



**HAL**  
open science

## L'entretien participant : une méthode pour saisir le vécu de l'individu au volant

Hervé Marchal

► **To cite this version:**

Hervé Marchal. L'entretien participant : une méthode pour saisir le vécu de l'individu au volant. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2019, La mobilité en méthodes, 2019, 16p. 10.25578/RTS\_ISSN1951-6614\_2019-08 . hal-02146312

**HAL Id: hal-02146312**

**<https://hal.science/hal-02146312>**

Submitted on 11 Jun 2019

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

## DOSSIER / ISSUE

La mobilité en méthodes  
*Methods of mobility*

## L'entretien participant : une méthode pour saisir le vécu de l'individu au volant

### The participant interview: a method to understand the individual's experience in the car

Hervé MARCHAL

© IFSTTAR 2019

**Résumé** L'individu dans son automobile, durant ses déplacements quotidiens, habite d'une façon ou d'une autre l'espace circonscrit dans lequel il se trouve alors. De ce point de vue, il apparaît nécessaire de développer une ethno-sociologie des manières d'habiter son automobile. Pour atteindre cette ambition heuristique, nous précisons ici les termes de cette méthode que nous nommons « entretien participant ». Hybridant les méthodes de l'entretien et de l'observation participante, l'entretien du rapport de l'individu contemporain à son automobile alternant sans cesse entre réflexivité et routines, entre repli sur soi et disponibilité au monde et à soi.

**Mots clés** entretien, observation, automobile, habiter, régimes d'engagement

**Abstract** The individual in his car, during his daily movements, inhabit necessarily the circumscribed space in which he is then. From this point of view, it seems necessary to develop an ethno-sociology of the ways of inhabiting one's automobile. To achieve this heuristic ambition, we will specify here the terms of this method that we call "participant interview". Mixing the methods of interview and participant observation, the participant interview (or *in situ*) seems to be a privileged tool able to make visible the fact of inhabit the daily mobilities made by car. Moreover, it allows us to understand the full thickness of the relationship of the contemporary individual to his automobile alternating between reflexivity and routines, between withdrawal and availability to the world and to oneself.

Hervé Marchal (✉)  
Université de Bourgogne, Centre Georges Chevrier (CGC)  
Esplanade Erasme - Bâtiment AAFE - Bureau N° 254  
21000 DIJON  
Courriel : [herve.marchal@u-bourgogne.fr](mailto:herve.marchal@u-bourgogne.fr)

**Key words** interview, observation, car, inhabit, pragmatic regime

Cet article entend préciser les fondements, les objectifs et les apports de la méthode de « l'entretien participant » eu égard à l'analyse ethno-sociologique et psychosociologique des mobilités. Plus précisément, ce qui est visé avec cette méthode, c'est la compréhension fine des façons d'habiter les mobilités, en l'occurrence les mobilités automobiles [1, 2]. Cela étant précisé, cette méthode de recherche peut tout aussi bien servir à l'analyse d'autres types de mobilités, à commencer par celles reposant sur des modes de transports alternatifs à l'automobile considérés dans la diversité de leurs enjeux sociaux, politiques et économiques [3, 4].

Nous faisons ici l'hypothèse que l'automobile est bien plus qu'un simple bien marchand et qu'un simple moyen de transport, ne serait-ce qu'en vertu de ce fait nodal selon lequel l'individu dans son automobile, durant ses déplacements quotidiens, ne peut pas ne pas habiter l'espace circonscrit dans lequel il se trouve alors [5]. L'habitat ne peut en effet se réduire au seul logement surtout dans un monde où le mouvement crée lui-même des liens et des lieux [6]. De ce point de vue, il apparaît important de développer une ethno-sociologie des manières d'habiter les mobilités [7, 8, 9], notamment celles automobiles pour ce qui nous concerne ici. Afin d'atteindre cette ambition heuristique qui s'inscrit dans ce que d'aucuns n'ont pas hésité à qualifier de *mobility turn* [10], nous précisons ici les termes de cette méthode que nous nommons « entretien participant ». Hybridant les méthodes de l'entretien et de l'observation participante – dans ses déclinaisons orientée et flottante –, l'entretien participant (ou *in situ*), synergie de méthodes qualitatives existantes, semble être un outil privilégié à même de rendre visible le fait d'habiter les mobilités journalières effectuées en automobile [11, 12].

En d'autres termes, il s'agit ici de se doter d'outils méthodologiques afin d'accéder au vécu de l'individu dans sa voiture : à ce qu'il y fait réellement.

Comprendre toute l'amplitude du vécu de l'individu au volant permet de mieux saisir les raisons autres qu'utilitaristes (gain de temps par exemple) et fonctionnelles (disposer d'un coffre pour les commissions, déplacements quotidiens gérés de façon autonome) pour lesquelles nombre de nos contemporains restent, d'une façon ou d'une autre, attachés à leur automobile. Car l'automobile n'est pas qu'un moyen de se déplacer [13]. Sinon comment expliquer que les ménages consacrent une part si importante de leur budget annuel à ce bien de consommation ? En effet, si les individus étaient en l'espèce parfaitement rationnels et conformes à la fiction de l'*homo œconomicus*, ils rouleraient tous dans la voiture la plus pratique et la moins chère qui soit. Or tel n'est pas le cas, peu s'en faut... Et ceci mérite toute notre attention étant admis que nous ne sommes pas en présence, et c'est peu de le dire, d'un objet synonyme d'investissement financier fructueux, ainsi que l'atteste la décote mensuelle de l'ensemble du parc automobile.

Parce que le rapport avec soi, les autres et le monde (proche ou lointain) dans sa voiture se décline à travers des représentations, des usages, des pratiques, des émotions, des sentiments, des affects, nous entendons démontrer combien la méthode de l'entretien participant s'avère ici précieuse. D'autant plus qu'on ne dit pas en la matière toujours ce qu'on fait, et qu'on ne fait pas toujours ce qu'on dit. En outre, force est de constater que la voiture est un support de mobilité qui se situe souvent dans les zones d'ombre de l'espace de sens de l'individu, et ce, pour deux raisons principales : 1/ opère assez souvent ici une volonté de ne pas dire et donc d'assumer son attachement affectif à un objet courant symbole de la société de consommation ; 2/ s'impose une difficulté à verbaliser et à bien identifier toute l'épaisseur de son rapport à son automobile du fait d'un rapport souvent non-conscient à cet objet. Il ressort que les situations où l'individu assume et conscientise pleinement l'importance de son automobile dans sa vie sont plutôt rares.

La nécessité de penser une méthode de recherche originale s'est d'autant plus imposée à nous que de nombreux aspects, pourtant essentiels à nos yeux de

chercheur, n'étaient pas verbalisés par des informateurs rencontrés lors d'une recherche sur les mobilités quotidiennes réalisée au cours des années 2009-2015 au sein de l'aire urbaine de Nancy, aire urbaine située dans le nord-est de la France et comptant aujourd'hui plus de 430 000 habitants. Les entretiens participants se sont déroulés aussi bien dans la voiture à l'arrêt pour prendre le temps de parler et d'observer comment l'individu pense, sent et agit dans son automobile, qu'en roulant lors de trajets d'une durée de 30 minutes, voire plus. Ils ont permis, outre les enregistrements, la tenue de petits carnets de recherche sur lesquels nous avons décrit les postures corporelles, les gestes, les réactions et autres mimiques, l'intérieur de l'habitacle et les objets qui s'y trouvent.

Même si nous sommes à Nancy dans un milieu urbain caractéristique de celui de nombreuses autres métropoles régionales françaises, il reste que plusieurs points doivent être relevés ici. D'abord, comment ne pas noter qu'observer l'individu dans son automobile dans une telle aire urbaine émaillée de morceaux de nature et d'espaces peu bâtis, et proposant un réseau autoroutier très divers finalement assez peu saturé excepté aux heures de pointe, n'est pas la même chose que de l'observer à Paris, Londres ou New York. Ensuite, force est de constater que les personnes que nous avons interrogées appartiennent très majoritairement aux catégories sociales moyennes, ce qui n'est pas sans incidence sur notre recherche dans la mesure où les véhicules étaient pour la plupart assez récents et en bon état. Enfin, il faut compter avec le fait que la ville de Nancy en tant que telle ne compte qu'un peu plus de 100 000 habitants et que son tissu périurbain ne cesse de s'étaler et de se diversifier pour faire reculer son front jusqu'à plus de 30 kilomètres de la ville-centre ; d'où un corpus qui, bien que constitué au final d'une vingtaine d'informateurs, ne compte *in fine* que six personnes habitant la ville même de Nancy<sup>1</sup>. Ces précisions sont importantes car elles signifient que pour beaucoup de nos informateurs l'automobile est tout simplement indispensable au quotidien et nécessaire pour mener leur vie comme ils le souhaitent, c'est-à-dire en tant qu'individus attachés à leur liberté de mouvement et d'action [15, 16].

