditions de production et la géographie de ses conditions de fonctionnement.



# Bibliographie

- Abric, J.C. (1994). *Pratiques sociales et représentations*, Paris, PUF.
- Accès Transports Viables (2004). Gestion de la mobilité dans la région métropolitaine de Québec, *Prendre le virage des transports viables*, Rapport interne, Québec, Canada.
- Altman, I., Setha, M.-L. (1992). *Place attachment*, New York, P. Press.
- Anderson, J., Tindall, M. (1972). The concept of home range: new data for the study of territorial behavior. In W.J. Mitchell (Ed.), *Environmental Design: research and practice*, Los Angeles, University of California.
- Ansary, P. (1994). *Le Capitalisme dans la vie quotidienne*, Bruxelles, Editions Vie Ouvrière.
- Arentze, T.A., Timmermans, H. (2003). Measuring Impacts of Condition Variables in Rule-Based Models of Space-Time Choice Behavior, *Geographical Analysis*, 35, 24-45.
- Arentze, T.A., Timmermans, H. (2004). A learning-based transportation oriented simulation system, *Transportation Research Part B*, 38, 613-633.
- Arrault, J.B. (2005). Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales, *Espace Géographique*, 4, 315-328.
- Augé, M. (1992). *Non-lieux : Introduction à une anthropologie de la sur-Modernité*, Paris, Editions du Seuil.
- Authier, J.Y., Bacqué, M.H., Guérin-Pace, F. (2007). *Le quartier . Enjeux scientifiques, action politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, Collection Recherches.
- Axia, G., Baroni, M.R., Mainardi-Peron, E. (1991). Representation of familiar places in children and adults: verbal reports as a method for studying environmental knowledge, *Journal of Environmental Psychology*, 8, 124-139.
- Bachiri, N. (2006). *L'étalement urbain et la mobilité quotidienne d'adolescentes et d'adolescents de territoires urbains de la Communauté métropolitaine de Québec*, Mémoire de maîtrise, Québec, Canada, Université Laval.
- Bachiri, N., Vandermissen, M.H., Després, C. (à paraître), Mobilité des adolescents et formes urbaines : pratiques et représentations. In M. Castaigne et al (dir.), *Approches qualitatives et quantitatives des mobilités. Quelles complémentarités ?*, *Actes du 7<sup>e</sup> Colloque* du Groupe de travail MSFS, AISLF, Belgique, Namur.
- Bagley, M., Mokhtarian, P. (2002). The impact of residential neighborhood type on travel behavior: a structural equations modeling approach, *The Annals of Regional Science*, 36, 279-297.
- Bahi-Fleury, G. (1996). *Histoire, identité résidentielles et attachement au quartier : étude sur les habitants de la ville de Paris*, Thèse de doctorat, Université René Descartes, 369 pages + annexes.
- Barker, R.G. (1968). *Ecological psychology: concepts and methods for studying the environment of human behavior*, Stanford, Stanford University Press.
- Barker, R.G., Wright, H.F. (1955). *Midwest and its children*, New-York: Row, Peterson and company.
- Bassand M. (2001), Métropole et métropolisation. In M. Bassand, V. Kaufmann, D.Joye, (Eds), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechnique et universitaires romandes.

- Bauman, Z. (1998). *Globalization: The human consequences*, Cambridge, Polity.
- Bauman, Z. (1998). On globalization: Or globalization for some, localization for others. *Thesis Eleven*, 54, 37-49.
- Bertaux-Wiame, I., Gotman, A. (1993). Le changement de statut résidentiel comme expérience familiale. In C. Bonvalet, A. Gotman (Eds.), *Le logement, une affaire de famille*, Paris, Editions l'Harmattan, pp. 129-167.
- Best, H., Lanzendorf, M. (1995). Division of labour and gender differences in metropolitan car use. An empirical study in Cologne, Germany, *Journal of Transport Geography*, 13, 109-121.
- Betsch, T., Brinkmann, J., Fiedler, K., Breining, K. (1999). When prior knowledge overrules new evidence: adaptative use of decision strategies and the role of behavioral routines, *Swiss Journal of Psychology*, 58 (3), 151-160.
- Betsch, T., Fiedler, K., Brinkmann, J. (1998). Behavioral routines in decision making: the effects of novelty in task presentation and time pressure on routine maintenance and deviation, *European Journal of Social Psychology*, 58, 861-878.
- Björklid, P. (1994). Children-traffic-environment. Special Issue: Children and the city. *Architecture & behavior*, 10 (4), 399-405.
- Blakely, K.S. (1994). Parents' conceptions of social dangers to children in the urban environment, *Children's Environments*, 11 (1), 16-25.
- Blanc, M. (1992). *Pour une sociologie de la transaction sociale*, Paris, L'Harmattan.
- Boarnet, M., Crane, R. (2001). The influence of land use on travel behavior: specification and estimation strategies, *Transportation Research Part A*, 35, 823-845.
- Bonvalet, C., Gotman, A. (1993). *Le logement, une affaire de famille*, Paris, Editions l'Harmattan.
- Bonvalet, C., Brun, J., Segaud, M. (2000). Logement et habitat, *La documentation française*. N° septembre.
- Boulahbal, M. (2000). *Les territoires de mobilité quotidienne. Définition du concept et caractérisation en fonction du contexte d'urbanisation et de caractéristiques individuelles*, Thèse de doctorat en transports. École Nationale des Ponts et Chaussées, 2 vol., 410 p.
- Boullier, D. (1999). *L'urbanité numérique. Essai sur la troisième ville en 2100*, Paris, L'Harmattan.
- Bourdieu, P. (1972) [2000]. *Esquisse d'une théorie de la pratique*, Paris, Éditions du Seuil.
- Bourdieu, P. (1979). *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Edition de Minuit.
- Bourdieu, P. (1980). L'identité et la représentation. Élément pour une réflexion critique sur l'idée de région, *Actes de la Recherche en Science sociale*, 35, 63-72.
- Bourdieu, P. (1980). *Le sens pratique*, Paris, Edition de Minuit.
- Bourdieu, P. (dir.) (1993). *La misère du monde*. Paris, Éditions du Seuil.
- Bourdieu, P. (2000). *Les structures sociales de l'économie*, Paris, Seuil.
- Bourdin, A. (1996). L'ancrage comme choix. In M. Hirschhorn, J.M. Berthelot (Eds.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?* Paris, L'Harmattan, Villes et entreprises, pp. 37-56.
- Bourdin, A. (2007). *Mobilité et écologie urbaine*. Paris, Descartes & Cie.
- Brais, N., Luka, N. (2002). De la ville à la banlieue, de la banlieue à la ville, In A. Fortin, C. Després, G. Vachon (dir.), *La banlieue revisitée*, Québec, Nota bene, pp.151-180.



- Bratman, M. (1987). *Intentions, Plans, and Practical Reason*, Cambridge, Harvard University Press.
- Bronfenbrenner, U. (1977). Toward an experimental ecology of human development, *American Psychologist*, July, 513-531.
- Bronfenbrenner, U. (1986). Ecology of the Family as a Context for Human Development: Research Perspectives, *Developmental Psychology*, 22 (6), 723-742.
- Brown, M.A., Broadway, M.J. (1981). The cognitive maps of adolescents: confusion about inter-town distances. *Professional Geographer*, 33 (3), 315-325.
- Cammissuli, M. (2007). *Identité sociale et mode de transport : analyse sociologique des usagers de l'auto-partage en Belgique francophone*, Mémoire de licence, Bruxelles, Université Libre de Bruxelles, ronéotypé.
- Carpentier, S. (2007). *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple du Luxembourg*, Thèse de doctorat en géographie, Université Louis Pasteur – Strasbourg I, 396 p.
- Case, D. (1996). Contributions of journeys away to the definition of home: an empirical study of a dialectical process, *Journal of Environmental Psychology*, 16, 1-15.
- Castells, M. (1996). *The information age: Economy, society and culture*, Vol 1. The rise of the network society, Oxford, Blackwell.
- Castells, M., Godart, F. (1974). *Monopolville. L'entreprise, l'Etat, l'urbain*, Paris-La Haye, Mouton.
- Cauvin, C. (1984). *La perception des distances en milieu intra-urbain*, Paris, Collection Synthèse et Documentation, Editions CNRS.
- Cauvin, C. (1999). Propositions pour une approche de la cognition spatiale urbaine, *Cybergeographe*, *Revue en ligne de géographie*, [www.cybergeographe.presse.fr](http://www.cybergeographe.presse.fr), 19 p.
- Certu (1998). *L'enquête ménages déplacements : « méthode standard »*, Paris, Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme.
- Chalas, Y., Dubois-Taine, G. (1997). *La ville émergente*, La Tour-d'Aigues, Edition de l'Aube.
- Chombart de Lauwe, P. (1952). *Paris et l'agglomération parisienne*, Paris, PUF.
- Chombart de Lauwe, P.H. (1976). Appropriation de l'espace et changement social, In P. Korosek-Serfaty, (Ed.), *Appropriation de l'espace*, Acte de la troisième conférence internationale de psychologie de l'espace construit, Strasbourg, Université Louis Pasteur, 21-25 juin 1976.
- Ciripiani-Crauste, M., Fize, M. (2005). *Le bonheur d'être adolescent : suivi de quelques considérations sur la première jeunesse et la nouvelle enfance*, Ramonville Saint-Agne, Erès.
- Coing, H. (1966). *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, Les Editions Ouvrières.
- Cologan, H. (1985). Mobilité et représentation urbaines, In J.P. Guerin & H. Gumuchian (Eds.), *Les représentations en actes : Actes du colloque de Lescheraines*, Institut de géographie alpine, Université scientifique et médicale de Grenoble.
- Communauto (2006). [En ligne], [www.communauto.com](http://www.communauto.com), (consulté entre le 15 janvier 2006 et le 17 février 2007)
- Cresswell, T. (2001) The Production of Mobilities, *New Formations*, 43, 11-25.
- Cullen, I., Godson, V. (1975). Urban Networks: the Structure of Activity Patterns, *Progress in Planning*, 4, 1-96.

