

espace en société
logique territoriale

Déplacements urbains: sortir de l'orthodoxie

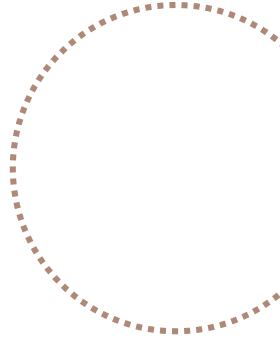
Plaidoyer pour une prise
en compte des habitudes

Thomas Buhler

Depuis une trentaine d'années, les politiques de déplacements urbains visent à une réduction de l'usage de l'automobile. Toutefois, aucune de ces stratégies n'a jusqu'à présent rencontré le succès escompté. La théorie socio-économique des transports repose sur une supposée rationalité de l'individu, lequel serait tantôt optimisateur, tantôt fidèle à ses convictions, à ce qui lui paraît «juste» ou «bon». Cette hypothèse est fortement remise en cause dans cet ouvrage. L'auteur montre que cette vision réductrice mène non seulement à l'échec des politiques de déplacements, mais également à l'incompréhension de ses raisons fondamentales.

En s'appuyant sur le concept d'habitude, il propose de renouveler le regard porté sur l'individu mobile, et de s'affranchir de la doxa intellectuelle et opérationnelle. Son ouvrage expose en quoi la prise en compte de la répétitivité au quotidien et des savoir-faire acquis permet de mieux comprendre les pratiques de déplacements.

Il intéressera les praticiens de l'urbanisme, des transports et de la mobilité, ainsi que les étudiants et enseignants en géographie, sociologie et aménagement.



ISBN 978-2-88915-106-6



9 782889 151066 >

Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie

Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie
Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes

Thomas Buhler



Egalement disponibles dans cette même collection :

Enjeux de la sociologie urbaine

Michel Bassand, Vincent Kaufmann, Dominique Joye (sous la dir. de)

Banlieues/Une anthologie

Thierry Paquot (préparée et présentée par)

Habitat en devenir/Enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse

Luca Pattaroni, Vincent Kaufmann, Adriana Rabinovich (sous la dir. de)

Antiurbain/Origines et conséquences de l'urbaphobie

Joëlle Salomon Cavin, Bernard Marchand (sous la dir. de)

Enjeux de la planification territoriale en Europe

Marcus Zepf, Lauren Andres (sous la dir. de)

Habiter les territoires à risques

Valérie November, Marion Penelas, Pascal Viot (sous la dir. de)

Qualité urbaine, justice spatiale et projet/Ménager la ville

Antonio Da Cunha, Sandra Guinand (sous la dir. de)

Fabrication et usage des écoquartiers

Essai critique sur la généralisation de l'aménagement durable en France

Vincent Renauld

Retour sur la ville

Motilité et transformations urbaines

Vincent Kaufmann

Conception graphique: *tangram, Lausanne.

La Fondation des Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR) publie principalement les travaux d'enseignement et de recherche de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), des universités et des hautes écoles francophones. Le catalogue général peut être obtenu par courrier aux :

Presses polytechniques et universitaires romandes,

EPFL – Rolex Learning Center,

CH-1015 Lausanne,

par E-Mail à ppur@epfl.ch,

par téléphone au (0)21 693 41 40,

ou par fax au (0)21 693 40 27.

www.ppur.org

Première édition

ISBN 978-2-88915-106-6

© Presses polytechniques et universitaires romandes, 2015

CH – 1015 Lausanne

Tous droits réservés.

Reproduction, même partielle, sous quelque forme ou sur quelque support que ce soit, interdite sans l'accord écrit de l'éditeur.

Imprimé en Italie

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Préface | 11 |
| Avant-propos | 17 |
| 1 Politiques de déplacements et individu : la grande incompréhension | 19 |
| Plus de mobilité et moins de ressources : équation insoluble ? | 19 |
| Genèse des politiques injonctives | 23 |
| Des résistances qui posent question | 31 |
| Cinq hypothèses sur ces résistances | 35 |
| 2 Habitude: une « boîte noire » à ouvrir | 43 |
| Une orthodoxie qui s'ignore | 43 |
| Habitude: un concept pour dépasser les dualismes | 50 |
| Habitude et changement de comportement | 60 |
| Comment mesurer la force d'une habitude ? | 65 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 3 | Temps, territoire, représentations : les trois dimensions de l'habitude automobile | 71 |
| | Le temps automobile : « habiter l'habitacle » | 72 |
| | Territoires « autocentrés » | 92 |
| | Représentations : les sentiers de l'habitude | 97 |
| | | |
| 4 | Habitudes et changements de comportement : que faire ? | 103 |
| | Habitude, une objection aux politiques injonctives | 103 |
| | Instrumentaliser l'habitude | 108 |
| | | |
| | Bibliographie | 115 |

A Gaël

«Nous prenons l'habitude de vivre avant d'acquérir celle de penser.
Dans cette course qui nous précipite tous les jours un peu plus
vers la mort, le corps garde cette avance irréparable.»

Albert Camus, *Le mythe de Sisyphe*, 1942

Préface

Se défaire de la doxa

Depuis une cinquantaine d'années, la doxa de l'analyse des déplacements s'est progressivement construite à travers des méthodes de prévision de trafic et des modèles de prédiction, de façon très pointue, méthodique et précise, mais aussi de façon très étroite. La question du « choix modal » en est sans doute le meilleur exemple. La doxa nous dit que lorsque nous nous déplaçons, nous sommes ainsi supposés choisir un moyen de transport ou une combinaison de moyens de transport. Ce choix est censé être fondé sur une rationalité instrumentale, l'instrumentalité du choix étant elle considérée comme étant réductible à un arbitrage entre le prix et le temps, soit à la recherche de la solution optimale du point de vue de la minimisation des temps de déplacements et des prix.

L'ensemble de ces présupposés n'offrent que peu de résistance à un examen approfondi. L'hypothèse d'une rationalité instrumentale réduit l'action humaine à la stratégie, l'idée d'un arbitrage entre le prix et le temps réduit la portée de la stratégie à un échange entre des euros et des minutes. Les comportements qui échappent à ce carcan sont considérés comme irrationnels... Les croyances, le don, le non-choix sont ainsi évacués au titre d'archaïsmes : l'irrationalité n'a pas droit de cité dans ce monde ! Mais si tous ces comportements guidés par « la raison du cœur », le don ou l'habitude sont irrationnels, ne sommes-nous pas tous fous ?

Le débat existe depuis le début des modèles de prévision. Et les positions sont très largement figées, entre le monde de l'économie des transports qui défend sa doxa et la volonté permanente de déconstruction des chercheurs en sciences sociales. Les défenseurs de la doxa argumentent en relevant que le pouvoir de prédiction de leurs approches est excellent, tandis que les chercheurs en sciences sociales rétorquent qu'il ne faut pas confondre une corrélation et une causalité. L'existence d'une relation statistique entre une offre de transport et un comportement humain ne renseigne pas sur les logiques d'action qui sous-tendent ce comportement, il peut aussi tout à fait s'agir d'une coïncidence. Les censeurs de la doxa ont-ils raison ? Sur le fond, il n'y a guère de doute, ce d'autant plus que la ligne des défenseurs et de leurs avocats est épistémologiquement faible, mais il y a tout de même un point sur lequel ils ont raison : la question des alternatives.

Dans le domaine de l'analyse de la mobilité comme dans d'autres, les chercheurs en sciences sociales sont de véritables maîtres dans l'exercice de la déconstruction, à l'affût des prénotions, des défauts de raisonnements, des failles logiques, des raccourcis. Si cet exercice est certes louable et souvent même utile, il n'en reste pas moins qu'après avoir déconstruit, il convient de reconstruire... Et sur ce point, les économistes des transports ont raison : où sont les alternatives à la doxa que défendent les critiques ? Et là, c'est le grand silence des critiques. Quelques auteurs font exception, bien sûr, à l'instar de Raymond Fichet dans les années 1970 en France, qui proposa en son temps une approche alternative très complète, mais qui est restée sans suite, mais dans l'ensemble, très peu d'alternatives opérationnelles ne sont proposées, et c'est bien dommage !

Le travail que Thomas Buhler développe sur les habitudes dans le présent ouvrage contribue à jeter les bases d'une nouvelle approche des pratiques modales. A partir d'une analyse qualitative, puis quantitative très fine, il propose en effet de dépasser la question du choix modal en lui substituant la question de l'intensité et de l'ancrage des pratiques de déplacements. Très convaincant, ce travail de recherche s'intéresse également aux processus de transformations des pratiques modales et permet d'identifier par ce biais des possibilités d'action politiques pour favoriser l'utilisation de certains moyens de transport.

Il s'agit bien sûr des premières pierres d'un édifice à construire, mais il s'inscrit dans un contexte très favorable à la remise en cause de la doxa, car la minimisation du temps de déplacement est empiriquement de moins en moins associée à l'usage des différents moyens de transport, et que l'utilisa-

tion de l'automobile diminue dans de nombreuses villes européennes, alors que son prix continue tendanciellement à baisser. En clair, les politiques dites de «report modal» fondées sur l'idée d'un individu à l'instrumentalité réduite sont actuellement en crise.

La recherche sur la mobilité quotidienne nous apprend que depuis les années 1980, dans de nombreuses villes et régions urbaines européennes grandes et moyennes, le report modal est un objectif central des politiques de transports. Ces politiques sont motivées par une volonté de faire face aux conséquences de l'automobile en milieu urbain dense, soit en premier lieu l'encombrement de l'espace public et les conséquences environnementales du trafic automobile.

Conformément à la doxa, la stratégie privilégiée au départ a été de développer des alternatives à la voiture qui soient performantes en termes de vitesse de transport. C'est ainsi qu'ont fleuri les projets de réseaux de tramways sur rails ou sur pneus, de light rail, de tram-train ou de métro automatique de petit ou grand gabarit, de S-Bahn et autre RER.

Dans les années 1980 et 1990, ces réalisations n'ont pas permis, sauf exception, de faire diminuer l'utilisation de l'automobile en ville. Dans tous les cas, une augmentation de l'utilisation des transports publics a été mise en évidence, sauf exception entre +20% et +50% 5 ans après la mise en service, mais le trafic automobile n'a été que marginalement impacté : les nouveaux trams, métros et S-Bahn ont surtout généré de nouveaux déplacements et convaincus d'anciens piétons de prendre les transports en commun.

Dans un deuxième temps, l'échec des politiques de report modal est analysé comme par le fait que ces dernières sont jugées insuffisamment cohérentes. Pour y remédier, les politiques de report modal ont alors considéré des chaînes de moyens de transport complètes, en intégrant la marche et le vélo en particulier. L'aménagement de l'espace public devient alors un élément central de ces politiques. C'est à ce moment que les stratégies de coordination entre les politiques de transport et d'urbanisme se développent. L'idée de base est qu'il convient d'amarrer le développement urbain à une échelle marchable à proximité des pôles d'échanges de transports publics et des gares. Jusqu'au milieu des années 2000, ces politiques ne vont pas permettre d'infléchir massivement l'utilisation de l'automobile. Il y a bien sûr des exceptions, mais dans l'ensemble les effets restent modestes. L'utilisation de l'automobile est associée à des modes de vie dont les rythmes et la spatialité font qu'il est bien souvent difficile d'agir sur les habitudes modales de transport. Des recherches montrent que celles-ci

se forment durant des moments précis, correspondant à des moments de transition dans le parcours de vie.

Les alentours de l'année 2005 vont cependant marquer un tournant : l'automobile va se mettre à baisser. De nombreuses analyses ont d'abord cru à un effet conjoncturel lié à la hausse du prix du pétrole, mais la tendance qui s'amorce devient lourde et se généralise progressivement, au nord comme au sud de l'Europe...

Comment l'interpréter ? Sans nier un effet des investissements et des politiques menées, les faits sont troublants, car la diminution est générale. Elle concerne aussi bien des villes qui ont mené des politiques de transport ambitieuses que des villes qui n'ont pas eu de politiques dans ce domaine. C'est ce que montre par exemple une comparaison entre Strasbourg et Toulon.

Toute une série de phénomènes expliquent ce changement : le vieillissement de la population ou la précarisation des classes moyennes inférieures qui ont moins accès à l'automobile. Mais il en est un qui remet frontalement en question la doxa, et qui est par ailleurs le signe de changements sociaux et sociétaux profonds : l'allongement des budgets-temps de déplacements de la vie quotidienne.

Depuis les années 1990, les budgets-temps de déplacements se sont mis à augmenter à travers toute l'Europe. En Suisse par exemple, 10% des actifs travaillent à plus de 50 km de leur domicile principal. Cette pratique est en forte croissance et se développe à partir de l'utilisation du train : plus les personnes vont travailler loin, plus elles prennent le train. Une petite partie de cette augmentation s'explique par la saturation des infrastructures. Mais surtout, cela s'explique par le fait que le rapport au temps de déplacement a changé. Que s'est-il passé ?

Un examen attentif des budgets-temps indique que la dispersion des budgets-temps s'est accentuée. Il montre aussi que les utilisateurs du train et les grands marcheurs sont ceux qui ont les budgets-temps les plus longs. Ce phénomène s'explique en particulier par la possibilité d'utiliser son temps. Avec les smartphones, tablettes, ordinateurs portables, le temps de déplacement n'est plus un temps mort, un temps de liaison entre des activités, mais un temps d'activité à part entière... et on accepte donc d'y passer plus de temps. Mais pour qu'une personne puisse se sentir à l'aise lors de ses déplacements, il faut non seulement qu'elle dispose d'aptitudes personnelles, mais aussi que cette motilité rencontre un potentiel d'accueil favorable dans les espaces de la mobilité. Ces prises au sens de Gibson sont indispensables pour s'approprier ce temps. Elles prennent des formes très

différentes et vont de la place assise confortable dans un train au wifi, en passant par la localisation d'un pied à terre... L'utilisation du temps de déplacement en voiture est limitée par la conduite, ce qui limite l'attractivité de ce moyen de transport pour des usagers de plus en plus nombreux.

Manifestement, nous sommes de plus en plus irrationnels au sens de la doxa... Il est donc temps de reconstruire sur des fondations nouvelles.

Vincent Kaufmann
Laboratoire de Sociologie Urbaine
Ecole polytechnique fédérale de Lausanne

Avant-propos

«*Orthodoxie... Quelle orthodoxie?*» se demanderont certains à la lecture du titre de cet ouvrage. En effet, il est indéniable que depuis une trentaine d'années, dans de nombreuses villes européennes, les politiques de déplacements urbains ont mobilisé une grande diversité de solutions. Péage urbain, transports en commun en site propre, parc-relais et autres vélos en libre-service font désormais partie des ingrédients composant le «cocktail mobilité» mis en œuvre avec un objectif largement partagé, identifié et énoncé : la réduction de l'usage de l'automobile en ville. Pourquoi alors parler d'«orthodoxie», ce qui suppose un conformisme au regard d'un dogme ?

L'orthodoxie n'est pas à voir dans les formes prises par ces politiques publiques. Au contraire, l'orthodoxie réside dans le regard porté sur l'individu. Nous le verrons au fil de cet ouvrage, en nous appuyant sur le cas lyonnais¹, ces politiques s'appuient sur une image réductrice de l'individu qui est soit un «acteur instrumental» excessivement stratégique dans l'ensemble de ses comportements, soit un «acteur axiologique» qui aura à cœur d'accorder ses comportements quotidiens avec ses valeurs propres. Or les individus ne sont réductibles ni à l'un, ni à l'autre, ni même à un panachage de ces deux «figures».

¹ Cet ouvrage repose sur un travail de thèse mené entre 2009 et 2012 (Buhler, 2012).

Plus globalement, cette image de l'individu – soit «instrumental» soit «axiologique» – correspond à des développements théoriques hégémoniques dans ce qu'il est convenu d'appeler la socio-économie des déplacements urbains. L'idée qu'un «choix» précède systématiquement l'action, même dans le quotidien, est encore largement admise dans les sphères scientifiques et opérationnelles liées aux déplacements urbains. Le débat s'est longtemps focalisé sur les «raisons» ou «rationalités» sous-jacentes des individus, sans questionner la posture dominante que l'on pourrait aisément qualifier d'«égo-céphalo-centriste» (J.-C. Kaufmann, 2001). Celle-ci se focalise exclusivement sur l'individu comme opérateur de choix conscients. Elle laisse de côté le corps, la répétitivité du quotidien et ses «petites habitudes» porteuses de sens, nous le verrons.

En comparaison des moyens humains, techniques et économiques destinés à réduire l'usage de l'automobile en ville, force est de constater que les politiques de déplacements ne sont que très rarement couronnées du succès espéré. Se serait-on alors trompé, du moins en partie, sur l'individu et sur sa manière de vivre les déplacements quotidiens? Afin de mieux comprendre les résistances aux politiques de déplacements actuelles, et plus généralement afin de mieux comprendre les pratiques quotidiennes, ce plaidoyer propose une relecture de l'«individu mobile» à travers ses habitudes.

Fort de cette relecture critique, cet ouvrage propose des pistes pour un renouvellement des politiques de déplacement prenant mieux en compte l'habitude, cette face cachée des comportements quotidiens. Cet ouvrage invite également à une réflexion sur les méthodes dans la recherche sur les pratiques quotidiennes.

Construit sur un format très court, cet ouvrage ne vise pas l'exhaustivité et encore moins le consensus. Sa seule ambition est de permettre un débat sur l'individu dans les déplacements quotidiens en dehors de toute orthodoxie «égo-céphalo-centrée».

1

Politiques de déplacements et individu : la grande incompréhension

Plus de mobilité et moins de ressources : équation insoluble ?

Une mise en mouvement généralisée. Voilà l'une des évolutions sociales les plus importantes de ces cinquante dernières années pour les habitants des villes européennes. Dans le cas de la France, ce grand changement a amené la population à se déplacer chaque jour, en moyenne, sur une distance neuf fois plus grande¹. A ces déplacements physiques de personnes, il faut ajouter l'émergence puis la généralisation des technologies d'information et de communication – et notamment des terminaux «portables» – dans les communications quotidiennes. La tendance lourde est celle d'une croissance des déplacements et des échanges, tant physiques que virtuels. En tant qu'évolution sociale majeure de ces dernières décennies, cette lame de fond² vient redéfinir de nombreux construits sociaux : les rapports à l'espace et au temps ont été bouleversés, les notions d'ancrage et

¹ De cinq kilomètres en moyenne dans les années 1950, les déplacements quotidiens atteignent aujourd'hui quarante-cinq kilomètres (Viard, 2006).

² Certains auteurs n'hésitent pas à parler d'un « tournant de la mobilité » (*mobility turn*) tant pour les évolutions de ces construits sociaux que pour le renouvellement des pratiques des chercheurs pour en rendre compte (Cresswell, 2011).

d'appartenance redéfinies, une injonction à la flexibilité est apparue dans la sphère professionnelle³... Certes, des mouvements associatifs et politiques⁴ apparaissent et constituent une force critique face à la norme de mobilité du plus grand nombre. Cependant ils ne parviennent pas à contester son statut de norme sociale dominante.

Cette mise en mobilité généralisée n'a bien entendu aucun caractère «naturel» ou «évident». Ce processus coïncide historiquement avec un changement de paradigme dans la nature du système capitaliste de production et de consommation. En effet, la deuxième partie du XX^e siècle correspond à la transformation, politiquement construite, d'un capitalisme «paternaliste» correspondant à une logique d'accumulation (des capitaux, des marchandises et de la main-d'œuvre), en un capitalisme «néolibéral», qui suit une logique d'accumulation dite «flexible» du capital (Boino, 2009). Ce changement fondamental de paradigme dans le mode de fonctionnement du système induit des changements majeurs dont une mobilité accrue du salariat, à commencer par les cadres techniques et financiers des entreprises privées. Cette mise en mobilité accrue du salariat s'étendra ensuite à une part plus large des employés, des différents secteurs de l'économie. L'image «idéale» de l'ouvrier capté par un «urbanisme de l'immobilité» (cités ouvrières, phalanstères...) se métamorphose, pour devenir celle de l'employé «mobile» (Rousseau, 2008).

Cette mise en mobilité généralisée, consacrée par un système économique dominant⁵, n'en repose pas moins sur des dispositifs techniques précis. Certes, pour les villes européennes, la mise en mobilité du salariat a pu débiter en prenant appui sur les transports ferrés, ainsi que sur la bicyclette. Cependant, elle s'est renforcée puis généralisée avec le mode automobile. En trois décennies seulement (1960-1990) s'est opérée une généralisation de la propriété de l'objet «automobile» et de son usage (Dupuy, 1999). Les raisons d'un tel phénomène sont multiples et la littérature sur ce sujet est très conséquente. Retenons seulement que ce processus est issu d'un double projet politique de «modernisation» des sociétés et

³ Pour une analyse plus approfondie de ces différentes évolutions, se reporter à Vincent Kaufmann, (2008).

⁴ Le mouvement «slow», est de ceux-là, il propose une réappropriation du temps dans la vie quotidienne et une vie centrée autour de son lieu d'habitation.

⁵ D'autres disciplines rejoignent ces constats, avec d'autres méthodes. Ainsi, deux macro-économistes, Andreas Schäfer et David G. Victor (2000) ont mis en évidence le «couplage» entre mobilité spatiale des individus et croissance économique (PIB) pour l'ensemble des zones géographiques du globe sur la période 1960-1990.

d'accès à la propriété pour le plus grand nombre, bien accueilli par une majorité de la population française lors de ces trois décennies. Encore très discriminant il y a une trentaine d'années en France, le taux d'équipement automobile est aujourd'hui à peu près le même pour les différents groupes sociaux⁶.

Cela dit, cette mobilité spatiale quotidienne du plus grand nombre, propulsée par la généralisation de l'automobile, entre en contradiction avec une seconde tendance tout aussi prononcée, à savoir la limitation des ressources et notamment celles qui ont permis l'augmentation spectaculaire de ces mobilités. Dans le cas du pétrole, source d'énergie qui supporte de manière hégémonique les déplacements automobiles actuels, les estimations peuvent diverger, refléter les intérêts des certains groupes de pression, groupes politiques ou lobbies, mais toutes convergent sur le fait que le début des années 2010 coïncide avec le « pic de pétrole » (ou *Peak Oil*), moment historique où un maximum de pétrole est produit, raffiné, distribué et consommé. A partir de ce « pic », les limites des ressources pétrolières amèneront à une réduction, chaque année, de la quantité de carburant à base pétrolière produite et distribuée. Cette question de la limitation des ressources ne se pose pas qu'à l'énergie pétrolière, mais également aux autres formes d'énergie qui pourraient être amenées à se substituer aux hydrocarbures, à des degrés divers⁷. Pour ce qui est de la mobilité quotidienne, les limitations des ressources ne concernent pas que les carburants. Les infrastructures de transport, également, se trouvent être de plus en plus congestionnées, dans le cas des plus grandes agglomérations⁸. La création de nouvelles infrastructures ne suffit pas à faire baisser la congestion, et a plutôt tendance à créer un appel d'air qui génère plus de mobilité et des distances de déplacement qui s'agrandissent (Joly *et al.*, 2002; Zahavi, 1973).

Dans l'histoire contemporaine, les sociétés humaines ont déjà été amenées à affronter certaines graves crises énergétiques. Pour ne citer que

⁶ Bien entendu la distinction sociale ne disparaît pas pour autant, mais prend d'autres formes : posséder une voiture *neuve*, posséder une voiture de telle ou telle *marque*, etc.

⁷ On pensera tout particulièrement à l'énergie électrique, qui repose pour le cas français sur des gisements d'uranium, qui eux aussi commencent à montrer leurs limites. Le CEA parle d'une cinquantaine d'années de ressources (Capus, 2007) le réseau « *Sortir du nucléaire* » de vingt ans (Rabilloud, 2008).

⁸ Le cas de la ligne 13 du métro parisien est symptomatique. Cette ligne connaît une congestion en continu de 7h du matin à 20h, les jours de semaine. Cette situation a même fait la une du quotidien *Le Monde* en avril 2008.

certains événements du XX^e siècle, les périodes de limitation, comme les guerres ou les «chocs pétroliers», ont été des moments particuliers où les sociétés ont été contraintes d'organiser différemment leurs modes de production, de consommation, de déplacement, en fonction des limites d'approvisionnement en ressources, principalement pétrolières. «*When you ride alone, you ride with Hitler*» disait cette affiche (fig. 1), célèbre pendant la Seconde Guerre mondiale aux Etats-Unis, où la limitation des consommations de carburant par les civils était décrétée, afin de soutenir l'effort de guerre national. Toutes proportions gardées, puisque la situation actuelle n'est pas celle d'une pénurie généralisée, la question peut se poser dans des termes comparables, à savoir : comment une société dont le fonctionnement repose sur une mobilité du plus grand nombre peut-elle faire face à une limitation des ressources qui lui permettent, précisément, de supporter cette mobilité ? Quelles formes peuvent prendre les politiques visant à faire face à cette limitation ? Quels en sont les impacts ?



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



Fig. 2 Affiche d'incitation au covoiturage dans l'est lyonnais (CAPI, Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère).

Genèse des politiques injonctives

A la fin des années 1980 émerge en France, ainsi que dans de nombreux pays européens, un mouvement politique nouveau qui propose de rediscuter la place de l'automobile en ville. Ce mouvement est issu d'une convergence entre d'une part des constats scientifiques⁹ et d'autre part d'une volonté de certains élus, de certaines collectivités de se saisir de la question de l'automobile en ville. L'automobile est alors de plus en plus associée aux

⁹ On pensera ici par exemple aux travaux de Newman et Kenworthy (1989) sur le lien entre densité urbaine et usage de l'automobile et plus généralement aux travaux mettant l'accent sur les « externalités négatives » du mode automobile en ville.

« externalités négatives » qu'elle produit et dont la collectivité doit payer le prix. Parmi celles-ci figurent bien évidemment la consommation d'espace public, tant pour le stationnement que pour la circulation, l'émission de polluants dont les impacts ont une portée locale (poussières, particules, ozone) et globale (CO₂). Les consommations énergétiques, les problèmes de santé publique et les accidents de la route font également partie de ces externalités bien identifiées. La limitation de l'usage de l'automobile en ville devient alors le cheval de bataille pour ce mouvement qui se nourrit d'exemples issus d'expériences allemandes, suisses et hollandaises : le fameux « modèle urbain rhénan ».

Au cours des années 1990 et 2000, ce mouvement politique s'élargira à un grand nombre de villes françaises notamment par le relais d'organismes publics nationaux (tels le CERTU ou l'ADEME pour la France) qui relayent les « bonnes pratiques » et les « retours d'expérience », et par le rôle moteur joué par certaines grandes agglomérations (Grenoble, Strasbourg, Nantes et Lyon, notamment). A la suite du processus de décentralisation amorcé dès 1983 en France, il incombe aux intercommunalités de nouvelles compétences liées aux transports urbains et à l'aménagement. Les plus dynamiques en profiteront pour participer et relayer ce mouvement, pour la plupart autour d'un projet d'infrastructure de transport en commun « en site propre ». C'est ce même mouvement puissant qui amènera le retour du tramway en France, l'apparition du métro dans certaines villes (Rennes, Toulouse, Lille), l'extension de politiques de stationnement, tant incitatives que restrictives, la construction et la mise en service de parcs-relais, et surtout un réaménagement des espaces publics qui accompagne et rend possible ces autres actions. Les évolutions successives du cadre réglementaire et législatif parachèveront ce mouvement et achèveront de convaincre les derniers territoires « récalcitrants ». Du moins dans les discours.

Bien entendu de nombreuses résistances collectives ont vu le jour (Duverney-Prêt, 2008). L'émergence de ce mouvement visant une réduction de l'usage de la voiture a pris du temps pour s'imposer. Cela dit, les principes d'aménagement véhiculés semblent désormais être la norme dans les milieux professionnels. Une chargée de projet à la Mission Déplacement du Grand Lyon évoque cette évolution dans un entretien datant de 2007 :

« Je me souviens de l'époque, il n'y a pas si longtemps, où il était impossible de faire passer en concertation la moindre amélioration en faveur des autres modes que l'automobile. Même pour le moindre

allongement d'un feu de signalisation pour les passages piétons, les personnes craignaient qu'on allait ralentir la circulation automobile ! Je parle d'une situation que l'on pouvait rencontrer il y a encore dix ans. Aujourd'hui, dans les réunions de concertation relatives à notre projet, si quelqu'un dans l'assemblée émet des réserves par rapport à ne serait-ce que la limitation du stationnement, par exemple, il se fera huer par la majorité des personnes présentes. Regardez le projet Confluence. Une grande phase de concertation a démarré pour la phase 2 du projet. Les personnes proposent quasiment un quartier sans voitures. » (Buhler, 2007)

Rétrospectivement, avec l'objectif de réduction de la place de l'automobile en ville, plusieurs types de politiques auraient pu être déployés sur cette période : baisse du nombre de voitures en ville¹⁰, réduction du nombre de déplacements, «management» de la mobilité... C'est cette dernière approche qui semble avoir pris le dessus. Celle-ci propose une «orientation de la demande» vers des modes alternatifs par la régulation. C'est donc une forme politiquement plus consensuelle d'action publique qui a su s'imposer : mettre en service des alternatives modales, contraindre les circulations automobiles et le stationnement en centre-ville pour faire en sorte que les individus et les ménages modifient leurs comportements modaux. Les différentes politiques de déplacement menées dans les villes françaises, qui visent ou ont pu viser le «report modal¹¹», l'«intermodalité¹²», la «multi-modalité¹³», ont donc toutes ceci de commun qu'elles tablent principalement sur des changements de comportements modaux de la part des individus. Les entreprises, par exemple, sont bien moins mises à contribution : même dans le cas d'un Plan de Déplacement

¹⁰ Par exemple, pour pouvoir posséder une automobile à Tokyo, il faut justifier de la possession d'un parking privé, afin de ne pas encombrer les différentes voiries et l'espace public, de manière générale. Cas identique à Singapour (Emangard, 2011).