Afin de saisir toute l'étendue du rapport (routinier, affectif, rationnel...) que les individus rencontrés entretiennent avec leur automobile et avec eux-mêmes,

<sup>1</sup> Précisions ici que la recherche portait initialement sur le rapport des ménages périurbains aux centralités urbaines (commerces, emploi, loisirs...) nécessitant de fait l'usage de la voiture, d'où notre choix de nous appuyer sur d'autres réseaux de connaissances afin de mener des entretiens participants avec des automobilistes ne vivant pas au sein du périurbain de Nancy. Nous avons alors mobilisé les étudiants de l'Université de Lorraine, étudiants que nous remercions infiniment (pour une vue globale de la recherche sur le rapport des périurbains de Nancy aux centralités urbaines, voir [14]).

les autres et le monde lorsqu'ils sont au volant, nous n'avons privilégié aucun régime d'engagement [17]– ou état d'être – spécifique sous peine de privilégier une seule facette du quotidien automobiliste. Or, à n'en pas douter, les entretiens participants permettent assurément d'ouvrir l'analyse, bien au-delà de la signification individuelle des actions, aux usages attendus, aux pratiques inattendues, au sensible, aux sentiments, aux émotions et donc au corps.

Après être revenu sur les apports des sciences cognitives dans notre rapport aux objets et notamment à l'automobile, nous précisons en quoi le quotidien des automobilistes se déroule inmanquablement entre routines et réflexivité, ce qui pose de fait des défis méthodologiques. Nous présenterons alors en détail les fondements, les objectifs et les apports de la méthode de « l'entretien participant » fondée à partir d'une hybridation des méthodes de l'entretien et de l'observation participante. Enfin, nous déclinons les résultats de notre recherche réalisée au sein de l'aire urbaine de Nancy afin de prendre toute la mesure de ce à quoi permet d'accéder les entretiens participants en termes de régimes d'engagement.

## 1. Les apports des sciences cognitives

Il est d'emblée nécessaire de noter ici combien les sciences cognitives ont mis en évidence, depuis longtemps déjà, l'importance d'une mémoire motrice dans nos relations quotidiennes aux objets les plus utilisés, à commencer par la voiture particulière [18]. En d'autres termes, se substitue à notre mémoire consciente, qui est de mise au moment de passer son permis de conduire par exemple, une mémoire plus mécanique et puissante qui perdure quand bien même elle n'est pas activée. Grâce à cette mémoire motrice, nous pouvons jouer du piano après plusieurs années d'arrêt ou encore conduire à nouveau une voiture après des années sans s'être posté au volant d'un véhicule automobile. Sur un plan cognitif *stricto sensu*, il apparaît que plus nous maîtrisons un objet quel qu'il soit, plus nos régions sous-corticales placées en profondeur dans le cerveau, sous le cortex pour être plus précis, prennent le relais des régions corticales, de sorte que les gestes qui nous relient aux choses gagnent en automaticité, en sûreté, et exigent moins de réflexion [19]. Autrement dit, à un apprentissage d'abord traité au niveau du cortex préfrontal peut succéder un désengagement progressif des structures corticales synonyme de routines mentales et corporelles [20].

Par ailleurs, il est avéré que le corps peut produire en premier une activité précognitive et mnésique dont la conscience ne s'empare qu'en second. Cette forme d'inconscience a été éprouvée scientifiquement à travers les thèmes pré-intentionnels de l'attention aveugle, de l'amorçage cognitif [21]. La conduite automobile situe certainement l'individu entre conscient et non-conscient, entre réflexivité et praticité : dans « une de ces zones nébuleuses où l'on ne sait pas très bien où l'on est » [22]. Qui d'entre nous n'a jamais conduit sa voiture en pensant à tout autre chose : à ce qu'il doit faire une fois arrivé sur son lieu de travail par exemple ?

Les images obtenues grâce aux techniques de l'imagerie cérébrale comme la tomographie par émission de positons ou l'imagerie par résonance magnétique fonctionnelle, suggèrent à quel point conscient et inconscient sont dans notre vie quotidienne inextricablement liés. Ici, pas de ligne de démarcation nette et franche, de sorte que notre rapport au monde, aux choses plus particulièrement, se caractérise par des séquences alternant sans cesse entre clairvoyance et présence flottante.

Les progrès des neuro-sciences corroborent les intuitions de sociologues comme M. Weber ou encore A. Schütz qui, bien avant de pouvoir bénéficier des progrès des sciences cognitives, avaient justement perçus que dans notre quotidien les actions pleinement conscientes ne sont finalement qu'un « cas limite » [23]. Il revient peut-être à A. Schütz d'avoir été le plus clair sur ce point lorsqu'il précisait combien « les expériences claires et distinctes sont mélangées à de vagues conjectures ; suppositions et préjugés croisent les évidences bien établies ; motifs, moyens et fins, aussi bien que causes et effets sont enchaînés ensemble sans compréhension claire de leurs connexions réelles. Il existe partout des trous, des pauses, des discontinuités. Apparemment, une sorte d'organisation par les habitudes, règles et principes que nous appliquons régulièrement avec succès est établie » [24].

Mais il n'y a pas que les sociologues qui ont depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle insisté sur ce point. La philosophie n'est pas en reste. Preuve en est que le philosophe et psychologue pragmatiste W. James [25] parlait de « franges de la conscience » pour spécifier les actes physiques ou mentaux qui peuvent être, par un acte de volonté, mis sous la lumière de la conscience. Comment également ne pas penser ici aux intuitions philosophiques de M. Merleau-Ponty, lequel insistait en effet sur notre capacité à être en rapport avec le monde dans une sorte de présence pré-réflexive. Selon lui, afin de ne pas tomber dans le piège de « l'intellectualisme sommaire », « la

tâche d'une réflexion radicale, c'est-à-dire de celle qui veut se comprendre elle-même, consiste, d'une manière paradoxale, à retrouver l'expérience irréfléchie du monde » [26].

## 2. Le quotidien automobiliste : entre réflexivité et routines

C'est dire s'il est important ici de penser le rapport de l'individu à son automobile et, par extension, à lui-même, aux autres et au monde, selon un *continuum* avec deux extrémités : d'un côté un rapport très réflexif qui correspond à la capacité à dire, à raconter et à préciser verbalement ce que l'on fait et ce que l'on pense, et de l'autre un rapport très pratique qui se traduit par des actes, des pratiques, des gestes, des sentiments et des affects peu verbalisés se déclinant sur un mode pré-réflexif.

Une approche articulée autour d'un rapport à soi, aux autres, aux objets et au monde alternant entre réflexivité et praticité<sup>2</sup>, ou entre le manifeste et le latent, vise à éviter deux pièges plus ou moins présents dès lors que l'on souhaite saisir le quotidien des individus. D'une part, il est question de ne pas pêcher par un excès de plasticité identitaire et croire ainsi que l'identité est en perpétuel changement et soumise continûment à un examen de soi radical. D'autre part, il est question de ne pas verser dans un excès de fixité identitaire et ainsi se focaliser sur une stabilité du soi au point de postuler, au mieux l'existence d'un habitus solidifié, au pire la présence d'un Moi pré-identitaire puisant ses « racines » dans un terreau primordial.

Tempérer l'excès de plasticité identitaire repéré dans de nombreux travaux ne va pas de soi dans un contexte social où la mobilité est devenue une norme et une valeur sociale qualifiante et légitime. Et puis, force est de constater que les travaux d'A. Giddens [29], qui en insistent sur la montée généralisée d'une réflexivité innervant désormais toutes les sphères de l'existence jusqu'à l'intimité, contribuent à généraliser cette idée d'identités personnelles sans cesse en recomposition. Mais cette approche souffre d'un point aveugle : car comment ne pas voir en effet qu'en se diffusant la réflexivité aboutit à des déclinaisons non réflexives de retour sur soi ou de mise en scène de soi, autrement dit à ce que nous pourrions appeler des « routines réflexives » ou des formes de « réflexivité routinière », corollaire

d'une uniformisation « pratique » [30] des manières d'être réflexif, de se raconter, d'être expressif, de dévoiler son intimité... La réflexivité peut donc devenir habitude.