- Daris, A. (2002). Mobilité et vie sociale : entre le quartier et l'ailleurs, In A. Fortin, C. Després, G. Vachon (dir.), *La banlieue revisitée*, Québec, Nota bene, pp. 181-211.
- Daris, A. (2003). *Une perspective sociale des comportements de mobilité des résidents des banlieues anciennes de la région de Québec*, Mémoire de maîtrise, Québec, Canada, Université Laval.
- De Certeau, M. (1980). *L'invention du quotidien*, Paris, UGE, coll. 10-18.
- Debarbieux, B. (2006). Prendre position : réflexion sur les ressources et les limites de la notion d'identité en géographie, *Espace Géographique*, 4, 340-354.
- Denis, M. (1989). *Images et cognition*, Paris, PUF, coll. Psychologie Aujourd'hui.
- Depeau, S. (2003). *L'enfant en ville : autonomie de déplacement et accessibilité environnementale*, Thèse de Doctorat, Université René Descartes, 423 pages + annexes.
- Depeau, S. (à paraître). Des lignes, des points et des surfaces : Radioscopie des territoires de la mobilité des enfants en milieu urbain. Comparaison entre Paris intra-muros et banlieue parisienne, *Enfances, Familles et Générations*.
- Desbarats, J. (1983). Spatial choice and constraints on behavior, *Annals of the Association of American Geographers*, 73 (3), pp. 340-357.
- Després, C., Jimenez, F., Paradis, D. (2005). La marche, le vélo et l'autobus : Plaisir quotidien ou bonheur d'occasion ?, Vidéo présenté dans le cadre des 9e Journées Annuelles de la Santé Publique, Québec, Centre des congrès, 17 novembre 2005.
- Després, C., Lord, S. (2005). The meaning of home for elderly suburbanites. In G.D. Rowles, H. Chaudhury (Eds.), *Coming home: International perspectives on place, time and identity in old age*, Helvi Gold.
- Di Méo, G. (1994). Epistémologie des approches géographiques et socio-anthropologiques du quartier urbain, *Annales de géographie*, 577, 255-275.
- Dobruszkes, F. (2002). Réflexions sur l'usage des modèles dans les études de transport et les science sociales, *Recherche Transports Sécurité*, 74, 2-25.
- Dobruszkes, F., Fourneau, Y. (2007) Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois, *Brussels Studies*, 7, 1-19 ([www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be)).
- Doise, W. (1982). *L'explication en psychologie sociale*, Paris, PUF.
- Donadieu, P., Perigord, M. (2007). *Le paysage*, Paris, Armand Colin.
- Dowling, R., (2000). Cultures of mothering and car use in suburban Sydney: a preliminary investigation, *Geoforum*, 31, 345-353.
- Downs, R.M., Stea, D., (1973). *Image and environment: cognitive mapping and spatial behaviour*, Chicago, Aldine Publishing Compagny.
- Dubois N. (2004). *L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi*, Thèse de doctorat en psychologie, Université Paris X - Nanterre, 294 p.
- Dupuy, G. (1999) *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos.
- Dupuy, G. (2000). Automobilités : quelles relations à l'espace. In M. Bonnet, D. Desjeux (Eds.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF.
- Dussart, B. (1978). *Dessins et représentation de l'espace urbain*, Thèse de doctorat, Université Paris X.
- Ehrlich, S. (1985). La notion de représentation : diversité et convergences, *Psychologie Française*, 30 (3/4), 226-229.

- Feitler, S. (2003). Les systèmes de voitures partagées, chaînon manquant entre le transport en commun et la voiture particulière ?, *Réalités Industrielles*, Novembre, 94-100.
- Feldman, R.M. (1990). Settlement identity: psychological bonds with home places in a mobile society, *Environment & Behavior*, 22 (2), 183-229.
- Feldman, R.M. (1996). Constancy and change in attachments to types of settlements, *Environment & Behavior*, 28 (4), 419-445.
- Flament, C. (1981). L'analyse des similitudes : une technique pour les recherches sur les représentations sociales, *Cahiers de psychologie cognitive*, 1, 375-395.
- Flamm, M. (1998). Les transports urbains publics individuels. L'émergence de solutions collectives aux problèmes engendrés par l'automobile individuelle. In P. Rossel, M. Bassand, M.A. Roy, (dir.), *Au-delà du laboratoire. Les nouvelles technologies à l'épreuve de l'usage*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 153-163.
- Flamm, M. (2004). La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie. In B. Montulet, V. Kaufmann, (dir.), *Mobilités, fluidités... libertés?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, pp. 71-94.
- Flamm, M. (2005). Le vécu des temps de déplacement : cadres d'expérience et réappropriation du temps, In B. Montulet, M. Hubert, C. Jemelin, S. Schmitz, (dir.), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, pp. 183-195.
- Fortin, A., Després, C. (à paraître), Vieillir en milieu rurbain : le choix résidentiel des aînés. In J.P. Lévy et al. (dir.), Actes du Colloque sur les choix résidentiels, *Entretiens Jacques-Cartier*, Lyon, décembre 2005.
- Fortin, A., Després, C., Vachon, G. (2002). *La banlieue revisitée*, Québec, Nota bene.
- Fortin, A., Rioux, J., Villeneuve, M.H. (2007). Représentations de l'automobile chez des résidents du rurbain de l'agglomération de Québec, *Rapport de recherche*, Québec, Canada, *GIRBa*.
- French, S.A., Story, M., Jeffery, R.W. (2001). Environmental influences on eating and physical activity, *Annual Review of Public Health*, 22, 309-335.
- Fried, M. (1963). Grieving for a lost home, In L. Duhl (Ed.), *The urban condition*, New York, Basic Books, pp. 151-171.
- Gallez C., Orfeuil J.P. (1998). Dis moi où tu habites je te dirais comment tu te déplaces. In D. PUMAIN, M.F. MATTEI, *Données urbaines*, Anthropos, INSEE, CNRS, Collection Villes, pp. 157-166.
- Gärling, T. (1991). How urban residents acquire, mentally represent, and use knowledge about their environment, Perception and evaluation of environment quality, M. Bonnes (Ed.), *Proceeding of the MAB-UNESCO International Symposium*, Rome, 117-128;
- Gärling, T. (1992). The importance of routines for the performance of everyday activities, *Scandinavian Journal of Psychology*, 33 (2), 170-177.
- Gärling, T., Kwan, M.-P., Golledge, R.G. (1994). Computational-Process Modelling of Household Activity Scheduling, *Transportation Research B*, 28, 355-364.
- Gärling, T., Gilholm, R., Gärling, A., (1995). Reintroducing attitude in travel behavior research: the validity of an interactive interview procedure to predict car use. In P. Bonnel, R. Chapleau, M.E.H. Lee-Gosselin, C. Raux (Eds.), *Les enquêtes de déplacements urbain : mesurer le présent, simuler le futur*, Lyon, Centre Jacques Cartier, pp.459-468.
- Gärling T., Gillholm R., Gärling A. (1998). Reintroducing attitude theory in travel behaviour research, *Transportation*, 25 (2), p.129-146

- Gärling, T., Kalen, T., Romanus, J., Selart, M., Vilhelmson, B. (1998). Computer Simulation of Household Activity Scheduling, *Environment & Planning A*, 30 (4), 665-679.
- Gärling, T., Golledge, R. (2000). Cognitive mapping and spatial decision-making. In R. Kitchin, S. Freudschuh (Eds.), *Cognitive mapping: Past, Present and Future*. Routledge, London: Frontiers of cognitive science, pp. 44-65.
- Gaster, S. (1991). Urban children's access to their neighborhood: changes over three generations, *Environment & Behavior*, 23 (1), 70-85.
- Gibson, J.J. (1979). *The ecological approach to visual perception*, Boston, M.A, Houghton Mifflin.
- Giuliani, M.V., Feldman, R.M. (1993). Place attachment in a developmental and cultural context, *Journal of Environmental Psychology*, 13, 267-274.
- Golledge, R.G. (1987). Environmental cognition. In D. Stokols, I. Altman (Eds.), *Handbook of Environmental Psychology*, vol.1, New York: Wiley, pp. 131-174.
- Golledge, R.G. et al. (1999). *Wayfinding Behavior. Cognitive Mapping and other Spatial Processes*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press.
- Gottmann, J. (1952). *La politique des états et leur géographie*, Paris, A. Colin.
- Grossetti, M. (2006). La ville dans l'espace des réseaux sociaux. In M. Bonnet, P. Aubertel (Eds.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF collection Sciences Sociales et Sociétés.
- Gustafson, P. (2001). Roots and routes: exploring the relationship between place attachment and mobility, *Environment & Behavior*, 33 (5), 667-686.
- Gustafson, P. (2002). *Place, attachment and mobility: three sociological studies*, Doctoral dissertation, Göteborg University, Suède, Department of Sociology.
- Halleux J.M., Lambotte J.M. (2006). Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire, *Les cahiers du CEPESS*, 22-42
- Handy, S., Cao, X., Mokhtarian, P. (2005). Correlation or causality between the built environment and travel behaviour? Evidence from Northern California, *Transportation Research Part D*, 10, 427-444.
- Hardy, J. (2006). Le rapport à l'automobile en milieu périurbain : Le cas des résidents de la Communauté métropolitaine de Québec, Essai en design urbain, Québec, Canada, Université Laval.
- Harms, S. (2003). From routine choice to rational decision making between mobility alternatives. *Swiss Transport Research Conference*, Monte Verità / Ascona, 19-21 Mars 2003.
- Hart, R. (1979). *Children's experience of place*, New-York, Irvington.
- Haumont, A. (1980). La mobilité dans les modes de vie des citadins, In *L'automobile et la mobilité des Français*, Paris, La Documentation française, pp. 109-115.
- Haumont, N., Raymond, H. (1966). *L'habitat pavillonnaire*, Paris: CRU, Les pavillonnaires, Paris, CRU, réédition l'Harmattan 2000.
- Haumont, A., Wintersdorff, F. (1983). *Stratégies parentales et déplacements des enfants*, Paris, Institut de Sociologie Urbaine.
- Hay, R. (1998). Sense of place in developmental context, *Journal of Environmental Psychology*, 18, 5-29.

- Heft, H. (1997). The relevance of Gibson's Ecological Approach to Perception for Environment-Behavior Studies. In G.T. Moore, R. Marans (Eds.), *Advances in Environment, Behavior & Design*, Vol.4, New York, Plenum Press.
- Hidalgo, M-C., Hernandez, B., (2001). Place attachment: Conceptual and empirical questions. *Journal of Environmental Psychology*, 21, 273-281.
- Hillman, M. (1986). Not a carbone democracy. In E. de Boer (Ed.), *Transport Sociology: social aspects of transport planning*, New York, Pergamon Press, pp. 158-168.
- Hillman, M., (2002). Are we developing battery-reared or free-range children? Keynote paper presented at the *WAPAC Seminar* in Perth, Western Australia.
- Hillman, M., Adams, J., Whitelegg, J. (1990). *One False Move. A Study of children's independant mobility*, London: PSI.
- Hillman, M., Adams, J., Whitelegg, J. (1997). *One False Move... A Study of children's independant mobility*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers.
- Hirtle, S.C., Jonides, J. (1985). Evidence of hierarchies in cognitive maps, *Memory and Cognition*, 13 (3), 208-217.
- Horelli, L. (2001). A comparison of Children's autonomous mobility and environmental participation in Northern and Southern Europe – The case of Finland and Italy, *Journal of Community and Applied Social Psychology*, 11, 451-455.
- Hubert, J.P., Toint, P. (2002). *La mobilité quotidienne des Belges*, Namur, Presses universitaires de Namur.
- Hunter, A. (1975). The loss empirical test through replication, *American Sociological Review*, 40 (5), 537-552.
- Ishikawa, T., Montellon, D.R. (2006). Spatial knowledge acquisition from direct experience in the environment: Individual differences in the development of metric knowledge and the integration of separately learned places, *Cognitive Psychology*, 52, 93-129.
- Jodelet, D. (1982). Les représentation socio-spatiales de la ville, In P.H. Derycke (Ed.), *Conception de l'espace*, Paris, Université de Paris X, pp. 145-177.
- Jones, P. (1979). New approaches to understanding travel behaviour: The human activity approach. In D. Hensher, P. Stopher (Eds.), *Behavioural Travel Modelling*, London, Croom-Helm, pp. 55-80.
- Jussiant, L. (2002). Combined mobility and Car-Sharing, *Public Transport International Magazine*, June ([www.uitp-pti.com/img/cover6\\_2002/car\\_sharing.pdf](http://www.uitp-pti.com/img/cover6_2002/car_sharing.pdf)).
- Jutras, S., Lepage, G. (2006). Parental perceptions of contributions of school and neighbourhood to children's psychological wellness, *Journal of community Psychology*, 34 (3), 305-325.
- Katzev, R. (2003). Car Sharing: A New Approach to Urban Transportation Problems, *Analyses of Social Issues and Public Policy*, 3 (1), 65-86.
- Kauffmann, V., Widmer, E. (2005). L'acquisition de la motilité au sein des familles. Etat de la question et hypothèses de recherche, *Espaces et Sociétés*, 120-121, n°1-2, 199-217.
- Kaufmann V., Jemelin C., Guidez J.M. (2001). *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, La Documentation Française.
- Kaufmann, J.C. (1992). *La trame conjugale. Analyse du couple par son linge*, Paris, Pocket.
- Kaufmann, V. (1999). Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherches, *2001 plus, Synthèses et recherches n°48*, Centre de prospective et de veille scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques, METL, Paris.