¹¹ Type de politiques conduites en France dans les années 1980-1990 visant à ce que les usagers de l'automobile changent totalement de mode et aillent vers les modes collectifs, la marche à pied ou le vélo.

¹² Type de politiques conduites en France dans les années 1990-2000 visant à ce que les usagers de l'automobile utilisent ce mode en combinaison avec d'autres sur leurs trajets les plus fréquents, et plus particulièrement pour se rendre en cœur de ville. A donné lieu, entre autres, à l'apparition des parcs-relais.

¹³ Type de politiques conduites dans les années 2000 visant à amener l'usager de l'automobile à utiliser un «bouquet» de différents modes disponibles tout au long de la journée. Essentiellement dans le contexte métropolitain de Paris, voir quelques villes de provinces.

d'Entreprise, on cherche avant tout à convaincre l'individu, en passant par sa structure professionnelle et, entre autre, par la contrainte exercée par la hiérarchie d'entreprise. Bien entendu, dans le cas français, les entreprises participent au financement et à l'exploitation des transports en commun par le biais du «versement transport». Cela dit, sur la question des modes de déplacement aucun levier politique systématique n'est constitué à cette échelle alors que la structure qu'est l'entreprise représente un fort potentiel (réorganisation des temps de travail, des modes de production et de distribution des biens et services).

C'est donc l'individu qui est en première ligne et qui se doit de modifier ses comportements modaux : il est le maillon central du dispositif. La relation entre les politiques de déplacement et l'individu est donc claire. Les politiques de déplacement constituent ce que nous pouvons appeler des «injonctions» au changement, des ordres formels, exprès, et impératifs. L'injonction ne suppose pas la contrainte, elle est un élément de discours, émis sur le ton impératif par l'autorité collective. A l'heure de la «gouvernementalisation des conduites» quotidiennes, force est de constater que fleurissent les injonctions à changer ses habitudes en matière d'énergie, de consommation d'eau et de déplacements quotidiens.

La généralisation de telles politiques «injonctives» à l'échelle européenne nous amène à questionner les hypothèses qu'elles véhiculent. Quelles hypothèses développent-elles sur les usages quotidiens des différents modes de déplacement et surtout quelles hypothèses posent-elles sur l'individu et sa manière d'appréhender la question modale ?

Le «script» pour comprendre les hypothèses sur l'individu

Pour saisir les hypothèses posées sur l'individu, nous nous sommes inspirés de la notion de «script» (Akrich, 2008) qui propose de relire les hypothèses des «concepteurs» d'un dispositif technique sur l'«usager» futur. Quel usage développera-t-il du futur dispositif? Ces développements théoriques correspondent initialement à des cas de développement d'innovations techniques. Nous les avons adaptés aux spécificités de la «conception» des politiques de déplacement¹⁴. Afin d'identifier ces différentes hypothèses, nous avons développé une méthode spécifique. Celle-ci consiste en une lecture systématique de l'ensemble des documents de planification urbaine et de pla-

¹⁴ Pour une explication plus détaillée de la méthode élaborée avec Vincent Renaud et de son socle théorique se référer à la thèse qui sert de base à cet ouvrage (Buhler, 2012).

nification des déplacements sur l'agglomération lyonnaise entre 1995 et 2012¹⁵. Bien sûr, le contenu de ce type de documents a déjà été l'objet d'une critique scientifique assez forte que nous partageons¹⁶ (Offner, 2006). Cela dit, quelle que soit la capacité de ces documents à produire des référentiels de représentations partagées des problèmes et des manières de les traiter, nous pensons qu'il s'agit là d'un corpus particulièrement intéressant car ces textes peuvent se comprendre comme un argumentaire des solutions techniques proposées. Et ces argumentaires reposent sur des hypothèses liées aux comportements des usagers de l'automobile, que nous avons relevées.

De cette lecture systématique il ressort une première série d'actions qui a pour objectif d'orienter les pratiques de déplacements en modifiant les *environnements urbains*¹⁷. Il s'agit alors d'inciter à une modification des pratiques modales en poursuivant l'extension de réseaux alternatifs ferrés et de transports en commun, et l'amélioration de leur inter-modalité et de leur sécurité. Dans cette même série, on retrouve également les actions visant à faire baisser l'efficacité globale du mode automobile en centre-ville : limitation et tarification de l'offre en stationnement, possibilité de péage urbain, etc. Les actions visant à équiper l'espace public pour les modes doux (maillage du réseau de pistes cyclables, augmentation du nombre d'arceaux de stationnement vélo) viennent compléter cette première série.

Bien que ces actions soient nombreuses et diverses, elles renvoient toutes à une hypothèse spécifique sur l'usager de l'automobile. Il s'agit de l'hypothèse de l'«acteur instrumental». Cette figure de l'«acteur instrumental» accompagne un projet de projection sociale des comportements, qui passe par la mise en place d'environnements urbains qui sont pensés comme devant permettre d'améliorer les qualités objectivables (temps de déplacement, coût, sécurité face à l'insécurité routière et les incivilités, confort...) de certains modes, jugés plus «vertueux» que l'automobile. Etant donné qu'il s'appuie intégralement sur des dispositifs techniques et organisationnels, nous qualifierons ce premier type d'action d'«implicite». En effet,

¹⁵ Il s'agit de la Directive Territoriale d'Aménagement de 2007, du Schéma de Cohérence Territoriale de 2010, des Plans de Déplacements Urbains de 1997 et 2005, du Plan «modes doux» de 2009, du Plan climat de 2009, du Plan de Protection de l'Atmosphère de 2008 et de l'Agenda 21 du Grand Lyon de 2009.

¹⁶ On reproche notamment à ces documents la standardisation des solutions proposées.

¹⁷ Par ce terme, nous entendons l'ensemble des dispositifs techniques et spatiaux qui composent l'urbain.

et conformément à sa définition, l'adjectif « implicite » renvoie à un message qui, « sans être énoncé formellement, découle naturellement de quelque chose » (Larousse, 2012). Nous pensons que l'ensemble de ces registres d'action, qui sont indissociables de la figure de l'« usager instrumental », entrent dans ce cadre, dans la mesure où les actions préconisées mobilisent des dispositifs urbains « typés », dont le message découlerait implicitement de leur existence. En d'autres termes, ce premier type d'injonction au changement de mode ne passe pas par une verbalisation publicisée des messages des différentes collectivités à destination des habitants, et présuppose une compréhension « implicite » des messages adressés par l'intermédiaire des dispositifs techniques et organisationnels. Les dispositifs deviennent alors prescripteurs.

Cette première forme d'injonction peut être utilisée dans les cas où les attentes sur les changements de pratiques modales ne sont pas considérées comme étant socialement ou politiquement « acceptables » à l'état explicite. Le gel des capacités circulatoires des différentes voies pénétrantes urbaines, intégré dans le SCoT, est un bon exemple d'une action qui entre majoritairement dans ce type d'injonctions « implicites ». Cette action vise à réduire le nombre de trajets automobiles à destination du centre de l'agglomération, sans pour autant passer par des grandes campagnes d'information adressées aux différents usagers. Cet acteur « instrumental » auquel on fait appel ici est la figure hégémonique de l'utilisateur qui est relayée dans les milieux professionnels (Doyen *et al.*, 2010).

| Registres d'action présents dans les documents d'urbanisme et de planification | Type d'injonction au changement | Hypothèse posée sur l'utilisateur des transports urbains |
|--|---------------------------------|--|
| (1) Inciter à un report vers les transports en commun et les transports ferrés | Injonction « implicite » | Acteur « instrumental » |
| (2) Faire baisser l'efficacité du mode automobile en centre-ville | | |
| (3) Equiper l'espace public pour les modes « doux » | Injonction « explicite » | Acteur « axiologique » |
| (4) Informer, sensibiliser, faire de la « pédagogie » | | |

Fig. 3 A une multitude d'actions correspondent finalement deux figures principales de l'utilisateur.

Une deuxième série d'action sur les pratiques modales vise quant à elle à informer, à sensibiliser et à faire comprendre la «nécessité»¹⁸ des changements de comportements. Il s'agit ici de mettre en œuvre des dispositifs afin de «sensibiliser l'usager», pour «influencer sur les comportements» (SYTRAL, 2005, p. 44). Le Plan de Déplacements Urbains lyonnais, révisé en 2005 est très clair sur le positionnement des acteurs face à la question. Il s'agit de «faire partager les choix», formule assez paradoxale pour un document qui se veut être élaboré en concertation avec la population, et pour ce faire, «informer, concerter, communiquer et sensibiliser». L'objectif de cette démarche est de faire «évoluer les pratiques de déplacement en s'appuyant sur une opinion publique favorable, qui prend conscience des excès de l'automobile» (idem). Il est très intéressant de constater que ces éléments ne figurent pas dans la version initiale du PDU de 1997, qui partage pourtant de nombreux objectifs avec sa version révisée. Le développement d'injonctions explicites devient nécessaire lorsqu'un travail sur les environnements urbains et l'offre d'alternatives ne suffit pas.

L'idée développée par ce registre d'action est de créer l'accompagnement vers le changement en suivant une chaîne considérée comme «logique» dans la poursuite d'un changement de pratique modale : «information»-«sensibilisation»-«pédagogie». L'ensemble de cette chaîne décrit la figure générale d'un «acteur axiologique», qui tendrait à agir en fonction de registres de valeurs associés à des pratiques, sur la base non pas de la qualité d'une solution plutôt que d'une autre, mais bel et bien parce que l'action effectuée en tant que telle lui apparaît «bonne», «juste» ou «nécessaire». Cette figure de l'usager est pour sa part très relayée dans les milieux associatifs et dans les instances de démocratie participative.

L'«acteur axiologique» agirait donc en fonction de la valeur qu'il donne à une action en tant que telle, plutôt qu'en comparant différentes alternatives sur un registre d'optimisation. Le registre d'actions associé à cette figure est celui de la mise en place de dispositifs «informatifs, normatifs et pédagogiques» et suit une chaîne toute tracée qui mènerait au changement de mode, appuyé sur des valeurs et convictions. Dans ce registre, l'enjeu pour la ou les collectivité(s) est de pouvoir transmettre des informations quant à l'utilisation des différents modes de déplacement, des argumentaires convaincants sur les «excès» liés à l'automobile, et enfin un accompagnement permettant aux personnes d'intégrer des savoir-faire nécessaires à la pratique d'un nouveau mode de déplacement. Toutes ces

¹⁸ Du point de vue des collectivités et des opérateurs de transport en commun notamment.



Fig. 4 « Prends l'agglomération côté vélo », quintessence de l'injonction explicite !

différentes actions sont contraintes par un passage par la rhétorique, par la démonstration, par l'argumentation, et souvent par une forme de culpabilisation verbalisée. C'est pourquoi nous qualifierons ce deuxième type d'injonctions d'« explicite ».

L'« acteur instrumental » et l'« acteur axiologique » sont donc les deux figures hégémoniques de l'usager dans les documents d'urbanisme et de planification des transports, dans le cas de l'agglomération lyonnaise. Etant donnée la standardisation de l'offre technique et conceptuelle dans ces documents (Offner, 2006) posons l'hypothèse assez peu risquée de la généralisation de ce résultat, pour le cas français tout du moins. Ces deux figures implicites de l'usager peuvent également être considérées comme les marqueurs de deux types d'injonctions formulées par les collectivités à l'adresse des habitants. Ces deux injonctions sont « idéales-typiques » dans le sens où elles n'existent jamais totalement seules, mais elles permettent de mieux comprendre la teneur des différentes formes d'action. Toute action,

tout registre d'une politique de déplacement qui vise des changements de comportements individuels passe par le maniement de ces deux types d'injonctions, à des degrés divers.

Les politiques de déplacements, dans leur forme actuelle, semblent donc reposer sur ces deux hypothèses spécifiques sur l'individu. Cela dit, en dépit des efforts très importants de certaines collectivités pour orienter les pratiques de déplacements vers d'autres modes, force est de constater que ces politiques ne sont pas couronnées du succès espéré.

Des résistances qui posent question

Certes, dans certaines villes françaises on observe une stabilisation ou une légère diminution de la mobilité automobile, au cours des années 2000¹⁹. Dans la plupart de ces villes, cette inflexion fait suite à une période de hausse continue depuis l'institution des premières enquêtes transversales systématiques, appelées enquêtes ménages-déplacements. Cette « inversion de la courbe » de la mobilité automobile pourrait laisser croire à une adhésion des habitants à ces dispositifs et aux politiques publiques déployées. Une analyse plus fine s'impose donc, en prenant comme exemple le cas lyonnais.

Loi des résultats escomptés

Dans le cas de l'agglomération lyonnaise, les enquêtes ménages-déplacements (EMD) sont des moments forts en ce qui concerne la politique des déplacements. Les résultats de l'enquête publiée en 2007 et qui traite de comportements datant de l'année 2006, ne déroge pas à la règle. Certains résultats ont été très vite diffusés dans la presse nationale, locale et spécialisée par le SYTRAL²⁰, le CERTU et l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise. Dans ces communiqués et articles de presse, ainsi que dans certaines interviews publiées en janvier 2007, est soulignée la baisse de la « mobilité automobile » comme résultat historique. Ces résultats ont alors pris valeur de démonstration des effets « bénéfiques » de la politique de déplacements menée depuis le PDU de 1997, particulièrement depuis l'élection de Gérard Collomb à la mairie de Lyon, et à la présidence du Grand Lyon ainsi que de

¹⁹ C'est le cas notamment pour Strasbourg, Grenoble, Nantes, Lyon et Lille (CERTU, 2012).

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

Bernard Rivalta à la présidence du SYTRAL, en 2001²¹. Sur la base des résultats agglomérés de l'EMD 2006, effectivement, il est indéniable que la «mobilité automobile» est en baisse depuis 1995 (fig. 5).

Bien que l'indicateur de «mobilité automobile» soit clairement défini par des nomenclatures nationales²², nous pouvons tout de même discuter de l'utilisation de ce terme dans le contexte politique. Il n'est question ici que du nombre de déplacements en voiture. Or, on cherche à analyser les évolutions de l'utilisation de différents modes et, dans un souci d'intégrité et de rigueur, ce dernier indicateur doit, a minima, être mis en parallèle avec la distance moyenne, une mobilité moyenne tous modes confondus, ainsi qu'avec la durée moyenne de ces mêmes déplacements automobiles.

Les exploitations plus fines de cette même enquête ménages-déplacements mettent en avant des résultats bien plus nuancés que la «baisse de la mobilité automobile» annoncée dès janvier 2007. Semblat (2007), par exemple, montre que la baisse du nombre de déplacements automobiles est concomitante d'une hausse de la distance moyenne et de la durée moyenne de ces mêmes déplacements²³. En outre, il relie le phénomène de baisse du nombre de déplacements automobile avec la tendance à la baisse de la mobilité tous modes confondus. La baisse de la mobilité automobile serait liée non pas à une «prise de conscience environnementale» ou à l'adoption du dispositif mais bien, en tout premier lieu, à des changements structurels dans la population du Grand Lyon : un vieillissement, ainsi qu'une hausse corollaire du nombre de personnes à la retraite sur cette même période (1995-2006). En se déplaçant globalement moins, on se déplace également moins en automobile, et ce bien que le taux de motorisation des retraités augmente.

Le constat est alors tout autre que celui d'une baisse de l'utilisation de l'automobile qui suivrait une volonté collective de changement. L'augmentation moyenne des longueurs compense presque totalement la baisse du nombre de trajets automobiles (Bouzouina *et al.*, 2011). Pour ce qui du CO₂, les modélisations appliquées aux deux EMD de 1995 et 2006 montrent une stabilisation des émissions, due au fait que les durées des déplacements ont augmenté sur la même période de 1995-2006 (*idem*). La confrontation de ces données moyennes sur les comportements nous permet de dresser un constat plus nuancé sur les évolutions passées en matière d'usage des différents modes. Bien que la baisse de la mobilité automobile soit indéniable sur la période

²¹ Ce dernier déclare alors : «Tout cela (ndla : la baisse de la mobilité automobile) est lié à la hausse du prix du pétrole, à une prise de conscience environnementale et au développement du réseau de transport en commun.» (20 Minutes, 2007)

²² L'indicateur qui a permis ce constat, et qui est appelé «mobilité automobile», n'est autre que le nombre de déplacements effectués en automobile, par personne et par jour sur «un jour moyen de semaine» (CERTU, 2008). C'est le même indicateur du nombre moyen de déplacements par jour en automobile qui se trouve derrière l'indicateur de la part modale (nombre de trajets automobiles sur nombre de trajets tous modes) qui fut le second résultat annoncé, pour étayer l'argumentaire d'un changement massif des comportements sur la période 1995-2006.

²³ Ceci peut s'expliquer par une évolution de l'organisation socio-spatiale de l'agglomération lyonnaise et en premier lieu par un étalement urbain qui perdure (Lefèvre et Renard, 2011; Buhler, 2012).

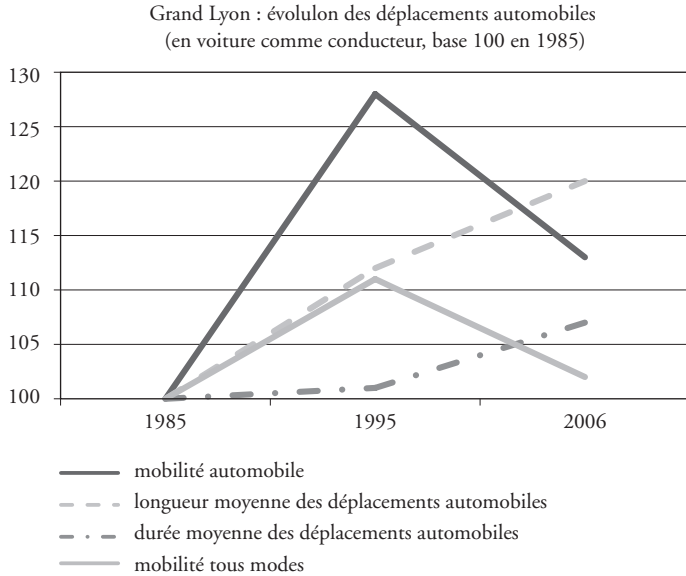


Fig. 5 Résultats nuancés de l'EMD 2006.

1995-2006, il serait hasardeux de parler d'adoption massive au « dispositif ». Cette évolution ne modifie pas le rôle quasi hégémonique de l'automobile comme mode de déplacement urbain quotidien sur l'agglomération. En parallèle, on observe sur la même période une hausse de l'équipement automobile.

Nous ne souhaitons pas aller plus loin dans la discussion sur la baisse ou la stabilité des pratiques modales automobiles. Retenons simplement que les résultats sont loin d'être au niveau des attentes et des moyens déployés pour réorienter les pratiques vers des modes dits « alternatifs ». Ce constat pose de nombreuses questions aux chercheurs, d'autant plus que les modèles interprétatifs actuels peinent à expliquer ce phénomène.

Une enquête récente menée auprès de 650 habitants du Grand Lyon montre que l'automobile est désormais associée à des valeurs majoritairement négatives²⁴ par la population du Grand Lyon. On observe même que

²⁴ Cette même enquête montre que l'automobile est désormais massivement associée aux adjectifs « polluant » (90%) et « dangereux » (75%) (La Branche, 2009).

72% des personnes interrogées disent se sentir «moralement obligées de réduire l'usage de leur automobile». Ceci converge avec le ressenti issu des réunions de concertation de ces dernières années énoncé par la chargée de projet de la Mission Déplacement du Grand Lyon. Le contexte axiologique et normatif a bel et bien changé en ville et ceci dépasse largement le cas du Grand Lyon (V. Kaufmann *et al.*, 2010).

Résumons. L'automobile en ville devient de plus en plus dévalorisée, son coût d'utilisation augmente, des contraintes fortes s'exercent sur son usage (stationnement tarifé et limité pour les «pendulaires», limitation des capacités circulatoires...) si bien que pour de nombreux trajets au cœur des communes-centres de l'agglomération, l'automobile coûte plus cher et prend plus de temps que le même trajet en transports en commun ou à vélo²⁵. Les usagers disent se sentir «moralement» obligés de changer leurs comportements modaux. En dépit de cette convergence entre des injonctions de la collectivité, des discours et des représentations, on observe depuis quelques années une persistance dans l'usage quotidien de l'automobile en ville.

Or, les modèles interprétatifs actuels peinent à expliquer cette situation paradoxale. Bien entendu, l'analyse des pratiques automobiles en ville est le sujet d'une littérature conséquente dans le champ de l'aménagement de l'espace et de l'urbanisme. De nombreux travaux existent, une majorité d'entre eux mettant en avant l'importance pour les individus de faire valoir une rationalité instrumentale et/ou une rationalité axiologique²⁶ (Dupuy, 1999; V. Kaufmann, 2000). Cela dit, ces approches ne suffisent pas à expliquer l'ensemble des raisons de la pratique automobile. En effet, dans le cas lyonnais, l'automobile comme mode quotidien reste très présente dans des quartiers desservis en transports en commun et pour des trajets effectués en centre-ville, et même pour des personnes convaincues d'une «obligation morale» de modifier leurs propres comportements. Comment donc comprendre que ces pratiques automobiles restent fortes, même en centre-ville? Un renouvellement conceptuel et méthodologique s'impose!

²⁵ Des tests grandeurs nature sont d'ailleurs réalisés par le collectif «VALVE», qui défend le vélo et les modes doux.

²⁶ Pour un état de l'art plus détaillé se reporter au travail de thèse dont est issu cet ouvrage (Buhler, 2012).

Cinq hypothèses sur ces résistances

Le sous-titre de cet ouvrage l'annonce explicitement : nous allons proposer une lecture des pratiques quotidiennes de déplacement par le concept d'habitude. Il est cependant très important de clarifier tout de suite notre propos. Nous allons le voir, l'habitude permet une compréhension des phénomènes de résistance individuelle aux politiques de déplacements injonctives, mais elle ne saurait à elle seule expliquer ces phénomènes. D'autres acteurs, agissant à d'autres niveaux, participent également de cette situation.

Afin d'organiser les différentes hypothèses que nous posons sur ces résistances, convoquons certains auteurs qui ont permis de préciser certains aspects de la relation entre réseaux techniques et territoires. Lorsque l'on s'intéresse à l'automobile en ville, difficile de faire l'impasse sur les différents réseaux techniques qui permettent son existence (voiries, parcs de stationnement, parcs-relais...). Soucieux d'éviter tout écueil déterministe qui mêlerait réseaux et territoires, et plus précisément les effets «structurants» des premiers sur les seconds, de nombreux travaux sont parvenus à édifier une analyse fine et dialectique de cette relation (Offner, 1993; Dupuy, 1991). Dupuy nous rappelle que lorsqu'un réseau technique est en fonctionnement, les chercheurs ne doivent pas considérer le seul réseau technique dans sa matérialité, mais au moins trois réseaux différents, mobilisant des opérateurs spécifiques agissant d'après des rationalités bien différentes (fig. 6).

Le réseau technique constitue un premier niveau où l'opérateur afférent (un opérateur de transports en commun par exemple) tend inéluctablement à considérer en premier lieu le service rendu en laissant s'échapper le caractère communicationnel, informatif ou symbolique rattaché, par l'intermédiaire des imaginaires et représentations sociales, à ce dernier (idem, p. 119). Un second niveau d'opérateurs s'ajoute à celui des réseaux techniques. Il s'agit des organisations administratives, de production ou de distribution, pour lesquelles prévalent les logiques économiques. Par exemple, encore aujourd'hui les implantations de centres commerciaux sont décidées en fonction de l'accessibilité automobile. Dans la conceptualisation de Dupuy, un troisième niveau vient parachever cette architecture des rapports entre réseaux et territoires. Ce niveau concerne les personnes et les ménages urbains, leurs pratiques et leurs «rationalités» composites. Ce modèle ne propose pas trois niveaux hermétiques mais tente justement de penser les interactions entre ces trois niveaux.

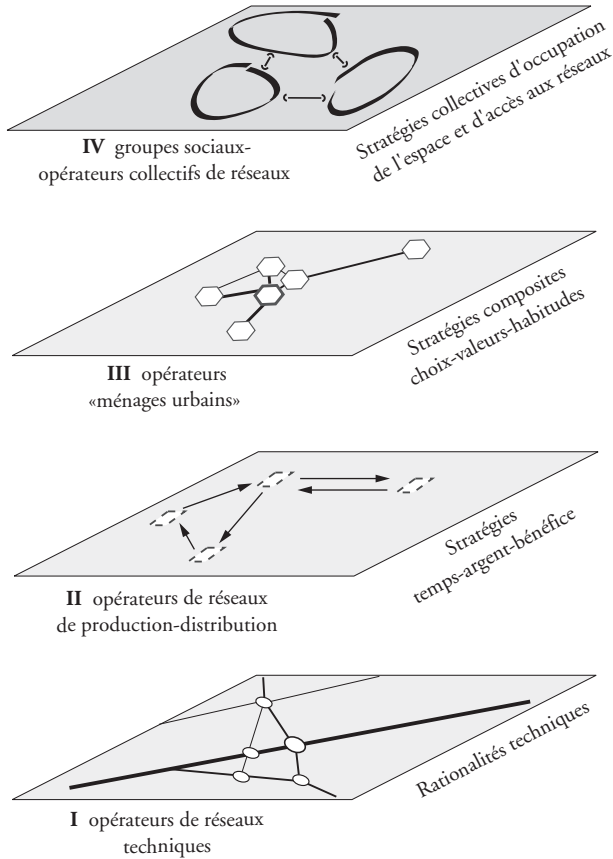


Fig. 6 Les quatre «réseaux» urbains en interaction permanente (d'après Dupuy, 1991).

Ainsi, par exemple, les actions des opérateurs de premier niveau ne peuvent parfois se comprendre que dans une forme de rapport de force avec de «gros clients», opérateurs de second niveau²⁷. Les opérateurs de chaque niveau ne doivent pas non plus être pensés comme une catégorie

²⁷ Le texte original présente l'exemple des réseaux d'eau en Tunisie dans les années 1990, dont le développement s'explique essentiellement en fonction du poids de l'industrie touristique et de ses forts besoins en eau, plutôt que dans un rapport aux usages de la population.

unifiante, dont les membres aspireraient tous aux mêmes exigences. Certains opérateurs peuvent entrer en conflit. Par exemple, les riverains d'une autoroute peuvent s'opposer à des pendulaires pavillonnaires, dans le cas d'un projet de réduction des vitesses de circulation sur cette même autoroute. Cet exemple suffit à montrer que ces niveaux sont plus une division de logiques d'action propres aux différents opérateurs qu'à des collectifs qui tenteraient d'imposer leur logique.

Sur la base du travail de thèse mené, nous plaçons pour l'introduction d'un quatrième niveau, qui nous semble faire défaut au modèle interprétatif original. Il s'agit d'un niveau social, dont les opérateurs de réseaux-territoires, à savoir les groupes sociaux, ont eux aussi des rationalités propres, qui régissent leur accès propre et celui des autres groupes aux réseaux-territoires constitués (Buhler, 2012). L'automobile et la constitution de territoires lui étant dévolus contribuent au maintien d'une ville dite « à trois vitesses » (Donzelot, 2004). En effet, en dehors des communes les plus centrales des agglomérations, qui généralement sont socialement les plus mixtes, on peut observer des modalités d'occupations spatiales des quartiers péri-centraux et du périurbain qui témoignent d'une séparation des groupes sociaux rendue possible par les phénomènes d'exclusivité et d'exclusion à l'automobilité²⁸. Les groupes sociaux, eux aussi sont des opérateurs de réseaux très importants.

Une fois ce modèle proposé, nous pouvons en venir aux hypothèses que nous formulons sur les « résistances automobiles ». Elles sont au nombre de cinq (fig. 7). Commençons par l'hypothèse qui concerne le « premier niveau » des réseaux techniques urbains, l'« hypothèse réseaux ». Nous pensons que l'héritage d'un réseau routier et autoroutier privilégiant un accès direct au centre-ville provoque une relative irréversibilité matérielle des réseaux, qui limite les leviers de l'action publique sur les comportements modaux. En effet, nous pouvons constater une forte irréversibilité liée aux réseaux urbains, et de surcroît aux réseaux de transport. Pour le cas lyonnais, les infrastructures autoroutières, datant essentiellement des mandatures de Louis Pradel (1957-1976), ont été conçues pour mener l'automobile en plein centre-ville (Bonnet, 1997; Montès, 2003), ce qui explique la quasi-totalité des choix d'aménagement de cette période (Tunnel de Fourvière, pôle d'échange de Perrache, autoroute A7 le long du Rhône...). Ces réseaux hérités d'une période précédente posent de nombreux problèmes à la collectivité. Si, potentiellement, il n'est pas

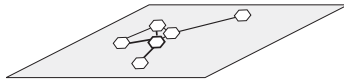
²⁸ Pour plus de précisions, se reporter à Buhler (2012).