Quant à l'inverse, il est bien évidemment vrai tant les routines peuvent être remises en cause et réajustées quand elles s'avèrent contre-productives. Là encore, soulignons que ces constats relèvent du factuel tant il est vrai que les neuroscientifiques ont justement montré à quel point notre cerveau peut manifester sa capacité à réinscrire dans l'espace conscient des phénomènes traités pourtant jusqu'à maintenant au niveau sous-cortical. Comme le souligne A. Berthoz [31], conscient et inconscient s'emboîtent au quotidien à travers des routinisations mentales et des moments de forte attention qui non seulement se succèdent mais s'enchevêtrent. À tout moment le subconscient peut être réinvesti par la conscience selon les situations vécues. En des termes psycho-sociologiques indexés à notre objet de recherche, cela signifie qu'il y a une variabilité quant à la présence de la réflexivité lorsque l'individu est dans son automobile. Mais plus encore, les routines de l'individu dans son automobile sont elles-mêmes condition de sa réflexivité. Ce n'est donc pas seulement un *continuum* réflexivité/praticité qu'il faut avoir à l'esprit ici, mais aussi une intrication inévitable et dynamique entre réflexivité et praticité au quotidien. C'est ce qu'a montré à sa manière Daniel C. Dennett [18] lorsqu'il souligne, pour nourrir empiriquement sa théorie des « versions multiples » de la conscience, que tout un chacun est en effet capable de conduire son automobile tout en ayant une discussion avec son passager.

## 3. L'entretien participant : un outil méthodologique *ad hoc*

Les apports des sciences cognitives, ainsi que les réflexions sociologiques et philosophiques de Schütz ou de Merleau-Ponty, ont des répercussions importantes sur le plan méthodologique pour ce qui nous concerne ici. En effet, pour partie, la relation entre l'automobiliste et son automobile s'inscrit dans ce registre d'action peu conscientisé du fait même d'un rapport peu réflexif, voire quasi machinal à ce moyen de transport. Cela implique que les mots et plus largement le « dire » comportent en l'occurrence des limites dont il convient de tenir compte, et ce d'autant plus que le discours masque et tait même

<sup>2</sup> Il faut ici reconnaître toute l'importance des réflexions de Jean-Claude Kaufmann en la matière qui, dans deux ouvrages théoriques complémentaires [27, 28], a synthétisé d'une part les apports des approches plus déterministes se focalisant sur les moments où les individus sont peu conscients de leur rapport au monde, et d'autre part les apports des approches plus « individualistes » se concentrant sur les capacités des individus à s'inventer eux-mêmes.

bien souvent le rapport sensible, affectif, émotionnel à son automobile et partant à soi, aux autres et au monde. Autrement dit, parce que le rapport avec soi, les autres et le monde (proche ou lointain) dans sa voiture se décline à travers des représentations, des usages, des pratiques routinières, des émotions, des sentiments, des affects, il semble fondamental d'articuler méthodologiquement le dire et le faire. Cette articulation a même valeur d'impératif méthodologique tant il est vrai que lorsque nous avons interrogé de façon exploratoire des individus sur leur vécu au sein de leur automobile, ils ne voyaient pas ce qu'ils pouvaient dire en la matière excepté des banalités autour de l'activité de conduire...

### Pourquoi l'entretien ?

Les entretiens ont ceci de précieux qu'ils permettent de privilégier l'exploration des faits à travers l'activité de parole. Ici, la parole est à entendre au sens très précis du terme. Alors que la langue renvoie à des conventions sociales, générales, impératives et instituées extérieures au sujet, la parole est de nature « psycho-physique » et correspond selon Ferdinand de Saussure à un acte « individuel de volonté et d'intelligence » [32]. Le linguiste Claude Hagège [33] rappelle dans ce sens combien « la parole » de l'individu ne peut être réduite à ce que lui impose sa communauté d'appartenance. Aucune langue ne peut effacer la singularité de l'individu : c'est même à travers l'apprentissage d'une langue qu'il acquiert la conscience des variations de registres langagiers constitutifs précisément de sa parole par définition unique. L'entretien repose donc sur des « faits de parole » [34]. Ici, il faut comprendre à quel point l'entretien fait produire du discours singulier. Contrairement aux enquêtes par questionnaire, les paroles recueillies par entretien ne sont pas fabriquées par la question posée : elles sont « le prolongement d'une expérience concrète ou imaginaire » [34].

La méthode de l'entretien est ainsi particulièrement pertinente dès lors que l'on veut saisir le sens que les usagers donnent à leurs pratiques, d'où son intérêt évident pour comprendre l'individu au volant. Surtout, l'entretien permet de rapporter les idées mises en mots aux expériences significatives du sujet. Il ouvre donc la porte à des idées et des représentations expérimentées, incarnées, indexées aux situations vécues. Et c'est bien cela qui nous intéresse ici, soucieux que l'on est d'analyser le rapport vécu et singulier de l'individu à sa voiture.

Autrement dit, les mots restent ici incontournables dans la mesure où ils permettent d'objectiver les faits vécus. Cette objectivation se produit en parlant vu que l'individu

construit en partie son rapport au monde en le verbalisant. Il ne s'agit pas de saisir une essence cachée par définition pré-existante, mais d'opérer une visibilisation de l'expérience vécue en passant du registre procédural – du savoir-faire – au registre déclaratif – au savoir-dire. « Explicitant ce qui n'était encore qu'implicite, s'expliquant sur ce qui jusqu'ici allait de soi, extériorisant ce qui était intériorisé, l'interviewé passe de l'insu au dit et s'expose, au double sens du terme, se posant à la fois hors de lui-même et en vis-à-vis. Il peut vouloir reculer autant devant la nouveauté de ses propos que devant leur incongruité. » [34]

Cela étant précisé, si un type d'entretien doit retenir particulièrement notre attention, c'est à n'en pas douter l'entretien compréhensif tel que l'a présenté et théorisé J.-C. Kaufmann [35]. Car pour saisir dans toute son épaisseur le quotidien automobiliste, il faut sûrement s'engager activement dans l'entretien, ne pas hésiter à personnaliser la relation afin d'inviter l'informateur à s'engager en retour et à faire confiance. Cet engagement du chercheur, se traduisant ici par de l'humour, là par de la complicité, ailleurs par de l'empathie, est une façon d'accéder aux non-dits, à l'imaginaire, à l'improbable, aux ambivalences, ou encore aux petits détails si importants dissimulés « dans les détours et les biais de la conversation, dans les ratés de la parole claire, dans les digressions incompréhensibles et les dénégations troubles » [35]. Parce que la complexité et l'épaisseur du rapport des individus à leur voiture ne se décrètent pas d'en haut, mais se donnent à voir au plus près du terrain, au cœur de l'habitacle, il est important de procéder par induction analytique, c'est-à-dire qu'il ne faut pas séparer le terrain de la théorie. Celle-ci est ici un outil de la recherche au service des faits observés. C'est donc d'une théorie ancrée (*grounded theory*) qu'il s'agit [36]. À cet égard, les régimes d'engagement que nous identifierons plus bas l'ont été au fur et à mesure de la recherche.

### Pourquoi l'observation participante ?

C'est précisément pour davantage ancrer ou indexer la théorie que le croisement de la méthode de l'entretien avec celle de l'observation participante est ici opéré. Il faut dire que l'observation *in situ* de l'individu dans sa conduite intérieure permet d'accéder au faire, à la réalité des pratiques, à ce qui n'est pas assez important aux yeux des informateurs pour être dit, à ce qui n'est pas verbalisé car peu ou pas conscientisé. D'ailleurs, pourquoi verbaliser entièrement son vécu d'automobiliste ? Pourquoi mettre des mots sur un quotidien qui bien souvent ne pose pas problème, qui s'inscrit dans des routines nécessitant une faible intensité mentale ?

L'observation autorise de laisser parler le terrain sans qu'on l'interroge véritablement. On retrouve ici la métaphore du « bâton rigide » et du « bâton lâche ». Selon la manière dont on tient le bâton, la démarcation entre le sujet et l'objet est différente. Tenu fermement, le bâton appartient davantage au sujet, tenu mollement, c'est l'inverse [37]. Dans ce dernier cas s'impose une attention « flottante » [38] et non plus orientée. Il est alors possible de donner sa chance à une sorte de poésie du quotidien allant de pair avec une attention à la fois diffuse et précise où le corps et l'esprit se mélangent sans retenue. M. Mauss ([39] notait dans ce sens que le « tissu réel, vivant et idéal » de la vie sociale s'appréhende par des « faits concrets et complets », c'est-à-dire « corps et âme ». Participer, c'est effectivement mettre à contribution sa propre sensibilité mentale et corporelle. Il est alors question d'observer, en l'occurrence, des corps qui respirent, qui se détendent, se posent, se crispent, s'agacent, se mettent en colère... Le corps parle, mais encore faut-il l'observer de près pour voir ce qu'il dit. De même, il s'agit ici de saisir des micro-rituels qui échappent à la conscience : poser systématiquement son sac sur la banquette arrière, prendre quelques secondes pour bien se caler dans le siège après une expiration, se regarder dans le rétroviseur intérieur avant de démarrer... C'est tout cela que nous avons noté sur nos carnets de recherche. C'est le plus banal qui a été couché sur le papier.