- Kaufmann, V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Lausanne, Editions Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- Kaufmann, V., Bergman, M.M., Joye, D. (2004). Motility: Mobility as Capital, *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4), 745-756.
- Kearns, R.A., Collins, D.C., Neuwelt P.M. (2003). The walking school bus: extending children's geographies? *Area*, 3 (3), 385-392.
- Kingham, S., Ussher, S. (2007). An assessment of the benefits of the walking school bus in Christchurch, New Zealand, *Transportation Research Part A*, xxx, (sous presse).
- Kyttä, M. (2002). Affordances of children's environments in the context of cities, small towns, suburb and rural villages in Finland and Belarus, *Journal of Environmental Psychology*, 22, 109-123.
- Kyttä, M. (2003). *Children in outdoor contexts. Affordances and Independant Mobility in the assessment of Environmental Child Friendliness*, Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy, Helsinki University of Technology.
- Lannoy, P. (1996). *Le Village périphérique*, Paris, L'Harmattan.
- Lannoy, P. (2005). Famille et automobile dans les travaux de l'Ecole de Chicago, *NETCOM*, 19/3, 141-155.
- Lannoy, P. (2007). Comment comprendre l'attachement aux modes de transport ? *Le Moniteur de la Mobilité*, 1, 4-10.
- Lannoy, P., Ramadier, T. (à paraître). Introduction, In P. Lannoy, T. Ramadier (dir.), *La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Editions Académia-Bruylant, pp. 9-19.
- Le Breton E. (2005). *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et dynamique sociale*, Paris, Armand Colin.
- Lee, T.R. (1963). On the relation between the school journey and social and emotional adjustment in rural infant children, *British Journal of Educational Psychology*, 27, 100-116.
- Lefebvre, H. (1986) [1974]. *La Production de l'espace*, Paris, Anthropos.
- Le Monde (04/09/2007). Avec le pédibus, le ramassage se fait à pied. Plusieurs grandes villes encouragent cette initiative (O. Razemon).
- Leplat, J. (1985). Les représentations fonctionnelles dans le travail, *Psychologie Française*, 30 (3/4), 269-275.
- Lévy J. (2002). Modes de vie urbains et modèles d'urbanité, *Futuribles / Étude rétrospective et prospective des évolutions de la société française (1950-2030)*, 24.
- Lewicka, M. (2005). Ways to make people active: The role of place attachment, cultural capital, and neighbourhood ties, *Journal of Environmental Psychology*, 25 (4), 381-395.
- Lord, S. (2004). *Les attitudes, les aspirations et préférences résidentielles des aînés de banlieue face à leur avenir : le cas de la première couronne de banlieues l'agglomération de Québec*, Mémoire de maîtrise, Québec, Canada, Université Laval.
- Lord, S. (à venir). *Les pratiques et les représentations de la mobilité, de la ville et de la vieillesse chez les aînés de banlieues québécoises : une enquête longitudinale*, Thèse de doctorat, Québec, Canada, Université Laval.
- Lord, S., Luxembourg N. (2006). The mobility of elderly residents living in suburban territories: mobility experiences in Canada and France, *Journal of Housing for the Elderly*, 20 (4), 103-121.

- Low, S.M., Altman, I. (1992). Place attachment: a conceptual inquiry. In I. Altman, S.M. Low (Eds.), *Place attachment*, New-York, London, Plenum Press, pp. 1-12.
- Luka, N. (2001). *Suburbia revisited: images and meanings of postwar suburbs in the Quebec City metropolitan region*, Mémoire de maîtrise, Québec, Canada, Université Laval.
- Lynch K. (1960). *The image of the city*, Cambridge, M.I.T. Press.
- Madden, J.F. (1981). Why women work closer to home? *Urban Studies*, 18, 181-94.
- Martin-Roy, S. (2007). *Les utilisateurs de "Communauto" en banlieue de 1<sup>re</sup> couronne de Québec : motivations, stratégies d'utilisations et pratiques de mobilité*, Essai en design urbain, Mémoire de Master, Québec, Canada, Université Laval.
- Massot, M.H. (1998). Les services de voiture partagée : pratiques actuelles et mise en perspective. In O. Andan, B. Faivre d'Arcier, M. Lee-Gosselin, (dir.), *L'Avenir des déplacements en ville. The Future of Urban Travel*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transport, coll. Etudes & Recherches, 2 (12), 3-30.
- Matthews, M.H. (1987). Sex differences in spatial competence: the ability of young children to map "primed" unfamiliar environments, *Educational Psychology*, 7 (2), 77-90.
- Maurer, R., Baxter, J.C. (1972). Images of the neighborhood among Black, Anglo and Mexican-American children, *Environment & Behavior*, 4, 351-358.
- Merom, D., Tudor-Locke, C., Bauman, A., Rissel, C. (2006). Active commuting to school among NSW primary school children: implications for public health, *Health & Place*, 12, 678-687.
- Meurs, H., Haaijer, R. (2001). Spatial structure and Mobility, *Transportation Research Part D*, 6, 429-446.
- Meyer, A.M. (2005). *Approche spatio-temporelle de l'organisation socio-résidentielle urbaine. Un exemple: l'agglomération de Hambourg*, Thèse de doctorat en géographie, Université Louis Pasteur – Strasbourg I, 625 p.
- Milgram, S., Jodelet, D. (1976). Psychological maps of Paris. In H. Proshansky et al. (Eds), *Environmental Psychology* (2nd edition) New York, Holt, Rinehart & Winston.
- Millard-Ball, A., Murray, G., Terschure, J. (2005). Car-sharing: Where and how it succeeds. *Transit Cooperative Research Program (TCRP), Report 108*, Washington, D.C., Federal Transit Administration et Transit Development Corporation et Transportation Research Board.
- Moles, A. (1976). Aspects psychologiques de l'appropriation de l'espace, In P. Korosek-Serfaty (Ed.), *Appropriation de l'espace*, Acte de la troisième conférence internationale de psychologie de l'espace construit, Strasbourg, université Louis Pasteur, 21-25 juin 1976.
- de Montlibert, C. (1995). *L'impossible autonomie de l'architecte : sociologie de la production architecturale*, Strasbourg, PUS.
- Montulet, B. (2005). Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités, *Cahiers internationaux de sociologie*, 118, 137-159.
- Mougenot, C. (1985). Le problème des migrations alternantes, *Espace Géographique*, 3, 206-212.
- Muheim, P., et al (1998). Le choix de la mobilité ! Le CarSharing – la clé de la mobilité combinée, *Énergie 2000, secteur Transports*, Suisse, Berne.
- Newell, A., Simon, H., (1972). *Human problem solving*. Englewood Cliffs, Prentice-Hall.
- Newman P., Kenworthy J. (1996). The land use-transport connection. An Overview, *Land Use Policy*, 13 (1), 1-22

- Noshis, K. (1984). *Significations affectives du quartier*, Paris, Librairie des Méridiens.
- Ollivro J. (2005). Les classes mobiles, *L'information Géographique*, 3, 29-45
- Payne, J.W., Bettmann, J.R., Johnson, E.J. (1993). *The adaptive decision Maker*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Petit J. (2003). Cinq logiques de mobilité et leurs conséquences sur la planification des déplacements urbains, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 42, 35-58
- Petit, J. (2002). La mobilité comme figure de l'expérience sociale : conséquence sur la caractérisation de la demande de transport, *Recherche, Transports, Sécurité*, 76, 190-207.
- Petropoulou, C. (2003). *Étude comparée des changements périurbains. Les quartiers spontanés à Athènes et à Mexico*, Thèse de Doctorat en Géographie Humaine, Université Louis Pasteur, Strasbourg, 2 Vol., 510 pages.
- Piaget, J. (2005). *Six études de psychologie*, St-Armand (Cher), Folio essais.
- Piolle, X. (1990). Mobilité, identité, territoires, *Revue de Géographie de Lyon*, 65 (3), 149-154.
- Pollini, G.(2005). Elements of a theory of place attachment and socio-territorial belonging, *International Review of Sociology/Revue internationale de sociologie*, 15 (3), 497-515.
- Pouyanne G. (2004). *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, Thèse de doctorat en économie, Université Montesquieu - Bordeaux IV, 299 p.
- Pouyanne, G. (2005). L'interaction entre usage du sol et comportements de mobilité. Méthodologie et application à l'aire urbaine de Bordeaux, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 5, 723-746.
- Pradeilles, J.C. (2001). Ville et mobilité : problèmes de société ? In P. Lassave, A. Haumont (Eds.), *Mobilités spatiales. Une question de société*, Paris, L'Harmattan, pp.175-183.
- Prezza, M., Pilloni, S., Morabito, C., Sersante, C., Alparone, F.R., Guiliani, M.V. (2001). The Influence of Psychosocial and Environmental Factors on Children's Independent Mobility and Relationship to Peer Frequentation, *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 11, 435-450.
- Proshansky H.M. (1978). The city and self-identity, *Environment & Behavior*, 10 (2), 147-169
- Proshansky, H.M.; Fabian, A.K., Kaminoff, R. (1983). Place-identity: physical world socialization of self, *Journal of Environmental Psychology*, 3, 57-83.
- Pumain D., Saint-Julien T. (1997). *L'analyse spatiale. Localisations dans l'espace*, Paris, Armand Colin, Cursus.
- Ramadier, T. (1997). *Construction cognitive des images de la ville : évolution de la représentation cognitive de Paris auprès d'étudiants étrangers*, Thèse de doctorat, Université René Descartes, 362 pages + annexes.
- Ramadier, T. (2002). Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne : le cas d'un quartier périphérique de Québec-Ville, *Espaces et Sociétés*, 108/109, 111-131.
- Ramadier, T. (2004). Transdisciplinarity and its challenges: The case of urban studies, *Futures*, 36 (4), 423-439.
- Ramadier, T. (2007). Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position ?, In J-Y. Authier, M-H. Bacqué, F. Guerin-Pace (dir.), *Le quartier : Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, collection "Recherche" Chapitre 10, pp. 127-138.