IV groupes sociaux

**Hypothèse
«structure»**

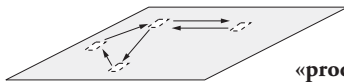
L'exclusion et l'inclusion des groupes sociaux dans l'automobilité individuelle est une modalité persistante de structuration socio-spatiale.



III «ménages urbains»

**Hypothèse
«habitude»**

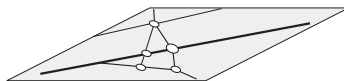
Les habitudes, co-construites par les groupes sociaux et par l'expérience individuelle, vont à l'encontre de possibilités objectives de changement de mode.



II production-distribution

**Hypothèse
«production-distribution»**

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



I réseaux techniques

**Hypothèse
«réseaux»**

L'héritage de réseaux routiers et autoroutiers privilégiant un accès direct au centre-ville des agglomérations amène une forte irréversibilité et une limitation des leviers d'action.

Hypothèse transversale : inadéquation entre territoires fonctionnels et territoires institutionnels

Fig. 7 Cinq hypothèses sur les résistances au changement de mode de déplacement.

inimaginable pour les autorités publiques de repenser les conditions d'utilisation de ces réseaux, de contraindre les vitesses de circulation par exemple, force est de constater que différents enjeux contradictoires s'entremêlent (transports interurbains, touristiques, pendulaires...) ainsi que des acteurs aux stratégies très différentes (l'État, la communauté urbaine, la ville) dès le moment où une infrastructure autoroutière transite par un centre-ville. Cela limiterait donc de fait, en partie, les leviers à disposition des collectivités locales pour agir sur les déplacements automobiles²⁹.

Une seconde hypothèse mobilise les opérateurs de réseaux de production-distribution-consommation. Les stratégies de localisation de ces opérateurs s'accompagnent pour la plupart d'une hypothèse d'automobilité des personnes-cibles (qu'ils soient clients ou employés...). Cela est encore très marqué pour les espaces périurbains (Motte-Baumvol, 2008) où les localisations des entreprises de services aux ménages se font majoritairement d'après l'accessibilité automobile, et non d'après les lieux de résidence des personnes-cibles. Nous pouvons remarquer que dans de nombreux projets d'équipements à échelle métropolitaine, et situés en hypercentre, l'exigence de l'accès automobile du plus grand nombre reste très fort, au point même d'être parfois en contradiction avec une politique de déplacements voulue contraignante³⁰.

L'hypothèse «structure» correspond au «niveau» que nous proposons d'intégrer au modèle de Gabriel Dupuy (1991). En considérant les groupes sociaux comme des opérateurs collectifs de réseaux-territoires à part entière, nous pouvons poser l'hypothèse que l'automobile sert précisément à consolider cette structuration socio-spatiale, puisqu'elle permet des

²⁹ Ce constat étant fait, le projet d'«autoroutes apaisées» suivant l'idée de «chrono-aménagement» de la «Métro» grenobloise (communauté d'agglomération) servira ici de contre-exemple pour montrer que les collectivités disposent de certains leviers pour agir sur les déplacements automobiles. Ce projet a pour objectif d'apaiser les vitesses sur autoroutes à 70 km/h dès l'entrée dans l'agglomération, de limiter l'étalement urbain constaté depuis les années 1960, mais également d'optimiser la fluidité de la circulation, au détriment de la vitesse, afin d'assurer des temps de parcours plus stables pour les usagers. Le projet s'accompagne d'une réallocation de certaines bandes de circulation à des lignes de bus et de cars interurbains. Cela dit, ce projet peut avoir valeur de «contre-exemple au contre-exemple», puisqu'il se frotte encore aujourd'hui à des résistances institutionnelles, politiques et collectives qui en freinent la mise en œuvre (Jourdan, 2011) et que d'aucuns restent très sceptiques sur l'efficacité de mesures qui ne prennent en compte que les pertes et gains de temps «chronométré», et aucunement la «durée» perçue (Pflieger, 2006).

³⁰ On pense ici, par exemple, au parking de 1500 places du centre commercial de la Confluence, qui forme le centre d'un quartier pensé initialement comme lieu remettant en cause le «tout-voiture» et souhaitant développer une «politique de stationnement» invitant à un «changement de comportements» (Lyon Confluence, 2012).

phénomènes d'exclusion et d'exclusivité entre groupes sociaux (Buhler, 2012).

L'hypothèse « transversale » proposée cible quant à elle les inadéquations largement étudiées dans la littérature, entre territoires dits « fonctionnels » et territoires dits « institutionnels ». Prenons l'exemple de l'étalement urbain. A l'heure de la multiplication des discours vilipendant celui-ci, à l'heure de nouvelles formes de précarité liées à une inéluctable hausse des prix des carburants, force est de constater que le phénomène d'étalement se poursuit dans le cas de nombreuses agglomérations européennes, au risque de mettre un nombre toujours plus grand de personnes en situation de vulnérabilité énergétique (Vanco et Verry, 2010). Benoit Lefèvre et Vincent Renard (2011) ont identifié des éléments qui permettent de mieux comprendre la persistance de ce phénomène, pourtant décrié et sur lequel certaines collectivités tentent d'agir. Ils pointent en premier lieu la difficulté à se loger dans les plus grandes agglomérations françaises, et de surcroît dans le secteur du logement social. On constate qu'il est toujours plus rentable – économiquement parlant, et à court terme pour les ménages – de se « faire construire » sa maison, sur un terrain « pas cher », c'est-à-dire éloigné de toute aménité urbaine, des commerces et autres services, et surtout des transports en commun. Et bien souvent, en dehors du territoire communautaire. Combinées à un prêt sur un minimum de vingt ans, ces stratégies contraintes de localisation permettent toujours à un grand nombre de personnes de se loger pour un remboursement équivalent à un loyer de logement social, à surfaces égales (idem). Naturellement, il s'agit là d'un pari risqué compte tenu de la dépendance potentielle de ces ménages modestes aux coûts des transports et à la vulnérabilité énergétique que cela pourrait constituer. Quoi qu'il en soit, la construction de ces « maisons à l'unité » représente encore aujourd'hui une part plus que conséquente de la construction dans de nombreuses agglomérations françaises³¹. Cet exemple illustre parfaitement les limites et les inadéquations entre territoires institutionnels et territoires fonctionnels.

Nous arrivons enfin à l'hypothèse « habitude » qui correspond au niveau des ménages et individus. Cinquième hypothèse portant sur la résistance du mode automobile en ville – et non des moindres – nous pensons que les habitudes construites par l'appartenance sociale et par l'expérience individuelle vont à l'encontre de possibilités objectives de changement de mode

³¹ Lefèvre et Renard parlent de 60% des maisons individuelles, qui elles-mêmes représentent deux tiers de la construction neuve (soit environ 40% de la construction neuve).

pour les déplacements quotidiens. C'est précisément cette hypothèse que nous allons discuter tout au long de cet ouvrage.

Justifions notre choix de nous pencher sur l'échelle «individuelle³²» et précisons ce que nous entendons par là.

Le terme d'«individu» peut prêter à confusion et prêter le flanc à des suspicions. Afin de lever toute ambiguïté, précisons qu'il s'agit là d'un individualisme que nous pourrions qualifier de «méthodologique et critique». «Méthodologique» tout d'abord, car c'est bien l'individu qui effectuera des actions, qui exprimera des opinions, qui nous parlera de sa vie quotidienne. Nous ne considérons pas l'individu comme auto-suffisant dans ses propres faits et gestes : ce serait oublier le rôle puissant des normes sociales, des habitudes collectives et autres règles. Cela dit, c'est en observant des pratiques et en écoutant les discours des différents individus que l'on pourra accéder à ces autres échelles d'explication. L'individualisme que nous élaborons sera donc «méthodologique»³³.

Individualisme «critique», ensuite. Nous récusons l'acception de l'individualisme qui renverrait à l'idéologie libérale d'une société des individus «égo-grégaires» (Dufour, 2011) ou «égo-céphalo-centrés» (J.-C. Kaufmann, 2001), et qui définit l'individu comme un «agent» économique exclusivement orienté vers la poursuite de ses intérêts propres, dans la vie quotidienne comme dans d'autres sphères, et indépendant de toute forme de norme sociale ou d'actions collectives. Nous le verrons au cours du chapitre suivant, l'économie des transports a longtemps considéré cet «agent» comme suffisant pour modéliser et comprendre les comportements de déplacement. Or l'«individu» n'est pas réductible à la notion d'«agent» (Dufour, 2011). Aussi considérerons-nous l'individu dans sa complétude, en incluant notamment l'altruisme, la réciprocité, la subjectivité et les habitudes. Ceci permettra alors de penser l'individu sans le lourd bagage d'un «sophisme économiste» associé à ce terme (idem).

Afin de pouvoir discuter l'hypothèse des «habitudes» dans les résistances aux injonctions au changement de mode, commençons par comprendre les raisons de l'absence (remarquée) de ce concept dans les différents modèles explicatifs en sciences sociales. Nous proposerons ensuite une définition plus rigoureuse et plus problématisée de l'habitude, que son acception courante ne laisse pas transparaître au premier abord.

³² Nous insistons sur les guillemets, puisque nous verrons au chapitre 4 que les habitudes ne caractérisent pas l'échelle individuelle, mais plutôt une échelle intermédiaire entre l'individu et le corps social.

³³ Nous reprenons ici l'expression de Raymond Boudon (2003).

Habitude : une « boîte noire » à ouvrir

Une orthodoxie qui s'ignore

Cet ouvrage se propose de sortir de l'orthodoxie, notamment en prenant mieux en compte les habitudes. Avant de définir un concept d'habitude expurgé des prénotions issues de sa définition courante, il est plus qu'indispensable de définir précisément ce que nous entendons par le terme d'«orthodoxie».

Il est désormais admis que la socio-économie des transports a longtemps été dominée par l'économie néoclassique (V. Kaufmann, 2000). Cela semble être toujours le cas, bien que de nombreux travaux de recherche aient permis un renouveau des lectures des déplacements quotidiens (idem; Tillous, 2009; Abe, 2012). Une toile de fond reste commune à la grande majorité des travaux en socio-économie et reste souvent impensée : le choix rationnel. Ce dernier est la clé de voûte du système de pensée orthodoxe que nous souhaitons ici discuter, critiquer et compléter.

Profitons-en pour analyser brièvement quelles hypothèses fortes sont posées concernant l'individu lorsqu'on reprend le paradigme de *l'homo oeconomicus*. Celles-ci concernent trois types d'environnements : l'environnement «objectif», l'environnement «subjectif» et l'environnement «interne» (Béjean *et al.*, 1999). Cette division tranchée entre un acteur subjectif et son environnement objectif est une prénotation qui pose déjà

| | Hypothèses sur l'individu dans le cas des déplacements urbains |
|--|---|
| Environnement «objectif» | <p style="text-align: center;">passivité</p> <p>L'individu serait passif dans son rapport aux environnements urbains.</p> |
| Environnement «subjectif» | <p style="text-align: center;">omniscience</p> <p>L'individu délibérerait en fonction des qualités objectives des différents modes uniquement. L'individu connaîtrait l'ensemble des alternatives modales pour chaque trajet et leurs qualités objectives associées.</p> |
| Environnement «interne» de la prise de décision | <p style="text-align: center;">fortes capacités au calcul</p> <p>L'individu comparerait l'ensemble des alternatives modales sur la base d'une fonction d'utilité combinant l'ensemble de leurs qualités objectives monétarisées.</p> |
| Axiomatique de l'intérêt individuel | <p style="text-align: center;">poursuite de l'intérêt individuel</p> <p>L'individu arbitrerait toujours en fonction de son intérêt personnel.</p> |

Fig. 8 Explicitation des hypothèses liées à l'*homo oeconomicus*.

problème, puisqu'elle considère l'environnement (urbain dans notre cas) comme donné, inamovible, intouchable; l'acteur n'aurait sur lui aucune prise, aucune possibilité de détournement. S'il est manifeste que l'individu ne peut agir directement sur certains paramètres de nombreux dispositifs (tracés des infrastructures, coût d'utilisation...), ce serait un contresens total que d'imaginer des individus totalement passifs dans leurs rapports aux environnements. A titre d'exemple, les praticiens du stationnement et du transport en général connaissent pertinemment les «tactiques» et «ruses» (Certeau, 1990) déployées par les individus pour contourner une partie des dispositifs. Au-delà de l'idée de détournement, voir l'usage d'un mode de transport comme quelque chose d'uniquement «passif», ce serait passer à côté de la force créatrice dont témoigne l'individu dans les acti-

vités qu'il associe au déplacement et qui, de fait, modifie son rapport au monde. Le postulat de passivité comme seul rapport aux environnements ne « tient » pas.

La seconde hypothèse concerne la personne qui effectue le « choix » en question. Dans ce paradigme, *l'homo oeconomicus* peut être défini par une omniscience quant aux qualités objectives des alternatives qui se présentent à lui. Il s'agit là de l'idée d'un individu qui évoluerait au sein d'un « marché des déplacements », notion qui est loin d'avoir une pertinence géographique (Petit, 2003). Sur ce « marché », toutes les données relatives aux différents modes seraient disponibles et connues, en parfaite adéquation avec leurs qualités objectives (coût objectif, temps objectif, confort etc.). La perception humaine, construit social par excellence (Bourdieu et Delsaut, 1981), est ramenée ici à une simple copie, parfaite, de la réalité objective. Là encore, quelques minutes de travail de terrain suffisent pour invalider ce postulat qui disqualifierait par exemple le rôle des représentations sociales dans la perception des qualités objectives des différents modes. Le troisième postulat de capacités cognitives illimitées n'a plus de sens à partir du moment où l'environnement dit « subjectif » n'est pas la représentation supposée « parfaite » de l'environnement dit « objectif ». Au-delà de cela, il apparaît impossible que la personne en situation de choix effectue des calculs comparatifs fondés sur des qualités objectives pour toutes les alternatives en présence. La discussion de cette limitation est d'ailleurs la première brèche dans le modèle économique néoclassique de la rationalité. Enfin, la poursuite du seul intérêt individuel comme moteur de l'action est également contestable. Outre son caractère purement normatif, ce postulat est très rapidement invalidé par quelques observations de terrain. L'optimum d'un budget temps-argent comme seul moteur de l'action n'est pas tenable scientifiquement. La construction théorique de *l'homo oeconomicus* est donc bien éloignée de l'idée que l'on peut se faire d'une « personne », il a un comportement qu'on pourrait qualifier d'« inhumain » voire de « monstrueux ». Bernard Maris (2003) le présente comme un « idiot » qui passerait son temps à chercher son intérêt dans toute micro-décision pour passer à côté de l'essentiel et sans apprendre de ses erreurs.

La « rationalité limitée » (Simon, 1983) qui est souvent mobilisée dans des travaux sur les pratiques automobiles et qui passe pour être une version « allégée » de la rationalité néoclassique n'expurge pas pour autant certaines hypothèses normatives sur l'individu. On peut penser ici notamment aux hypothèses que nous avons présentées comme l'hypothèse de la « passivité » et celle de la « poursuite de l'intérêt individuel » (Béjean *et al.*, 1999).

De grandes avancées sur ces questions de «rationalité(s)» ont émergé dans les années 2000, notamment autour des travaux de Vincent Kaufmann. Il s'agit là d'une sociologie dite «compréhensive» qui s'attache à comprendre les différentes formes de rationalités des individus dans leurs pratiques quotidiennes de déplacement. Quatre formes spécifiques sont alors identifiées (fig. 9).

La rationalité «économique» est proche de la rationalité de l'*homo oeconomicus*. Elle est complétée par la rationalité «en valeurs», la rationalité «perceptive» et l'«ancrage des habitudes». La rationalité «en valeurs» correspond à ce que nous avons appelé précédemment la rationalité «axiologique». La rationalité «perceptive» semble avoir été abandonnée dans la suite des travaux de la sociologie compréhensive des déplacements, puisqu'elle traduisait soit des représentations sociales, assimilables aux différentes axiologies construites socialement, ou au contraire à une limitation de la perception de l'individu, ce qui renverrait à une rationalité (limitée) économique. Donc au premier type.

Concentrons-nous sur l'ancrage des «habitudes». Ce terme est particulièrement polysémique et pose problème au chercheur. Dans les travaux de sociologie compréhensive des déplacements, nous décelons une définition de l'habitude qui renvoie au processus de décision. L'habitude est alors présentée comme un «méta-choix», qui engloberait des choix itératifs et répétés. Kaufmann rappelle que devoir effectuer un choix suppose l'effort et qu'il peut être «rationnel d'effectuer un choix une fois pour toutes» (V. Kaufmann, 2000, p. 85). L'habitude renvoie donc ici à une modalité de choix, à une habitude de sélection d'une alternative dans un contexte, qui reste celui d'une situation de choix¹.

Les modèles que nous appelons «compréhensifs» donnent un second type de définition à l'habitude, qui la rapproche alors du «réflexe». Cette association est plus que réductrice. En effet, la notion de «réflexe» diffuse l'idée fautive que l'habitude ne concernerait que les comportements non réflexifs et corporels, principalement de nature biologique. Or il apparaît que les habitudes peuvent être corporelles ou intellectuelles, réflexives comme non réflexives (Lahire, 1998). Lorsque la sociologie compréhensive des déplacements s'intéresse à la dimension de «réflexe», c'est pour s'intéresser exclusivement au déclenchement de l'habitude. Celui-ci,

¹ Petit (2003) utilise cette même acception de l'habitude, en parlant d'un «coût de changement» trop fort pour en sortir, l'habitude comme méta-choix restant un choix «rationnel», si on se place à une échelle différente, plus large. Cette définition va dans le sens d'une habitude réductible et réduite à un choix (et donc à des rationalités explicitées dans ce cadre-là).

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

Fig. 9 Types de rationalités sous-jacents et explicatifs des pratiques modales (source: V. Kaufmann, 2000).

effectivement repose sur des dispositions qui peuvent tendre vers l'automatisme. Mais cela serait oublier la très importante phase de formation des habitudes, bien plus pertinente pour expliquer les comportements. Une définition de l'habitude comme concept et son inscription dans le champ des déplacements urbains semblent alors nécessaires pour pouvoir penser l'individu mobile dans son quotidien.

En clair, si les modes de rationalité ont été discutés, l'idée d'un «choix» qui précéderait systématiquement l'action ne l'est pas². Cette idée nous amène à la question (et à la réponse), rhétorique et introductive, lancée par Verplanken et Orbell (2003): «quand, pour la dernière fois, avez-vous

² Même constat pour certains travaux récents en psychologie qui replacent les symboles et l'affect dans le paradigme du choix (Steg *et al.*, 2001; Bribois, 2010). Certes, l'automobile étant un objet pétri de représentations sociales de toutes sortes, son usage et les émotions générées sont à prendre en compte (Sheller, 2005). Ce qui est par contre critiquable, dans ces développements théoriques liés aux motifs affectifs dans la pratique automobile, est l'idée d'un individu égoïste, uniquement porté par son affect, ses pulsions, qui aurait pour unique orientation d'action de parvenir à les optimiser, dans l'optique d'une plus forte délectation. Là encore, nous retrouvons la toile de fond de l'*homo oeconomicus*, qui aura défini comme utilité la délectation de l'instant et le soulagement de ses pulsions et sentiments.

effectué un comportement tout à fait nouveau? Dans la vie quotidienne, il n'est pas fréquent d'effectuer quelque chose pour la première fois : la répétition est la règle, plutôt que l'exception³». Beaucoup de choses sont dites dans ce court extrait. En effet, les individus ne «font pas des choix» dans l'abstraction la plus totale avant chaque déplacement. A l'instar de Thierry Ramadier (2011), nous pensons que la notion de «choix» est scientifiquement suspecte. Elle n'est jamais réellement définie et semble appartenir à l'«idéologie occidentale du moment» (idem).

Dans le cas de trajets quotidiens, les déplacements les plus routiniers semblent plus correspondre à l'activation d'une habitude, considérée comme l'intériorisation et l'incorporation de savoir-faire, qu'à l'application d'une forme de rationalité particulière. En cela, les pratiques sociales de déplacement ne peuvent se comprendre sans la prise en compte, rigoureuse, de l'habitude. Ceci nécessite alors une discussion de ses définitions, courante et savante, afin de la définir comme concept. Pour l'heure, la notion d'habitude utilisée dans les modèles interprétatifs est encore trop proche de sa définition courante qui l'associe au «réflexe», à l'absence de réflexivité, et qui empêche de pouvoir penser réellement les comportements modaux quotidiens. L'habitude n'explique pas tout, loin de là, mais correspond à des enjeux explicatifs très forts.

Ces éléments théoriques étant précisés, nous pouvons désormais énoncer ce que nous entendons par orthodoxie en ce qui concerne les déplacements quotidiens. D'un point de vue théorique tout d'abord, l'orthodoxie se focalise sur le choix. Dans ce courant de pensée hégémonique, celui-ci précéderait l'action dans la plupart des cas, sauf dans le cas de personnes qui «choisiraient» de ne «choisir» qu'«une fois pour toutes» (V. Kaufmann, 2000).

L'orthodoxie se caractérise également par une forte consommation de méthodes dites «transversales». Ces méthodes ont pour objectif de fournir une «photographie», à un temps donné, des pratiques d'une population à l'issue d'une enquête auprès d'un échantillon représentatif. Les enquêtes ménages-déplacements (EMD) sont un exemple de ce type d'enquêtes, puisqu'elles prennent appui sur la base des déplacements d'un individu (et d'un ménage) pendant une seule journée. S'il est possible de comparer quantitativement deux EMD effectuées à deux moments différents, les individus ayant répondu aux deux enquêtes ne sont pas les mêmes puisqu'il

³ Traduire c'est trahir... La version originale est bien plus limpide : «When was the last time you performed a new behavior?» (Verplanken et Orbell, 2003, traduction de l'auteur).

s'agit de deux échantillons certes «représentatifs» mais de composition différente. Ces méthodes ont leurs avantages, qu'on ne rediscutera pas ici. Elles permettent de quantifier, de comparer des pratiques moyennes sur de grands échantillons. Ces enquêtes permettent également de tester la pertinence d'un modèle théorique ou encore de dimensionner de nouvelles infrastructures. Par contre, elles ne donnent aucun élément permettant de répondre à des questions pourtant fondamentales liées aux changements de pratiques à l'échelle de l'individu. Elles ne permettent pas de connaître l'identité des personnes qui ont changé de mode de déplacement quotidien entre deux enquêtes, ni de suivre l'évolution de leurs pratiques entre ces deux dates. En ce sens, elles ne constituent donc pas un matériau de première qualité pour une lecture fine au niveau individuel et n'ont d'ailleurs pas cette prétention.

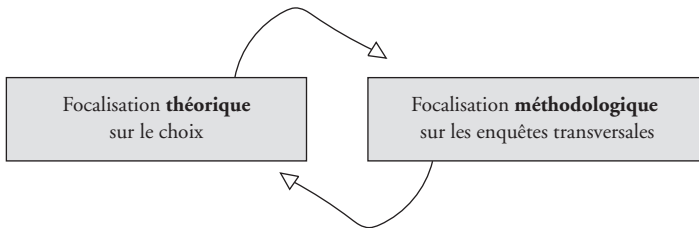


Fig. 10 L'orthodoxie dans l'analyse des déplacements quotidiens.

Dans la recherche sur les déplacements quotidiens, on observe une forte consommation de données issues de ce type d'enquête. Ceci s'explique tout d'abord par la grande disponibilité de celles-ci. En effet, il existe très souvent des collaborations entre laboratoires de recherche et collectivités dans une logique de «donnant-donnant». Les premiers donnent expertise et temps de travail d'analyse, les autres fournissant les données désagrégées issues de cette enquête. Notons au passage que ce type de collaborations assure également la gratuité de ces données (du point de vue des équipes de recherche), élément qui n'est pas négligeable dans le succès des données issues des EMD.

Avant d'aller plus loin, précisons la posture défendue dans cet ouvrage. Nous ne nions pas que les déplacements puissent être le produit de décisions informées, effectuées à priori. Nous discutons surtout le caractère hégémonique de cette approche. En effet, se focaliser sur le choix et sur les méthodes lui étant associées limitent la compréhension des pratiques

quotidiennes individuelles en masquant notamment les habitudes. Nous le verrons, et bien que le langage commun les oppose, habitude et rationalités sont en fait indissociables. Les activités sociales très réflexives ont besoin d'habitudes pour pouvoir exister et, inversement, les habitudes se construisent en partie sur des décisions très rationnelles. Nous ne souhaitons pas opposer l'une à l'autre, mais bel et bien donner à chacune sa place dans un modèle élargi des comportements (modaux).

Habitude : un concept pour dépasser les dualismes

De quoi parle-t-on vraiment lorsqu'on parle d'habitude ? La lecture du dictionnaire des synonymes peut être une bonne entrée pour appréhender la polysémie de ce terme, lorsqu'il n'est pas clairement défini ou délimité⁴. Sous l'entrée «habitude», le dictionnaire propose cinq groupes de synonymes. «Coutume», «règle», «rite», «tradition», «usage» et «us» forment un premier groupe, qui renvoie aux habitudes sociales et collectives. «Manie», «automatisme», «déformation», «marotte», «péché mignon», «penchant», «pli», «tic» et «habitus» constitue un deuxième groupe hétérogène, mêlant l'idée d'automatisme, avec des considérations péjoratives, qui ramènent l'habitude à des petits actes sans importance, ainsi qu'à la référence au concept sociologique d'*habitus*. «Entraînement», «adaptation» et «accoutumance» forment un troisième groupe, qui correspond à l'idée d'un apprentissage dans la répétition de l'action, lequel mènerait à des phénomènes de dépendance et d'adaptation. Les références à l'«expérience» et à la «pratique» dans le quatrième groupe de synonymes relèvent de cette capacité du corps et de l'esprit à intérioriser puis à incorporer des schèmes pour arriver à des dispositions et savoir-faire établis. Le dernier groupe de synonymes et de nuances est composé de «routine» et de «train-train», qui renvoient à une acception quotidienne : la répétition d'actions identiques. L'exemple du dictionnaire des synonymes souligne la multiplicité des notions proches du terme d'habitude et témoigne de sa très forte polysémie et de ses utilisations variées dans la vie quotidienne, la recherche, l'expertise.

⁴ Nous prenons ici l'exemple de l'édition 2005 du *Robert. Dictionnaire des synonymes, nuances et contraires*.

Nous l'avons vu précédemment, l'habitude constitue aujourd'hui encore un impensé majeur de la recherche sur les déplacements urbains. Le plus souvent aucune importance n'est accordée à cette dimension habituelle des comportements. Au mieux elle constitue une «boîte noire» permettant de donner extérieurement une consistance à une pluralité de comportements vus comme étant insignifiants ou plutôt dégradés, dans la vision d'une majorité de chercheurs. Puisqu'elle ne correspond pas à la double projection hégémonique de l'acteur «instrumental» et de l'acteur «axiologique», l'habitude comme «boîte noire» apparaît alors comme une solution sémantique satisfaisante. Il est alors possible de regrouper des catégories de pratiques éparses sans remettre en cause des modèles de comportements fondés sur un «égo-céphalo-centrisme» (J.-C. Kaufmann, 2001), c'est-à-dire un surinvestissement de l'individu et de son intellect dans la compréhension des pratiques.

Le statut de «boîte noire» est renforcé par le fait que l'habitude peut être associée à certains jugements de valeurs, le plus souvent péjoratifs («tic», «péché mignon», «marotte», «manie», «déformation»). Mais de quoi parle-t-on au juste en parlant d'habitude? Parle-t-on d'actes répétitifs, d'une absence de lucidité de l'individu, ou encore d'une faiblesse honteuse à laquelle certains seraient plus sujets que d'autres? D'une incapacité au changement?

Face à cette polysémie, un travail de relecture critique s'avère nécessaire pour pouvoir envisager une prise en compte des habitudes individuelles, collectives, d'action ou de pensée dans les outils opérationnels et de compréhension des mobilités. Une première idée préconçue pourrait brouiller la définition d'habitude. Celle-ci reviendrait à assimiler les habitudes et les instincts, puisque tous deux peuvent se définir par un certain degré d'automatisme des comportements et l'importance du contexte sur ceux-ci. Par exemple, le fait d'associer le «tic» à l'habitude sous-entendrait que ces deux dispositions à l'action sont similaires. Or le «tic» renverrait plutôt à l'instinct, disposition de nature bien différente de l'habitude. Certes, instincts et habitudes sont tous deux des dispositions qui permettent aux sociétés humaines de faire face à certains problèmes. Les instincts sont des dispositions de comportement héritées (Hodgson, 2004), sédimentées culturellement et/ou biologiquement – le débat reste ouvert (Sheller, 2005) – qui permettent de répondre à des problèmes stables et relativement simples (fuite face à un prédateur...). Les instincts permettent, d'un point de vue social, une transmission de certains comportements, et ils sont nécessaires à la formation des habitudes (Hodgson, 2004).