S'en tenir aux seuls dires enquêtés revient trop souvent à postuler une cohérence entre leurs représentations et leurs actions pratiques. Or, l'adéquation entre le dire et le faire ne va pas de soi, non pas que les individus soient des menteurs ou qu'ils n'auraient aucune stabilité identitaire du fait de leur parfaite adéquation à la succession des contextes <sup>3</sup>, mais parce que les contradictions rencontrées et vécues au quotidien sont en partie extérieures à leur lecture de la réalité, de ce qu'ils imaginent et comprennent de leurs multiples situations. L'observation participante, telle une aide à la technique de l'entretien, donne effectivement un accès privilégié aux contradictions des enquêtés étant donné qu'en fonction des situations, leurs opinions successives se croisent, se complètent et s'annihilent parfois. L'observation participante, en permettant d'accéder non seulement aux manières de penser des automobilistes, mais aussi à leurs manières de sentir et d'agir – dans la mesure du possible évidemment –, rend en outre possible l'accès à ce qui paraît trop banal pour y prêter attention, trop peu légitime pour être abordé dans les entretiens. Dans ce sens, les observations donnent également à voir

les écarts entre les rhétoriques et la réalité des pratiques. Les pratiques renvoient ici par extension aux commissions réalisées au supermarché, au fait d'organiser son quotidien entre loisirs des enfants et contraintes professionnelles, aux manières de s'exprimer et de supporter les aléas de la route...

C'est d'un aller et retour entre empirie et théorie qu'il s'agit, entre engagement et distanciation [40]. Il est question de saturer des hypothèses posées en amont ou *ad hoc* en fonction de multiples situations ; de les éprouver dans plusieurs situations au volant. C'est alors qu'il est permis de s'autoriser à dégager des conclusions dotées d'une légitimité empirique car pleines du terrain qu'elles expriment. L'induction n'est pertinente que si elle fait suite à des mises à l'épreuve exigeantes. Quant aux effets induits par la présence de l'observateur, plutôt que d'être traités comme des difficultés dont il faudrait se défaire, ils peuvent au contraire se présenter comme des atouts potentiels de l'enquête pour peu que le chercheur sache les penser analytiquement. Car les effets de la situation d'enquête peuvent indirectement rendre saillantes des propriétés caractéristiques de la situation observée : ils sont en ce sens des révélateurs, des indices, de véritables matériaux d'enquête. Aussi les effets générés par notre présence au sein de l'habacle ont-ils été considérés comme des matériaux empiriques à part entière. Par exemple, il s'est avéré intéressant d'observer comment l'accueil d'un inconnu dans sa voiture est souvent accompagné de mots préventifs et quasi ritualisés du type : « *Je n'ai pas nettoyé ma voiture, il ne faut donc pas faire attention !* ». À cet égard, l'intrusion d'un inconnu dans une voiture à des fins d'observation n'est pas facilement acceptée par son propriétaire. De même, il n'a pas toujours été aisé d'expliquer pourquoi nous voulions « *faire un tour en voiture* » avec nos informateurs. Des refus et des ratés se sont produits inmanquablement, des interrogations incrédules ont été formulées par les observés : c'est là le lot de toute démarche d'observation au demeurant [41]. Insistons ici sur le fait que les expériences d'enquête par observation « reposent sur un mélange de choses décevantes et de choses réussies » [42].

### Hybrider deux méthodes

C'est de notre point de vue en conjuguant et en hybridant ces deux méthodes que « dans la pratique du métier de sociologue, et avec les imperfections que celle-ci suppose, on peut en fait réduire considérablement l'écart "l'ordre des faits" et "l'ordre du dire sur le faire" » [43].

3 Il y aurait alors autant d'identités que de situations rencontrées, hypothèse qui défie le bon sens.

158). Dans ce sens, le choix du lieu de l'entretien est déterminant pour faire renaître les pratiques effectives. L'hypothèse méthodologique forte qui nous anime est de soutenir que c'est en étant entouré de leur espace habité, approprié, familier, que les automobilistes seront le plus enclins à se donner et à se découvrir à travers leurs paroles mais aussi à travers leurs faits et gestes. D'où l'impératif méthodologique de saisir à la fois les paroles en situation et les corps en train d'habiter.

Parallèlement aux représentations, ce sont les pratiques effectives, significatives, réelles, concrètes qui sont également visées ici, on l'a compris. Il s'agit en d'autres termes d'aider « l'enquête à accoucher d'une expérience qu'il possède en situation pratique mais qu'il ne parvient pas ordinairement à formuler » [43]. Il ne s'agit pas de dire ici que l'individu est un idiot culturel, mais bien plus de prendre acte du fait que son rapport à un espace aussi proche et familier que l'habitacle de la voiture ne se donne pas facilement à voir.

De ce point de vue, la méthode de l'entretien participant a pour objectif d'aménager les conditions optimales pour que l'individu laisse exprimer son rapport au monde, fait d'ambivalences et de pluralité, de dits et de non-dits. Par conditions optimales, il faut entendre les moyens de perception et d'expression qui permettent à l'individu au volant de livrer à l'observateur ses expériences spontanées et habituelles. L'entretien réalisé dans l'automobile (à la fois à l'arrêt et en roulant) autorise de saisir sur le vif, tant à partir des mots que des attitudes, ce que fait concrètement l'individu, dit ce qu'il fait, fait ce qu'il dit ou non... Les carnets de bord ou de recherche dont nous avons déjà parlés consistent alors plus précisément en l'élaboration de fiches sur lesquelles sont notées de nombreuses observations prises sur le vif, des mots marquants, des émotions exprimées, des relances réussies ou non... L'objectif étant de ne jamais limiter *a priori* son appréhension de la réalité afin de demeurer le plus possible disponible à la prose du monde observé afin d'opérer des « soudures imprévues » entre empirie et théorie, de faire travailler ensemble les faits et les concepts [35].

La méthode de l'entretien participant, créant ainsi une situation expérimentale inédite, a donné en l'occurrence des résultats tout à fait intéressants quant à notre recherche réalisée au sein de l'aire urbaine de Nancy, résultats que nous allons maintenant présenter en mettant notamment l'accent sur différents régimes d'engagement. Mais précisons encore que les entretiens participants ont été réalisés selon une grille d'entretien et d'observation articulée autour du rapport aux autres (automobilistes, piétons, cyclistes, autres passagers...), à

soi (souvenirs, expression de ses émotions, goûts personnels...), au monde (événements dans le monde, évolutions de la société, règles de circulation routière...) et à son automobile en tant que telle (confort, sécurité, entretien, coût...).

#### 4. L'habitacle comme capital d'aise ou des régimes de sérénité et de veille

L'automobile, comme nous l'annoncions, conserve suffisamment de charge privative pour permettre à chacun d'instaurer avec cet objet mobilitaire un rapport plus pratique que réflexif. Jean-Claude Kaufmann [44] rappelle, à juste titre, combien la mémoire personnelle est incorporée à la fois dans notre espace mental et dans notre espace matériel : dans les objets du monde proche, familier, où notre corps se meut sans autre forme d'analyse dans un univers qui n'est alors pas problématique. Faut-il rappeler que l'automobile stocke nos musiques préférées (autoradio, compact disc, lecteur mp3), qu'elle garde des traces (ou non) de notre maniaquerie, qu'elle conserve une connivence olfactive, qu'elle est lieu de souvenirs, de discussions, de rencontres, de ruptures, de disputes... ?