- Ramadier, T., Moser G. (1998). Social legibility, the cognitive map and urban behaviour, *Journal of Environmental Psychology*, 18 (3), 307-319.
- Ramadier, T., Lee-Gosselin, M., Frenette, A., (2005). Conceptual perspective for explaining spatio-temporal behaviour in urban areas. In M.E.H. Lee-Gosselin, & S.T Doherty, (Eds.), *Integrated land-use and transportation models: behavioural foundations*, Elsevier, Oxford, pp. 87-100.
- Ramadier, T., Bronner, A.C. (2006). Knowledge of the environment and spatial cognition: JRS as a technique for improving comparisons between social groups, *Environment & Planning B: Planning & Design*, 33, 285-299.
- Ramadier, T., Petropoulou, C., Haniotou, H., Bronner, A.C., Enaud, C. (à paraître). Mobilité quotidienne et morphologie urbaine : les constantes paysagères des lieux fréquentés et représentés comme indicateurs des valeurs environnementales, In M. Thériault et F. Desrosiers (dir.), *Information Géographique et Dynamiques Urbaines*, Edition Lavoisier-Hermès Science, collection "Information Géographique et Aménagement du Territoire", pp. 319-346.
- Ramadier, T., Lannoy, P., Depeau, S., Carpentier, S., Enaud, C. (à paraître). Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement : congruence entre espace social, cognitif et géographique, In P. Grandjean (dir.), *Construction identitaire et espace*, L'Harmattan.
- Ratiu, E. (1998). *Logement temporaire. Contexte et dynamique du « chez-soi »*. PUCA, Rapport de recherche, 125 p.
- Razemon, O. (2007). Avec le pédibus, le ramassage se fait à pied. Plusieurs grandes villes encouragent cette initiative, *Le Monde*, 04/09/2007.
- Remy, J. (2004). Culture de la mobilité : nouvelles formes de territorialité, In L. Vodoz, et al. (dir.), *Les territoires de la mobilité : l'aire du temps*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, pp.13-42.
- Remy J., Voyé L. (1992). *La ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan.
- Retaillé, D. (1997). *Le mode du géographe*, Paris, Presses de Sciences Po.
- Reuchlin, M., (1957). *Histoire de la psychologie*, Paris, PUF, collection « Que sais-je ? ».
- Reymond H., Cauvin C., Kleinschmager R. (coord.), (1998). *L'espace géographique des villes - Pour une synergie multistrates*, Paris, Anthropos, collection Villes.
- Richard, J.-F. (1993). Intériorité et comportement. In R. Ghiglione, J.F. Richard, (Eds.), *Cours de Psychologie, vol. 1 : origines et bases*, Paris, Editions Dunod.
- Ricoeur, P. (1985). *Temps et récit*, tome 3, Paris, Seuil.
- Rissotto, A., Tonucci, F. (2002). Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school children, *Journal of Environmental Psychology*, 22, 65-77.
- Robert, B. (2005). *Recueil de textes sur Communauto*, Mémoire de maîtrise, Québec, Canada, Université Laval.
- Robin, M. (2005). Le rapport à l'espace résidentiel des nouveaux parents de la région parisienne. In M. Robin, E. Ratiu (Eds.), *Transitions et rapports à l'espace*, Paris : L'Harmattan, pp. 25-46.
- Rogoff, B., Lave, J. (1984). *Everyday cognition: its development in social context*. Cambridge: Harvard University Press.
- Rosch, E. (1975). Cognitive reference points, *Cognitive Psychology*, 7, 532-547.
- Rosenfield, P.L. (1992). The potential of transdisciplinary research for sustaining and extending linkages between the health and social sciences, *Social science and Medicines*, 35, 1343-1357.

- Sanders, L. (1989). *L'analyse des données appliquée à la géographie*, Montpellier, GIP Reclus.
- Schwieger, B. (2004). *International Developments towards Improved Car-Sharing Services*, Oxfordshire, Writersworld.
- Shaheen S., Sperling, D., Wagner, C. (1998). Carsharing in Europe and North America: Past, present, and future, *Transportation Quarterly*, 52 (3), 35-52.
- Shaheen, S., Rodier, C.J. (2004). Travel effects of a suburban commuter-carsharing service: A Carlink case study, California, Berkeley, *Transportation Research Board*.
- Singly, F. de, Decup-Pannier, B. (2000). Avoir une chambre chez chacun de ses enfants séparés. In F. de Singly (Ed.), *Libres ensemble. L'individualisme dans la vie commune*, Paris : Nathan, pp. 219-236.
- Sissons Joshi, M., MacLean, M., Carter, W., (1999). Children's journey to school: spatial skills, knowledge and perceptions of the environment, *British Journal of Developmental Psychology*, 17, 125-139.
- Sleap, M., Warburton, P., (1993). Are primary school children gaining heart health benefits from their journeys to school? *Child: Care, Health and Development*, 19, 99-108.
- Steininger, K., Vogl, C., Zettl, R. (1996). Car-sharing organizations. The size of the market segment and revealed change in mobility behavior, *Transport Policy*, 3 (4), 177-185.
- Stock M. (2005). Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? *EspacesTemps.net*
- Tarrius, A. (1987). Identités sociales et usages des temps et des espaces dans les périphéries urbaines, *Inrets, Rapport n°39*, ronéotypé.
- Taylor, C. (1994). La politique de la reconnaissance, In *Multiculturalisme. Différence et démocratie*, Paris, Aubier, pp. 41-99.
- Thomsen, T.U. (2004). Children—Automobility's Immobilized Others? *Transport Reviews*, 24 (5), 515–532.
- Timmermans, H. (2005). *Progress in activity-based analysis*, Netherlands, Elsevier.
- Tsoukala, K. (2007). *Les territoires urbains de l'enfant*. Paris, l'Harmattan.
- Twigger-Ross, C. Uzzell, D. (1996). Place and identity process, *Journal of Environmental psychology*, 16, 205-220.
- Unger, D.G., Wandersman, A. (1983). Neighboring and its role in block organisations: an exploratory report, *American Journal of Community Psychology*, 11 (2), 291-299.
- Urry, J. (2005). *Sociologie des mobilités : Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Arpris, Armand Colin.
- Valentine, G. (1996). Children should be seen and not heard: the production and transgression of adults' public space, *Urban Geography*, 17 (3), 205-220.
- Vandersmissen, M.H. (à paraître). Evolution récente de la mobilité à Québec : qu'en est-il des différences selon le genre ? In P. Lannoy, T. Ramadier (dir.), *La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Editions Académia-Bruylant, pp. 47-63.
- Vergnaud, G. (1985). Concepts et schèmes dans une théorie opératoire de la représentation, *Psychologie Française*, 30 (3/4), 245-252.
- Viard, J. (1994). *La société d'archipel ou les territoires du village global*, La Tour-d'Aigues, Edition de l'Aube

- Vidal De La Blache, P. (1902). Les conditions géographiques des faits sociaux, *Annales de Géographie*, 11, 13-23.
- Vidal De La Blache, P. (1903). *Tableau de la géographie de la France*, Paris, Hachette.
- Wapner, S. (1981). Transactions of persons-in-environments: Some critical transitions. *Journal of environmental Psychology*, 1, 223-239.
- Webber, M.M. (1964). The urban place and the nonplace urban realm. In M.M. Webber et al. (Eds.), *Exploration into the urban structure*, Philadelphie, University of Pennsylvania Press, pp. 9-153.
- Weil, M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Montpellier, Mardaga.
- Weil, M. (2005). *Ville et mobilité : un couple infernal ?*, La Tour-d'Aigues, Edition de l'Aube.
- Wolf, W. (1996). *Car Mania. A Critical History of Transport*, Londres, Pluto.
- Yago, G. (1984). *The Decline of Transit. Urban Transportation in German and U.S. Cities, 1900-1970*, Cambridge, Cambridge University Press.



## Liste des figures

|           |                                                                                                        |      |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Fig. 1. 1 | : Ancrage résidentiel et mobilité quotidienne                                                          | p.22 |
| Fig. 1. 2 | : Grille d'entretien                                                                                   | p.23 |
| Fig. 1. 3 | : Profil des enquêtés                                                                                  | p.23 |
| Fig. 1. 4 | : Lecture et interprétation des <i>Wordmaps</i>                                                        | p.24 |
| Fig. 1. 5 | : Champ sémantique du mot "voiture"                                                                    | p.25 |
| Fig. 1. 6 | : Champ sémantique du mot "bus"                                                                        | p.27 |
| Fig. 1. 7 | : Champ sémantique du mot "logement"                                                                   | p.28 |
| Fig. 1. 8 | : Stratification spatiale de l'échantillon selon la structure urbaine                                  | p.30 |
| Fig. 1. 9 | : Plan de sondage et réponses                                                                          | p.31 |
| Fig. 1.10 | : Ellipses standard et lieux d'activité (hors domicile) par strate                                     | p.34 |
| Fig. 1.11 | : Types de logements par strate                                                                        | p.35 |
| Fig. 1.12 | : Graphe "voiture" par zone (seuil : 20)                                                               | p.37 |
| Fig. 1.13 | : Graphe "bus" par zone (seuil : 20)                                                                   | p.39 |
| Fig. 1.14 | : Graphe types de logements par zone (seuil : 30)                                                      | p.41 |
| Fig. 1.15 | : Préférence de localisation résidentielle par zone                                                    | p.43 |
| Fig. 1.16 | : Satisfaction résidentielle par strate                                                                | p.45 |
| Fig. 1.17 | : Proportion des personnes résidant dans leur zone préférée                                            | p.46 |
| Fig. 2. 1 | : Trois dimensions de la position spatiale d'un individu (PS)                                          | p.52 |
| Fig. 2. 2 | : Procédure générale de l'analyse paysagère                                                            | p.57 |
| Fig. 2. 3 | : Occurrence brute du degré de fixité des décisions spatio-temporelles                                 | p.58 |
| Fig. 2. 4 | : Taux de chaque paysage sur le sol de l'agglomération et sur l'ensemble des lieux fréquentés          | p.59 |
| Fig. 2. 5 | : Occurrence moyenne hebdomadaire des paysages fréquentés                                              | p.60 |
| Fig. 2. 6 | : Occurrence des éléments de la représentation cognitive de l'espace les plus cités                    | p.62 |
| Fig. 2. 7 | : Profil paysager des lieux fréquentés et représentés                                                  | p.62 |
| Fig. 2. 8 | : Taux des occurrences paysagères de l'agglomération et des représentations cognitives                 | p.63 |
| Fig. 2. 9 | : Occurrences des paysages fréquentés pour les motifs travail / hors travail (hors quartier)           | p.65 |
| Fig. 2.10 | : Degré de stabilité spatio-temporelle d'un déplacement selon son motif                                | p.67 |
| Fig. 2.11 | : Lieux fréquentés selon le niveau de scolarisation                                                    | p.68 |
| Fig. 2.12 | : Taux de routines spatiales des groupes par rapport aux taux moyen de l'échantillon (70.05%)          | p.70 |
| Fig. 2.13 | : Nombre de déplacements hebdomadaires selon les groupes et les lieux                                  | p.71 |
| Fig. 2.14 | : Part de chaque motif de déplacements dans le quartier (en %) pour chaque groupe                      | p.72 |
| Fig. 2.15 | : Part des paysages urbains concernés par le lieu de travail (en %) pour chaque groupe                 | p.73 |
| Fig. 2.16 | : Part des paysages urbains concernés par les lieux de consommation courante (en %) pour chaque groupe | p.74 |
| Fig. 2.17 | : Part des paysages urbains concernés par la fréquentation du réseau social (en %) pour chaque groupe  | p.75 |
| Fig. 2.18 | : Part des paysages urbains concernés par les activités de loisir (en %) pour chaque groupe            | p.75 |
| Fig. 2.19 | : Taux des paysages fréquentés et représentés                                                          | p.78 |
| Fig. 3. 1 | : Typologie des activités                                                                              | p.86 |