Cela dit, les habitudes sont d'une autre nature, purement culturelle. Dans la tradition de l'économie évolutionniste⁵, elles peuvent être pensées comme des propensions et dispositions établies par la répétition, encadrées socialement, institutionnellement ou non. Collectivement, ces habitudes sont bien plus adaptables que les instincts, et permettent de faire face à une plus grande complexité cognitive, ainsi qu'à une plus grande instabilité due à des problèmes et environnements en pleine évolution (J.-C. Kaufmann, 2001).

Une fois l'imbroglia «instinct-habitude» éclairci, tournons-nous vers une deuxième source de confusion assez répandue, qui consiste en une réduction de l'habitude à sa définition «courante». Dans le langage courant, le mot «habitude» est défini par trois caractéristiques principales : elle renvoie à une catégorie de gestes minoritaires, elle est également caractérisée par sa répétitivité (dans le contenu) et par sa régularité (dans le temps), enfin elle est majoritairement l'objet d'une perception négative (la fameuse «mauvaise habitude» à corriger) (idem). Pour répondre à ces trois points qui caractérisent l'habitude dans sa définition courante, il est importante de défendre l'idée que l'habitude ne fait nullement référence à une catégorie de gestes, et encore moins à celle des petits gestes sans importance.

Au contraire, elle est liée à l'ensemble des schèmes d'action et de pensée. L'«habitude» ne peut être opposée à la «réflexivité». Il est des habitudes «corporelles» comme il est des habitudes «réflexives», «délibératives», «rationnelles» ou encore «calculatrices» (Lahire, 1998). En effet, la deuxième sorte d'habitudes est tout autant «construite socialement, dans la répétition et l'entraînement formels ou informels» (idem, p. 89). L'habitude ne se limite donc pas aux gestes, loin de là.

Ensuite, à propos du caractère «répétitif» et «régulier» que l'on prête communément à l'habitude, disons simplement que la répétition d'un comportement définit la phase initiale de formation de l'habitude, mais non l'habitude elle-même. A la suite de cette phase de formation, l'habitude peut n'être réactivée que de temps en temps, lorsque le contexte et les conditions s'y prêtent. Pour illustrer cela par un cas un peu extrême, prenons l'exemple d'une femme qui a répondu à l'enquête qui sert de socle empirique à cet ouvrage. Religieuse dans une confrérie à Villeurbanne, elle ne se déplace que très peu, mais a donné comme exemple de «tra-

⁵ Ce courant assez diversifié s'inscrit en faux par rapport aux théories économiques «orthodoxes». Il s'intéresse particulièrement aux routines dans les firmes, à la constitution d'institutions sociales et aux transformations sociales notamment dans la lignée de Thorstein Veblen (1857-1929).

jet habituel» un trajet effectué une fois par an dans une autre confrérie, située dans les Alpes. Cet exemple nous montre que l'habitude est une propension à un comportement, mais ne détermine en rien sa fréquence. Il existe toute une latitude de fréquences entre des habitudes (pluri-) annuelles (passer les fêtes de fin d'année à tel endroit...) et les habitudes quotidiennes. Pour ce qui est de la «répétitivité» des comportements, les habitudes ne se limitent pas à reproduire l'«ancien», mais elles enregistrent le «nouveau», le «présent». La répétition de comportements ne concerne que les segments de l'habitude les plus incorporés (J.-C. Kaufmann, 2001).

Enfin, dans sa définition commune, l'habitude peut être associée à des petits gestes sans importance ou dignes de mépris. On parle alors de «mauvaise habitude», de «manie», de «péché mignon», de «marotte», etc. Une définition rigoureuse de l'habitude soulignerait sa nature de «fait anthropologique majeur» (Héran, 1987) : n'étant que le schème opératoire, et non son contenu, l'habitude en général ne peut être l'objet d'une évaluation éthique (idem). Les trois arguments qui répondent aux caractéristiques de l'habitude dans sa définition courante forment l'«habitude-concept», définition a minima, que l'on pourra retrouver dans la figure 11 (J.-C. Kaufmann, 2001). Voilà donc de quelle «habitude» nous souhaitons parler ici.

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

Fig. 11 Définition courante de l'habitude et définition de l'habitude-concept (source : J.-C. Kaufmann, 2001).

De nombreux chercheurs qui travaillent sur les déplacements quotidiens utilisent l'habitude, les routines, les comportements répétés ou passés comme synonymes (Klößner et Matthies, 2004). Ceci pose de nombreux problèmes de compréhension entre chercheurs et s'ajoute aux problèmes posés par la polysémie. L'habitude n'est pas l'équivalent de comportements répétés, elle doit être comprise comme une propension à un certain type de comportement, modifiable dans le temps, qui se constitue par apprentissage formel ou informel. Cette propension (ou ce potentiel) peut se voir transmis socialement à d'autres personnes, par l'éducation, les écrits, les modes de transmission orale, etc. (fig. 12). L'habitude est donc quelque chose de différent du comportement. Il s'agit d'une propension⁶ à se comporter (action ou pensée) d'une manière particulière et dans une classe particulière de situations (Hodgson, 2010).

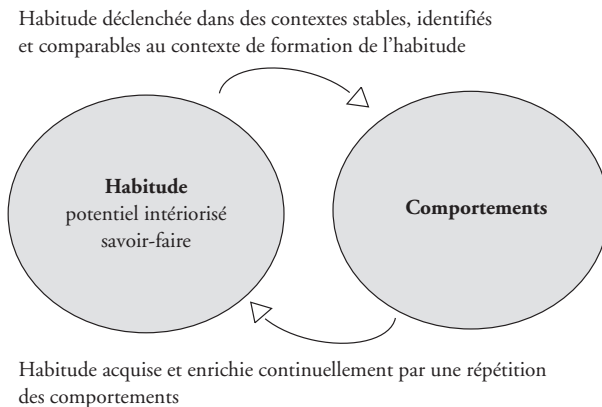
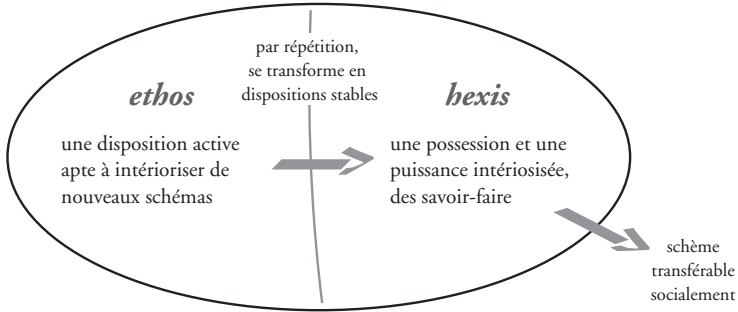


Fig. 12 Différence entre habitude et comportements.

La répétition de comportements peut alors amener la formation d'une habitude, c'est-à-dire un potentiel intériorisé, un savoir-faire. Inversement, une fois cette habitude constituée, elle peut-être activée dans une certaine classe de contextes pour déboucher sur un comportement obser-

⁶ Hodgson (2004), économiste évolutionniste, mobilise certains concepts darwiniens et post-darwiniens (qu'il appelle le « Darwin+ ») et compare la confusion entre l'habitude et la fréquence de comportement, en sciences sociales, à la confusion entre le génotype et le phénotype, en biologie.

Fig. 13 *Ethos et hexis.*

vable. Bien que l'habitude puisse constituer un marquage profond de la personne aucun déterminisme ne définit la relation entre une habitude et les comportements qui lui sont associés (fig. 12).

Pour bien comprendre la phase de formation des habitudes, il est utile de convoquer Aristote (e1992). Dans *Ethique à Nicomaque*, l'habitude est présentée comme étant dotée d'un caractère double. Le pôle actif de l'habitude permet d'intérioriser de nouveaux schémas (par la vertu, l'injonction de législateurs, le mimétisme ou encore l'accoutumance). Il s'agit de l'*ethos* (fig. 13). Ces schémas vont tendre, par la répétition, à devenir stables, à constituer des dispositions, qui sont une « possession et une puissance », l'*hexis* (J.-C. Kaufmann, 2001; Aristote, e1992).

Le passage du pôle social (*ethos*) au pôle individuel (*hexis*) s'effectue en suivant le processus d'intériorisation puis d'incorporation du schème sur lequel repose l'habitude. Les schèmes « intériorisés » restent exposés au questionnement, à la lucidité, et peuvent devenir fragiles, car ils peuvent entrer en conflit avec des schèmes plus anciens, incorporés depuis plus longtemps.

Pour illustrer ce difficile processus d'« intériorisation » puis d'« incorporation », Jean-Claude Kaufmann (2001) prend l'exemple de Constance et de ses torchons. Cette jeune femme pense que son habitude de repasser ses torchons, après les avoir lavés, constitue une perte de temps, et surtout ne correspond pas à l'image de la femme contemporaine qui peut utiliser son temps libre autrement que dans cette activité objectivement chronophage. Après des années de lutte contre cette vieille habitude, Constance est arrivée à ne repasser qu'une partie de ses torchons, mais le vieux schème hérité est toujours très puissant et ne lui permet pas de faire baisser la pression mentale que génère ce conflit de schèmes, dans une situation quotidienne

relativement stable⁷. Comme le dit J.-C. Kaufmann (2001), «cet exemple nous montre parfaitement que l'idéologie actuelle ment sur le rapport de forces entre une pensée omniprésente et un corps-instrument qui n'aurait qu'à obéir. Il s'agit là bien de deux savoirs concurrents, structurés de manières différentes».

Pour compléter la définition de l'«habitude des philosophes», dont Aristote, il faut ajouter l'idée de transférabilité de l'habitude ainsi que de son «instrumentalisation» possible par diverses institutions pour l'exercice du gouvernement de la Cité. La définition que donne Aristote de l'habitude est sans aucun doute l'une des meilleures jamais formulée, puisqu'elle permet de comprendre l'habitude comme médiatrice de catégories que nous concevons fréquemment comme antagonistes. Elle permet également de dépasser les clivages mécanisme/spontanéité, liberté/déterminisme, objet/sujet, acteur/structure, individu/société (Héran, 1987).

Pour revenir à la question principale de cet ouvrage, considérer les pratiques quotidiennes de déplacement comme le fruit de seules «forces supérieures» (culturelles, sociales ou technologiques) n'est pas plus satisfaisant que de les ramener à un simple problème de «choix⁸» (Brette *et al.*, 2014). En ce sens, l'habitude est un concept tout à fait pertinent pour proposer une nouvelle lecture de ces pratiques.

Nous avons vu plus haut que l'habitude ne peut être réduite à l'instinct. Les travaux de l'anthropologue et archéologue André Leroi-Gourhan (1964) sont à ce titre très intéressants car ce dernier considérait trois plans distincts dans le comportement opératoire de l'homme. Le premier, le plus profond, concerne les comportements qui sont liés à la nature biologique de l'homme. C'est le plan des instincts. L'éducation vient ensuite imprimer les données de la tradition et des habitudes collectives pour former un deuxième plan, celui du comportement «machinal». Ces comportements

⁷ Les bouleversements du quotidien (déménagement, emménagement, divorce, naissance, décès d'un proche) semblent être des moments propices à une reformulation plus aisée de l'organisation domestique.

⁸ Les théories du «collectivisme méthodologique» considèrent l'individu comme une entité essentiellement passive. C'est le cas de la première définition de l'habitus bourdieusien, «forme génératrice des pratiques»: les individus sont «davantage que de passifs réceptacles, dans le seul cas improbable où les dispositions incorporées sont totalement cohérentes avec les structures objectives» (J.-C. Kaufmann, 2001). Se pose alors le problème des modalités de formation, de reproduction et de changement de ces habitudes. A l'extrême inverse, considérer l'habitude comme un «choix rationnel» pose de nombreux soucis, dont essentiellement celui de la nature tautologique de ce dernier (Demeulenaere, 2003).

s'appuient sur des « chaînes opératoires machinales » (nous aurions dit des « habitudes ») acquises par l'expérience et l'éducation. La conscience caractérise le troisième niveau des comportements humains, celui des comportements lucides⁹.

Cette conceptualisation défend une idée très intéressante. On ne peut comprendre l'émergence des comportements lucides que comme le pendant des habitudes, puisque celles-ci permettent précisément une préservation de ressources cognitives. Pour Leroi-Gourhan, les chaînes opératoires machinales (habitudes) sont le fondement même du comportement individuel. « On ne peut, en effet, imaginer ni un comportement opératoire qui exigerait une constante lucidité, ni un comportement totalement conditionné qui ne la ferait jamais intervenir; l'un parce qu'il aboutirait à réinventer le moindre geste, l'autre parce qu'il correspondrait à un cerveau complètement préconditionné, et par conséquent inhumain. » L'habitude est donc bien un fait anthropologique majeur (Héran, 1987), qui constitue le cœur même du système complexe du comportement opératoire de l'Homme. L'habitude s'ancre sur certains instincts, et reste en permanence dans un rapport d'entre-deux avec la lucidité, qui dépend du niveau d'incorporation des schèmes.

L'habitude est également un concept médiateur dans la relation entre l'individu et la société. Il y a derrière cela l'idée d'une constitution mutuelle – entre individu et société – par l'intermédiaire des habitudes (individuelles et collectives). Dans le cas des pratiques de mobilité, se focaliser sur la seule dimension délibérative, qu'elle soit sur le registre « axiologique » ou sur le registre « instrumental » revient à faire l'impasse sur l'élément central qui permet et qui détermine la délibération à savoir l'habitude (fig. 14).

Ce schéma appelle plusieurs commentaires. Il distingue les instincts, les habitudes et les délibérations, tout en montrant que ces trois « plans » – pour reprendre l'expression de Leroi-Gourhan – sont interdépendants. A ces trois plans, nous pouvons faire correspondre trois « écoles » différentes en sciences sociales sur les pratiques de la vie quotidienne : celle qui traite du rôle des « instincts » et de l'« inconscient » dans la vie quotidienne, celle qui propose une lecture par les institutions et leur rapport aux habitudes, et enfin l'école hégémonique que nous avons qualifiée d'« orthodoxe ». Cette dernière met l'accent sur les délibérations, les « bonnes raisons » (Boudon, 2003) et place la délibération individuelle au-dessus de tout. La figure 14

⁹ Ces trois plans correspondent d'ailleurs pour l'auteur à la distinction entre « inconscient », « subconscient » et « conscient » (Leroi-Gourhan, 1964).

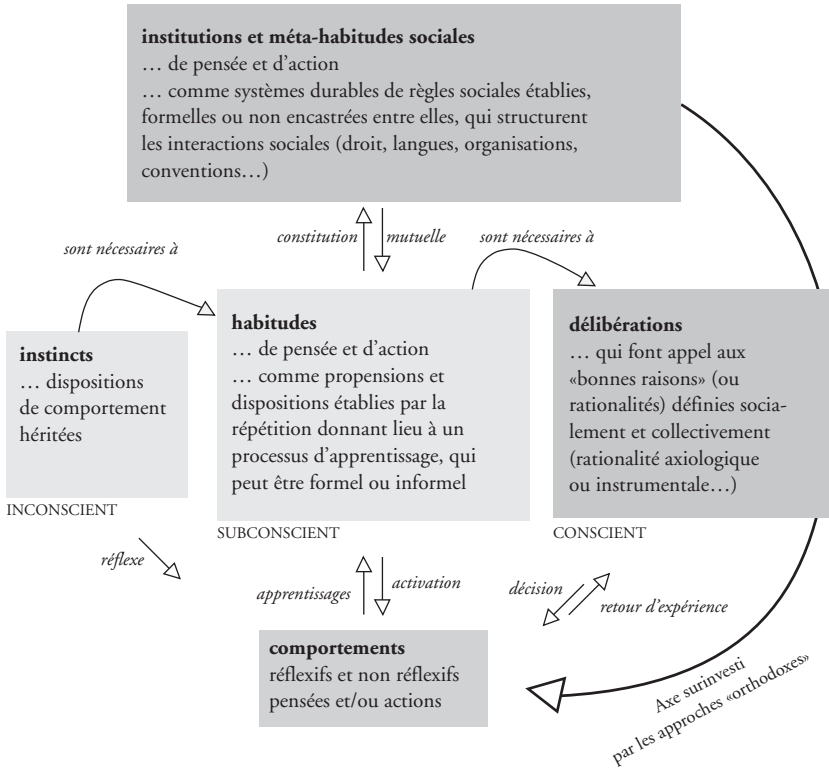


Fig. 14 Centralité du concept d'habitude pour comprendre les comportements quotidiens.

permet de cartographier l'axe surinvesti actuellement par la recherche sur les déplacements urbains, et de l'inscrire dans un schéma général des comportements opératoires humains.

S'il est important de resituer le concept d'habitude dans un tel schéma global, il est également essentiel de le penser dans une dimension synchronique et dans une dimension diachronique (Brette *et al.*, 2014). Il suffit de regarder autour de soi pour voir la dimension synchronique des habitudes: les étudiants révisent parfois en écoutant de la musique, certains marcheurs chantonnent (ou «pensent», comme Nietzsche), et parfois les conducteurs d'automobile parlent, mangent, écoutent, ou téléphonent (discrètement) en conduisant. Il semble bien que certaines habitudes aillent de pair et forment des assemblages spécifiques à chaque per-

sonne. Les habitudes ont donc une dimension synchronique importante¹⁰ et forment des systèmes dont un seul élément ne saurait être isolé sans dommage.

Dans notre cas, une lecture diachronique des habitudes, qui suivrait leur cycle de vie, peut s'avérer pertinente. Car, nous l'avons vu, «c'est en forgeant que l'on devient forgeron» et que l'on parvient à se «forger» une habitude, que ce soit dans un cadre institutionnel ou dans un cadre informel, seul par la répétition ou sous le contrôle et les conseils d'un enseignant, d'un instituteur, etc. Une fois cette phase de formation de l'habitude effectuée, qui peut aller jusqu'à l'intériorisation-incorporation des schèmes correspondants, une phase de maintien de l'habitude s'appuiera sur une série de changements adaptatifs mineurs, dans les allers-retours entre les comportements réels et l'habitude. Ces changements qui ne mettent pas en péril l'habitude sont appelés «adaptatifs» (Eaux, 2009). Stade final pour une habitude, la perte ou la disparition s'explique le plus souvent par un changement brutal dans l'environnement «social» ou «matériel» dans le quotidien (naissance, emménagement, changement professionnel...). Comme la personne fait face à de nouvelles classes de situations, les schèmes cognitifs ou d'action s'en retrouvent moins opératoires, et la conscience peut prendre le dessus pour un temps et ré-agencer le quotidien d'après des éléments plus objectivés, parfois plus rationalisés et sortis du régime de l'habitude (J.-C. Kaufmann, 2001). Notons que la perte de l'habitude peut également se faire par érosion, lorsque les changements adaptatifs successifs, et surtout de forts conflits entre schèmes, amènent la personne à un stade où, au final, le corps répond et l'habitude s'efface pour laisser la place à une autre (Goodwin *et al.*, 1987). Bien sûr, la perte d'une habitude ne signifie pas qu'elle ne pourra pas se reformer plus tard, ou s'hybrider avec une autre. Là est toute la vigueur, mais également la part d'obscurité, qui définissent les habitudes comme concept en sciences sociales.

«Schèmes», «intériorisation», «ressources cognitives»: le vocabulaire que nous utilisons laisse transparaitre le besoin évident d'interdisciplinarité sur un tel objet de recherche. Il se trouve qu'un courant de la psychologie sociale s'intéresse depuis quelques années au concept d'habitude. De nombreux enseignements peuvent être tirés sur la base de ces travaux.

¹⁰ Veblen (1919) affirmait qu'un individu «habitué» affecté directement dans l'une de ses activités, serait également affecté indirectement dans l'ensemble de ses activités (Veblen, 1919, cité par Brette *et al.*, 2014).

Habitude et changement de comportement

Pourquoi donc s'intéresser à la psychologie sociale dans le cadre d'une réflexion plutôt proche de la géographie et de l'aménagement ? La psychologie sociale est, par excellence, la « science du conflit entre l'individu et la société » (Moscovici, 2011). Cette discipline scientifique manie des concepts pertinents pour aborder les phénomènes de résistance au changement notamment. Nous pensons ici aux représentations sociales, aux intentions (d'effectuer tel ou tel comportement), ainsi qu'aux normes sociales, envisagées dans leurs rapports aux comportements individuels. Si certaines utilisations et certains développements issus de la psychologie sociale peuvent être très critiquables d'un point de vue éthique¹¹, nous n'aborderons ici que des travaux qui ne peuvent être contestés ou discrédités pour leurs accointances particulières avec telle ou telle forme de pouvoir.

En psychologie sociale non plus, l'habitude ne fait pas partie des concepts majeurs (Ouellette et Wood, 1998). Dans une grande majorité des travaux de recherche en psychologie sociale, les comportements sont considérés comme résultant d'un travail d'évaluation et de prise de décision. Ceci correspond à ce que nous avons appelé l'« approche orthodoxe ». Cela dit, les travaux de certains auteurs issus de cette discipline permettent d'enrichir la compréhension des phénomènes de résistance au changement, bien que les « modes de faire » méthodologiques à l'œuvre (tests en laboratoire, situations fictives...) restent assez éloignés du cadre théorique développé jusqu'ici et des propositions de méthodes qui suivront.

La théorie dite du « comportement interpersonnel » de Triandis (1977) est considérée comme la première théorie en psychologie sociale mobilisant l'habitude en tant qu'élément central dans la compréhension des comportements humains. Triandis (1977) suggère que les « intentions » de la personne peuvent devenir « hors de propos » dans l'explication d'un com-

¹¹ On pensera ici tout particulièrement aux travaux prenant la suite de la théorie dite « de l'engagement » (Joule et Beauvois, 1987, 2009) qui préconisent, dans leurs conclusions, de placer les personnes dont on attend un certain comportement (tri sélectif, réduction de l'usage de l'automobile...) en situation d'engagement devant leurs proches, comme leurs enfants, par exemple. Ceci à l'insu des personnes « manipulées » par de tels dispositifs. On instrumentalise les relations familiales et sociales de quartier à des fins d'action ciblées sur les comportements (Dupré, 2009; Romma, 2010). L'idéologie du développement durable reste une idéologie. Nous ne considérons pas que le rôle du chercheur soit de trouver des solutions afin de faire changer les personnes contre leur gré, mais bel et bien de fournir une représentation satisfaisante de la réalité des usages, ce qui correspondrait au rôle d'« opticien » prôné par Jean-Marc Offner (Offner, 1995).

portement, lorsque celui-ci devient habituel. En d'autres termes, dans le modèle dit du «comportement interpersonnel», les habitudes sont placées au même niveau que les intentions de la personne et peuvent entrer en conflit. Relativement peu référencée dans le champ de la psychologie sociale, cette théorie sert de socle conceptuel à une grande partie des auteurs qui travaillent actuellement sur la question du transport quotidien. Exemples de ces «continuateurs», John Thøgersen, Folke Ölander et Berit Møller ont proposé, testé et développé le modèle «MOA¹²» (pour *motivation-opportunity-ability*) qui peut se comprendre comme une évolution du modèle de Triandis, pour le cas des pratiques sociales dans la vie quotidienne (Thøgersen et Møller, 2008; Ölander et Thøgersen, 1995).

Pour la psychologie sociale, le «retour» du concept d'habitude, et plus généralement les questionnements relatifs à ses effets sur les pratiques de déplacements, doivent être réinscrits dans le contexte des années 1990, en Europe et en Amérique du Nord, que l'on peut qualifier de «paradoxal». En effet, on assiste à une montée de la sensibilité pour les questions environnementales, qui n'est suivie que très faiblement par des pratiques sociales qui iraient dans le même sens. En d'autres termes les «pratiques vertueuses» (trier ses déchets, se déplacer à vélo,...) peinent à émerger alors que les enquêtes d'opinion montrent une montée des préoccupations environnementales et des intentions de changement de comportement. Ces situations posent problème aux modèles hégémoniques de la psychologie sociale, comme elles posent aujourd'hui problème à la socio-économie des transports. Certes, Festinger (1957) a introduit le concept de «dissonance cognitive» pour traiter des contradictions entre attitudes et comportements. L'une des conclusions majeures de ces travaux est qu'une personne en situation de conflit entre ses attitudes et ses comportements a plus de chance de faire évoluer son attitude que ses comportements, après une certaine période, afin de limiter ses «dissonances cognitives», sources de souffrance au quotidien. Cette théorie a pu être validée dans certains cas. Pour ce qui est des comportements quotidiens, force est de constater que les «dissonances cognitives» tendent à perdurer pour de nombreuses personnes, sans qu'elles

¹² Le modèle «MOA» fait intervenir l'habitude dans un modèle explicatif des pratiques qui ont un lien avec les enjeux environnementaux, notamment le tri sélectif et les pratiques de déplacement. L'ambition scientifique de ce modèle est de parvenir à comprendre l'apparition de certains comportements en mobilisant l'environnement direct de la personne en question («opportunité»), les habitudes et autres formes de savoirs et de savoir-faire («compétences»), et enfin, la motivation de la personne. Il faut comprendre ces trois grandes catégories comme étant interdépendantes (Ölander et Thøgersen, 1995).

n'aient nécessairement fait évoluer leurs «attitudes». D'où la nécessité là aussi de renouveler l'appareil conceptuel.

Premier élément à retenir: les habitudes interfèrent dans la relation entre d'une part les intentions de comportement d'une personne et d'autre part ses comportements effectifs, observables (Bamberg, 2002; Verplanken *et al.*, 2008; Gardner, 2009). Une enquête menée auprès d'employés d'une université anglaise apporte des éléments intéressants à cet égard (Verplanken *et al.*, 2008). Au sein de cet échantillon d'employés, certains ont déménagé récemment (moins de quelques semaines). Deux sous-groupes sont alors constitués sur ce critère. Des questions identiques sont posées aux deux sous-groupes. Celles-ci font référence aux valeurs environnementales, au nombre de trajets automobiles sur une semaine type et à l'intention de vouloir diminuer son propre usage de l'automobile. Ensuite, les personnes enquêtées doivent remplir un carnet de bord pendant une semaine pour recenser l'ensemble de leurs déplacements automobiles. Les résultats montrent que si la personne a récemment déménagé, et qu'elle présente un intérêt plutôt prononcé pour les questions environnementales, dans ce cas et dans ce cas uniquement, le nombre de trajets en automobile diminue fortement. Le déménagement récent correspond à une rupture dans le quotidien de la personne. Les personnes qui présentent le même intérêt pour les questions liées à l'environnement mais qui n'ont pas déménagé récemment ont un nombre de trajets qui reste comparable par rapport à une «semaine-type». Lorsqu'elle est forte, l'habitude semble produire une interférence forte sur la relation entre les intentions formulées et les comportements observés, telle est la conclusion de cet article. Dans des travaux relativement similaires sur le plan de la méthode, mais avec une population plus diversifiée, avec des usages de modes de transports également plus diversifiés, Benjamin Gardner (2009) a pu établir et modéliser ce lien entre habitudes, intentions et comportements. Une intention forte à utiliser plus souvent le vélo n'a significativement de corrélation avec des comportements observés que dans le cas où la personne n'a pas déjà d'habitude forte relative à un autre mode de déplacement. Ceci vient confirmer¹³ les conclusions précédentes: l'habitude crée des interférences entre les intentions d'une personne et les comportements observés.

Par ailleurs, l'habitude joue un autre rôle majeur sur les comportements du quotidien, dans la mesure où elle vient aussi interférer dans la relation entre les normes sociales et les comportements. Précisons de quoi il s'agit.

¹³ Bamberg (2002) a également travaillé sur ces questions et en arrive aux mêmes conclusions.

Nous parlons ici d'habitudes qui se sont constituées avant un changement dans les normes sociales perçues par la personne. L'exemple développé par Klöckner et Matthies (2004) est l'usage de l'automobile pour des personnes issues de groupes sociaux qui privilégient plutôt les modes alternatifs. En s'appuyant sur le modèle de Schwartz sur la prise de décision normative (*normative decision-making*) (Schwartz, 1977), Klöckner et Matthies (2004) ont tenté d'identifier plus largement les rapports qui peuvent s'établir entre des normes sociales, des habitudes (modales) et des comportements effectifs.

En 1977, Schwartz avait déjà suggéré l'idée d'une interférence des habitudes dans le processus de délibération normative. Cette interférence inhiberait les effets de la norme sur les comportements, c'est l'hypothèse développée dans le travail de Klöckner et Matthies (2004), qu'ils testent en utilisant une méthode *ad hoc* qui combine une mesure de l'habitude avec des questions sur les normes sociales perçues¹⁴ et sur le contexte normatif dans lequel se trouve l'enquêté¹⁵.