Il existe souvent un écart entre les schèmes mentaux intériorisés (infra-conscients) et le monde matériel. On veut un domicile propre alors que la maison est sale, un gazon tondu alors qu'il ne cesse de pousser... L'automobile, monde matériel très limité, permet davantage de faire un monde à son image ; elle est somme toute facilement maîtrisable du point de vue de sa spatialité intérieure très circonscrite. Or, lorsqu'il y a cohérence entre les routines développées progressivement et l'espace familier, peut s'instaurer un régime de sérénité facteur de stabilité de soi. À l'instar du « régime d'engagement familier » théorisé par L. Thévenot [17, 45], ce qui est procuré ici, c'est une certaine aise. Il est d'ailleurs tout à fait significatif que dans son automobile il est possible d'y « être à l'aise » ou, mieux, de s'y « sentir à l'aise ». Le vocable « aise » très souvent constaté dans les propos de nos informateurs en dit long sur la possibilité d'un maintien de soi que permet l'attachement ponctuel à cet espace ressenti comme d'autant plus agréable et confortable que les constructeurs d'automobiles ne ménagent pas leurs efforts en la matière. Thévenot insiste sur la portée identitaire de cette « aise » qu'il considère comme un « bien » nodal de l'existence : « On pourrait dire aussi bien que la chose est personnalisée ou que la personne est consolidée par les choses de son entourage. » Plus loin, il ajoute : « Les attachements familiaux avec l'entourage matériel ne sont pas séparables de la *personne intime*

ainsi disposée dont ils élargissent l'assiette [...] » [45] C'est donc les contours d'un « capital d'aise » [46] mentale et sensorielle au cœur des mobilités quotidiennes qui se dessinent.

La possibilité même de faire de son automobile un espace théâtre d'un tel régime d'engagement explique, ce faisant, pourquoi l'automobile agace profondément en cas de défaillance, quelle qu'elle soit : plus l'individu a confiance et instaure du prévisible et de la sérénité avec cet univers personnalisé, plus lui semble insupportable la moindre panne et autre défaillance. Il faut dire que cela lui rappelle que ce monde propre n'est pas, à bien y réfléchir, entièrement maîtrisé, connu et familiarisé, peu s'en faut parfois. Il est assez clair que ce constat vaut tout particulièrement pour ceux qui n'ont pas d'autres moyens que de recourir à la débrouille et à l'entraide pour entretenir leur automobile<sup>4</sup>.

Mais contrairement à d'autres objets techniques de mobilité comme les cyclomoteurs facilement transformables [47], l'automobile préserve dans une large mesure son « script » d'origine, c'est-à-dire les plans qui ont présidé à sa conception [48]. Autrement dit, même si la voiture particulière se prête à des usages hors-normes (y faire la sieste, s'y recueillir pour y écouter de la musique), elle se montre en réalité peu disponible à de véritables détournements – à des catachrèses –, si bien que son utilisation s'inscrit toujours de façon minimale dans ce pour quoi elle a été conçue. L'automobile est faite pour un homme ordinaire qui, d'une certaine façon, est déjà intégré à l'automobile avant même qu'elle ne soit lancée sur le marché et éprouvée sur la route. Tout est fait pour que le couplage entre l'individu et l'artefact soit vertueux, pré-ajusté et fonctionnel [49]. Les processus d'appropriation du plan socio-technique et normatif à l'origine de la voiture de « Monsieur tout le monde » ne suffisent pas à faire en sorte que l'individu normal, conceptuellement projeté dans la machine auto-mobile, ne s'y retrouve pas ou ne s'y reconnaisse pas. Les prises techniques au service du conducteur (voyants, alarmes, compte-tours, etc.) sont d'ailleurs là pour, sinon réaliser, du moins conforter une relation à la machine qui appelle peu d'efforts aussi bien du corps que de l'âme, d'où un régime de veille observé à certains moments lors de notre recherche.

Parce que l'automobile reste un espace de grande familiarité, elle rend possibles des repères visuels et

tactiles qui autorisent des enchaînements gestuels. Dans ce sens, l'automobile n'est pas seulement une prothèse technique qui permet une aisance dans ses déplacements, mais aussi et surtout une prothèse corporelle, c'est-à-dire une prothèse qui s'intègre dans le schéma corporel de l'individu pour finalement faire corps avec lui et générer ainsi des conduites motrices qui le singularisent dans son rapport même à l'automobile [50]. En d'autres termes, ce que donne à voir l'inscription corporelle de l'individu dans son automobile, c'est une subjectivation de celui-ci à travers l'incorporation d'un espace devenu par définition propre. Nous sommes, ici encore, proches du « régime de familiarité » visibilisé et travaillé par Thévenot [17, 45]. À travers cette subjectivation pratique vectrice de familiarité, de routines et de bon sens, l'individu recherche une sécurité de son être, c'est-à-dire un sentiment de continuité et d'ordre dans les événements et le cours de sa vie [29]. Ce sont les routines qui non seulement ajustent le Moi au monde prédonné, mais aussi et surtout sous-tendent une acceptation affective, émotionnelle ou encore nerveuse de la réalité vécue ; acceptation sans laquelle l'existence humaine ne peut être dotée de sécurité et de stabilité. En d'autres termes, l'individu se trouve en l'espèce au niveau de l'infra-ordinaire, dans « le monde comme allant de soi » [51], c'est-à-dire à un niveau de réalité vécue qui est non-problématique, qui ne pose pas question, même si bien évidemment des événements imprévus (panne, accident, etc.) sont toujours susceptibles de cesser l'inscription dans des routines – rappelons que les neuroscientifiques ont montré que l'une des caractéristiques de l'esprit humain était justement sa capacité à remettre en cause des routines non-conscientes pour les réinscrire dans le registre de la conscience en cas de confrontation avec de l'inédit [52].

Les moments pratiques vécus au sein même de l'automobile mettent le monde à distance pour inscrire sereinement l'individu dans une réalité propre qui joue ici comme une instance de confirmation de ce qui est. L'incertitude du monde, avec son lot de questionnements, fait place à une réalité davantage rétrécie et d'autant plus réaliste qu'elle n'est alors pas mise en cause suite à l'importation d'éléments extérieurs. L'automobile réalise – cristallise, fige, arrête – dans ce sens une réalité en déréalisant le monde extérieur : l'étrangeté du monde est alors tue pour pouvoir être en paix, pour vivre sa réalité en dehors de la vie du monde. « L'un des avantages d'un

<sup>4</sup> Par extension, ce à quoi invite notre recherche, c'est de penser les effets des inégalités sociales sur la sérénité et, par conséquent, sur l'aise ressentie dans des espaces privés.

régime pratique est ainsi de permettre aux acteurs de ne pas trop s'attarder, non seulement sur leurs contradictions, mais aussi sur les contradictions entre la réalité et le monde. » [53] Il n'est dès lors pas étonnant de constater que nombreux sont nos informateurs à déclarer « *aimer* » se trouver à l'intérieur de leur voiture, lieu privilégié de moments pratiques : « *Non, mais c'est vrai que j'aime beaucoup la voiture [...]. Parce que déjà elle est petite, donc c'est pratique, et l'intérieur est bien. Voilà, t'es toute seule dans ton habitacle, c'est ta petite bulle quoi ! En gros, c'est ça, je suis tranquille. J'écoute la radio mais jamais les infos, pour l'ambiance, c'est mieux. Les infos, c'est chez moi [à la maison].* » (Femme, 30 ans, aide maternelle, célibataire, 15 000 kms/an) Ici, les éléments du monde extérieur, comme les informations diffusées par le canal de la radio, sont mises hors du jeu intime de l'habitacle pour préserver une réalité vécue comme authentique, comme pleinement réalisée, de sorte qu'elle devient étrangère à l'étrangeté du monde. En d'autres termes, et non sans jeu de mots, l'habitacle de l'automobile représente une auto-réalité qui ne se laisse pas confondre avec l'hétéro-réalité du monde extérieur.

## 5. Les routines au volant ou des régimes de spiritualisation et de disponibilité de soi

La pratique automobile observée dans toute son épaisseur montre combien il est ici permis, grâce aux routines, de laisser libre cours à sa réflexivité, notamment celle de nature à réfléchir sur soi, sur son existence, sur sa vie. En d'autres termes, la compétence de réflexivité identitaire a d'autant plus le champ libre dans la voiture qu'elle profite en parallèle d'un régime de « félicité pratique » [54] qui relie machinalement l'individu à sa machine auto-mobilité. Plutôt que de voir une opposition entre sens pratique et réflexivité comme cela est de coutume dans le champ de la sociologie, l'observation de l'individu à l'intérieur de sa voiture invite bien plus à envisager une profonde complémentarité et un radical enchevêtrement entre ces deux versants de l'existence humaine qui sont comme deux faces d'une même pièce. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, le fait d'être confortablement installé dans son auto à travers l'activation infraconsciente de schémas corporels permet à l'imagination de se libérer dans de multiples sens, de vagabonder pour s'échapper du présent. L'absence de réflexivité par rapport aux choses n'est donc pas incompatible avec la formulation d'identités virtuelles, de fictions identitaires, de petites histoires à soi. Dans l'automobile, routines et libre expression de soi se déploient simultanément. Ici, peut s'opérer une montée théorique car ce à quoi nous invitent nos observations, ce n'est rien de moins que de dépasser

le dualisme corps/âme, très prégnant dans la tradition de pensée occidentale [55], étant donné que l'individu peut être ici corps et âme, sentiment et raison, routines et réflexivité. À ce propos, voici ce qu'écrit le philosophe Roger-Pol Droit [56] sur le rapport à la voiture : « De même que l'âme n'est pas dans le corps comme un pilote dans un navire, mais tout entière confondue avec lui, de même le conducteur devient cette chose qui devient lui. Ce n'est tout simplement plus une chose, mais une doublure du corps, une extension du mouvement. C'est un vêtement de pouvoir, une enveloppe de vitesse. »