|           |                                                                                          |       |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Fig. 3. 2 | : Le degré de spontanéité des activités                                                  | p.88  |
| Fig. 3. 3 | : L'échantillon de l'étude                                                               | p.89  |
| Fig. 3. 4 | : Les façons de réaliser des activités dans l'espace et le temps                         | p.91  |
| Fig. 3. 5 | : Les groupes de comportement de réalisation des activités                               | p.92  |
| Fig. 3. 6 | : Les façons de réaliser les enchaînements des activités dans l'espace et le temps       | p.94  |
| Fig. 3. 7 | : Les groupes de comportement d'enchaînement des activités                               | p.95  |
| Fig. 3. 8 | : La nature des activités événementielles                                                | p.97  |
| Fig. 3. 9 | : Les changements de la mobilité selon les catégories de faits événementiels             | p.99  |
| Fig. 3.10 | : Les types de changement de la mobilité selon les catégories de faits événementiels     | p.101 |
| Fig. 4. 1 | : Les établissements scolaires enquêtés                                                  | p.109 |
| Fig. 4. 2 | : Nombre d'adolescents par tranche d'âge                                                 | p.109 |
| Fig. 4. 3 | : Localisation des lieux de référence dans la ville de Belfort                           | p.111 |
| Fig. 4. 4 | : Lieux représentés selon l'âge (en %)                                                   | p.112 |
| Fig. 4. 5 | : Lieux fréquentés selon l'âge (en %)                                                    | p.112 |
| Fig. 4. 6 | : L'espace du centre-ville de Belfort                                                    | p.113 |
| Fig. 4. 7 | : Lieux connus, fréquentés et la relation connus-fréquentés chez les jeunes de 12 ans    | p.114 |
| Fig. 4. 8 | : Lieux connus, fréquentés et la relation connus-fréquentés chez les jeunes de 13 ans    | p.115 |
| Fig. 4. 9 | : Lieux connus, fréquentés et la relation connus-fréquentés chez les jeunes de 14 ans    | p.116 |
| Fig. 4.10 | : Lieux connus, fréquentés et la relation connus-fréquentés chez les jeunes de 15 ans    | p.117 |
| Fig. 4.11 | : Lieux connus, fréquentés et la relation connus-fréquentés chez les jeunes de 16 ans    | p.118 |
| Fig. 4.12 | : Lieux connus, fréquentés et la relation connus-fréquentés chez les jeunes de 17 ans    | p.119 |
| Fig. 4.13 | : Lieux connus, fréquentés et la relation connus-fréquentés chez les jeunes de 18 ans    | p.120 |
| Fig. 4.14 | : Lieux de référence représentés selon le collège fréquenté (%)                          | p.121 |
| Fig. 4.15 | : Lieux représentés par les jeunes de 12 ans selon l'établissement scolaire fréquenté    | p.122 |
| Fig. 4.16 | : Lieux fréquentés par les jeunes de 12 ans selon l'établissement scolaire fréquenté     | p.123 |
| Fig. 4.17 | : Lieux représentés par les jeunes de 13 ans selon l'établissement scolaire fréquenté    | p.124 |
| Fig. 4.18 | : Lieux fréquentés par les jeunes de 13 ans selon l'établissement scolaire fréquenté     | p.125 |
| Fig. 4.19 | : Lieux représentés par les jeunes de 14 ans selon l'établissement scolaire fréquenté    | p.126 |
| Fig. 4.20 | : Lieux fréquentés par les jeunes de 14 ans selon l'établissement scolaire fréquenté     | p.127 |
| Fig. 4.21 | : La terminologie qui qualifie le Cinéma des Quais                                       | p.129 |
| Fig. 4.22 | : La terminologie qui qualifie le Centre-ville (la rue piétonne)                         | p.130 |
| Fig. 4.23 | : La terminologie qui qualifie le Lion-château                                           | p.131 |
| Fig. 5. 1 | : Répartition géographique des familles enquêtées relatives aux lignes des pédibus       | p.147 |
| Fig. 5. 2 | : Ancienneté dans le quartier selon implication dans le pédibus (nuances interquartiles) | p.150 |
| Fig. 5. 3 | : Comparaison des raisons données au choix d'habiter le quartier de Cleunay              | p.150 |
| Fig. 5. 4 | : Comparaison des qualités du quartier idéal                                             | p.151 |

|           |                                                                                                                                                                                         |       |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Fig. 5. 5 | : Comparaison des qualités du quartier idéal pour l'enfant                                                                                                                              | p.152 |
| Fig. 5. 6 | : Comparaisons des représentations du quartier par les deux groupes de parents                                                                                                          | p.153 |
| Fig. 5. 7 | : Comparaisons des motivations de l'implication des parents dans le pédibus                                                                                                             | p.154 |
| Fig. 5. 8 | : Comparaison des scores d'autonomie dans les deux groupes de parents                                                                                                                   | p.156 |
| Fig. 5. 9 | : Comparaison des scores d'autonomie dans les deux groupes d'enfants                                                                                                                    | p.157 |
| Fig. 5.10 | : Répartition des catégories d'éléments constitutifs de la représentation de l'espace d'action des enfants                                                                              | p.159 |
| Fig. 5.11 | : Surface de l'étendue globale de l'espace d'action en km2                                                                                                                              | p.159 |
| Fig. 5.12 | : Comparaison des représentation de l'étendue géographique de l'espace d'action des enfants (parents vs enfants ; groupe pédibus vs non pédibus). Etendue calée sur les points extrêmes | p.160 |
| Fig. 5.13 | : Surface de l'étendue de l'espace d'action autonome en km2                                                                                                                             | p.161 |
| Fig. 5.14 | : Nombre moyen d'objets constituant les limites de l'espace d'action autonome représenté selon les groupes étudiés                                                                      | p.161 |
| Fig. 5.15 | : Comparaison des représentations de l'étendue géographique de l'espace d'action autonome des enfants (parents vs enfants ; groupe pédibus vs non pédibus)                              | p.162 |
| Fig. 6. 1 | : Les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale                                                                                                                                    | p.169 |
| Fig. 6. 2 | : Répartition des stations Cambio en Belgique                                                                                                                                           | p.170 |
| Fig. 6. 3 | : Evolution du nombre de clients Cambio Bruxelles                                                                                                                                       | p.171 |
| Fig. 6. 4 | : Carte des stations Cambio à Bruxelles                                                                                                                                                 | p.172 |
| Fig. 6. 5 | : Description de l'échantillon                                                                                                                                                          | p.173 |
| Fig. 6. 6 | : Répartition des répondants par âge                                                                                                                                                    | p.174 |
| Fig. 6. 7 | : Communes de résidence des répondants                                                                                                                                                  | p.175 |
| Fig. 6. 8 | : Niveaux d'étude atteints par les répondants                                                                                                                                           | p.176 |
| Fig. 6. 9 | : Durée de possession d'une automobile                                                                                                                                                  | p.177 |
| Fig. 6.10 | : Les trois types d'argumentaires des répondants                                                                                                                                        | p.178 |
| Fig. 6.11 | : Les éléments justifiant l'adoption du système Cambio aux yeux des usagers                                                                                                             | p.178 |
| Fig. 6.12 | : Kilométrage mensuel moyen déclaré d'un véhicule Cambio                                                                                                                                | p.184 |
| Fig. 6.13 | : Kilométrage mensuel moyen (minimum et maximum)                                                                                                                                        | p.184 |
| Fig. 6.14 | : Trajet le plus long et le plus court                                                                                                                                                  | p.185 |
| Fig. 6.15 | : Deux exemples de restitution des trajets effectués avec une voiture partagée                                                                                                          | p.186 |
| Fig. 6.16 | : Les usagers de l'autopartage                                                                                                                                                          | p.189 |
| Fig. 6.17 | : Fréquences d'utilisation des transports publics urbains par les membres Cambio                                                                                                        | p.191 |
| Fig. 6.18 | : Les moyens de transport utilisés au cours des 5 jours précédant l'enquête                                                                                                             | p.192 |
| Fig. 6.19 | : Les registres de qualification spontanée des modes de transport : illustrations                                                                                                       | p.193 |
| Fig. 6.20 | : Les registres de qualification spontanée des modes de transport : occurrence                                                                                                          | p.193 |
| Fig. 6.21 | : Les termes de qualification spontanée des modes de transport : occurrences les plus fréquentes                                                                                        | p.195 |
| Fig. 7. 1 | : Schématisation du processus de construction et de transformation de l'habitus résidentiel                                                                                             | p.202 |





## Annexes



## Annexe 1

### Travaux scientifiques de l'équipe en relation avec le projet

#### Publications

- Lannoy, P. (2007). Comment comprendre l'attachement aux modes de transport ? *Le Moniteur de la Mobilité*, 1, 4-10.
- LANNOY, P., RAMADIER, T. (dir.) (à paraître). *La mobilité généralisée: formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Editions Académia-Bruylant.
- RAMADIER, T (2007). Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position ?, In J-Y. Authier, M-H. Bacqué, F. Guerin-Pace (dir.), *Le quartier : Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, collection « Recherche », Chapitre 10, pp. 127-138.
- RAMADIER, T.; BRONNER, A-C. (2006). Knowledge of the environment and spatial cognition: jrs as a technique for improving comparisons between social groups, *Environment and Planning B: Planning and Design*, 33, 285-299.
- RAMADIER, T., LANNOY, P., DEPEAU, S., CARPENTIER, S., ENAUX, C. (à paraître). Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement : congruence entre espaces social, cognitif et géographique, In P. Grandjean (dir.), *Espace et construction identitaire*, Paris, l'Harmattan.
- RAMADIER, T., PETROPOULOU, C., A-C. BRONNER, A-C. (à paraître). Les usages paysagers de la ville : le paysage urbain comme régulateur des mobilités quotidiennes. In J.C. Wieber et T. Brossard (dir.), *Paysages et information géographique*, Edition Lavoisier-Hermès Science
- RAMADIER, T., PETROPOULOU, C., HANIOTOU, H., BRONNER, A-C., ENAUX, C. (à paraître). Mobilité quotidienne et morphologie urbaine : les constantes paysagères des lieux fréquentés et représentés comme indicateurs des valeurs environnementales, In M. Thériault et F. Desrosiers (dir.), *Information Géographique et Dynamiques Urbaines*, Edition Lavoisier-Hermès Science, collection « Information Géographique et Aménagement du Territoire », pp. 319-346.