Le résultat est sans appel: les habitudes produisent également des interférences sur la relation entre les normes sociales et les comportements observés. Comme nous l'avons vu précédemment, les injonctions « implicites » et « explicites » au changement de mode visent à faire émerger à la fois des intentions de changement de la part des personnes utilisant l'automobile, et des changements dans les normes sociales relatives aux modes de déplacement (« faire changer les mentalités », (SYTRAL, 2008)). Comme cela a été souligné dans un travail de recherche plutôt récent sur l'agglomération lyonnaise, les « intentions » (déclarées) de changer de mode de déplacement sont plutôt fortes chez les usagers de l'automobile (La Branche, 2012). Ce même article note également que les normes sociales évoluent vers une reconnaissance de plus en plus forte de la légitimité des valeurs environnementales en général, et encore plus dans le cas des modes de déplacements quotidiens (*idem*). Intentions individuelles au changement et normes sociales favorables aux modes

¹⁴ Les enquêtés donnent, par exemple, leur position personnelle sur une échelle allant de « j'adhère totalement » à « je suis modéré », par rapport à des affirmations comme « en raison de mes valeurs personnelles, je me sens obligé de prendre le vélo » ou encore « quoi que fassent les autres personnes, mes valeurs personnelles me disent que c'est bien d'utiliser le bus », etc.

¹⁵ Pour ce faire, on demande à l'enquêté de citer trois personnes importantes. Une fois ces personnes identifiées, il lui est demandé ce que penseraient, (d'après lui) ces trois personnes de son entourage dans le cas où il changerait de mode de transport du jour au lendemain, pour ses trajets les plus réguliers.

alternatifs commencent donc à poindre. En dépit de cela, nous l'avons vu, les changements effectifs de comportement restent très faibles.

En produisant des interférences non seulement dans la relation entre les intentions et les comportements effectifs (Bamberg, 2002; Verplanken *et al.*, 2008; Gardner, 2009) mais également dans la relation entre les normes sociales et ces mêmes comportements (Klöckner et Matthies, 2004), l'habitude constitue une modalité très puissante de résistance aux injonctions au changement de mode de déplacement (fig. 15).

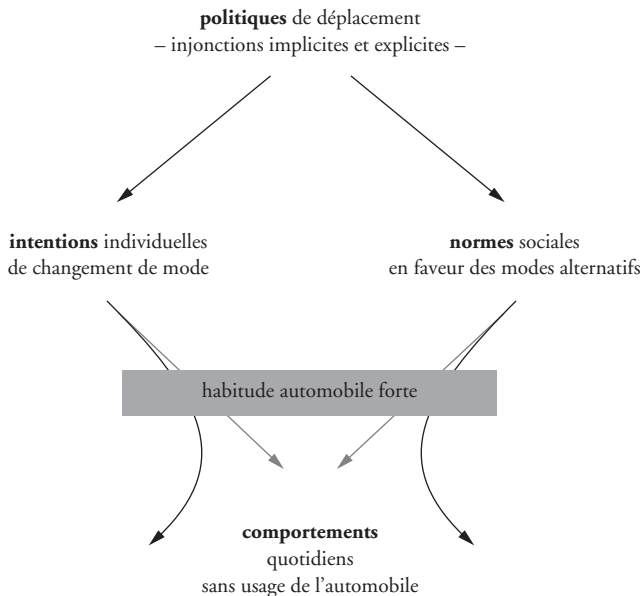


Fig. 15 L'habitude comme interférence entre intentions et comportements, et entre normes sociales et comportements.

Certes, la définition de l'habitude qu'utilise la psychologie sociale nous semble critiquable : centrée uniquement sur une dimension psychologique elle oublie très largement la dimension sociale de la construction de ces habitudes (habitudes collectives...) ainsi que leur dimension individuelle (apprentissage par la pratique...). Cela dit, ces limites théoriques soulignées ne remettent nullement en cause les résultats empiriques présentés ici, puisque ceux-ci concernent les effets de l'habitude sur les comportements, et non l'explication de leurs modalités d'existence. Retenons, et

c'est un résultat très important dans la poursuite de notre cheminement qu'une forte habitude modale constitue une force «conservatrice» puissante face aux injonctions au changement. Nous employons le terme de «force» d'une habitude. Un enjeu principal autour de cette question est la capacité à mesurer cette force. Or, sur cette question également, la psychologie sociale nous apporte de nouveaux éléments.

Comment mesurer la force d'une habitude ?

Les habitudes sont extrêmement difficiles à mesurer. De nombreuses équipes de chercheurs se sont frottées à cette question de la mesure, dans l'objectif d'une identification du rôle joué par l'habitude sur les comportements, en l'isolant des autres processus psychologiques (Klößner et Matthies, 2004). Les premiers travaux mentionnant les habitudes (Triandis, 1977) mobilisaient les comportements passés comme indicateurs de la présence d'habitudes. Cela n'a aucune valeur explicative particulière: les comportements passés sont une notion bien plus large, bien moins opératoire que les habitudes.

Un second type d'approche a ensuite été fondé sur l'idée de mesurer l'habitude en demandant aux personnes elles-mêmes dans quelle mesure leurs propres comportements passés étaient effectués sous le contrôle des habitudes (Klößner et Matthies, 2004). Cette approche nécessitait une représentation fiable des comportements passés, ainsi que de l'influence jouée par l'habitude, ce qui semble pour le moins ambitieux, voire hasardeux. En effet, comment ne pas douter de la faculté des personnes interrogées à fournir des informations fiables sur leurs propres comportements passés ? Etant donnée la connotation négative de la notion d'habitude dans le langage courant, comment ne pas voir dans ce protocole de nombreux biais qui conduisent les personnes à minimiser le poids des habitudes sur leurs comportements passés ?

Nous l'avons vu dans le paragraphe précédent, une tentative plus récente de mesure de l'habitude a été proposée par Verplanken *et al.* (1994). Ce protocole de mesure de l'habitude, appelé «RFM» pour *Responses Frequency Measure*, consiste à mobiliser la fondation psychologique des habitudes, à savoir les scripts, et leur caractère d'automatisme avancé. Pour ce faire, une série de douze situations fictives sont données par l'enquêteur. Il est attendu que la personne enquêtée donne le plus rapidement possible le premier mode de déplacement qui lui vient à l'esprit pour s'y rendre. Ces chercheurs ont testé ce modèle sur des personnes aux habitu-

des différenciées, en termes de mode (vélo ou automobile, dans ce cas), en montrant que ces différences se traduisent par des réponses différentes au test «RFM». Les difficultés de l'opérationnalisation de ce protocole ont pour le moment freiné l'intégration de l'habitude dans les modèles psychologiques, en dépit d'un intérêt prononcé et de l'évolution des techniques de mesure et de calcul depuis la publication de cet article (Klößner et Matthies, 2004). Quelques biais sont tout de même à relever dans cette méthode de mesure. Tout d'abord, les situations énoncées par l'enquêteur traduisent essentiellement un mode de vie «majoritaire», qui ne correspond pas systématiquement aux modes de vie des enquêtés. Certaines situations peuvent apparaître inappropriées. Ces mêmes situations traduisent aussi la projection d'un mode de fonctionnement quotidien très individualisé, et ne donnent pas la possibilité à la personne de resituer ces situations et actions dans un contexte de répartition de certaines activités au sein de la famille, du ménage, du groupe ou autre. Comment répondre en quelques instants pour des situations qui ne nous concernent pas, que nous n'avons jamais rencontrées, ou qui sont effectuées pour notre compte par d'autres ? Voilà les biais principaux de ce test¹⁶. Par ailleurs, les sociologues le savent bien, une grande partie des personnes enquêtées a tendance à vouloir rester cohérente dans ses réponses. Ceci irait dans le sens d'une homogénéisation des réponses, que le dispositif interprète, à contresens peut-être, comme la présence d'habitudes.

La tentative de mesure de l'habitude la plus satisfaisante est également issue des travaux de Bas Verplanken (Verplanken et Orbell, 2003). Le test appelé «SRHI» (pour *Self Reported Habit Index*) présente une série de douze affirmations, pour chaque comportement dont on souhaite évaluer le caractère «habituel». La personne doit donner une réponse à ces affirmations parmi une série de cinq attitudes allant de «je suis d'accord» à «je ne suis pas d'accord». Les affirmations sont présentées dans la figure 16 (idem). Afin d'aller plus loin que la simple prise en compte de l'automatisme des réponses à des situations fictives, les affirmations incluses dans ce test suivent cinq dimensions qui caractérisent les habitudes dans une définition élargie. Ce test prend en compte un historique de répétition du comportement en question, mais également la difficulté perçue par la personne à contrôler cette même habitude. Sont également considérées

¹⁶ A cela, il faut rajouter certains biais de méthode, dont la longueur qui représente une série de douze situations fictives pour la personne enquêtée, qui pourrait amener la personne à fournir une seule réponse pour aller au plus vite.

TEST SRHI (Verplanken et Orbell, 2003)

| Le comportement X (par exemple: «conduire»)... |
|---|
| • ... c'est quelque chose que je fais fréquemment |
| • ... c'est quelque chose que je fais automatiquement |
| • ... c'est quelque chose que je peux faire sans y prêter attention |
| • ... je me sens bizarre si je ne le fais pas |
| • ... c'est quelque chose que je fais sans y penser |
| • ... je devrais faire des efforts pour que je ne le fasse pas |
| • ... c'est quelque chose qui appartient à ma routine |
| • ... c'est quelque chose que je commence avant même de l'avoir réalisé |
| • ... c'est quelque chose que je trouverais difficile de ne pas faire |
| • ... c'est quelque chose auquel je n'ai pas à penser |
| • ... c'est typiquement «moi»! |
| • ... c'est quelque chose que je fais depuis longtemps |

Fig. 16 Les douze affirmations du test «SRHI» (Verplanken et Orbell, 2003)

la faiblesse relative de conscience sur le comportement en question, l'«efficacité» de l'habitude, du point de vue de la préservation de ressources cognitives, et l'idée de l'identité de la personne.

A ce jour, et à notre connaissance, ce test «SRHI» mobilise la définition la plus élargie de l'habitude dans ce courant de recherche de la psychologie sociale sur les déplacements (fig. 17). Cela dit, ce test présente plusieurs défauts: il est plutôt long, surtout quand on souhaite étudier plusieurs habitudes en parallèle. De plus, le test SRHI est difficilement utilisable pour des travaux d'enquête de terrain. Ceci explique le fait que seulement peu de chercheurs, en dehors de ce champ de la psychologie sociale se le soient réapproprié.

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

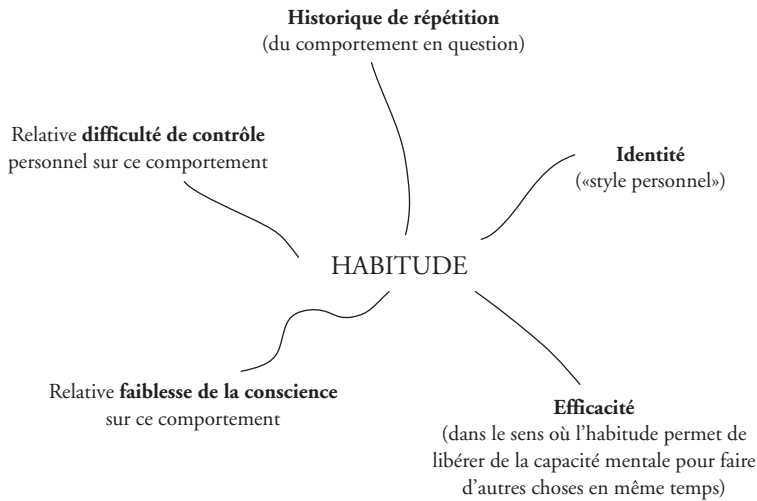


Fig. 17 Une définition de l'habitude, dans la méthode de mesure SRHI.

Dans un travail mené avec des économistes¹⁷ du courant «évolutionniste» nous nous sommes également posé cette question de la mesure. Dans la continuité des travaux de Geoff Hodgson (2004) la force de l'habitude ne peut se situer que dans la relation entre, d'une part, les classes de situations dans lesquelles se trouve la personne et d'autre part des comportements spécifiques qui sont activés.

Dans cette relation, deux dimensions apparaissent comme étant prédominantes : l'intensité et l'envergure. L'«intensité» de l'habitude correspond à la fréquence à laquelle un comportement spécifique est activé dans une classe de situations donnée. Par exemple, si une personne prend systématiquement l'automobile pour aller faire ses courses, son habitude pourra alors être qualifiée d'«intense». L'«envergure», par contre, renvoie à une variété de classes de situations dans lesquelles un comportement est activé. Si cette même personne prend l'automobile dans une grande variété de situations, son habitude automobile sera également de forte «envergure».

Une habitude «forte» est alors la résultante d'une «intensité» et d'une «envergure» fortes (fig. 18).

¹⁷ Il s'agit d'Olivier Brette, Nathalie Lazaric et Kévin Maréchal.

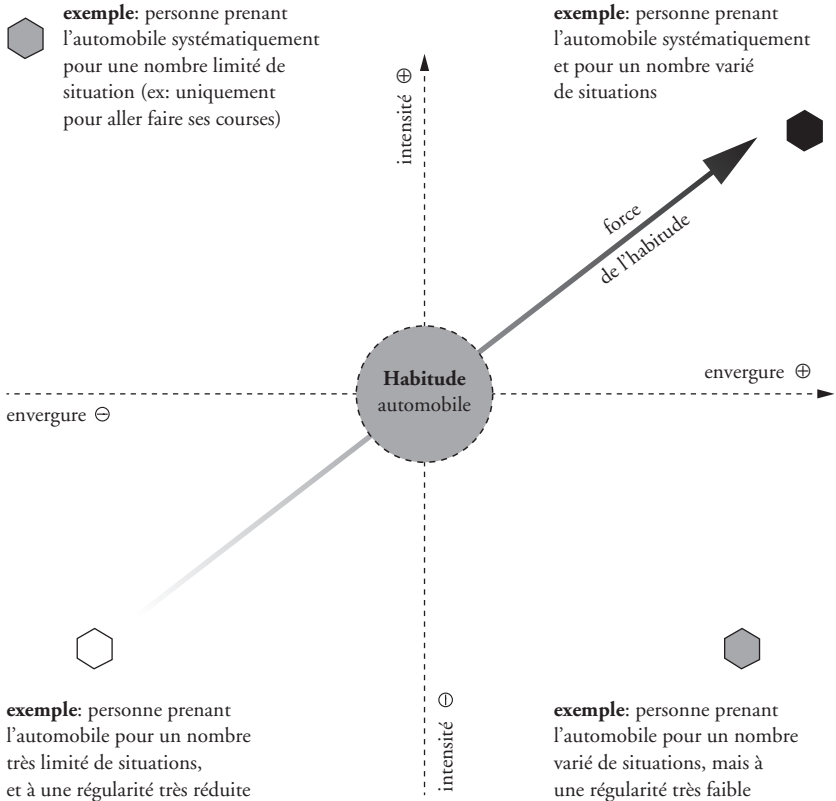


Fig. 18 La force de l'habitude automobile, combinaison entre envergure et intensité.

Dans la perspective de recherche qui est la nôtre, il nous a semblé nécessaire d'inscrire l'habitude automobile au-delà du «seul» construit psychologique, mais de la rattacher au concept d'habitude présenté plus tôt, dans sa complexité. L'habitude est un potentiel intériorisé voire incorporé. Nous sommes donc partis à la recherche des traits dominants de l'habitude automobile, de son inscription corporelle, territoriale, temporelle et cognitive. Focalisons-nous sur trois spécificités de l'habitude automobile: le temps, le territoire et les représentations.

3

Temps, territoire, représentations : les trois dimensions de l'habitude automobile

Afin d'identifier les traits spécifiques de l'habitude automobile, nous avons dû développer une méthode spécifique. En effet, les développements méthodologiques existants étaient alors centrés sur la seule dimension «psychologique» de l'habitude, laissant de côté le corps ou les territoires constitués par ces pratiques. Nous avons donc développé une méthode spécifique, qui nécessitera bien entendu des améliorations.

Une méthode «ad hoc»

Nous avons procédé en deux temps. Lors d'une première phase plus «exploratoire», nous avons suivi dix personnes. Nous avons demandé à ces personnes de décrire leurs trajets et leur ressenti à chaque trajet automobile pendant l'ensemble d'une semaine, à l'aide d'un dictaphone. L'intérêt de ce type de méthode était de pouvoir comprendre la diversité des traits de l'habitude et de pouvoir être surpris par les formes qu'elle pourrait prendre. Par ailleurs, nous étions intéressés par la répétition des actions du quotidien et leur rôle dans les habitudes automobiles. Le seul critère de recrutement spécifique était le fait d'utiliser sa voiture au quotidien sur l'agglomération lyonnaise. L'analyse des résultats de cette première phase nous a permis de construire un questionnaire long, administré en décembre 2010 auprès de personnes habitant Villeurbanne, seconde commune-centre dans l'agglomération lyonnaise. Le critère de recrutement était d'utiliser l'automobile «plusieurs fois par semaine». Nous

n'avons conservé que les 124 personnes habitants dans les quartiers centraux de cette commune, à moins de 250 mètres d'un arrêt de transports en commun.

Afin de compléter l'analyse de la première phase par une approche plus systématisée, nous avons divisé notre échantillon en deux groupes : HAB+ et HAB-. Les premiers ont des déplacements quotidiens focalisés quasi exclusivement sur l'automobile (ils déclarent utiliser moins d'une fois par semaine un mode alternatif à l'automobile) : ils ont une habitude automobile «forte». Les HAB- quant à eux, utilisent l'automobile plusieurs fois par semaine, mais ont également une pratique régulière des modes alternatifs : ils ont une habitude automobile plus faible. Cette méthode nous permet alors de comparer les traits de l'habitude automobile avec des outils plus systématiques, sur deux populations.

Le temps automobile : « habiter l'habitacle »

Le temps n'est pas la durée. Comme cela a été démontré par Vincent Kaufmann (2002) le temps chronométrable, mesurable par un observateur, n'est pas le temps de l'expérience du déplacement. Ces travaux peuvent se comprendre comme une application aux déplacements quotidiens des réflexions célèbres d'Henri Bergson ou d'Albert Einstein sur la relativité du temps. Ces résultats soulignent que la «durée», comprise comme quantité de temps vécue et perçue par la personne elle-même, est plus éclairante que le «temps» dans l'explication des pratiques modales¹.

Vincent Kaufmann analyse ces résultats en invoquant les différences de qualité du temps de déplacement entre le mode automobile et les transports en commun (idem). La coprésence est considérée comme étant majoritairement «subie» dans les transports en commun. L'obligation de se conformer aux règles d'usage ainsi qu'aux normes d'usage collectives, aux regards des «autres», à leur présence, pourrait amener la personne à considérer le temps comme plus long que ce qu'il est objectivement. A l'inverse, l'automobile est considérée comme le mode dont la pratique

¹ Pour arriver à ces résultats, le protocole développé consistait à demander à des personnes utilisant les transports en commun ou l'automobile le temps qu'ils pensent prendre pour se rendre sur leur lieu d'activité. Ces temps estimés sont ensuite comparés par le chercheur à des données objectivées, ce qui permet de souligner de fortes différences d'appréciation du temps en fonction du mode. En effet, il apparaît que les acteurs-usagers de l'automobile ont plus tendance à sous-estimer leurs temps de trajet, alors que les acteurs-usagers des transports en commun ont plus tendance à le surestimer (idem). On retrouve ce résultat pour trois villes suisses (Berne, Lausanne, Genève) comme pour une ville française (Grenoble).

laisse une place plus grande à l'intimité. La personne peut y organiser son monde, son quotidien, et permettre à certaines personnes choisies d'y entrer. Dans cet espace restreint qu'est l'habitable, les personnes peuvent construire un environnement dans lequel la sociabilité aussi bien que la solitude peuvent s'épanouir. Contrairement aux transports publics, la voiture facilite un mode d'appropriation d'un espace que l'on peut qualifier de «domestique²» (Sheller et Urry, 2000). Les différences dans la perception du temps sont très importantes selon le mode utilisé, et semblent jouer un rôle important dans les inerties modales constatées en faveur de l'automobile dans de nombreuses villes européennes. Cela dit, il serait absurde de penser ces phénomènes comme le produit de «simples» déterminismes techniques. La «qualité» perçue du temps de déplacement reste avant tout un construit social. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer les fortes variations des représentations du temps de déplacement qui peuvent exister entre des groupes sociaux qui privilégient une mobilité spatiale, tel le groupe des cadres supérieurs «hypermobiles», et des groupes sociaux qui privilégient, au contraire, un enracinement local (V. Kaufmann, 2008; Urry, 2005). Chacun de ces groupes sociaux mobilise des jeux de valeurs et des normes spécifiques diamétralement opposés.

Les résultats de Vincent Kaufmann (2000) sont essentiels dans la critique des modèles fonctionnalistes «classiques» de l'économie des transports. La «durée» prime sur le «temps» dans l'explication des comportements³. Les fortes variations dans la perception du temps de déplacement selon les modes de déplacement sont particulièrement significatives. Cela amène à penser l'usage du temps dans des modalités différenciées. Par contre, et à notre connaissance, il manque actuellement dans la littérature des éléments qui permettraient de comprendre les disparités de perception du temps pour un même mode. Par exemple dans les quatre villes étudiées, entre 5 à 10% des acteurs-usagers de l'automobile ont tendance à surestimer leurs temps de trajet habituels. De nombreuses questions se posent alors. Ces personnes ont-elles des biais de perception inverses? A quoi cela est-il dû? Ces personnes vivent-elles plus difficilement leurs trajets automobiles? Pourquoi?

² Certains chercheurs vont même jusqu'à parler de «carcooning», néologisme formé par le terme «car» (voiture) et par le terme «cocooning» qui renvoie à une série de pratiques domestiques (Moktharian et Salomon, 2001).

³ De nombreux résultats issus de notre enquête invalident également l'hypothèse selon laquelle les comportements modaux seraient le fruit d'un «choix rationnel» dont les termes seraient le temps et le coût (Buhler, 2012).

Avant de proposer certains éléments pour saisir ces disparités au sein d'un même mode, notons que le temps automobile est un temps socialement singulier, vécu pour la plupart comme utile et important dans le quotidien (Orfeuill, 1994). Il convient de comprendre les mécanismes constitutifs de l'usage de ce temps si particulier. Nous commencerons donc par l'analyse des dispositions permettant de mener à bien un déplacement automobile, jusqu'à la constitution de trajets « habituels ». Nous nous intéresserons ensuite aux activités qui peuvent être déployées au sein de ce temps automobile quotidien. Dispositions et activités semblent être les formes élémentaires et constitutives des « arts de faire », de ces « tactiques » des individus (Certeau, 1990). Nous questionnerons ensuite les rapports existant entre l'usage du temps, les perceptions sensibles relatives à ce dernier et la force de l'habitude automobile des personnes interrogées.

Avant toute chose, la construction du quotidien automobile se fait par l'acquisition de dispositions spécifiques, permettant simultanément de se libérer – dans une certaine mesure – de l'activité de la conduite, et de s'assurer que le trajet s'effectue de manière satisfaisante pour la personne. Nous les appelons « dispositions libératrices ». L'ensemble de ces dispositions permettent de former une série de trajets, eux aussi « habituels », qui servent de référence dans les pratiques quotidiennes de la personne. La première partie de l'enquête (par dictaphone) nous a permis de nous approcher de ces éléments. Nous traitons ici de dispositions qui font un conducteur expérimenté, à la conduite rassurante (Coninck, 2010) et, dans une certaine mesure, qui permettent à une personne d'avoir la « maîtrise » de son quotidien automobile.

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

*Chantal*⁴ « Donc euh le trajet travail direction domicile mais bon avec une halte, donc là c'est bien plus tard que d'habitude, c'est 17h30, alors là, tout le périphérique est tout bouché »

Françoise « Comme d'habitude, il y a un petit peu de monde au rond-point en bas de Fontaine-sur-Saône, on roule au ralenti 17 à l'heure, mais on ne s'arrête même pas. »

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

Pascal « (...) Sinon ben... pas de problème particulier, le lundi en général c'est une journée assez calme. Bon et ben on verra demain. »

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

David « (...) euh j'ai mis vingt-deux minutes, parce que je me suis tapé tous les feux au début, donc bon, ça arrive des fois, c'est vachement mal... mal foutu : quand on s'en tape un on se les tape tous. Voilà ben sinon il n'y a pas grand monde ça s'est bien passé, j'ai pris mon chemin habituel. Voilà. »

Au-delà des hypothèses sur la fluidité de la circulation, les jeux de regards sont une des dispositions les plus fondamentales dans les trajets quotidiens. Le regard au loin permet parfois d'anticiper les situations de congestion, afin de conforter ou de modifier sa stratégie habituelle.

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

Dans ce cas, la personne a l'habitude de regarder les conditions de circulation depuis certains lieux précis du parcours. Dans le cas présenté plus haut, la personne regarde depuis le pont qui traverse l'autoroute sur laquelle elle se rend habituellement. Ces jeux de regard, sont partie

⁴ Les prénoms ont été modifiés.

intégrante des dispositions habituelles développées par une personne pour mener à bien son trajet. Bien entendu, tout conducteur «habitué» n'aura pas systématiquement l'occasion de passer par un point de vue pouvant le renseigner sur l'état de la circulation. Ces jeux de regard sont tout de même significatifs d'une personne ayant développé un savoir-faire habituel lui permettant de se renseigner au mieux sur son environnement (Sébastien est un ancien chauffeur de taxi).

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

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

Au-delà de la nécessité d'arriver à son lieu de destination, à l'heure souhaitée ou exigée, partir à une heure très précise permet d'éviter certains soucis en chemin. David est confronté quotidiennement au problème d'un camion poubelle qui effectue sa tournée sur une portion du trajet qu'il effectue, et qu'il ne peut dépasser qu'après de longues minutes. Partir à une heure précise correspond donc, dans son cas, à «passer juste devant» le camion poubelle du matin.

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

L'ensemble des hypothèses évoquées en début de chapitre, qui concernent les connaissances de la personne sur son environnement quotidien, lui permettent d'appréhender certaines situations potentiellement dangereuses qui se répètent et qui sont localisées par la personne. Éviter ces situations dangereuses, en ralentissant par exemple, s'intègre alors à l'ensemble des dispositions habituelles nécessaires pour mener à bien le trajet.

David «Il n'y a vraiment pas grand monde, bon à part les gens qui freinent un peu devant les radars automatiques, un peu inconsciemment (...)»

Philippe «mardi 1^{er} juin, je fais euh un travail à domicile... euh un trajet domicile-travail, parti 7h47 arrivée 8h03. (...) Euh faut faire attention sur la zone de la Doua car les personnes ne respectent pas les priorités, les stops et les céder-le-passage. J'ai failli me faire rentrer dedans (...)»

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

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

Arriver en retard peut être très préoccupant pour les personnes dont les horaires sont cadencés. C'est le cas de Françoise qui travaille en usine, au sud de l'agglomération lyonnaise, alors qu'elle habite à Couzon, au Nord. Elle effectue des trajets et, afin de se rassurer, elle instaure des points de repères qui lui permettent de contrôler ses temps de passage. Elle sait que si elle entre sur le périphérique avant 7h, elle sera à l'heure au travail avant 7h30 et pourra donc effectuer le reste de son déplacement sereinement, sans devoir particulièrement essayer d'aller au plus vite.

Françoise «(...) je suis un peu coincée par un camion qui va à trente à l'heure mais vu la pente c'est un petit peu normal, là on va avoir un

feu rouge de plus, comme d'habitude, mais bon il est 6h49, donc je m'en fous, je serai sur le périph' avant 7h.»

Françoise «Il est 6h51 et j'arrive à l'entrée du périph', tout va bien, je serai bien dans le temps. (...)»

Sébastien a un emploi contractuel au Rectorat de l'Académie de Lyon. Il ne dispose pas de place de stationnement gratuit, à l'inverse de ses collègues statutaires. Il cherche donc quotidiennement une place de stationnement gratuite en voirie, dans un quartier universitaire et de bureaux, chose qui n'est pas aisée. Il a donc développé une stratégie de recherche de place. En fonction de son heure d'arrivée, il sait à quel niveau du boulevard il trouvera de la place, et donc par quelles rues il arrivera. Cette disposition stratégique de recherche de place est fondée sur un ensemble d'hypothèses, acquises par l'expérience répétée, qui conduisent Sébastien à chercher le plus «efficacement» une place où se garer.

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

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

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

La liste des dispositions énumérées ici n'est pas exhaustive. Il existe toute une série de « tactiques », qui ne connaît de limite que la créativité humaine (Certeau, 1990). Nous avons tout de même mentionné de nombreuses dispositions (« libératrices ») particulières qui permettent à l'acteur-usager de la route de mener à bien son déplacement et, parfois, d'en réduire la durée. Ces dispositions ont toute un caractère spatialisé, sont liées à des dispositifs précis (radar, entrée du périphérique, campus, place de stationnement, autoroute, radio...) et ne peuvent être répliquées directement sur d'autres chemins. Cela nécessitera un temps de reconnaissance, d'apprentissage et de formation de ces nouvelles dispositions. Les dispositions sont donc intimement liées à des chemins très précis, empruntés fréquemment, et qui, étant empruntés fréquemment, permettent de constituer de nouvelles dispositions (par exemple, élaborer de manière itérative une stratégie de recherche de stationnement adéquate). Tout ceci participe à la composition de trajets (ou chemins) habituels pour la personne par apprentissage, jusqu'à l'expertise.