Dans son automobile, il est fréquent d'être pris dans un dialogue intérieur comme s'il y avait une *voix off*. L'automobile se révèle être souvent dans le quotidien urbain le lieu d'un « solipsisme vécu qui n'est pas dépassable » [26], signifiant sur le plan analytique que la réalité la plus évidente pour l'individu correspond alors, à ce moment-là, à lui-même et à personne d'autre. Immergé dans son quant-à-soi [57], engagé dans une logique de subjectivation où se met en place un petit cinéma intérieur avec ses rêveries secrètes, ses souvenirs, des fictions, ses ressentis, ses agacements ou encore ses soucis, l'individu au volant de son automobile suspend le temps collectif pour donner libre cours à un temps hyper-personnalisé, à sa durée propre. C'est dire si, dans l'espace privé de son véhicule, il est possible de se rendre disponible pour se laisser quelque peu, sinon envahir, du moins porté par ses secrets existentiels, ses états intérieurs, ses mondes parallèles. C'est dire si l'automobile permet l'immersion de soi dans cette « sphère des contenus existentiels incommunicables » dont parle Simmel [58]. De ce point de vue, l'automobile n'est-elle pas une sorte de version séculière du refuge spirituel ? Entendons un lieu privé où il s'agit de prendre soin de soi, d'être dans son intériorité, d'être dans sa spiritualité au sens où il s'agit de mettre provisoirement de côté l'horizontalité de la vie urbaine (consommation, déplacements, travail, soucis d'argent, scolarité des enfants...) pour davantage cultiver une verticalité soutenue par des attachements, des émotions, des croyances, des valeurs, des étalons axiologiques « ultimes » [59] ; étalons auxquels on accorde en toute conscience de l'importance pour s'assurer de soi et pouvoir justifier à ses yeux et aux yeux des autres qui l'on est vraiment – même si une culpabilité synonyme de « schizophrénie écologique » [60] peut apparaître suite à l'utilisation de sa voiture dans un contexte social où la protection de l'environnement est partagée. Ce régime de spiritualisation de soi n'est pas forcément synonyme de repli sur soi, dans la mesure où il peut advenir suite à une émission radiophonique qui vient de changer ou de confirmer notre manière de voir le monde. L'automobile

est alors plus que jamais le théâtre du paradoxe suivant : lieu de repli, elle est le lieu où l'on peut être interpellé par ce qui vient de l'extérieur.

Ce que nous a permis de comprendre les entretiens participants, c'est à quel point l'individu dans son automobile peut être disponible pour, sinon accueillir dans son espace de sens intérieur de nouvelles références, du moins pour être sensibilisé à ce qui se passe dans le monde. Nous avons en effet mené un entretien participant au moment où s'est passé ce drame humain suite au passage d'un tsunami sur les rivages orientaux de l'Océan indien en ce début d'année 2011. Parce que ne craignant rien et étant seul dans cet espace privatif, l'informateur a fait preuve d'une étonnante plasticité identitaire dans le sens où il a relativisé certaines de ses idées pour se référer à d'autres dimensions en écho avec l'évènement alors commenté par les journalistes. Ce retour sur soi, banalisé par une réflexivité personnelle assumée dans cet espace de sérénité, a été l'occasion d'une montée en généralité à la suite de laquelle un humanisme de circonstance s'est imposé. S'esquissent ici les contours d'un véritable régime de disponibilité de soi au cœur des mobilités quotidiennes. Il a suffi que notre informateur y entende qu'une catastrophe naturelle frappe des milliers de personnes pour susciter en lui une émotion et même une identification à l'autre contre lequel le sort s'est acharné. Dans cet espace intime qu'est l'automobile, le monde peut donc se faire entendre de sorte que le micro-local et le global se rejoignent.

## 6. Voir le monde et l'organiser à sa façon ou un régime d'imagination symbolique

Mais la mobilité automobile participe à n'en pas douter à cette intensité d'images publicitaires, d'écrans et à toutes sortes de sollicitations visuelles qui affectent la possibilité même d'une réflexion sereine. Un auteur comme Richard Sennett voit dans ce flux continu d'images une source d'aliénation, d'effacement de la personne au profit d'un individu hyper flexible, d'où la nécessité selon lui « de sauver le sentiment de soi du flux sensoriels » [61]. Mais si la société urbaine produit incontestablement une domination du sens de la vue, comme l'a analysé Simmel au tournant des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles [62], il reste que nos observations d'individus-automobilistes au sein de leur véhicule auto-mobile montrent que les choses demandent à être quelque peu précisées.

En effet, dès lors qu'il s'agit de déplacements qui débordent le strict cadre du centre-ville et de la proche banlieue, les images du paysage que l'on voit depuis

l'intérieur de son automobile ne peuvent être comparées à de simples images publicitaires dont la prolifération semble entraver notre imaginaire et interdire tout sentiment de soi. Nos observations auprès d'automobilistes lors de trajets plus ou moins longs ont été l'occasion de constater que l'on peut encore « rêver » les images, même s'il ne s'agit pas bien évidemment de les rêver en « profondeur » selon le mot de Gaston Bachelard [63]. Mais il peut être bel et bien question d'imaginer au-delà de l'image, d'enchanter le paysage furtivement, de le tamiser depuis son imaginaire personnel, d'inventer de la symbolique pour soi et rien que pour soi. « *Regardez comme c'est beau, moi ce paysage, je le vois tous les jours, et tous les jours je regarde, c'est jamais les mêmes couleurs, c'est bizarre, c'est toujours différent, c'est pour ça que cette demi-heure de route ne me dérange pas* » (femme, 56 ans, enseignante, mariée, 20 000 kms par an). D'une ville à l'autre, d'un bout de banlieue à l'autre, du périurbain au centre-ville, l'urbain permet à travers la diversité de ses formes d'activer sa pensée, de démultiplier les paysages pour les ré-agencer dans son monde personnel, pour les contempler tel un film idiosyncrasique à travers l'écran du pare-brise, pour les entourer d'un voile symbolique. Ici, les contours d'un régime d'imagination symbolique se dessinent. Parfois, les images suscitent, dans une logique toute bergsonienne, la réactivation de souvenirs qui remontent à la surface de la mémoire, si bien qu'elle est moins mouvement de et par l'imagination que stabilisation du présent dans le passé. Pour bien comprendre cette importance des images et notamment des paysages, il faut revenir à ce qu'est l'urbain, lequel n'est pas en effet que continuité du cadre bâti. L'urbain est émaillé, autrement dit il est émaillé de prairies, de bouts de forêt, de champs, de rivières, de villages, de parcs..., surtout dans l'aire urbaine nancéienne.

Toujours dans la même veine, un informateur (homme, 30 ans, concubin, informaticien, 35 000 kms/an) nous a expliqué les différentes étapes qui rythmaient ses allers et retours entre son domicile et son lieu de travail : ici un panneau publicitaire marque l'entrée dans la ville et le début du temps professionnel, là une rivière signifie la sortie de l'agglomération, ailleurs un bout épars de forêt incarne l'entrée dans son village et symbolise la fin de la journée de travail. Il a ainsi tout au long du parcours des repères symboliques très personnels qui soit l'introduisent dans sa journée de travail, soit le sortent de son stress de la journée pour être synonyme d'une progressive détente, si bien que pour cet enquêté les 120 kilomètres effectués quotidiennement (soit près de 2 heures de route) sont loin d'être une corvée. Ici, il ne semble pas que cet informateur fasse de nécessité vertu,

étant donné que ce n'est pas le seul à nous avoir tenu de tels propos. D'ailleurs, il ne fait rien pour se rapprocher de son lieu de travail alors qu'il serait en mesure de le faire, même si on peut envisager un changement d'avis suite à la montée des prix du carburant par exemple. En réalité, il faut bien comprendre que le temps du trajet est un temps pour soi, un temps privilégié où il est possible d'organiser le monde intérieur et extérieur à sa façon.