#### Colloques

- DEPEAU, S. (2007). Choosing the journey to school: is walking-bus a way to develop the 'entre-soi?'. Session: Choosing a school in the city and making the journey to school, Co-sponsored by UGRG, WGSG and GCYFG. *Annual conference of the Royal Geographical Society (RGS)*, London, August 29th 2007.
- DEPEAU, S. (2007). *Nouvelles façons de marcher des enfants en milieu urbain : le rôle du pédibus dans l'expérience du déplacement*. 1er colloque francophone de la Plate-Forme Intégratrice. COPIE (Comportement du Piéton dans son Environnement). *Le Piéton et son Environnement : Quelles Interactions ? Quelles Adaptations ?* Paris : 8 novembre 2007.
- BRONNER A.C., RAMADIER T. (2007). Itinéraire méthodologique pour une approche paysagère des lieux, Poster A0. *Colloque International de Géomatique et d'Analyse Spatiale SAGEO 2007*, Clermont-Ferrand, 18-19 juin 2007.

- ENAUX C. ET RAMADIER T. (2006). Bouger au quotidien en ville : diversité des comportements et représentations. *Forum des déplacements du Conseil de l'Europe « des transports alternatifs pour les agents »*. Conseil de l'Europe, Strasbourg, 19 octobre 2006.
- ENAUX, C., RAMADIER, T. (2007). Eclairer la mobilité quotidienne par des dimensions qualitatives : exemple d'une collaboration géographie/psychologie, communication au *7ème colloque du groupe de travail Mobilité Spatiale et Fluidité Sociale (MSFS) « Approche quantitatives et qualitatives des mobilités : quelles complémentarités ? »*, Namur, 29-31 mars 2007.
- RAMADIER, T., PETROPOULOU, C., BRONNER A-C., HANIOTOU, H. (2007). Mobilité quotidienne et paysages urbains : méthode et procédure d'analyse, communication au *8ème rencontres de Théo-Quant*, Besançon, 10-12 janvier 2007.
- RAMADIER, T., LANNOY, P., DEPEAU, S., CARPENTIER, S. (2006). Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement : congruence entre espaces social, cognitif et géographique, Communication au *colloque international « Identité et espace »*, Reims, 22-24 novembre 2006.
- RAMADIER, T., DEPEAU, S. (2006). Approche méthodologique (JRS) et développementale de la représentation de l'espace quotidien de l'enfant, Communication au *colloque International Pluridisciplinaire « Les enfants et les jeunes dans les espaces quotidiens »*, Rennes, 16-17 novembre 2006.

## Rapport de recherche

- RAMADIER, T., PETROPOULOU, C., (2007). *L'approche éco-paysagique révélatrice des identités de déplacement : une contribution interdisciplinaire au développement urbain durable*, rapport final EGIDE du programme PAI Platon 2005-2006, 27 pages + annexes.

## Thèses

- CARPENTIER, S. (2007). *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel : différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple de Luxembourg*, Thèse de doctorat en géographie, Université Louis Pasteur, 336p + annexes.

## Mémoires de Master

- CAMMISULI, M. (2007). *Identité sociale et mode de transport: analyse sociologique des usagers de l'auto-partage en Belgique francophone*, mémoire de licence en sociologie, Université Libre de Bruxelles, Belgique, sous la direction de Pierre Lannoy.
- MARTIN-ROY, S. (2007), *Les utilisateurs de Communauto en banlieue de 1re couronne de Québec : motivations, stratégies d'utilisations et pratiques de mobilité*, Essai en design urbain, Québec, Canada, Université Laval, sous la direction de Carole Després et Andrée Fortin.
- REBMAN, J. (2005). *Images paysagère urbaine : objectivation et récurrences cognitives*, mémoire de maîtrise en géographie, Université Louis Pasteur, Strasbourg, France, sous la direction de Thierry Ramadier.

## Logiciel

- ENAUX C., LAMBERT D., PAQUET L.-R., RAMADIER T. (2006). Système d'information sur la mobilité et les déplacements quotidiens implanté en VBA dans Access.

## Séminaires

- DEPEAU, S. (2007). Les enfants dans l'espace urbain: de l'accessibilité à la visibilité. *Séminaire GIS Socio-économie de l'Habitat – Atelier "Habitat et cycle de vie"*. Toulouse : 26 avril 2007.
- DEPEAU, S. & QUESSEVEUR, E. (2007). De la représentation cognitive à la représentation géographique. Le cas de l'espace d'action des enfants à Rennes. *Séminaire « Géomatique et environnement urbain »*. Organisé par l'UMR 6554 CNRS –LETG, Rennes : 28 juin 2007.
- RAMADIER, T. (2006) Représentation cognitives de l'espace et groupes sociaux : proposition méthodologique, *Séminaire du laboratoire RESO*, Université Rennes 2, Rennes : 9 octobre 2006.
- RAMADIER, T. (2006). Représentation cognitive de la ville et mobilité quotidienne, *Séminaire « le monde de la mobilité : exploration d'un paradigme » du laboratoire MIGRINTER*, MSH de Poitiers : 30 mars 2006.



## Annexe 2

**Appel à communication**  
**8<sup>ème</sup> colloque du groupe « Mobilité Spatiale, Fluidité Sociale »**  
**Rennes, 13,14,15 mars 2007**

### **Mobilités, identités, altérités**

La notion d'identité réapparaît fortement dans les problématiques de recherche en sciences sociales. Ainsi, les études centrées sur la mobilité quotidienne ou la mobilité résidentielle, voire les pendularités interrégionales/internationales ou la multi-résidentialité, n'échappent pas au regain d'intérêt que connaît cette notion. Mais, au-delà d'un « effet de mode » dans quelle mesure la réintroduction de cette notion d'identité, après avoir été décriée comme inopérante pour analyser les faits sociaux et spatiaux en mutation, permet-elle de renouveler l'analyse des mobilités spatiales ?

Identité et mobilité semblent avoir catalysé l'importance des significations, des valeurs, des représentations et des positions sociales dans l'étude des déplacements des individus. L'objectif de ce colloque consiste ainsi à interroger dans quelle mesure les identités, qui se jouent de concert avec les déplacements spatiaux des individus, remettent en cause, renforcent le rapport à l'altérité dans toute sa diversité. Et de quelles manières ?

Il ne s'agit donc pas tant ici de mettre en discussion les types de cultures que de chercher à mettre en exergue les systèmes de valeurs et d'intérêts s'exprimant à travers des situations d'épreuves et de mises en pratiques. Les recherches sur la relation entre identité et mobilité sont alors envisagées dans le souci d'améliorer les connaissances scientifiques sur les fonctions de la mobilité, en s'appuyant notamment sur le fonctionnement des mobilités étudiées. Cet appel est par conséquent un encouragement à l'interdisciplinarité car les approches géographiques, sociologiques, économiques, historiques, psychologiques, etc., produisent actuellement un corpus de connaissances autour des deux concepts centraux du colloque. Cependant, nous ne souhaitons pas restreindre les communications comme la participation au colloque au seul champ « scientifique » : les acteurs territoriaux sont fréquemment confrontés à cette articulation entre mobilité et identité, que ce soit à l'échelle urbaine, inter-urbaine, régionale, etc., notamment en matière de gestion des infrastructures de transport.

Les arbitrages de la mobilité ne relèvent pas uniquement de contraintes et impératifs d'activités économiques ou autres, mais intègrent des rapports à l'espace emprunts de significations générées par les positions, vécues et/ou perçues, des individus dans l'espace social, géographique mais également dans le cadre cognitif. Plus encore, en s'engageant dans la logique d'une mobilité généralisée, d'un affaiblissement des appartenances et du jeu permanent de la différence qui semble gouverner l'univers de choix généralisés, comme le précise A. Bourdin (2004), on peut se demander quelle place cette mobilité a dans la production de ce cadre de vie marqueur de différence et, en continuité, comment elle intervient dans ces jeux de différences/différenciations. Existe-il des formes de valorisation de certaines mobilités ? Quelles sont-elles ? Comment s'intègrent-elles et font-elles sens pour les individus et/ou les groupes sociaux ? A travers quels espaces se matérialisent-elles et quelles formes socio-spatiales produisent-elles ? Que procurent-elles ou modifient-elles dans ces altérités ?

Partant de l'identité comme la mise en jeu de l'image de soi à travers l'image de l'autre, cet effet miroir implique pour l'individu, à la fois une certaine *continuité* pour le maintien de cette représentation dans l'histoire de l'individu, et une certaine *distinction* en référence aux relations entre groupes sociaux et/ou individus. Ces images sont alors des constructions historiques à l'échelle de l'individu comme à celle d'un groupe social ou d'une société. Dans quelle mesure alors la continuité et la distinction sont-ils des processus identitaires (Twigger-Ross & Uzzell, 1996) qui se révèlent dans la mobilité quotidienne / résidentielle, ou au contraire qui la génèrent ?

De cette amorce de réflexion et questionnements sur la relation entre identité et mobilité, nous proposons d'explorer ou d'interroger les pistes suivantes :

- **La mobilité génératrice ou révélatrice d'identités**

La mobilité connaît un engouement dans tous les champs disciplinaires dont les problématiques sont centrées sur l'espace urbain. Il serait même intéressant de vérifier si le glissement sémantique de la notion de « transport » vers celle de « déplacements » puis de « mobilité » n'est pas concomitant avec le glissement de la « ville » vers « l'urbain ». Autrement dit, la mobilité est systématiquement évoquée lorsqu'il s'agit de décrire l'évolution des milieux urbains. Cependant, lorsque ces évolutions sont abordées comme des processus de transformation des socialisations actuelles, deux courants d'investigation apparaissent : d'un côté, se sont des mobilités libérées et généralisées qui, soit tendent vers des modes de socialisation élective, soit vers des constructions identitaires. De l'autre, ce sont des mobilités contraintes par les identités sociales, pour construire des espaces « d'entre soi ». Dès lors, la mobilité est-elle porteuse de relations ou de ségrégation et à quel degré ? Est-elle génératrice ou révélatrice d'identités ?

- **Mobilité et identité : existe-t-il des différences selon les échelles spatiales, des identités multiples ou emboîtées ?**

Les distances parcourues quotidiennement ne cessent d'augmenter. Certains déplacements géographiques qui jusqu'alors ne pouvaient être intégrés dans le quotidien de l'individu, le sont maintenant, notamment parce que la vitesse, mais aussi parce que les rapports à l'espace et au temps évoluent. Du coup, les indicateurs habituellement utilisés par la communauté scientifique se trouvent eux aussi interrogés. Par exemple, où commence et où finit la notion de mobilité quotidienne dans l'échelle du temps comme dans celle de l'espace ? Au-delà de ces aspects techniques, c'est aussi la relation entre mobilité et identité qui est interrogée ? Est-ce que l'échelle spatiale de la mobilité participe à la construction d'identités multiples ou emboîtées ? Contribuent-elle, au contraire, à faire le lien entre des identités issues d'une histoire individuelle, familiale, sociale déjà contrastée, voire d'identités fluctuantes ? Favorise-t-elle des identités socio-spatiales plus étendues, voire des identités « à distance » qui renforcent et revitalisent des ancrages du passé ?