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

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

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

« Mon » chemin habituel. L'usage du possessif chez David est intéressant. Il souligne un sentiment d'appropriation de l'itinéraire, ainsi qu'un rapport sensible particulier à un chemin précis. Celui-ci est constitué d'un ensemble de dispositions précises, qui s'enchaînent tout au long du trajet

et qui permettent à la personne de se détacher un peu de l'activité de conduite, de gagner parfois un peu de temps et de se rassurer sur le fait d'arriver en temps et en heure, sans encombre.

Retenons qu'un trajet habituel est un construit très fin, qui n'a de pertinence qu'à un moment précis et sur un espace donné très précis lui aussi. L'extrait suivant l'illustre. Sébastien raconte qu'il souhaitait arriver en avance au travail, qu'il est donc parti en avance de chez lui. Malheureusement, il s'aperçoit que l'autoroute est bouchée, fait deux fois demi-tour et, au final, arrive plus tard que prévu. Un trajet habituel et l'ensemble des dispositions associées, ne sont appropriés que dans un espace, un jour et une heure et très précis. Le récit – confus – témoigne également de cette perte des repères quotidiens.

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

La constitution des trajets habituels permet de libérer du temps et des ressources cognitives. Ceci permet alors la mise en place d'activités associées à la conduite. Les trajets automobiles quotidiens sont l'occasion de nom-

breuses activités, diverses et variées. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer les conducteurs d'une file de voiture à un feu de signalisation. Certains téléphonent, d'autres discutent, pensent à leur travail, à leur famille ou à leurs amis, d'autres encore profitent de ce moment unique dans la journée pour ne rien faire de particulier, pour se relaxer. Ces activités sont certes de «petites» activités, mais elles sont au cœur même du processus d'habitation, de formation de l'habitude automobile.

Notons tout d'abord la grande diversité des pratiques qui sont ressorties de la première phase de l'enquête. Ces activités, rendues possibles par les dispositions préalablement présentées, permettent d'«habiter l'habitacle» de l'automobile, de faire de ce temps un moment important et utile de la journée.

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

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

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

Le regard, en dehors de sa fonction «tactique» évoquée plus haut, est un élément crucial dans l'usage de l'automobile au quotidien notamment sur un plan esthétique. Que ce soit par curiosité ou par goût, regarder les paysages (dont font partie les panneaux publicitaires) semble être une pièce maîtresse du quotidien automobile. Regarder les passant(e)s est également important, puisque cela peut amener de l'«animation» et un divertissement dans un quotidien qui peut être répétitif, morne, parfois terne. Le regard se perd, l'esprit s'évade et la curiosité bat son plein. Dans le

second extrait ci-dessous, Françoise s'amuse à observer des canoéistes, sous la pluie, alors qu'elle est à l'abri. Aucune des dix personnes participant à l'enquête n'aborde la question mais, bien évidemment, les jeux de regards depuis l'automobile cristallisent également des rapports de séduction, tous sexes confondus. L'automobile permet de voir sans être (trop) vu par les passants. Elle permet aussi, dans certains cas, de se montrer. Ces éléments, importants dans l'usage de l'automobile, ne ressortent pas beaucoup dans cette phase d'enquête. La séduction, l'observation de personnes relève ici d'un tabou qu'il est difficile de dépasser avec cette méthode, puisqu'elle ne permet pas à l'enquêteur de gagner la confiance de la personne enquêtée. Le dispositif méthodologique montre ici certaines limites. De tels éléments ressortent nettement plus lors de la seconde phase de l'enquête, par questionnaire, qui est plus anonyme, et qui permet de parler plus librement de ce type de regards⁵.

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

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

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

La discussion est une activité importante. Elle permet, bien sûr, de faire passer le temps. Mais ces instants permettent également de passer du temps ensemble, d'avoir des discussions privées et exclusives, à l'écart d'autres membres d'une famille, de collègues ou des amis. Ainsi, Aurélié

⁵ Sur le questionnaire, deux personnes ont tenu à faire inscrire par l'enquêteur les mentions suivantes « je regarde les filles qui passent » et « je regarde les demoiselles », alors que la question de départ était « A quelle fréquence regardez-vous les passants ? »

et sa copine, ou encore Françoise et sa fille discutent dans ce « temps hors du temps » propice à la confiance et à l'empathie (Laurier, 2010).

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

Isabelle « mardi 25 mai. Irigny euh... Charly aller-retour 10 km. J'ai déposé ma fille à son Lycée. Elle fait ses études là-bas, au BTS. Elle a besoin de moi pour la déposer les matins. Et puis il n'y a pas de navette pour y aller aux heures de cours, c'est compliqué... Elle aime pas être dépendante et je me passerai bien de... d'effectuer ces trajets même si on passe des trajets sympas, entre nous. (...) »

Philippe est la seule personne à mentionner l'usage du téléphone portable, et dit avoir un comportement en règle avec les lois en vigueur, qui imposent de s'arrêter pour utiliser son téléphone. Bien qu'étant illicite⁶, l'usage du téléphone portable en voiture est plus que visible, partout, lorsqu'on observe une file de voiture à un feu de signalisation par exemple. Aucune personne n'y fait référence. Il s'agit très probablement de la même limite méthodologique que la précédente, liée à une forme d'auto-censure par la personne participant à l'enquête. L'enquêteur ne peut gagner sa confiance, puisqu'étant à distance. Les résultats de la seconde phase de l'enquête, par questionnaire, laissent penser que cette pratique, bien qu'étant illégale, est partagée par de nombreuses personnes. Une explication principale consiste à souligner le fait que les frontières entre le monde du travail et la sphère privée sont de plus en plus poreuses ou « floues » (Urry, 2005) et que de nombreux échanges professionnels sont désormais « emportés » dans les déplacements plus « privés ».

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

⁶ Si aucun dispositif adéquat, tel un kit « mains-libres », n'est utilisé.

marché. Donc j'ai changé de destination au dernier moment pour aller au Marché plutôt que de retourner au domicile. Terminé.»

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

Aurélie «(...) je suis encore rentrée quand il faisait noir, plutôt perdue dans mes pensées qu'à scruter la route.»

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

Aurélie profite également de ses trajets pour prononcer quelques mots qui lui posent problème dans son apprentissage de la langue arabe. L'habitacle est un espace fermé, insonorisé, où il est possible d'émettre des sons qu'on ne maîtrise pas encore parfaitement⁷ et qui peuvent être entendus uniquement par soi-même. D'une manière plus générale, les trajets automobiles habituels permettent à certaines personnes de travailler, de relire certains documents pré-imprimés en amont, ou d'utiliser un petit ordinateur ou une tablette dans les embouteillages ou, au contraire, sur les longues lignes droites autoroutières (Laurier, 2004).

Aurélie «Si... j'ai écouté de la musique et j'ai essayé de prononcer quelques mots d'arabe qui me posent problème, (...)»

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

⁷ Une personne dans la seconde phase de l'enquête a déclaré chanter fréquemment en conduisant.

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

Sur la base des éléments de la première phase de l'enquête qui viennent d'être présentés, nous avons établi une liste d'activités, agrémentée d'autres activités éludées en raison de leur caractère a-normal ou illégal (téléphoner, envoyer des SMS, lire des documents). Nous avons également divisé les activités réflexives et esthétiques en plusieurs activités plus précises (penser à son travail, penser à l'organisation de sa vie quotidienne, ne penser à rien de particulier, regarder la ville, les paysages, regarder les passants). Au cours de la passation du questionnaire, il était demandé à la personne répondante à quelle fréquence il lui arrive d'effectuer chaque activité. Il lui est permis de répondre par « toujours », « souvent », « rarement », « jamais », ou de ne pas répondre.

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

Une lecture de cet usage du temps automobile par le prisme du genre, de la catégorie sociale ou de l'âge recoupe certains déterminismes sociaux classiques (Buhler, 2012). En voiture, les femmes ont plus tendance à se maquiller et à se recoiffer que les hommes et les plus jeunes ont tendance à y écouter plus de musique, à téléphoner plus et à envoyer plus de SMS. D'après une telle lecture « classique », volontairement caricaturale, le temps automobile n'aurait pas de valeur particulière, il ne serait qu'un « réceptacle » des déterminismes sociaux extérieurs. A l'inverse, une lecture par la force de l'habitude apporte des résultats nouveaux, permettant de mieux comprendre les spécificités du temps automobile.

Après avoir présenté un « inventaire à la Prévert » de l'ensemble des habitudes associées à la conduite et avoir effectué une analyse des fréquences, concentrons-nous sur une question fondamentale. Quelle est la nature des liens entre ces pratiques associées « habituelles » (écouter la radio, réviser ses cours d'arabe, discuter avec sa fille...), oubliées par la quasi-totalité des

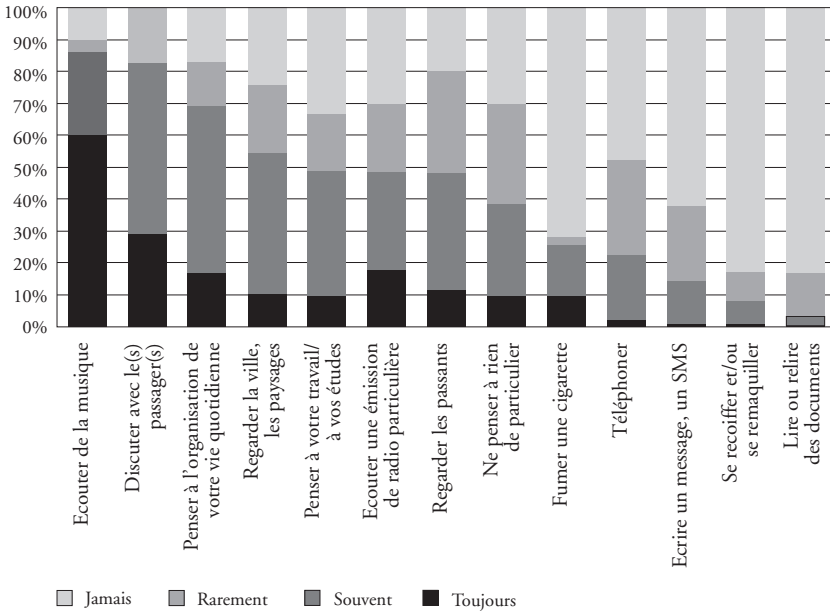


Fig. 19 Fréquences déclarées des pratiques associées à la conduite pour l'ensemble de l'échantillon (N = 124).

travaux de recherche, et la force de l'habitude de l'usage de l'automobile chez une personne? Comme nous l'avons développé plus tôt, un trait particulier de l'habitude est sa dimension synchronique. C'est précisément ce que nous cherchons à tester ici. Nous analysons alors la fréquence de pratiques associées à la conduite avec l'appartenance de la personne au groupe HAB+ (86 personnes) ou HAB- (36 personnes).

Focalisons-nous d'abord sur les pratiques associées qui sont plus fréquentes chez les personnes les plus habituées au mode automobile (ou «HAB+»): il s'agit de «lire des documents», «envoyer un message, un SMS», «téléphoner», «discuter avec les passagers», «fumer une cigarette», «se recoiffer et/ou se remaquiller», et «regarder les passants». Notons que l'ensemble de ces pratiques nécessite des ressources cognitives, l'usage d'une main ou de la parole, ou encore une utilisation des facultés visuelles, hors de l'observation de la route et de sa circulation. «Téléphoner», par exemple, nécessite à la fois l'usage de la parole, de la main et de ressources cognitives spécifiques. C'est une pratique qui nécessite donc

une certaine dextérité, quand elle est réalisée en parallèle à la conduite. Intégrer ce type de pratiques lors des déplacements quotidiens nécessite un apprentissage, par la répétition, jusqu'à la formation d'une habitude associée à l'habitude modale.

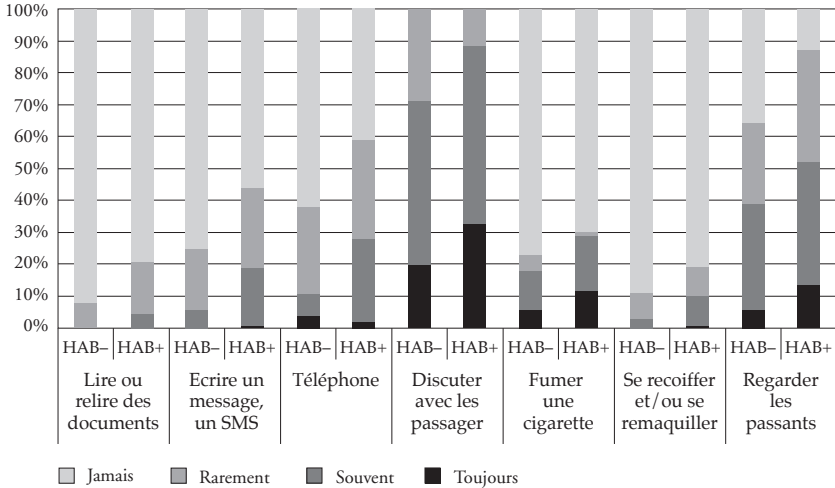


Fig. 20 Pratiques associées plus fréquentes pour le groupe «HAB+» (habitude modale automobile forte).

A l'inverse, les pratiques dont la fréquence est comparable entre groupes ou supérieure pour le groupe HAB- recouvrent des activités ne nécessitant pas de dextérité particulière. Il s'agit des pratiques suivantes: «écouter de la musique», «écouter une émission de radio particulière», «penser à son travail, à ses études», «penser à l'organisation de sa vie quotidienne», «regarder la ville, les paysages», «ne penser à rien de particulier». Ce groupe représente des pratiques majoritaires, partagées par une majorité de l'échantillon. La force de l'habitude modale ne semble ici pas avoir d'effet particulier. En cela, ces pratiques forment un ensemble a minima, un quorum minimal des pratiques accessibles à tous, et les différences s'expliquent par d'autres facteurs, relatifs aux normes sociales.

Après avoir analysé les corrélations «qualitatives» entre la force de l'habitude modale et le contenu des pratiques déployées, intéressons-nous à leur nombre. Nous avons séparé les pratiques dont la fréquence déclarée

par la personne était « toujours » ou « souvent », et, de l'autre, les pratiques effectuées « rarement » ou « jamais ». Il apparaît que, quantitativement, le nombre d'habitudes « fréquentes » est également corrélé à la force de l'habitude modale (automobile) de la personne (5,7 pratiques associées « fréquentes », contre 4,92 de moyenne pour les HAB-).

Ces résultats relatifs au nombre et à la nature des pratiques associées nous permettent d'affirmer deux éléments essentiels et pourtant absents, à notre connaissance, dans la littérature. Premier élément, l'habitude modale joue un rôle très important sur l'usage du temps automobile, en prenant appui sur des « effets d'apprentissage », par la pratique. Plus une personne a une habitude modale forte, plus elle aura tendance à savoir intégrer des pratiques associées nécessitant une dextérité particulière dans ses déplacements automobiles⁸.

La relation entre habitude modale et pratiques associées n'est évidemment pas unidirectionnelle, mais doit se comprendre comme un rapport de récurrence puisque, d'après l'analyse statistique exposée plus haut, l'habitude modale est elle aussi inséparable de cette capacité, acquise par l'expérience, de s'approprier des espaces de liberté au sein du quotidien. Il y a un développement de tactiques d'usage qui renforcent les pratiques modales de la personne. Une personne faiblement habituée au mode automobile (selon notre définition) aura un usage du temps, au sein de ce mode, bien différent de celui d'une personne habituée.

Attention cependant à la surinterprétation ou à une lecture trop rapide de ces éléments. Il serait tout simplement faux d'interpréter ces éléments d'après une perspective de « rationalité optimisatrice ». Les personnes les plus « habituées » ne cherchent pas à « remplir » le temps automobile par des activités « productives » pour « optimiser » ce temps perdu, comme peuvent le laisser sous-entendre certains travaux sur l'usage du temps de transport (Lyons et Urry, 2005). Rappelons que l'habitude est avant tout un potentiel. Dans notre cas, l'habitude modale forte implique une palette plus élargie (en nombre et en nature) de pratiques potentiellement réalisables lors des déplacements. La personne habituée se construit un « champ des possibles » plus large dans son usage du temps automobile.

A ce stade de l'analyse, rien ne nous permet encore d'affirmer que l'habitude modale automobile participe d'un temps vécu de qualité supérieure, ce qui était notre questionnement d'entrée dans ce chapitre. Pour

⁸ Ceci est bien entendu également le cas pour d'autres modes.

cela, il nous faut examiner les perceptions de la qualité du temps au regard de l'habitude modale et des pratiques associées.

Afin d'appréhender la perception du temps nous avons formulé des questions spécifiques dans le questionnaire. Nous avons demandé, pour chaque trajet automobile, ce que les personnes pensaient de ce temps passé en voiture. Plusieurs adjectifs étaient proposés (« long », « court », « utile », « inutile », « agréable », « stressant », « fatigant ») et il était possible de répondre autant de fois que souhaité, ou de proposer une réponse autre. Afin d'isoler la force de l'habitude modale dans l'examen des différences de perception de la qualité du temps automobile, nous avons fait appel à un traitement statistique particulier qui permet d'évaluer les corrélations entre plusieurs facteurs et un phénomène à expliquer. Il s'agit des régressions logistiques qui permettent d'éviter de sur-interpréter des variables indirectes qui peuvent n'avoir aucune portée explicative sur un phénomène, mais ne faire que dissimuler une autre variable, « cachée », qui, elle, peut avoir une portée explicative beaucoup plus forte⁹. Dans le cas des perceptions de la qualité du temps automobile pour chaque déplacement, un tri à plat classique n'aurait aucun intérêt puisque, précisément, les trajets sur lesquels s'appliquent ces adjectifs ont des durées et des fréquences bien différentes. Regardons donc de plus près le contexte qui encadre l'apparition des deux adjectifs particuliers que sont « agréable » et « stressant »¹⁰.

L'adjectif « agréable » n'est pas le plus fréquent pour qualifier un déplacement automobile, puisqu'il apparaît à 67 reprises sur un ensemble de 299 trajets déclarés. Pour tenter de cerner les contextes, les types de trajets ou les personnes qui ont le plus tendance à être associés à cet adjectif qui

⁹ François de Singly (2005) propose une illustration intéressante de cela avec l'exemple des accidents de voiture. Une analyse statistique à un seul niveau pourrait laisser penser que les personnes divorcées, par le seul fait de leur statut matrimonial, ont une tendance plus forte à avoir des accidents. Or, bien sûr, cela est faux. Pour le prouver, il faut passer par une analyse d'autres variables en parallèle, comme la méthode des régressions logistiques le propose. Dans l'illustration de François de Singly, l'introduction de la consommation d'anxiolytiques par personne montre que ce critère prend le pas, en termes explicatifs, sur le seul statut de « divorcé ».

¹⁰ Les occurrences des adjectifs « court » et « long » n'ont pas été utiles dans l'analyse, contrairement à ce que nous pensions en formulant le questionnaire. En effet, ces deux adjectifs, s'ils sont employés à la suite d'une estimation de durée de trajet ne donnent aucune indication d'une quelconque perception du temps, de sa qualité, mais plutôt d'une opinion partagée largement par rapport à un volume de temps chiffré, au regard des autres trajets ou des autres modes (ex : 5 minutes, c'est « court »; une heure c'est « long »). Heureusement, nous avons intégré d'autres adjectifs tels que « agréable », « stressant » et « fatigant » qui permettent de mieux rendre compte du rapport sensible au temps automobile.

témoigne d'une haute qualité du temps automobile, nous avons intégré les variables suivantes qui, intuitivement, nous paraissaient légitimes : l'âge de la personne, la force de son habitude automobile, le fait d'être seule ou accompagnée et par qui, la fréquence objective du déplacement et, enfin, le temps objectif du déplacement en question. Les résultats montrent que, parmi ces variables qui auraient semblé intuitivement permettre une explication, sort au premier rang la force de l'habitude («HAB+» contre «HAB-»). Cette dernière explique davantage l'apparition de l'adjectif «agréable» pour qualifier le temps de trajet que le fait d'être accompagné par des membres de sa famille, d'avoir moins de 60 ans, ou même par le temps objectif du déplacement¹¹. Les autres variables sont tout simplement non significatives dans le cas présent. Les personnes les plus habituées au mode automobile, dans notre définition, ont plus tendance à percevoir le temps automobile comme étant «agréable» et à parvenir à un usage du temps et du mode automobile qui leur permet d'apprécier, de manière sensible, ces moments de la journée. Si la force de l'habitude est nettement corrélée à une perception positive, l'inverse est-il également vrai ? Examinons les occurrences de l'adjectif «stressant» pour qualifier le temps des déplacements.

L'adjectif «stressant» est employé pour une minorité de trajets (50 occurrences sur 299 déplacements). Nous avons introduit les mêmes variables que précédemment dans le cas de l'adjectif «agréable». Les résultats témoignent, là aussi, de l'importance de la force de l'habitude sur la qualité perçue du temps automobile. Contrairement à ce que l'on notait pour l'adjectif précédemment analysé, le temps de déplacement semble ici lesté d'une valeur explicative. Les trajets compris entre 21 et 30 minutes sont significativement perçus comme plus «stressants» que les trajets compris entre 11 et 20 minutes. Quoi qu'il en soit, la faiblesse de l'habitude est fortement explicative dans l'occurrence de l'adjectif «stressant». Ce résultat renforce le résultat précédent et peut être interprété de la sorte : la faiblesse de l'habitude automobile ne permet pas de se libérer de l'activité de conduite ni d'effectuer des activités connexes. Cette concentration plus forte sur la seule activité de conduite est fortement liée à une perception très négative du temps automobile par la personne.

¹¹ Ce résultat, qui va à l'encontre de l'intuition et des préceptes «rationalistes», s'explique également par le faible nombre de trajets très longs, qui sont quasiment tous des trajets de loisirs, et donc plus «agréables» sans doute par la destination qui leur est associée. Cela dit, il est intéressant de voir que les trajets de 11 à 20 minutes sont plus agréables que ceux inférieurs à 10 minutes.

Il ne s'agit pas ici de dire que les personnes qui effectuent le plus d'activités pendant leurs trajets sont celles qui perçoivent le temps automobile le plus positivement. Ceci serait une lecture purement utilitariste du temps de transport qui ne serait pas satisfaisante pour expliquer nos résultats. En effet, nous l'avons vu plus tôt, certaines personnes apprécient ce temps particulier précisément car il permet de ne rien faire, de se relaxer ou de rêvasser. Les personnes qui apprécient le plus le temps automobile ne sont pas nécessairement celles qui le remplissent le plus d'activités, mais plutôt celles qui ont une plus grande latitude d'activités potentielles à effectuer pendant ces déplacements. Notre lecture porte sur les potentiels : il n'y a pas de contradiction à voir les personnes qui apprécient le plus le temps automobile, disposer dans leur palette à la fois de pratiques nécessitant une forte dextérité mais également et de pratiques plutôt « passives », tout à fait pertinentes dans un quotidien stressant.

En conclusion de l'analyse de l'ensemble de ces résultats, puis d'une série de tests aux résultats convergents, nous pouvons affirmer que la force de l'habitude modale de la personne est reliée positivement et significativement à la fois la diversité de la « palette » de pratiques associées à la conduite et à la perception de la qualité du temps automobile, celui-ci devenant plus « agréable », moins « stressant », et moins « fatigant » au fur et à mesure que l'habitude modale se renforce. Perception de la qualité du temps et pratiques associées vont également de pair, ce qui compose un système solide de corrélations (fig. 21) permettant la compréhension des différences de perception du temps au sein d'un groupe d'utilisateurs du même mode.

On peut fortement supposer l'existence d'effets d'apprentissage en chaîne sur lesquels repose le processus de formation globale de l'habitude

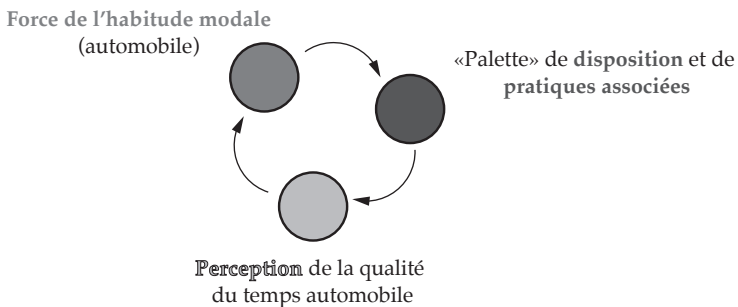


Fig. 21 «Modèle habituel de l'usage du temps automobile».

modale. La force de l'habitude modale automobile augmente la diversité de la palette de dispositions et de pratiques associées à la conduite, qui tend à augmenter la perception positive du temps automobile. Ceci incite alors à reproduire la pratique et à augmenter la force de l'habitude modale. Ce processus d'habituation mène à la dextérité, à la virtuosité, à l'expertise dans la pratique. Le résultat est important, puisqu'il permet de comprendre les divergences dans la perception du temps pour des usagers d'un même mode autrement qu'avec la notion de «biais cognitifs» qui n'est guère satisfaisante. En cela il répond en grande partie aux questions que nous avons lancées en introduction de ce chapitre.

Territoires « autocentrés »

Les habitudes ne se limitent pas à l'intérieur de l'habitable. Elles semblent également prendre forme dans l'espace. Bien que nous présentions séparément l'expérience du temps de déplacement d'un côté et les pratiques spatiales de l'autre, nous considérons ces deux aspects comme indissociables. Contrairement à ce que pensent certains courants de la géographie, le déplacement n'est pas une dérivée des programmes d'activités à réaliser (Mokhtarian et Salomon, 2001). Comme le rappelle Petit (2002), il est hasardeux de vouloir distinguer ce qu'on peut appeler des «programmes d'activités» de ce que l'on peut appeler des «logiques de mobilité». En effet, les deux se construisent mutuellement. «La mobilité nous paraît donc relever d'un double statut : elle permet d'une part de réaliser des programmes d'activités, mais s'avère d'autre part intimement intégrée à des programmes, jusqu'à apparaître indissoluble de ces derniers, dans le cadre d'une *construction territoriale du quotidien*. La mobilité ne s'adapte pas aux exigences du quotidien, elle en fait partie» (idem). C'est à cette construction du territoire du quotidien et au rôle des habitudes dans celle-ci que nous nous intéressons ici.

Quelle que soit la méthode retenue (enregistrements, analyse spatiale, tests statistiques), et quel que soit l'espace paradigmatique dans lequel s'opère l'analyse («rationalité optimisatrice», «détermination sociale exclusive», «habitudes», etc.), force est de constater, en premier lieu, la récurrence des pratiques, d'un point de vue spatial. Bien évidemment, ces récurrences sont à rapprocher de l'organisation contemporaine du travail. Celle-ci peut certes avoir connu des modifications fortes sur les trois dernières décennies (Viard, 2006). Il n'en est pas moins vrai que cette organisation du travail, réalisée dans un lieu spécifique, plusieurs jours par

semaine, reste toujours la référence pour une majorité des personnes actives. Au-delà de la seule question du trajet « domicile-travail », nous avons cherché à tester l'influence de la force de l'habitude sur les formes spatiales des déplacements quotidiens.

Pour ce faire, nous avons analysé la nature et le nombre des lieux « fréquentés fréquemment » en voiture par les enquêtés lors du questionnaire. Tout d'abord, notons quelques résultats importants qui permettent de mettre en perspective les analyses sur les lieux habituels. En premier lieu, il ressort de l'enquête que les personnes ayant une habitude modale (automobile) plus forte (« HAB+ ») effectuent un petit peu plus de trajets automobiles par semaine que les autres (« HAB- »). Il apparaît également qu'elles effectuent un petit peu plus de distance en automobile par semaine. Cela dit, aucune de ces deux différences moyennes n'est significative, au sens statistique du terme. Ce n'est donc pas sur ces éléments que se construit la dimension spatiale de l'habitude.

Par contre, les personnes du groupe « HAB+ » indiquent beaucoup plus de « lieux habituels » que les autres. Au-delà du nombre, la nature de ces lieux fréquentés fréquemment a une corrélation avec la force de l'habitude automobile. Regardons cela en détail (fig. 22) : la force de l'habitude automobile est positivement corrélée au fait que la personne ait un lieu habituel d'achat où elle se rend en voiture, un lieu habituel de travail ou d'activité où elle se rend en voiture ou encore un lieu habituel d'approvisionnement régulier en carburant sur l'un des trajets fréquents annoncés. Par contre, la force de l'habitude est corrélée négativement à des lieux habituels lorsqu'il s'agit de loisirs, des relations familiales ou amicales. Cela signifie qu'une habitude modale forte se construit autour de lieux de référence, que ce soit un lieu d'achat, un lieu d'approvisionnement en carburant situé sur l'un des autres trajets, ou un lieu de travail ou d'activité où la personne se rend en automobile. Voilà le cœur du territoire quotidien automobile.

Bien entendu, les personnes du groupe « HAB- » vont également faire leurs courses régulièrement. Cela dit, elles vont avoir tendance à se rendre moins systématiquement à un seul et même endroit, ou elles vont avoir tendance à s'y rendre moins systématiquement en automobile. Dans ces deux cas, le lieu en question sera moins « habituel » pour ces trois types de lieux, selon notre définition formulée précédemment. On retrouve une proportion équivalente de personnes qui travaillent ou qui suivent des études pour les groupes « HAB- » et « HAB+ ». Les personnes ayant une habitude plus faible se rendent donc moins fréquemment en automobile sur ces lieux d'activité que les « HAB+ ». Ces résultats n'ont rien d'évident ou de tautologique. En effet, affirmer que la force de l'habitude modale

automobile s'accompagne d'une polarisation sur certains lieux-références n'est pas intuitif. L'hypothèse de voir les personnes « habituées » papillonner (spatialement) et fréquenter des endroits variés aurait été tout aussi concevable.