Les repères inventés le long de la route s'apparentent à autant de seuils à travers lesquels il s'agit de basculer dans une autre temporalité et donc dans une autre identité : « *Vous savez, moi, tous les matins, quand je passe un panneau, et c'est toujours le même, je sais que je me rapproche de mon travail, et là, ma journée commence vraiment. C'est comme au retour, c'est bête, mais il faut que je passe toujours ce panneau pour me dire que la journée est finie. Et je le sais, c'est comme ça.* » (femme, 38 ans, mariée, assistante sociale, 20 000 kms/an) Le parcours est ainsi émaillé de seuils qui définissent des états d'être, des manières de se sentir et de se situer dans sa temporalité. Chaque seuil incarne ainsi une sorte de micro-baptême psychologique ponctuel et fugace dont la vertu est de structurer la journée, tant sur le plan de la réflexivité rationnelle que du ressenti.

## 7. La voiture n'est pas qu'une bulle

Pour Jacques Ellul [64], le succès de la voiture particulière a pour résultat de produire un espace éclaté fait d'individus séparés les uns des autres, repliés sur eux-mêmes. Edward T. Hall [65] a également beaucoup insisté sur ce point : « La voiture isole l'homme de son environnement comme aussi des contacts sociaux. Elle ne permet que des types de rapport les plus élémentaires, qui mettent le plus souvent en jeu la compétition, l'agressivité et les instincts destructeurs. » Pourtant, à bien y regarder, il n'est pas certain que les choses soient aussi évidentes. L'automobile n'est pas qu'un « cocon de métal et de verre » [65] qui coupe des autres et du monde. En effet, dès lors que l'on observe de près comment vit réellement l'individu urbanisé dans sa voiture, aussi bien sur le plan sensoriel, émotionnel, que rationnel, cette idée d'une bulle privative montre rapidement quelques limites.

### Quand l'habitacle est envahi par le stress ou un régime d'intensité de soi

Il faut dire que l'habitacle de la voiture est sans cesse pénétré, d'une part, par le monde extérieur *via* la radio, le téléphone cellulaire et autres technologies de l'information, et d'autre part, par le monde intérieur de l'individu. Celui-ci y apporte en effet ses soucis, son

stress, sa nervosité, sa fatigue, ses joies, ses peines, ses humeurs, ses agacements, ses pulsions... Le temps de l'habitacle se trouve parfois complètement déterminé par le temps compressé de la société urbaine. Loin d'être une bulle, le petit monde de la voiture semble alors se confondre avec l'intensité incessante du mouvement urbain. Nous abordons ici toute l'ambivalence de cet espace à soi qui, s'il s'avère être à certains moments un espace de pause, de sérénité et de calme, peut aussi être à d'autres moments extrêmement perméables au bourdonnement urbain et à la fatigue nerveuse qu'il peut occasionner. Les systèmes GPS et *bluetooth*, entre autres, incarnent à cet égard la défaite de cet espace privé qu'est l'habitacle face au diktat de la vitesse et de l'instantanéité de la communication. Il se peut même que la pression temporelle et sociale soit parfois plus importante à l'intérieur de l'automobile qu'à l'extérieur, comme c'est le cas lorsque l'on est en retard à un rendez-vous important et que les autres automobilistes n'avancent pas assez vite. De ce point de vue, il semble bien que la voiture soit moins immunisée que le logement contre la pression du monde. Elle est presque tout le temps intégrée dans un quotidien urbain qui peut s'y inviter sans vergogne à tout moment. C'est un régime d'intensité de soi fait de nervosité, de stress et d'impatience qui se donne alors à voir.

Cela est d'autant plus le cas qu'à partir du moment où les temps de la vie des individus urbanisés s'enchaînent et s'imbriquent les uns dans les autres, la maîtrise rationnelle du temps devient un impératif [66]. Dès lors, les individus font de plus en plus de leur temps de transport un temps multifonctionnel dans lequel les déplacements avec son véhicule particulier se révèlent bien souvent indispensables. En outre, dans son automobile, il est possible d'écouter sa messagerie téléphonique, d'appeler des amis ou des collègues de travail, de consulter son agenda, de finir de se préparer... C'est dire si l'automobile incarne ce mouvement de remise en cause des frontières traditionnelles entre vie privée et vie publique : répondre à un appel téléphonique professionnel dans sa voiture privée ou téléphoner à ses enfants depuis son lieu de travail qu'est parfois la voiture sont autant de révélateurs d'une interpénétration des temps privés et publics. « *Moi, ma voiture, c'est mon second bureau. J'y ai mes pochettes dans le coffre, j'y mets les papiers que je dois traiter, j'y téléphone pour gagner du temps, j'y prépare dans ma tête des réunions. Le soir, j'y mets des fois les affaires qu'il faut que j'emène le lendemain, comme ça tout est prêt. Vous voyez un peu ?* » (homme, 38 ans, marié, enseignant, 15 000 kms/an).

### Quand l'habitacle est vulnérable à l'accélération du quotidien

De façon croissante, c'est le temps de transport qui compte, bien plus que les kilomètres parcourus, de sorte que le temps devient une référence plus importante que l'espace. Les activités journalières des individus urbanisés s'enchaînent : du travail à la collecte des enfants à la crèche, en passant par les commissions au supermarché, l'organisation de la vie domestique, le chargement de son film préféré, son footing hebdomadaire, etc., les journées s'articulent autour d'une forte mobilité et de multiples identités sociales. Là encore, la voiture s'impose dans la mesure où elle permet de conjuguer au singulier une pluralité de temporalités. Il semble qu'un nouvel usage de la voiture comme l'auto-partage s'inscrive clairement dans cette intensité croissante du quotidien. L'automobile cesse alors de jouer le rôle d'un espace à soi pour s'encaster directement dans l'enchaînement des séquences du quotidien urbain.

En d'autres termes, l'automobile s'avère être un moyen de relever le défi de la vitesse généralisée [67], de répondre à cette épreuve caractéristique de notre époque qu'est l'accélération du quotidien et plus largement des rythmes de vie [68]. La compression du temps faisant du présent une succession d'urgences à affronter favorise l'auto-mobilité quelle qu'elle soit, et l'automobile en tant que telle en fait bien évidemment partie. Mais alors que la voiture particulière se trouve au cœur de cette épreuve de l'accélération caractéristique de notre époque, elle impose un autre type d'épreuve du fait de la saturation du réseau routier et des innombrables pauses temporelles à observer (feux rouges, stop, priorités à respecter...). Nous voulons parler ici de l'épreuve de l'attente inhérente à la circulation routière, surtout en milieu urbain. Il revient sûrement à Mauss d'avoir le plus insisté sur l'attente, et plus précisément sur « l'étude des effets de l'attente » [39] en raison de l'importance de ce phénomène social à prendre très au sérieux dans la société moderne : « L'attente, écrit l'anthropologue dans ce sens, est l'un des phénomènes de la sociologie les plus proches à la fois du psychique et du physiologique, et c'est en même temps l'un des plus fréquents. » [39] L'observation de l'individu au volant de son automobile révèle combien épreuve de l'accélération et épreuve de l'attente s'entremêlent pour susciter un agacement parfois exacerbé, paroxystique. « *Mais des fois, c'est clair, la bagnole, je ne supporte plus tellement : on perd du temps, j'ai tout le temps envie de klaxonner, de pousser les autres qui sont là, qui traînent, on sait pas pourquoi. Non mais c'est vrai, quand t'es pressé, c'est*

*insupportable. Le pire qui m'énerve, c'est quand t'as l'autre qui est devant au feu rouge et qui démarre pas ! Et toi, t'as qu'une seule envie, c'est d'avancer ! J'aurais presque envie de descendre pour lui gueuler dessus tellement que ça m'énerve ! »* (homme, 43 ans, divorcé, chef d'entreprise, 35 000 kms/an).

Ces propos invitent à analyser et à tenir compte de « ces mouvements violents et [de] ces inhibitions absolues que l'attente cause en nous » tant sur le plan physique que sur le plan psychique [39]. Trop intégrée dans le mouvement généralisé, trop pénétrée par un dehors oppressant, trop perméable à la compression du temps, trop altérée par l'étrangeté d'un monde extérieur incontrôlable, l'automobile peut incarner une contrainte indissociable de la vitesse urbaine, un espace finalement peu habitable, voire une sorte de non-lieu dépourvu par définition de familiarité. En effet, le corps nerveusement fatigué et tendu face aux impondérables d'une circulation trop dense n'habite plus le monde pour être habité à son tour par une tension que rien ne semble alors pouvoir endiguer. Durant ces moments d'intensité nerveuse et psychique, l'automobile révèle à travers son insolente perméabilité au dehors la vulnérabilité d'un individu pris dans les rets d'un monde urbain à l'étrangeté trop rapide et trop complexe pour être palpable. Nous touchons certainement ici toute l'ambiguïté de cet espace que représente l'habitacle d'une automobile pris, à travers la succession des moments qui y sont vécus différemment, dans une tension souvent indépassable entre protection de soi et exposition de soi, entre familiarité et étrangeté, entre tranquillité et nervosité, entre repli et engagement.