- **La mobilité comme enjeu d'attachement à l'espace et/ou enjeu d'attachement au groupe social**

Les effets de la mobilité généralisée remettent en question le poids des ancrages dans les rapports sociaux, les rapports à l'espace et la formation des identités. Dans un contexte de multirésidentialité et multilocalité, on peut se demander comment la mobilité révèle-t-elle ou renforce-t-elle les formes d'attachement à l'espace, au



groupe social ? Comment également, la mobilité à travers la formation de territoires résidentiels socialement ségrégués participe-t-elle aux nouvelles formes d'altérités ? Comment se jouent l'identité et les rapports à l'autre dans la dualité ou la co-présence de mobilités et des choix de lieux. Autrement dit, comment la mobilité ou les jeux de mobilités remettent-ils en question les processus de différenciation sociale et de formation des identités.

Par ailleurs, dans certains contextes comme celui du monde du travail, les mobilités n'échappent pas au jeu des positions sociales et géographiques. Comment alors les processus de différenciation sont-ils opérés à travers cette dynamique des mobilités quotidiennes et des valeurs attachées à la mobilité. Enfin, la mobilité elle-même et tous ses attributs peuvent aussi être instrumentalisés et servir de marqueurs (ex. des « 4X4tistes », des défenseurs des mobilités douces, etc...). Quels sont ces marqueurs ? Et comment participent-ils, sont-ils utilisés, activés et valorisés dans la construction des identités ?

#### - **Gestion des identités à travers les temps et activités de mobilité**

Les mobilités s'inscrivent dans des temps plus ou moins longs, des espaces variés qui engagent de nombreuses formes d'activités, voire de nouveaux modes « d'habiter » lesquels invitent à interroger la gestion des identités dans la dynamique même des activités de mobilité.

Comment se joue l'identité durant le temps de déplacement et dans l'articulation des différentes mobilités sur un temps plus long ? Qu'est-ce qui se joue dans les rapports à l'espace et à l'altérité dans la mobilité ? Comment interviennent compétences, connaissances, savoir-faires, rapports à l'autre dans cette gestion de l'identité au cours de la mobilité ?

Dans le cadre d'une mobilité généralisée, comment les individus parviennent-ils à restaurer des rôles et des valeurs pour en contrebalancer les effets ? Comment s'articulent les enjeux d'une autonomie et d'une socialisation à travers les contraintes de mobilités ?

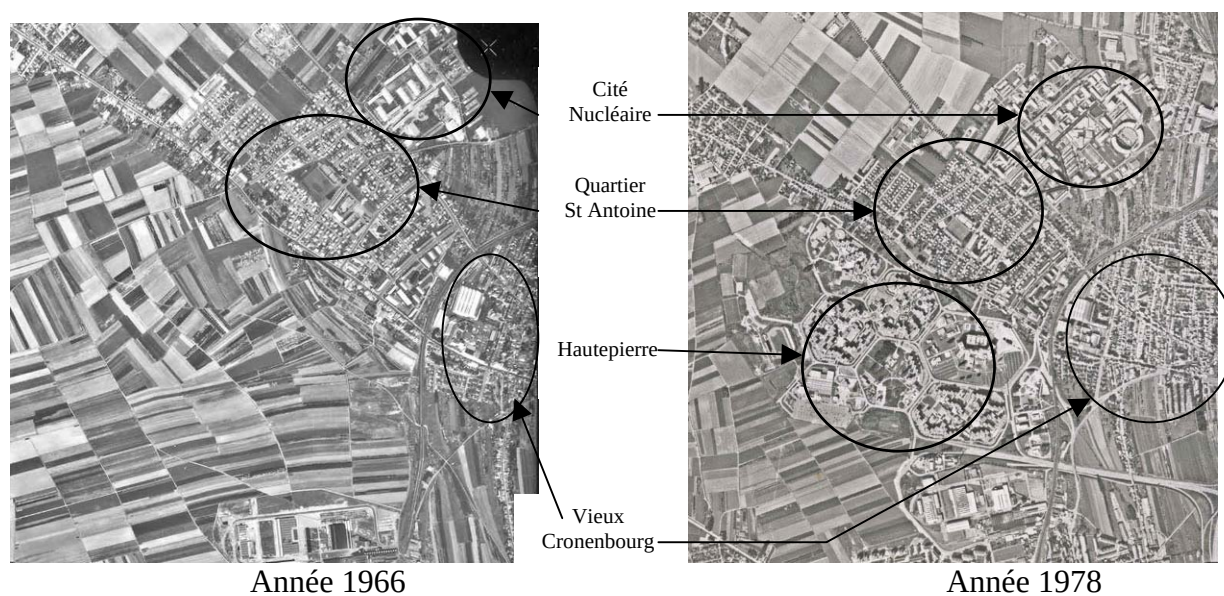
Comment encore les jeux identitaires entre le « je » et les autres mais également entre les groupes sociaux se construisent-ils et utilisent-ils les mobilités ?

Enfin, dans un contexte de sensibilisation à l'environnement, on peut également se demander comment les questions de changement de comportements en terme de mobilité interviennent-elles dans la gestion des identités.



## Annexe 3

### Situation du secteur pavillonnaire Saint-Antoine dans le quartier de Cronenbourg



### Caractéristiques sociographiques de l'échantillon

|                      | hommes    |       |       |            | femmes    |       |       |            |
|----------------------|-----------|-------|-------|------------|-----------|-------|-------|------------|
|                      | 15-25 ans | 21-40 | 40-65 | 60 et plus | 15-25 ans | 21-40 | 40-65 | 60 et plus |
| <b>CAP</b>           |           | 3     | 2     | 2          |           | 1     | 3     | 2          |
| <b>3ème-BEP-BEPC</b> | 3         | 1     | 4     | 2          | 2         | 3     | 1     | 3          |
| <b>Lycée-BAC</b>     | 2         |       | 5     | 1          | 2         |       | 7     | 3          |
| <b>BAC+2</b>         |           |       | 3     | 3          |           | 3     | 1     | 2          |
| <b>BAC+4 et plus</b> |           | 2     |       | 3          |           | 3     | 1     | 1          |



## Annexe 4

### Typologie des écopaysages urbains de la Communauté Urbaine de Strasbourg

C. Petropoulou

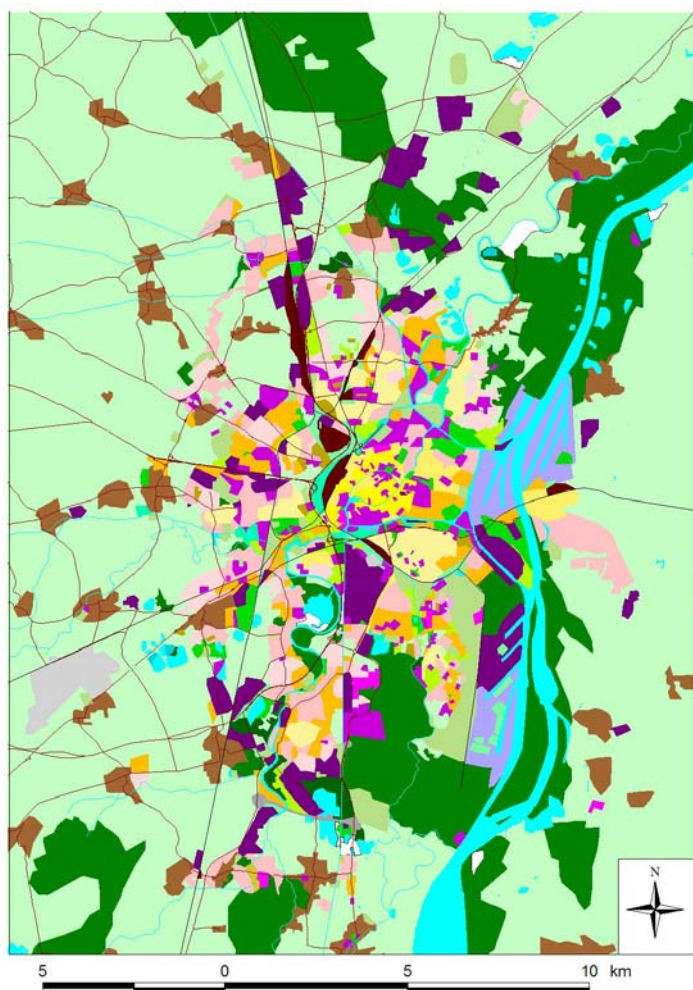
**Eco** : à partir des images satellites

**US** : à partir de cartes topographiques

| Types                                                                                            | Définition Eco-paysagère |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| <b>1. Zones urbaines - habitat prédominant</b>                                                   |                          |
| 1.1 Centre historique                                                                            | Eco                      |
| 1.2 Centre avec grands bâtiments et zones mixtes                                                 | Eco                      |
| 1.3 Vieux centres intégrés à la grande ville et extensions                                       | Eco                      |
| 1.4 Grands ensembles (bâtiments hauts et trame ouverte)                                          | Eco                      |
| 1.5 Résidentiel avec jardins                                                                     | Eco                      |
| 1.6 Résidentiel avec grands jardins                                                              | Eco                      |
| 1.7 Village et extensions                                                                        | Eco                      |
| 1.8 Diffuse (petits bâtiments dispersés autour de la ville)                                      | Eco                      |
| <b>2. Industrie, bâtiments publics et infrastructures</b> (supérieur à 2ha et/ou hors du type 1) |                          |
| 2.1 Zones industrielles et zones mixtes «industrie et habitat»                                   | US et Eco                |
| 2.2 Zones de bâtiments publics (universités, hôpitaux, etc.)                                     | US                       |
| 2.3 Casernes et autres zones des grands bâtiments                                                | Eco                      |
| 2.4 Gare et bâtiments de la gare                                                                 | US et Eco                |
| 2.5 Port et zone industrielle portuaire                                                          | US et Eco                |
| 2.6 Aéroport                                                                                     | US et Eco                |
| 2.7 Zones ouvertes des dépôts, garage ouvert, autre                                              | US et Eco                |
| <b>3. Sol nu, carrières, chantiers</b> (supérieur à 2ha et/ou hors du type 1)                    |                          |
| 3.1 Sol nu interstitiel                                                                          | Eco                      |
| 3.2 Très grand espace des carrefours des routes et chantiers                                     | US et Eco                |
| 3.3 Carrières et zones d'extraction                                                              | US et Eco                |
| <b>4. Espaces verts et zones de sport</b> (supérieur à 2ha et/ou hors du type 1)                 |                          |
| 4.1 Parcs et petites zones arborés                                                               | US et Eco                |
| 4.2 Stades, golfs et autres zones de sport                                                       | US et Eco                |
| 4.3 Jardins ouvriers                                                                             | US et Eco                |
| 4.4 Zones de végétation autour des rues                                                          | Eco                      |
| 4.5 Zones de végétation autour de l'eau                                                          | Eco                      |
| 4.6 Cimetières                                                                                   | US et Eco                |
| 4.7 Autres zones de végétation                                                                   | Eco                      |
| <b>5. Eau</b> (supérieur à 2ha et hors du type 1)                                                | Eco                      |
| <b>6. Zones agraires</b> (supérieur à 2ha et de hors du type 1)                                  | Eco                      |
| <b>7. Forêts</b> (supérieur à 2ha et de hors du type 1)                                          | Eco                      |
| <b>8. Forêt et eau</b> (supérieur à 2ha et hors du type 1)                                       | Eco                      |
| <b>9. Sable, galets, roches</b> (supérieur à 2ha et hors du type 1)                              | Eco                      |
| <b>10. Non définie</b> (supérieur à 2ha et hors du type 1)                                       | Eco                      |