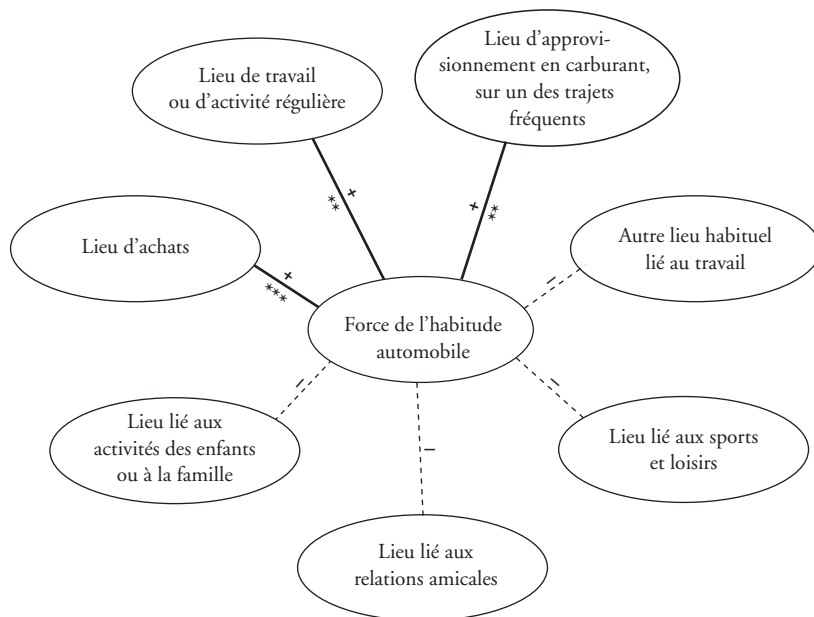


Fig. 22 – Corrélations entre la force de l'habitude modale (automobile) et les types de lieux souvent fréquentés¹².

A la suite de ces résultats, nous voulions examiner les corrélations au sein des « lieux habituels » (fig. 23). Il apparaît bien que certains « lieux habituels » font système entre eux. Il s'agit d'un lieu habituel d'achat, d'un lieu habituel de travail ou d'activité, enfin d'un lieu habituel d'approvisionnement en carburant se situant sur un trajet habituel mentionné par la personne. L'habitude modale automobile est corrélée à ce système spatial

¹² Un «+» indique une corrélation positive, un «-» une corrélation négative. Les symboles «*», «**» et «***» correspondent respectivement à des significativités statistiques équivalentes à $p \leq 0,1$; $p \leq 0,05$ et $p \leq 0,01$

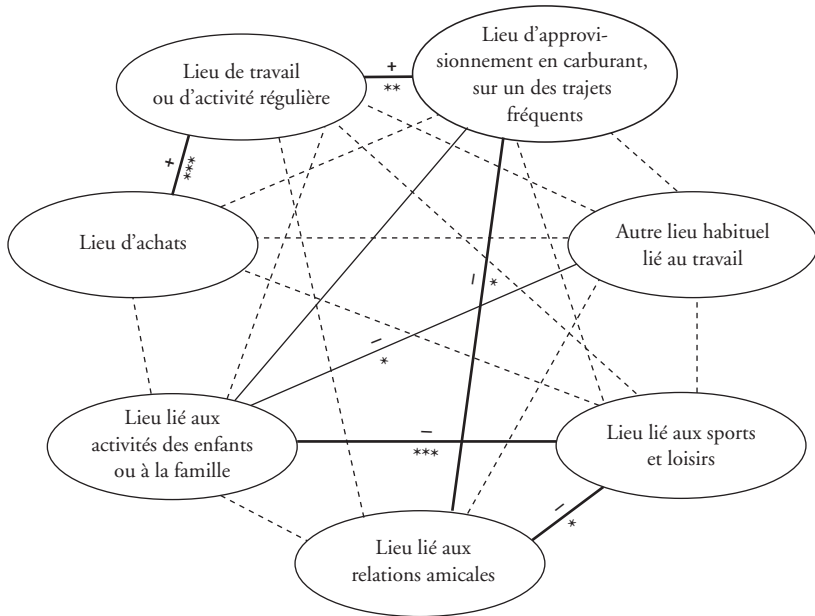


Fig. 23 Corrélations entre lieux habituels.

habituel de référence. Autre constatation, qui confirme l'idée d'une polarisation de l'habitude en une série limitée de lieux : les habitudes peuvent se repousser l'une l'autre. Disposer d'un lieu habituel lié aux activités des enfants ou de la famille est corrélé négativement (et très significativement) au fait de disposer d'un lieu habituel lié aux loisirs. Dans la même idée, disposer d'un lieu habituel de travail ou d'activité est corrélé négativement au fait de disposer d'un lieu habituel lié aux relations amicales. Il apparaît aussi des « répulsions » statistiques entre lieu de travail et famille, entre loisirs et relations amicales. Dans le contexte de la vie en ville il semble qu'il n'y ait pas de temps pour trop de lieux habituels.

Une habitude modale forte ne signifie pas uniquement, de manière déterminée, des lieux fréquentés de manière très récurrente. Pour certains, comme pour Pascal, il peut s'agir d'effectuer dans une semaine cinq fois les mêmes trajets, entre trois lieux « habituels ». Pour d'autres, comme Philippe, il s'agit d'un réseau de lieux habituels principaux, autour desquels peuvent graviter certaines activités plus improvisées, plus rares, moins habituelles. Dans l'ensemble des personnes qui ont une habitude

modale automobile forte, les pratiques spatiales habituelles de Pascal et de Philippe représentent, à nos yeux, deux idéaux-types particuliers des formes spatiales que peut prendre une habitude modale forte, à savoir, l'enchaînement quasi systématique de lieux habituels (ce qu'on pourrait appeler l'«auto-boulot-dodo») ou l'improvisation réglée par des lieux-références. La force de ces constructions spatiales habituelles vient du fait qu'elles forment un système de référence, à partir duquel peuvent survenir des activités-destinations plus improvisées. Dans une majorité des cas, la sortie improvisée se situe sur un trajet entre lieux habituels, ce qui la rend possible. L'improvisation est donc réglée par l'habitude¹³.

Ces autres déplacements, moins fortement «habituels», ne doivent cependant pas tous tomber dans la catégorie trop floue des déplacements faiblement habituels. Ceux-ci, en effet, correspondent à diverses logiques. Tout d'abord, il semblerait que l'instauration de lieux habituels permette dans certains cas une pratique très stratégique du territoire. Prenons l'exemple de Françoise.

Françoise « 16h37, je m'arrête dans un magasin bio, pour voir un prix que j'ai vu hier. »

Françoise « 16h47, j'ai vérifié mon prix, j'ai acheté ma bouteille d'eau, je rentre à la maison. Comme il y avait du monde sur la route, j'ai fait un petit détour par la jardinerie, je me suis arrêtée, et puis je vais aller voir ce qu'il y a dedans. Il est 17h04, je sors de la jardinerie, tout va bien. »

Françoise « Je suis en congé ce jeudi 13 mai, nous décidons d'aller jusqu'à Beynost, le centre commercial étant ouvert, nous sommes deux, on part vers 14h30, il y a peu de circulation, on passe Fontaines-sur-Saône, la déchetterie, Rillieux, on passe devant une pépinière, ça me permet de voir qu'il y a des ventes spéciales, des portes ouvertes. »

Françoise « 16h48 je me suis arrêtée à Fontaine-sur-Saône, au Marronnier, pour faire des photocopies au format A3, puisque je ne peux pas les faire sur mon imprimante, voilà donc j'ai fait un petit détour. »

¹³ Nous rejoignons sur ce point Thierry Ramadier *et al.* (2005) ainsi que Christophe Enaux (2007).

Françoise «26 mai je reprends le travail aujourd'hui, je suis partie à 6h35, il y a un peu de monde dans Caluire, rien de bien grave, par contre j'ai tous les feux rouges, on a le temps. (...) Je regarde le prix de l'essence en passant vers Auchan, vers les stations d'essence, pour trouver un petit peu les moins chères.»

Dans le cas de cette personne, les trajets habituels entre des lieux habituels permettent le développement de stratégies très fines. Celles-ci se construisent tout d'abord par la recherche d'informations commerciales, principalement par un travail du regard. En effet, lors de ces déplacements quotidiens, Françoise tente à certains moments de trouver des prix intéressants sur les panneaux publicitaires, en profite pour comparer les prix des différentes stations essence, anticipe des ventes spéciales et des périodes de promotion pour toute une série d'achats. Elle s'arrête également dans certains magasins pour comparer certains prix. Cela correspond à des pratiques socio-spatiales très «rationnelles» et «optimisatrices» d'un point de vue économique. Profitons-en pour rappeler ici que l'habitude et les diverses formes de rationalités économiques ne sont pas antinomiques, mais bien complémentaires. On le voit à l'œuvre ici de manière presque stéréotypée : l'habitude, instituée spatialement, permet la mise en place de comportements «économiquement rationnels» par extension. Habitude et rationalité optimisatrice semblent donc fusionner, un mouvement de balancier intervenant régulièrement, à l'image des «chaînes» proposées par Leroi-Gourhan (1964).

L'habitude modale automobile a une inscription territoriale très prononcée, bien que potentiellement fluctuante par le recours à diverses improvisations. En effet, plus cette habitude se trouve être forte, plus elle a tendance à se traduire par un système de lieux très habituels qui forment un socle à partir duquel peuvent se construire des déplacements moins habituels, parfois très calculés, parfois plutôt improvisés.

Représentations : les sentiers de l'habitude

L'analyse des résultats de notre enquête nous amène à une autre dimension fondamentale, qui relie l'habitude modale aux représentations¹⁴.

¹⁴ Nous nous limiterons ici aux seuls modes de pensée et représentation liés aux déplacements quotidiens.

A la suite des travaux de Tversky et Kahneman (1981) sur la théorie du « cadrage » (ou *framing*), certains économistes se sont penchés sur la dimension habituelle des décisions et en particulier sur le concept d'« heuristique ». Une heuristique n'est rien d'autre qu'un processus cognitif, conscient ou inconscient, qui ignore une partie de l'information, et dont le sort (maintien ou abandon) se décide à l'épreuve de l'expérience. Dans un nombre très élargi de situations, particulièrement dans la vie quotidienne, des heuristiques simples sont plus pertinentes que des évaluations reposant sur des méthodes statistiques lourdes (Gigerenzer et Gaissmaier, 2011). Certaines de ces heuristiques, qui ont passé l'épreuve de la pratique répétée dans certaines classes de situations spécifiques, pourront devenir « habituelles » et former les « cadres » de pensée dont parlent Tversky et Kahneman (*idem*).

Lorsqu'on s'intéresse à la dimension habituelle des comportements et des modes de pensée, les heuristiques doivent être considérées en association avec le concept de « dépendance au sentier » qui leur est complémentaire. En effet, une fois que l'heuristique a suivi un processus d'habituation, elle forme un cadre de pensée. Celui-ci servira ensuite, en théorie, de mode de représentation principal d'un problème ou d'une situation, dans lequel pourra s'effectuer une décision. La notion de « dépendance au sentier », qui prend appui sur la métaphore du sentier pédestre¹⁵, rappelle une chose : une fois qu'un mode de représentation arrive au statut d'habitude très forte, la probabilité d'en sortir est de plus en plus faible. Appliqué aux déplacements quotidiens, cela revient à dire qu'une partie des « décisions » sont prises en omettant, consciemment ou inconsciemment, une partie de l'information et que certaines de ces heuristiques sont formées, testées, puis arrivent au statut de cadres habituels de pensée (on pourrait d'ailleurs dire « habitude de pensée »). Prenons le cas d'une situation inédite, par exemple lorsqu'une personne se rend dans une ville qu'elle ne connaît pas et doit se rendre à un endroit très précis. N'ayant pas toutes les informations en main, cette personne « testera » probablement un mode qui lui paraît satisfaisant sur la base des informations dont elle dispose (un plan de la ville, des horaires, une application...). Elle pourra choisir de marcher car ce n'est pas « loin » sur le plan, ou encore prendre le bus s'il y a tout de même « trois ou quatre arrêts ». Arrêtons là la fiction, et les procès d'inten-

¹⁵ Plus un sentier est emprunté, plus le sentier sera matérialisé (dans un champ, par exemple) et plus il sera rendu praticable. Comme il est devenu plus facile à parcourir, plus de personnes l'emprunteront, et elles en feront un sentier très passant. A partir de ce stade, sortir de ce sentier ou prendre un sentier plus étroit sera plus difficile.

tions intéressés. Nous le voyons, même dans le cas très stéréotypé développé ici, les « heuristiques » sont inséparables des représentations sociales sur lesquelles elles s'appuient. Dans notre cas, il s'agit de représentations de ce qui est « long » ou « court », à pied ou en transports en commun. Plus généralement, les « heuristiques » et le phénomène de « dépendance au sentier » ne peuvent être satisfaisants théoriquement que s'ils sont rapportés aux systèmes de représentation particuliers sur lesquels ils reposent.

Nous avons mené un examen des représentations associées aux modes de transport quotidien (coûts, temps...) en les confrontant aux différences entre les deux groupes « HAB+ » et « HAB- » déjà présentés précédemment. Il en ressort des éléments particulièrement intéressants (fig. 24).

Nous avons tout d'abord analysé les représentations liées aux temps de trajet et aux coûts pour les modes automobile et transports en commun. Il en ressort que les individus interrogés ont beaucoup de mal à estimer les temps de trajets effectués en automobile et ceux pour l'alternative en transports en commun. Par exemple, seuls 4⁰% des personnes interrogées sont capables d'estimer à la fois le temps du trajet le plus fréquent qu'ils effectuent en automobile et le temps qu'ils prendraient pour réaliser le même trajet en transports en commun (Brette *et al.*, 2014). L'habitude automobile est corrélée avec la capacité à donner des estimations « correctes » (à 20% près) pour les trajets en automobile, mais cela n'est pas significatif. Il en va de même pour les coûts, très largement sous-évalués pour les personnes en ce qui concerne l'automobile. Globalement, les personnes interrogées ont beaucoup de mal à donner une estimation « correcte » de critères objectifs relatifs aux modes de déplacement. Cela est loin de nous étonner, mais va à l'encontre de toute vision « rationalisatrice » des déplacements quotidiens.

A la lecture d'une telle synthèse, il apparaît que la force de l'habitude modale n'est pas liée à toutes les formes de représentations, qui peuvent être davantage corrélées soit aux normes sociales (justifications), soit à des qualités objectives (représentations du véhicule), soit à des difficultés à se représenter une somme de coûts relatifs à des échelles temporelles différentes (coûts associés à l'automobile). Cela étant, la force de l'habitude modale automobile semble aller de pair avec certaines formes de représentations. Les personnes ayant une habitude modale automobile forte (HAB+) ont tendance à mieux se représenter les temps de trajet de leur mode habituel. Ce savoir-faire peut s'interpréter comme la résultante de l'apprentissage qui a mené ces personnes à développer leur habitude modale. De même, les « HAB+ » sont plus nombreux à prendre en compte la consommation de leur automobile, très certainement, des techniques

| | |
|---|--|
| Les personnes du groupe HAB+... | ... ont tendance à un peu mieux estimer les temps de trajet en voiture ... ont tendance à mentionner plus souvent la consommation de leur véhicule pour le décrire ... ont tendance à moins se sentir en situation de choix modal |
| Les personnes du groupe HAB-... | ... ont tendance à mieux estimer les coûts liés aux transports en commun ... ont tendance à mentionner plus souvent la «praticité» que ce soit pour leur véhicule ou les transports en commun |
| N'ont pas de lien avec la force de l'habitude | ... la capacité à estimer les temps de trajets en TC ... la capacité à estimer les coûts mensuels liés à l'automobile ... une majorité des représentations liées au véhicule ... une majorité des justifications liées à l'utilisation de l'automobile au quotidien |

Fig. 24 Représentations en lien avec la force de l'habitude modale.

de calcul ou de supervision liées à un apprentissage par la pratique. Ces deux premiers éléments soulignent une capacité à se représenter sa propre pratique modale en temps et en coûts, mais sans comparaison particulière avec les autres modes. En effet les «HAB+» pensent également ne guère avoir le choix de leur mode au quotidien. Cette représentation d'une situation de non-choix est ici particulièrement intéressante puisqu'elle semble aller dans le sens d'un phénomène de «dépendance au sentier». Il existerait donc bel et bien une forme intellectuelle de dépendance au sentier qui aurait tendance, dans notre cas, à renforcer l'habitude automobile (fig. 25).

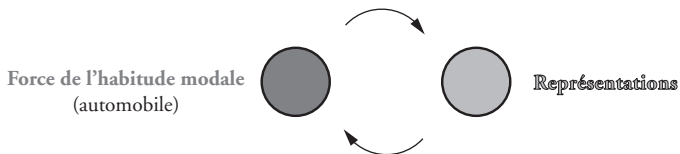


Fig. 25 Force de l'habitude modale et représentations se renforcent mutuellement.

Ce résultat indique une chose très importante : une fois une forte habitude automobile constituée autour de l'usage du temps, de la construction d'un territoire du quotidien et de représentations spécifiques, la personne en question se sentira moins en situation de choix de mode. Ce résultat

est particulièrement intéressant lorsqu'on le confronte aux politiques de déplacements actuelles, fondées précisément sur la mise en valeur d'alternatives et sur la contrainte sur le mode automobile.

Plus généralement, en suivant les trois dimensions présentées ici (temps-territoire-représentations), et en suivant les résultats de la psychologie sociale, l'habitude semble bel et bien s'opposer aux injonctions au changement de mode de déplacement tels qu'on peut les observer depuis une trentaine d'années.

Habitudes et changements de comportement : que faire ?

Habitude, une objection aux politiques injonctives

Les conclusions de ce travail sont de natures multiples, à la fois théoriques, méthodologiques et opérationnelles.

Comme nous avons pu le voir l'habitude modale est un construit qui s'appuie sur trois dimensions principales que sont la dimension représentationnelle, la dimension temporelle et la dimension spatiale. L'architecture tripolaire de ce construit n'est bien évidemment pas spécifique au mode automobile, et pourrait aussi bien s'appliquer au vélo, à la marche à pied, aux transports en commun. Cette définition tripolaire peut aussi bien s'appliquer à des habitudes inter- ou multimodales. L'habitude n'est pas le type de contenu, mais bien la structure que suivent en partie certains comportements.

L'analyse de l'habitude modale automobile, permet de mettre en évidence le caractère synchronique des différentes habitudes. En effet, certains types d'activités ne semblent pas être indépendants les uns des autres. Nous l'avons vu avec des habitudes qui pourraient paraître presque insignifiantes au premier abord (écouter de la musique, discuter...) ou avec des activités liées à certains lieux. Les habitudes se renforcent, constituent des assemblages qui deviennent d'autant plus résistants au changement, puisqu'ils dépassent la seule question du mode de déplacement,

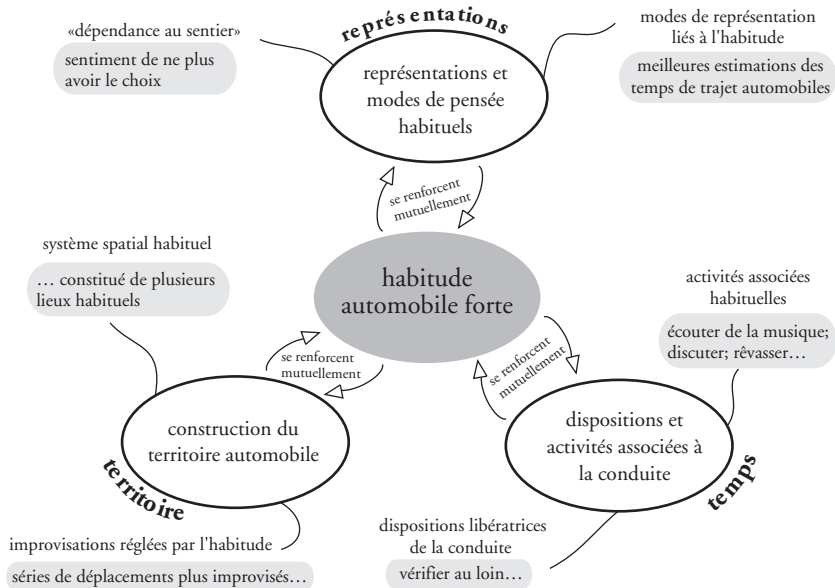


Fig. 26 Système habituel automobile.

potentiellement interchangeable, pour constituer l'expérience du quotidien, vécu autour de ce mode de déplacement.

C'est dans ce sens qu'il faut comprendre les différentes dimensions de l'habitude (temporelle, territoriale, représentationnelle). Pour les besoins de l'analyse, nous les avons séparées, afin de les distinguer. Cela dit, dans la pratique quotidienne de l'usage de l'automobile, elles sont associées. Par exemple, nous l'avons vu, les dispositions «libératrices» de la conduite automobile (regarder au loin, partir à une heure précise, mettre le régulateur de vitesse à un endroit précis...) sont liées à des dispositifs spécifiques, spatialisés, qui participent d'un apprentissage de l'itinéraire en question, intimement lié à la dimension territoriale de l'habitude. L'image des trois dimensions habituelles n'est donc qu'une représentation ordonnée de dispositions entremêlées, interactives et synchroniques, qui ont en commun de participer à la constitution d'une habitude modale forte.

Nous l'avons vu, les politiques de déplacement conduites dans la continuité des préceptes de développement durable, qui ont pour but de réduire l'usage de l'automobile en ville, correspondent à deux formes principales d'injonctions au changement de mode. L'ensemble des diffé-

rentes injonctions formulées par la collectivité correspondent donc à deux types principaux et distincts, les unes étant « implicites », les autres « explicites ».

Les premières renvoient aux actions qui visent à modifier les environnements techniques urbains, afin de peser sur les qualités objectives des différents modes et de réduire l'« efficacité » du mode automobile en ville, en tentant de réduire les vitesses de circulation et de limiter les accès et les capacités de stationnement en voirie, ou encore en tentant d'augmenter le coût d'utilisation de l'automobile. De manière complémentaire, ce premier type d'injonction correspond à toutes les actions visant à augmenter les qualités objectives des modes dits « alternatifs », par une amélioration de leur desserte, un meilleur maillage des réseaux, une plus grande facilité d'utilisation au regard des modes de tarification, ou encore une articulation des horaires entre les différents modes, ceci afin de réduire les temps d'attente. Il ne s'agit là que d'exemples, qui de plus ne concernent que les transports en commun, et devraient être élargis aux autres modes dits « alternatifs » tels que le vélo ou la marche.

Cette première forme d'injonction correspond à une hypothèse précise concernant l'individu, celle d'« acteur instrumental ». On considère que, pour le convaincre de changer de mode, il serait nécessaire, et suffisant, de lui « apporter » des réseaux de transports « alternatifs » de qualité égale ou supérieure à ceux de l'automobile, et de réduire les qualités objectives associées à cette dernière (baisse des vitesses de circulation, hausse du coût d'utilisation, limitation des durées de stationnement en ville...).

Les injonctions que nous qualifions d'« explicites », quant à elles, visent à faire changer les personnes de mode de transport par le biais d'un ensemble d'instruments de communication qui prennent appui sur des argumentaires fondés sur des valeurs (santé, environnement, bruit, efficacité au regard des vitesses et des coûts, liberté...). On considère qu'une personne pourra être convaincue de changer de mode de déplacement, si on parvient à lui montrer en quoi un mode particulier est « bon », « écologique », « sain » ou encore « efficace¹ ». La mise en évidence du rôle primordial des habitudes modales dans les comportements de déplacement vient questionner tout projet politique de réduction de l'usage de l'automobile

¹ L'« acteur-instrumental » présenté plus tôt peut également être considéré comme un cas particulier de l'« acteur axiologique », qui mettrait en avant des valeurs relatives au gain individuel et à l'optimisation des ressources. De notre point de vue, l'hypothèse de l'« acteur instrumental » est tellement prégnante dans le champ de la recherche sur les déplacements que nous avons décidé de l'étudier séparément.

qui prendrait ces deux formes injonctives, et qui prendrait appui sur ces deux hypothèses, à elles seules lacunaires et réductrices, sur l'individu. En effet, nous l'avons vu, l'habitude modale automobile s'oppose tout d'abord, et très fortement, aux instruments communicationnels mobilisés par les formes d'injonction les plus « explicites ».

En effet, une habitude automobile forte tend à s'accompagner de modes « habituels » de représentations. Ceux-ci tendent à faire ressentir à l'individu lui-même qu'il n'est pas, ou qu'il n'est plus, en situation de « choix de mode ». Quelles qu'en soient les qualités (graphiques, d'argumentaire...), ces instruments « communicationnels » et « informationnels » iront donc convaincre, pour une bonne partie, les personnes « convaincues », celles qui se représentent la situation de choix, celles qui n'ont pas pu, pas su, pas voulu constituer d'habitude automobile forte.

Le constat est similaire pour les injonctions « implicites ». En effet, l'habitude modale automobile forte, essentiellement par ses dimensions temporelle et spatiale, constitue pour la personne un potentiel d'opposition, par l'usage, aux formes de modification des environnements urbains mises en œuvre dans le but de faire baisser les qualités objectives du mode



Fig. 27 Campagne de promotion pour la réduction de l'usage de l'automobile (ministère allemand des transports).

automobile (politiques restrictives de stationnement...). L'usage du temps de déplacement est un premier « espace » de résistance, puisqu'il permet de constituer un temps singulier dans le quotidien, propice à l'improvisation autour de « gammes » apprises, parfaitement maîtrisées et exécutées, qui permettent d'en faire, en fonction des contextes, un temps « productif », un temps de récupération, de rêverie, un temps de discussion privilégié, ou encore un temps pour contempler le monde autour de soi. Cet usage du temps automobile, dans la diversité des situations qu'il permet, en fait un premier élément d'opposition aux injonctions implicites adressées par la collectivité, qui renvoient essentiellement l'idée d'un temps mort, d'un temps perdu qu'il conviendrait de réduire au maximum. La construction d'un territoire automobile constitue une deuxième force de résistance aux injonctions implicites. En effet, elle confère aux individus des moyens de contournement, d'adaptation (développer une stratégie de recherche de place de stationnement) ou encore de substitution (itinéraire en réserve), reposant sur une connaissance de l'espace vécu, des accès et des temporalités spécifiques qui lui sont associées.

L'habitude, telle que nous l'avons définie dans cet ouvrage constitue bel et bien une force d'opposition à ces deux formes d'injonctions particulières sur lesquelles reposent de nombreuses politiques de déplacement.

Bien entendu, pour les besoins de l'analyse et sa lisibilité, nous avons décidé d'isoler ces deux composantes « injonctives » principales. Dans la pratique, elles sont en permanence associées, combinées l'une et l'autre. En effet, les injonctions « explicites » (campagnes d'affichage, réunions publiques d'information, tracts...) peuvent accompagner, par exemple, la mise en travaux d'une nouvelle infrastructure, l'extension d'une zone de tarification du stationnement ou encore la mise en service d'une nouvelle ligne de bus, exemples d'injonctions « implicites » par excellence. Quoi qu'il en soit, nous pouvons conclure que l'habitude modale automobile constitue une force conservatrice et d'opposition à ces deux formes principales d'injonctions.

Les résultats présentés ici rejoignent des développements récents en psychologie sociale, qui mettent en évidence les résistances des habitudes à la fois aux intentions de changement que peuvent formuler certaines personnes (le fameux « demain, j'arrête... ») (Verplanken *et al.*, 1994; Verplanken et Aarts, 1999; Aarts *et al.*, 1997; Aarts et Dijksterhuis, 2000; Verplanken et Orbell, 2003) et aux normes sociales qui peuvent, dans certains pays et dans certains cas étudiés, aller dans le sens d'une promotion du changement de comportement (Klößner et Matthies, 2004; Schwartz, 1977).

L'habitude permet de comprendre les formes «individuelles²» de résistance aux injonctions au changement de mode, celles-ci étant elles-mêmes imbriquées dans une série de formes de résistance au changement de niveaux différents, mobilisant des acteurs différents (Dupuy, 1991). Ceci étant dit, nous ne défendons aucunement un déterminisme de l'habitude sur les comportements. L'habitude, même forte, ancienne et inscrite spatialement, dans des relations interpersonnelles de longue date, ne restera toujours qu'un potentiel, acquis par apprentissage, qui pourra s'activer dans des comportements, qui pourra également se transformer, évoluer, voire disparaître. Poser l'hypothèse d'une détermination des comportements ou s'en servir comme outil de prospective à long terme ne serait que trahir le rôle que peuvent avoir ces habitudes au quotidien. Bien que nous ne puissions présager de la détermination des comportements, il semblerait que les personnes ayant développé une habitude modale automobile forte, dans ses dimensions spatiale, territoriale et représentationnelle, ont une tendance significativement plus forte à la résistance aux injonctions au changement de mode. À l'inverse, certaines personnes ont plus tendance, pour leur part, à subir ces injonctions et à devoir modifier tout ou partie de leurs comportements de déplacement. Il s'agit des personnes qui n'ont pas voulu, pas su ou pas pu se constituer une habitude modale forte.