## Résultat cartographique de l'analyse éco-paysagère de la Communauté Urbaine de Strasbourg

C. Petropoulou



### CU DE STRASBOURG ECOPAYSAGES ET UTILISATIONS DU SOL

#### 1. Zones urbaines - habitat predominant

- 1.1 Centre historique
- 1.2 Centre avec grands batiments et zones mixtes
- 1.3 Vieux centres integres a la grande ville et extensions
- 1.4 Grands ensembles et batiments colectifs
- 1.5 Residentiel avec jardins
- 1.6 Residentiel avec grands jardins
- 1.7 Village et extensions
- 1.8 Diffuse (petits batiments disperses autour de la ville)

#### 2. Industrie, batiments publics et infrastructures

- 2.1 Zones industrielles et zones mixtes « industrie et habitat »
- 2.2 Zones des batiments publics (universites , hopitaux , administration , etc.)
- 2.3 Casernes et autres zones des grands batiments
- 2.4 Gare et batiments de la gare
- 2.5 Port et zone industrielle portuaire
- 2.6 Aeroport
- 2.7 Zones ouvertes des depots, garage ouvert, autre

#### 3. Sol nu, carrieres, chantiers

- 3.1 Sol nu interstitiel
- 3.2 Tres grand espace des carrefours des routes et chantiers
- 3.3 Carrieres et zones d'extraction

#### 4. Espaces verts et zones de sport

- 4.1 Parcs et petites zones arbores
- 4.2 Stades, golfs et autres zones de sport
- 4.3 Jardins ouvriers
- 4.4 Zones de vegetation autour des rues
- 4.5 Zones de vegetation autour de l'eau
- 4.6 Cimetieres
- 4.7 Autres zones de vegetation

- 5 Eaux
- 6 Zones agraires
- 7 Forets
- 8 Forets et eaux
- 9 Sable et roches
- 10 Zone non definie

- RIVIERE ET CANAL
- SEMIN DE FER
- GRANDES ROUTES (CUS)

Sources : images SPOT- XS 1998, SPOT-P 1992, Quick Bird 2000, LIV - ULP, et cartes de la CUS, 2005. Auteur : Ch. Petropoulou, LIV, 2005.

## Annexe 5

UNIVERSITE LIBRE DE BRUXELLES  
Centre de Recherche Urbaine

**Questionnaire sur l'auto-partage**  
**Le service Cambio – Bruxelles**

Novembre 2006

### **Série 1 : Adhésion au système Cambio [1.1.-1.9.]**

- 1.1. Depuis combien de temps êtes-vous client chez Cambio ?
- 1.2. Comment avez-vous appris l'existence de Cambio ?
- 1.3. Quels sont les éléments qui vous ont incité à adhérer au système Cambio (raisons économiques, écologiques, ou autres) ?
- 1.4. Formule tarifaire :
  - 1.4.1. Quelle est la formule tarifaire que vous avez adoptée actuellement ?
  - 1.4.2. La formule actuelle vous convient-elle ?
  - 1.4.2. Avez-vous ou comptez-vous changer de formule ?
- 1.5. Accès aux stations :
  - 1.5.1. Estimez-vous que la distance entre votre domicile et la station Cambio la plus proche est raisonnable ?
  - 1.5.2. Comment vous y rendez-vous ?
  - 1.5.3. Combien de temps mettez-vous pour vous y rendre ?
- 1.6. Quels sont les avantages que vous relevez à utiliser Cambio ?
- 1.7. Quels sont les inconvénients que vous relevez à utiliser Cambio ?
- 1.8. Avez-vous déjà opéré une comparaison chiffrée entre les coûts d'utilisation de Cambio et les coûts d'utilisation de vos autres moyens de déplacement (voiture, TEC, taxis, etc., selon le cas) ?
- 1.9. Les dépenses Cambio sont-elles à charge du ménage ou de vous seul(e) ?

### **Série 2 : Modalités d'usage des véhicules Cambio [2.1.-2.12]**

- 2.1. Réservation :
  - 2.1.1. Comment faites-vous pour réserver un véhicule chez Cambio ?
  - 2.1.2. Est-ce que vous réservez à l'avance ou en dernière minute ?
- 2.2. Avez-vous des préférences pour certains types de véhicules ou pour un véhicule en particulier ? Si oui, pourquoi ?
- 2.3. Pendant combien de temps louez-vous généralement un véhicule à Cambio ?

2.4. Combien de kilomètres en moyenne parcourez-vous avec les véhicules Cambio : sur un mois, sur une année ?

2.5. Y a-t-il des activités (et donc des déplacements) pour lesquelles vous trouvez que Cambio n'est pas adapté ? Si oui, pour quels motifs ?

2.6. Gestion personnelle de l'usage :

2.6.1. Tenez-vous une comptabilité pour votre usage de Cambio ? Si oui, sur la base de quel(s) critère(s) (kilométrage, coût, etc.) ? Si non, pourquoi ?

2.6.2. Vous donnez-vous une limite d'utilisation du service Cambio ? Si oui, sur la base de quel(s) critère(s) (kilométrage, coût, etc.) ? Si non, pourquoi ?

2.7. Disponibilité des véhicules :

2.7.1. Vous est-il déjà arrivé qu'aucune voiture ne soit disponible ? oui / non

2.7.2. Si oui, combien de fois pendant l'année ?

2.7.3. Avez-vous des solutions de rechange pour pallier à cette absence de véhicule ? Lesquelles ?

2.7.4. Vous est-il déjà arrivé de remettre un véhicule en retard ? oui / non

2.7.5. Quelle est la procédure prévue par Cambio dans cette situation et comment a-t-elle été appliquée dans votre cas (si cela s'est présenté) ?

2.8. Trouvez-vous contraignant de devoir rendre le véhicule à un moment et à un endroit précis ? Pourquoi ?

2.9. Pouvez-vous me décrire la procédure concrète d'utilisation d'un véhicule Cambio :

2.9.1. pour y entrer et le faire démarrer ?

2.9.2. pour la remise du véhicule ?

2.10. Avez-vous éprouvé des difficultés ou de l'étonnement lors de vos premières utilisations de véhicules Cambio ? Quelles sont les différences avec un véhicule normal ?

2.11. Vous arrive-t-il d'emmener des passagers dans un véhicule Cambio ? Si non, pourquoi ? Si oui, ont-ils émis des remarques ou fait des commentaires ou posé des questions à ce sujet ?

2.12. Avez-vous des contacts avec d'autres utilisateurs de Cambio ?

### **Série 3. Equipements et comportements de mobilité [3.1.-3.7]**

3.1. Automobiles :

3.1.1. Combien de voitures possède votre ménage ?

3.1.2. Si aucune voiture dans le ménage : Avez-vous possédé une voiture antérieurement ? Si oui, pendant combien d'années ?

3.1.3. Si voiture(s) dans le ménage : depuis combien d'années possédez-vous une voiture ?

3.2. Vélo :

3.2.1. Combien de vélos possédez-vous au sein de votre ménage ?

3.2.2. Si vélo(s) dans le ménage : en faites-vous un usage utilitaire ou récréatif ?

3.3. Transports publics :



- 3.3.1. Dans votre ménage, utilise-t-on les transports publics (tram, bus, train, métro) ?  
Si oui, à quelle fréquence ?
- 3.3.2. Dans votre ménage, possède-t-on des abonnements aux transports publics, et de quel type (mensuel, annuel) ?
- 3.3.3. Si vous n'utilisez pas les transports publics, quelles en sont les raisons ?

3.4. Dans votre ménage, qui est membre de Cambio ?

3.5. Quel est le moyen de transport que vous avez utilisé le plus fréquemment au cours de la dernière année ?

3.6. Quels modes de transport avez-vous utilisés au cours des 5 derniers jours ?

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Marche                          |  |
| Vélo                            |  |
| Transport public (intra-urbain) |  |
| Transport public (extra-urbain) |  |
| Taxi                            |  |
| Voiture privée                  |  |
| Cambio                          |  |
| Autres                          |  |

3.7. Veuillez m'indiquer vos usages les plus récents de Cambio, en précisant si possible la date, la durée de location, le temps de location, et s'il s'agissait d'usages planifiés ou spontanés.

#### **Série 4 : Représentations des modes de transport [4.1.-4.7]**

4.1. Nommez spontanément les deux premiers mots que vous associez aux modes de transport suivants :

|                  |  |  |
|------------------|--|--|
| Automobile       |  |  |
| Transport public |  |  |
| Taxi             |  |  |
| Vélo             |  |  |
| Marche           |  |  |
| Cambio           |  |  |

4.2. Selon vous, quels sont les avantages et les inconvénients de chacun des modes de transport qui viennent d'être cités ?

|                     | Avantage | Désavantage |
|---------------------|----------|-------------|
| Automobile          |          |             |
| Transport en commun |          |             |
| Taxi                |          |             |
| Vélo                |          |             |
| Marche              |          |             |
| Cambio              |          |             |

4.3. D'après vous, quel est le profil type de l'utilisateur de Cambio ?

4.4. Selon vous, pour quelles raisons n'y a-t-il pas plus d'utilisateurs de Cambio ?

4.5. Comment définiriez-vous l'auto-partage ?

4.6. Que pensez-vous de la mesure par laquelle la personne qui renonce à la plaque d'immatriculation de son véhicule peut bénéficier d'un abonnement Cambio (prime Bruxell'air) ?

4.7. Que pensez-vous de manière générale du style de publicité que propose Cambio pour promouvoir son service ?

#### **Série 5 : Evaluation du service proposé par Cambio [5.1.-5.6]**

5.1. Selon vous que devrait faire Cambio pour améliorer la qualité de son service ?

5.2. Que pensez-vous du service proposé par Cambio ? Etes-vous :

- ☐ insatisfait
- ☐ plutôt insatisfait
- ☐ à la fois satisfait et insatisfait
- ☐ plutôt satisfait
- ☐ satisfait

5.3. Pensez-vous que de nouvelles stations Cambio devraient être aménagées dans votre quartier ou en d'autres lieux ? Si oui, où ?

5.4. Avez-vous l'intention de renouveler votre abonnement Cambio à sa prochaine échéance ?

5.5. Pendant combien de temps pensez-vous rester abonné(e) à Cambio ?

5.6. Y a-t-il un point que vous voudriez aborder et dont nous n'avons pas encore parlé ?

#### **Série 6 : Caractéristiques personnelles du répondant [6.1.-6.6]**

6.1. Qui compose votre ménage (âge, sexe) ?

6.2. Dans quelle commune habitez-vous ?

6.3. Etes-vous propriétaire ou locataire ?

6.4. Quelle est votre profession ?

6.5. Quel diplôme avez-vous obtenu au cours de votre scolarité ?

6.6. Dans quelle catégorie se situe votre revenu mensuel net ?

- Moins de 1500 euros
- Entre 1500 et 3000 euros
- Entre 3000 et 4000 euros
- Entre 4000 et 5000 euros
- Entre 5000 et 6000 euros
- Entre 6000 et 7000 euros
- Entre 7000 et 8000 euros
- Plus de 8000 euros