Instrumentaliser l'habitude

Prendre en compte le rôle de l'habitude dans les pratiques de déplacement peut parfois être considéré comme relevant d'une posture de recherche mal intentionnée, tant du point de vue de certains praticiens que de celui de certains chercheurs. Les premiers peuvent y voir une défense de l'«indéfendable», une posture politique cachée qui consisterait à donner raison à celui qui ne souhaite pas contribuer aux efforts collectifs³. Les seconds

² L'adjectif «individuel» fait ici référence à une échelle d'analyse plus qu'aux acteurs individuels : nous l'avons vu, l'habitude ne peut être réduite à son seul «pôle individuel»; elle serait alors dissociée du «pôle social» – ce qui dénaturerait le concept.

³ Le «conseil» d'un praticien rencontré en marge de mon travail de thèse consistait à laisser tomber le concept d'habitude, ainsi que l'ensemble des personnes répondant au questionnaire, pour ne garder que les 10 ou 15 personnes les plus «innovantes» et de monter un workshop en innovation pour trouver des solutions destinées à convaincre les autres personnes. Ne voyez pas là de moquerie, mais bien l'expression d'une incompréhension assez fréquente qui, nous l'espérons, pourra être dissipée à la lecture de cet ouvrage.

y voient plutôt une posture qui prête aux individus une absence totale de réflexivité, dans la lignée du courant behaviouriste.

Répondons tout d'abord aux premiers, qui voient dans l'approche par les habitudes une manière de défendre une forme d'immobilisme. Consacré en partie à une discussion théorique, ce travail peut néanmoins renseigner certaines réflexions opérationnelles. Pour ce faire, rappelons que l'habitude est indissociable de certaines classes de situations particulières et stables dans lesquelles les schèmes d'action et les schèmes de pensée sont activés (J.-C. Kaufmann, 2001). L'habitude n'est donc jamais décontextualisée, ni « hors-sol », ni « hors-temps ». Par contre, c'est précisément dans les moments où ces classes de situations (ou contextes) de la vie quotidienne changent, où elles sont fortement reconfigurées (emploi du temps bouleversé, composition du ménage transformée...) qu'il devient possible d'envisager la perte d'influence de l'habitude. Un changement de comportement devient alors plus envisageable, à ces moments très précis. On pourra penser ici tout particulièrement aux moments spécifiques et « décisifs » du cycle de vie que sont les déménagements, la naissance d'un enfant, les séparations, les changements d'emploi.

Ajoutons que c'est dans ces « moments décisifs » que peuvent se constituer certaines nouvelles habitudes de déplacement, qu'elles soient à la marge d'une habitude automobile quasi hégémonique ou au contraire bien plus centrales. Dans cet ordre d'idée, fournir une carte gratuite pour les transports en commun ou pour un service de « vélo en libre-service » dans des moments « décisifs » pourrait par exemple amener certaines de ces personnes à constituer une habitude modale dans ses différentes dimensions. On peut penser à l'exemple d'étudiants fraîchement arrivés dans une nouvelle ville, ou plus généralement à des ménages qui viennent de déménager, à des personnes qui viennent de trouver un emploi.

Dans une perspective opérationnelle, ces constatations nous amènent à penser plus intensément à l'utilisation qui peut être faite de ces moments majeurs de transformation de la vie quotidienne. Il s'agit de moments où l'individu est moins engagé dans un processus habitué et où des décisions peuvent être prises sur la base de valeurs associées ou de qualités objectives de certains modes.

Pour changer les comportements - si tel est le projet politique choisi politiquement et collectivement - il convient de « s'attaquer » prioritairement aux habitudes, en prenant en compte leurs modalités d'existence, que nous avons déclinées tout au long de cet ouvrage. L'habitude ne concerne pas une série de pratiques condamnables, mais bel et bien un « fait anthro-

pologique majeur» (Héran, 1987) qu'il est possible de constituer en «instrument» dans le cadre de nouvelles formes de politiques publiques, qui devront intégrer une réflexion sur ces «moments décisifs» du cycle de vie. C'est le sens que nous donnons au projet opérationnel et politique d'«instrumentalisation» de l'habitude qui pourrait voir le jour à la suite de ces réflexions.

Répondons maintenant aux regards critiques provenant du champ de la recherche sur les déplacements urbains. Le travail présenté ici complète un manque dans les modèles interprétatifs dominants concernant les déplacements. Certes, les individus semblent parfois prendre des décisions. Cela dit, ces moments sont limités en nombre lorsqu'on les compare à la répétition de certains comportements du quotidien. Dans les courants «classiques», l'individu est considéré comme «décideur» et effectue ses choix sur la base de valeurs, d'un intérêt propre, ou en développant des habitudes «rationnelles» – puisque permettant de préserver ses ressources cognitives. La rationalité des habitudes est la seule facette de l'habitude traitée par la littérature, qui la maintient néanmoins dans le paradigme de l'individu «décideur», directement ou indirectement (Petit, 2003). Or, nous l'avons vu au cours de ce travail, l'habitude n'est pas une modalité de comportement parmi d'autres. Elle n'est pas une forme de «rationalité» propre qui rentrerait dans une liste, mais bel et bien la «face cachée» des comportements rationnels, qui sont eux plus visibles, plus ostensibles, plus facilement et rapidement analysables dans l'«égo-céphalo-centrisme» de l'époque (J.-C. Kaufmann, 2001).

Ne considérer que les aspects purement délibératifs, c'est oublier l'importance du corps, dans les pratiques sociales, ou encore le poids des petites activités dans le quotidien. C'est également oublier le caractère indispensable des habitudes dans la constitution de «rationalités». L'habitude fait partie d'un continuum inséparable avec les formes plus prononcées de la rationalité (Kilpinen, 2000).

Cette vision conceptuelle d'une continuité entre rationalité et habitudes, que nous défendons ici, correspond à un héritage lié aux théories évolutionnistes. Si l'habitude permet l'émergence de certaines formes de rationalité dans des situations de choix, l'inverse est également vrai, à certains moments spécifiques. Dans certains cas, les différentes formes de rationalités peuvent être explicatives du déclenchement de processus d'«habitation», dans la phase de formation d'habitudes. En effet, dans certains cas, les apprentissages liés à l'habitation peuvent avoir comme élément déclencheur un choix, une décision personnelle de changer de pratiques et une volonté d'apprendre quelque chose de nouveau. Cette continuité entre habitudes

et rationalité s'exprime très fortement dans le cas de Julien. Cette personne a en effet pour habitude, avant de très nombreux déplacements, d'utiliser différentes applications sur son téléphone. Cette comparaison des alternatives modales, la vérification de disponibilité d'une place de parking à destination, lui permettent d'effectuer des choix « optimaux ». Dans ce cas particulier, on observe que le choix « rationnel » est inséparable d'habitudes d'usage de dispositifs de communication. Ce qui pourrait apparaître à première vue contradictoire prend ici tout son sens.

Au-delà de la seule question des déplacements, le rôle des habitudes apparaît primordial dans toute une diversité de pratiques du quotidien. Or, ce sont précisément ces pratiques, liées à l'eau, à l'énergie (Maréchal, 2010; Subrémon, 2009), à l'éclairage, ou encore aux déchets (Deleuil, 2004; Barbier, 2009), qui sont actuellement en première ligne des fortes attentes sur les comportements, formulées par les différentes collectivités. Pour l'ensemble de ces pratiques il est incontestable que l'habitude joue un rôle très fort dans les comportements. Là aussi de nombreuses résistances pourront apparaître, dont la clé résidera en partie dans l'existence d'habitudes fortes⁴, constituée par des apprentissages divers, et dont on ne peut décréter du jour au lendemain la disparition. Puisqu'il est envisageable d'étendre le constat de la force des habitudes à l'ensemble des pratiques du quotidien qui peuvent faire l'objet de nouvelles injonctions, l'habitude pose de manière acérée la question de l'« éco-citoyenneté » à l'heure de la transition énergétique. Peut-on la penser uniquement en des termes imposés par la collectivité, à savoir celle d'une obéissance à des injonctions ? On voit bien, à la lumière du cas des déplacements urbains, que ce schéma a des limites très fortes.

Dans les cas des déplacements urbains, présentés dans le cadre de ce travail, les injonctions au changement de mode sont assises sur deux hypothèses principales concernant l'individu qui sont pourtant invalidées à l'épreuve des faits. Les hypothèses de l'« acteur instrumental » comme l'« acteur axiologique » correspondent certes à une part des individus, mais ne suffisent pas à expliquer leurs pratiques dans leur ensemble, et encore moins les phénomènes de résistance au changement que l'on peut observer.

Quoi qu'il en soit, l'existence de ces injonctions au changement doublées d'hypothèses spécifiques sur les comportements ne doit pas

⁴ Bien entendu, dans ces autres cas, l'habitude pourra suivre d'autres formes que les trois dimensions présentées ici.

s'interpréter dans le registre d'une recherche de « validité » scientifique, mais bien dans un registre politique et idéologique. Par « idéologie », nous entendons « l'ensemble des idées, des croyances et des doctrines propres à une époque, à une société, ou à une classe » (Le Robert, 1998). Rajoutons que cet ensemble est indispensable à toute forme de pouvoir pour créer le minimum de consentement nécessaire à son maintien en place. Dans la continuité de l'ensemble de nos résultats et de leur interprétation, nous posons l'hypothèse que, dans notre cas, la notion de « choix modal » revêt essentiellement une valeur idéologique.

En effet, cette notion très critiquée, qui ne dispose d'aucune validité scientifique, est utilisée à de nombreuses reprises dans les discours institutionnels sur les pratiques. Exemple parmi tant d'autres, l'éditorial de *Lyon Citoyen*, magazine de la ville de Lyon, écrit par Gérard Collomb, daté de juin 2012 et intitulé « Vrai choix ». Dans cette tribune, l'édile lyonnais se félicite de l'accélération présumée des changements de comportements. Cette accélération induirait un constat d'évidence : « quand les transports en commun sont performants, fiables, et de qualité, nous ne les utilisons plus par défaut, mais par choix ». Voilà un résumé de la projection de l'hypothèse de l'« acteur instrumental ». Posons l'hypothèse que ce type de discours mobilisant la notion de « choix modal » a valeur idéologique, dans la mesure où il instaure un voile sur l'ensemble des inégalités sociales fortes pour mieux les éluder. Cette « idéologie du choix », que ce dernier soit fondé sur des valeurs ou sur une velléité d'optimisation de l'intérêt propre de l'individu, tend à projeter, dans les discours, l'ensemble des individus dans une situation simplifiée et caricaturale de choix, de sorte que la responsabilité soit placée sur chacun. Cette idéologie viserait alors à obtenir le consentement du plus grand nombre sur l'essentiel, à savoir le fait que la responsabilité incombe à tous, et non au système de production-consommation et de domination sociale actuellement à l'œuvre. Tout se passe comme si la collectivité envoyait à l'ensemble de la population des injonctions au changement, qui ne touchent pourtant au final que les groupes les plus « faibles », ceux qui n'auraient pas pu ou pas su développer une habitude automobile forte.

Le système actuel, fondé sur les injonctions au changement de mode de déplacement, et sur l'obéissance espérée des individus, s'avère un système particulièrement conservateur⁵ d'occupation de l'espace et de répartition

⁵ Ceci en dépit des « bonnes intentions » des promoteurs de ces injonctions au changement.

des efforts à consentir pour mettre en oeuvre la « transition écologique ». Ses tenants usent du « choix modal » comme d'une arme idéologique capiteuse. Reparler d'habitude et du quotidien permet précisément de s'en libérer.

Bibliographie

- 20 minutes (2007) – «A Lyon, la voiture recule», Consultable sur <http://www.20minutes.fr/lyon/134251-Lyon-A-Lyon-la-voiture-recule.php>.
- AARTS H., DIJKSTERHUIS A. (2000) – “Habits as knowledge structures: automaticity in goal-directed behavior”, *Journal of personality and social psychology*, 78, 1, pp. 53-63.
- AARTS H., VERPLANKEN B., VAN KNIPPENBERG A. (1997) – “Habit and information use in travel mode choices”, *Acta Psychologica*, 96, 1-2, pp. 1-14.
- ABE N. (2012) – *Vers une sociologie du mouvement: Application de la notation Laban à l'étude des phénomènes collectifs dans le métro parisien*, thèse de doctorat, EHESS.
- AKRICH M., CALLON M., LATOUR B. (2006) – *Sociologie de la traduction: textes fondateurs*, Paris, Ecole des Mines de Paris, (Collection Sciences sociales (Paris)), 303 p.
- ARISTOTE (e1992) – *Ethique à Nicomaque*, Paris, Librairie générale française, Classiques de la philosophie, 447 p.
- BAMBERG S. (2002) – “Effects of implementation intentions on the actual performance of new environmentally friendly behaviours – Results of two field experiments”, *Journal of Environmental Psychology*, 22, 4, pp. 399-411.

- BARBIER R. (2009) – «Le buveur d'eau et le recyclage des eaux usées», *Espaces et sociétés*, 139, 4, p. 107.
- BÉJEAN S., MIDY F., PEYRON C. (1999) – «La rationalité simonienne : Interprétations et enjeux épistémologiques», Consultable sur <http://econpapers.repec.org/paper/latlateco/1999-14.htm>.
- BOINO P. (2009) – *Lyon: la production de la ville*, Parenthèses, Collection La Ville en train de se faire, 2009, 261 p.
- BONNET J. (1997) – «L'automobile dans la ville : le cas de l'agglomération lyonnaise», *Revue de géographie de Lyon*, 72, 4, pp. 305-313.
- BOUDON R. (2003) – *Raison, bonnes raisons*, Presses universitaires de France, 183 p.
- BOURDIEU P., DELSAUT Y. (1981) – «Pour une sociologie de la perception», *Actes de la recherche en sciences sociales*, 40, 1, pp. 3-9.
- LA BRANCHE S. (2009) – *Les réticences des Lyonnais à utiliser les modes de déplacement autres que la voiture*, rapport de recherche pour le Grand Lyon, septembre 2009.
- LA BRANCHE S. (2012) – «La schizophrénie écologique : le cas des déplacements quotidiens à Lyon», *VertigO*, Hors-série 11.
- BRETTE O., BUHLER T., LAZARIC N., MARECHAL K. (2014) – “Reconsidering the nature and effects of habits in urban transportation behaviour”, *Journal of Institutional Economics*, 10, 3, pp. 399-426.
- BRISBOIS X. (2010) – *Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs*, thèse de doctorat, Université Grenoble II – Mendès France.
- BUHLER T. (2007) – *Naturalisation des techniques innovantes et freins à l'innovation dans la conduite de projet. Cas de la ligne C1 à Lyon*, Rapport de Master Recherche, INSA de Lyon, 2007.
- BUHLER T. (2012) – *Éléments pour une prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains. Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode sur l'agglomération lyonnaise*, thèse de doctorat soutenue le 1^{er} octobre 2012 à l'INSA de Lyon, 345 p.
- CAPUS G. (2007) – «Que savons-nous des ressources mondiales d'uranium?», *CLEFS CEA*, 55 p.
- CERTEAU M. De (1990) – *Arts de faire*, Gallimard, 349 p.

- CERTU (2008) – *L'enquête ménages déplacements «standard Certu»*, Lyon, CERTU, 202 p.
- CERTU (2012) – *La mobilité urbaine en France: enseignements des années 2000-2010*, Lyon, CERTU, 108 p.
- CONINCK F. DE (2010) – «Pourquoi subir quand on peut choisir?», in MASSOT M.-H., *Mobilités et modes de vie métropolitains: les intelligences du quotidien, Critiques et cités*.
- CRESSWELL T. (2011) – “Mobilities I: Catching up”, *Progress in Human Geography*, 35 (4), pp. 550-558.
- DELEUIL J.-M. (2004) – «Trier les déchets: de l'injonction à la pratique», *Questions de communication*, 6, p. 179.
- DEMEULENAERE, P. (2003) – *Homo oeconomicus. Enquête sur la constitution d'un paradigme*, Paris, PUF, 288 p.
- DONZELOT J. (2004) – «La ville à trois vitesses: gentrification, relégation, périurbanisation», *revue Esprit*, mars 2004.
- DOYEN E., POCHON M., KAUFMANN V. (2010) – «Mobilité et modes de vie: l'offre CarPostal et les enchaînements d'activités. Résultats d'une enquête qualitative avec suivi GPS auprès de 20 personnes dans le canton de Vaud», *Cahier du LaSUR*, EPFL.
- DUFOUR D.-R. (2011) – *L'individu qui vient: après le libéralisme*, Paris, Denoël, 384 p.
- DUPRÉ M. (2009) – *De l'engagement comportemental à la participation: élaboration de stratégies de communication sur le tri et la prévention des déchets ménagers*, thèse de doctorat, Université Rennes 2.
- DUPUY G. (1991) – *L'urbanisme des réseaux: théories et méthodes*, A. Colin, 198 p.
- DUPUY G. (1999) – *La dépendance automobile: symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, 160 p.
- EMANGARD P.-H. (2011) – «Péage et limitation de la voiture: Singapour après 35 ans de politique volontariste?», communication au Club Mobilité n° 16, Lyon le 26 mai 2011.
- ENAUX C. (2007) – «Mise en œuvre de la mobilité quotidienne: quelles logiques cognitives sous-jacentes?», in: RAMADIER T. (éd.), *Les mobilités quotidiennes: représentations et pratiques. Vers l'identité de déplacement*, Rapport final ATIP jeunes chercheurs CNRS, 258 p.

- ENAUX C. (2009) – «Processus de décision et Espace d'activités/déplacements. Une approche articulant routine cognitive et adaptation événementielle», *Cybergeo: European Journal of Geography*, n° 453.
- FESTINGER L. (1957) – *A theory of cognitive dissonance*, Stanford university press, 1957, 291 p.
- GARDNER B. (2009) – “Modelling motivation and habit in stable travel mode contexts”, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12, 1, pp. 68-76.
- GIGERENZER G., GAISSMAIER W. (2011) – “Heuristic Decision Making”, *Annual Review of Psychology*, 62, 1, pp. 451-482.
- GOODWIN P.B., DIX M.C., LAYZELL A.D. (1987) – “The case for heterodoxy in longitudinal analysis”, *Transportation Research Part A: General*, 21, 4-5, pp. 363-376.
- HÉRAN F. (1987) – «La seconde nature de l'habitus. Tradition philosophique et sens commun dans le langage sociologique», *Revue française de sociologie*, 28, 3, pp. 385-416.
- HODGSON G.M. (2010) – “Choice, habit and evolution”, *Journal of Evolutionary Economics*, 20, 1, pp. 1-18.
- HODGSON G.M. (2004) – “Reclaiming habit for institutional economics”, *Journal of economic psychology*, 25, 5, pp. 651-660.
- JOLY I. *et al.* (2002) – «La “Loi” de Zahavi, quelle pertinence pour comprendre la contraction ou la dilatation des espaces-temps de la ville? », consultable sur <http://econpapers.repec.org/paper/haljournal/halshs-00088507.htm>.
- JOULE R.-V., BEAUVOIS J.-L. (2009) – *La soumission librement consentie : comment amener les gens à faire librement ce qu'ils doivent faire?*, 6^e éd. corrigée, Paris, Presses universitaires de France, 2009, 215 p.
- JOULE R.-V., BEAUVOIS J.-L. (1987) – *Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens*, Presses universitaires de Grenoble, 1987, 231 p.
- JOURDAN G. (2011) – «Le chrono-aménagement, l'expérience de la Metro à Grenoble», *communication à la journée Rhône Alpes Energie Environnement*, Lyon, octobre 2011.
- KAUFMANN J.-C. (2001) – *Ego : pour une sociologie de l'individu*, Nathan, 2001, 288 p.

- KAUFMANN V. *et al.* (2010) – *Et si les Français n'avaient pas seulement une voiture dans la tête? Evolution de l'image des modes de transport, à partir de l'analyse de 19 enquêtes ménages-déplacements*, CERTU, 52 p.
- KAUFMANN V. (2000) – *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines: la question du report modal*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 252 p.
- KAUFMANN V. (2002) – « Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux? », *Recherche – Transports – Sécurité*, 75, pp. 131-143.
- KAUFMANN V. (2008) – *Les paradoxes de la mobilité: bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 115 p.
- KILPINEN E. (2000) – *The Enormous Fly-Wheel of Society: Pragmatism's Habitual Conception of Action and Social Theory*, Doctoral dissertation, University of Helsinki.
- KLÖCKNER C.A., MATTHIES E. (2004) – “How habits interfere with norm-directed behavior: A normative decision-making model for travel mode choice”, *Journal of Environmental Psychology*, 24, 3, pp. 319-327.
- LAHIRE B. (1998) – *L'homme pluriel: les ressorts de l'action*, Nathan, 271 p.
- LAROUSSE (2012) – *Dictionnaire de littérature française et francophone*, 591 p.
- LAURIER E. (2004) – “Doing Office Work on the Motorway”, *Theory, Culture and Society*, 21, 4-5, pp. 261-277.
- LAURIER E. (2010) – “Two blokes: sharing cars, sharing troubles”, communication à la conférence du réseau de recherche Cosmobilities, Aalborg, Danemark.
- LEFÈVRE B., RENARD V. (2011) – “Développement durable et fabrique urbaine”, *IDDRI Working Papers*, 08/11.
- LEROI-GOURHAN A. (1964) – *Le geste et la parole: Tome 1, technique et langage*, Editions Albin Michel, 326 p.
- LYON CONFLUENCE (2012) – Page web de présentation du projet urbain www.laconfluence.fr/index.php?rubrique=232&сад_flag_ID=1 (consulté le 15 juillet 2012).
- LYONS G., URRY J. (2005) – “Travel time use in the information age”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39, 2–3, pp. 257-276.
- MARÉCHAL K. (2010) – “Not irrational but habitual: The importance of «behavioural lock-in» in energy consumption”, *Ecological Economics*, 69, 5, pp. 1104-1114.

- MARIS B. (2003) – *Antimanuel d'économie: Tome 1, les fourmis*, éditions Bréal, 359 p.
- MOKHTARIAN P.L., SALOMON I. (2001) – “How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 35, 8, pp. 695-719.
- MONTÈS C. (2003) – *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, éd. Géocarrefour, 2003.
- MOSCOVICI S. (2011) – *Psychologie sociale*, Presses Universitaires de France, 640 p.
- MOTTE-BAUMVOL B. (2008) – «L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien», *Strates*, 14, pp. 149-164.
- NEWMAN P.G., KENWORTHY J.R. (1989) – *Cities and automobile dependence: an international sourcebook*, Aldershot, 1989.
- OFFNER J.-M. (1995) – «La socio-économie des transports, histoire critique», communication au séminaire Ville et Transport, Ministère de l'Équipement.
- OFFNER J.-M. (1993) – «Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique», *L'Espace géographique*, 3, pp. 233-242.
- OFFNER J.-M. (2006) – *Les plans de déplacements urbains*, la Documentation française, 92 p.
- ÖLANDER F., THØGERSEN J. (1995) – “Understanding of consumer behaviour as a prerequisite for environmental protection”, *Journal of Consumer Policy*, 18, 4, pp. 345-385.
- ORFEUIL J.-P. (1994) – *Je suis l'automobile*, Ed. de l'Aube, 95 p.
- OUELLETTE J.A., WOOD W. (1998) – “Habit and intention in everyday life: The multiple processes by which past behavior predicts future behaviour”, *Psychological Bulletin*, 124, 1, pp. 54-74.
- PETIT J. (2003) – «Cinq logiques de mobilité et leurs conséquences sur la planification des déplacements urbains», *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 43, pp. 35-58.
- PETIT J. (2002) – *La mobilité à l'intersection de l'expertise scientifique, de l'expérience des usagers et des stratégies territoriales des acteurs de l'aménagement: étude sur la vallée de Chamonix*, thèse de doctorat, Université de Grenoble I Fourier, 323 p.

- PFLIEGER G. (2006) – «Apaiser les autoroutes pour rétrécir la ville Grenoble et les illusions du “chrono-aménagement”», *Flux*, n° 66-67, 4, pp. 137-139.
- PFLIEGER G. (2002) – «Domination du consommateur et résistance du citoyen», *Flux*, n° 48-49, 2, pp. 20-34.
- RABILLOUD X. (2008) – «De l’uranium jusqu’à quand? Lorsque les réacteurs s’arrêteront faute de combustibles», *Revue Sortir du nucléaire*, 37, pp. 44.
- RAMADIER T., LEE-GOSSELIN M., FRENETTE A. (2005) – “Conceptual perspectives for explaining spatio-temporal behaviour in urban areas”, pp. 87-100, in LEE-GOSSELIN M., DOHERTY S. (éd.), *Integrated Land-Use and Transportation Models: behavioural foundations*, Elsevier, 306 p.
- RAMADIER T. (2011) – «L’accessibilité socio-cognitive», in Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l’accessibilité en questions/11^e colloque du groupe de travail «Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale» de l’AISLF, Grenoble, France.
- LE ROBERT (1998) – *Le nouveau petit Robert: dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, éd. du «Petit Robert» 251 p.
- ROMMA N. (2010) – *Communication de changement comportemental sur le Web: comparer l’efficacité de la persuasion et de l’engagement pour promouvoir l’éco-citoyenneté*, thèse de doctorat, Université du Sud Toulon Var.
- ROUSSEAU M. (2008) – «La ville comme machine à mobilité», *Métropoles*, n° 3.
- SCHAFFER A., VICTOR D.G. (2000) – “The future mobility of the world population”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 34, 3, pp. 171-205.
- SCHWARTZ S.H. (1977) – “Normative influences on altruism”, in *Advances in Experimental Social Psychology*, Academic Press.
- SHELLER M. (2005) – “Automotive Emotions: Feeling the Car”, in FEATHERSTONE M., THRIFT N., URRY J., *Automobilities*, pp. 221-242.
- SHELLER M., URRY J. (2000) – “The City and the Car”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, 4, pp. 737-757.
- SIMON H.A. (1983) – *Models of bounded rationality*, MIT press, 1983, 478 p.
- SINGLY F. DE (2005) – *L’enquête et ses méthodes: Le questionnaire*, 2^e édition, Armand Colin, 2005, 128 p.

- STEG L., VLEK C., SLOTEGRAAF G. (2001) – “Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car”, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4, 3, pp. 151-169.
- SUBRÉMON H. (2009) – *Habiter avec l'énergie. Pour une anthropologie sensible de la consommation d'énergie*, Thèse de doctorat, Université de Nanterre – Paris X.
- SYTRAL (2005) – *Révision du PDU de l'agglomération lyonnaise*, approuvée le 2 juin 2005.
- SYTRAL (2008) – *Synthèse de la table ronde: L'impact des choix urbains sur la mobilité: présentation du modèle «Pirandello»*, par Bernard Rivalta, consultable sur <http://www.lafabriquedelacite.com/intervention/synthese-de-la-table-ronde-1>.
- THØGERSEN J., MØLLER B. (2008) – “Breaking car use habits: The effectiveness of a free one-month travelcard”, *Transportation*, 35, 3, pp. 329-345.
- TILLOUS M. (2009) – *Le voyageur au sein des espaces de mobilité: un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain*, thèse de doctorat, Université Paris I Panthéon-Sorbonne.
- TRIANDIS H.C. (1977) – *Interpersonal behavior*, Brooks, 1977, 329 p.
- TVERSKY A., KAHNEMAN D. (1981) – “The framing of decisions and the psychology of choice”, *Science*, 211, 4481, pp. 453-458.
- URRY J. (2005) – *Sociologie des mobilités: une nouvelle frontière pour la sociologie?*, A. Colin, 253 p.
- VANCO F., VERRY D. (2010) – *Les ménages vulnérables face à la hausse du prix du pétrole: des nouvelles vulnérabilités sociales et territoriales à mieux gérer collectivement*, CERTU, 2010.
- VEBLEN T. (1919) – *The place of science in modern civilisation and other essays*, B.W. Huebsch, 1919, 528 p.
- VERPLANKEN B., AARTS H., KNIPPENBERG A. VAN, KNIPPENBERG C. VAN (1994) – “Attitude Versus General Habit: Antecedents of Travel Mode Choice”, *Journal of Applied Social Psychology*, 24, 4, pp. 285-300.
- VERPLANKEN B., WALKER I., DAVIS A., JURASEK M. (2008) – “Context change and travel mode choice: combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses”, *Journal of Environmental Psychology*, 28, 2, pp. 121-127.

- VERPLANKEN B., ORBELL S. (2003) – “Reflections on past behavior: A self-report index of habit strength”, *Journal of Applied Social Psychology*, 33 (6), pp. 1313-1330.
- VIARD J. (2006) – *Eloge de la mobilité: essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, éd. de l’Aube, 205 p.
- ZAHAVI J. (1973) – “The TT-relationship: a unified approach to transportation planning”, *Traffic Engineering and Control*, pp. 205-212.