### Quand le monde extérieur s'invite à tout moment ou un régime d'alerte

En outre, il faut compter avec le fait que l'automobiliste qui conduit en milieu urbain se trouve dans un univers « peuplé d'une multitude d'objets techniques (panneaux de signalisation, mobilier urbain, façades d'immeubles, enseignes, revêtements de surface, automobiles...) et d'humains (les passants, les représentants des services publics...) qui guident, canalisent, orientent, interdisent, favorisent, prennent en charge, etc., nos déplacements dans la ville. Ainsi, le voyageur mobile évolue dans un environnement qui se recompose sans cesse au gré de son propre déplacement et du mouvement des autres humains ou des non-humains auxquels il s'ajuste en permanence. » [47] Cette réelle présence d'un environnement proche et lointain plein de significations concrètes et d'« unités véhiculaires » à prendre en compte (piétons, cyclistes, motocyclettes, autres automobiles, etc.) [69] offre à l'automobiliste en train de

conduire autant d'occasions de solliciter sa perception. Le dehors s'invite dans le dedans en poussant l'automobiliste à saisir les opportunités perceptives du monde urbain [70]. Ce que James J. Gibson [71] appelait des *affordances*, entendons des façons d'agir appropriées découlant aussi bien de l'environnement que de l'individu, rappelle que la réalité interne peut être modifiée, dynamisée, éveillée et directement induite par le monde externe qui impose des décisions de bon sens, allant de soi : un feu tricolore qui passe au rouge appelle un ralentissement et puis un arrêt, un enfant au bord de la route sollicite une attention plus forte, un passage pluvieux implique la mise en marche des essuie-glaces...

L'action de conduire nécessite bien évidemment tout un ensemble de réponses efficaces aux *affordances* qui se présentent. Nous retrouvons ici une autre déclinaison pratique de ce que nous avons appréhendé auparavant en termes de régime de disponibilité de soi, au sens où l'individu est disponible pour se conformer aux actions induites par le contexte même de la conduite automobile. Mais cette invitation souvent intempestive du dehors au cœur de l'habitacle est bien souvent synonyme d'une tension plus forte, d'une vigilance accrue, faites parfois de peur, d'appréhension, de colère, autant d'ingrédients inhérents à un « régime d'alerte » [72]. Or il n'est pas toujours aisé d'être parfaitement « alerte », soit parce que l'on est fatigué, soit parce que son état de santé général ne le permet plus vraiment. C'est le cas pour cette informatrice, âgée de 78 ans, qui a tenu à nous dire combien elle appréhendait, non sans anxiété, de « prendre le volant » : « Vous savez, conduire, ce n'est plus pour moi si facile qu'avant. Je me demande des fois si je vois tout, si je fais attention à tout. Heureusement qu'il y a mon compagnon avec moi, parce que moi je me sens moins vive qu'avant. » (femme, 78 ans, concubine, retraitée, 8 000 kms/an) Il faut dire qu'au volant cette irruption de « l'alerte » est parfois aussi surprenante que rapide. À tout moment l'imprévu survient comme ce matin de février 2014 où, assis à côté d'un informateur, nous roulions tranquillement dans un lotissement pavillonnaire. Une fillette en trottinette est alors soudainement sortie d'une cour pour se figer devant nous, entendons devant la voiture immobilisée suite à un freinage assez brusque. De la sérénité, nous sommes passés quasi instantanément à un régime d'alerte non sans avoir vécu un pic de sidération, pour ensuite nous engager dans un régime de spiritualisation de soi synonyme de prise de conscience du danger et des éventuelles conséquences d'un tel accident. En effet, s'en est suivie une discussion sur l'existence, la vulnérabilité de chacun, sur le fait qu'à tout moment les choses peuvent basculer : « C'est pour ça qu'il faut en profiter

*et pas trop se prendre la tête. En fait, tout peut aller vite, on croit que ça va et puis tout peut se casser la gueule très très vite. Vous imaginez, vous, que je en freine pas à temps et que je la renverse, qu'est-ce que je fais moi ? J'ose pas y penser ! (après une relance de notre part) Tout peut aller vite, donc il faut prendre les choses du bon côté et en profiter. On est toujours en train de se plaindre, mais ce matin, ça aurait pu être une catastrophe ! »* (homme, 44 ans, cadre administratif, vie maritale, 15 000 Kms/an).

Ces exemples invitent à dépasser nombre d'analyses [73, 65] qui comparent hâtivement la voiture à une « bulle » coupant l'individu du monde et le rendant du même coup insensible aux autres et au monde. En outre, ce n'est parce que l'on est dans son automobile que l'on est coupé à ce point du monde qu'on en devient irresponsable. On peut tout à fait y prendre conscience, comme nous l'ont précisé très clairement certains de nos informateurs, de l'impact de sa voiture sur la pollution atmosphérique. Et puis, aussi étonnant que cela puisse paraître, l'individu automobiliste est en situation de questionner et de commenter la société, le comportement d'autrui : l'espace interne de la voiture s'apparente parfois à un poste d'observation du monde et des manières de vivre actuelles. « Regardez les gens sur la route, ça a changé, maintenant on pense à tout dans son auto sauf aux autres. C'est chacun son monde, son bordel, et c'est tout. » (homme, 29 ans, célibataire, vendeur dans un magasin de bricolage, 15 000 kms/an) L'individu automobiliste en tire des leçons sur la hiérarchie sociale informelle sur la route, « l'égoïsme des individus », « le changement des mentalités », « l'irrespect de plus en plus important ». Le paradoxe vaut d'être souligné : alors que l'automobile est incontestablement un lieu de fermeture, elle est aussi ce lieu singulier où s'opère à certains moments une ouverture peu pensable ailleurs.

## 8. Conclusion

Loin de mettre en scène un individu rationnel et toujours conscient de la vie qu'il mène, la méthode de l'entretien participant permet d'observer une présence nuancée de la réflexivité selon les situations vécues lors de la conduite automobile. Plus encore, elle vise à saisir combien les routines de l'individu dans son automobile sont elles-mêmes condition de sa réflexivité. Ce n'est donc pas seulement un *continuum* réflexivité/praticité (ou dire/faire) qu'il faut avoir à l'esprit, mais aussi une intrication inévitable et dynamique entre réflexivité et praticité. Autrement dit, avec la méthode de l'entretien participant, la plus-value analytique réside dans la prise en compte d'un pluralisme anthropologique admettant un

individu aussi bien réflexif qu'inscrit dans le cours pratique du monde, aussi bien doté de compétences gage d'autonomie que de dispositions imposées par la socialisation, aussi bien en lien avec des êtres qu'avec des choses, aussi bien rationnel qu'affectif. Le pluralisme anthropologique a ceci de précieux qu'il permet d'identifier *in fine* la diversité des régimes d'engagement concrètement vécus au quotidien dans son automobile. C'est dès lors l'acte d'habiter conjugué au pluriel qu'il est permis de saisir. Aussi avons-nous identifié différents régimes d'engagement ou états d'être de l'individu dans son automobile : régimes de sérénité, de spiritualisation de soi, de disponibilité de soi, de veille, d'imagination symbolique, d'intensité de soi et d'alerte.

Ce que nous nous sommes donnés comme objectif avec la méthode de l'entretien participant, c'est d'analyser l'individu dans son automobile à partir de ce qu'il pense, de ce qu'il fait, de ce qu'il ressent et de ce qui lui est étranger dans la société urbaine. C'est dire si, pour le dire autrement, c'est à l'aune de cette « triple considération du corps, de l'esprit et du milieu social », selon les termes de Marcel Mauss [39], que nous avons organisé notre propos pour tenter de rendre visible toute l'épaisseur de ce que vit l'individu dans son automobile en contexte urbain et semi-urbain. Mais plus encore, parce que l'automobiliste est non seulement corps, esprit et milieu social mais aussi « équipé » d'une technologie [74], l'individu est fondamentalement ici techno-bio-psycho-social.

Comprendre le rapport aussi bien pratique que réflexif, émotionnel que rationnel, fonctionnel qu'affectif, que les individus urbanisés entretiennent avec eux-mêmes, les autres et le monde dans leur conduite intérieure ne doit pas être compris comme un plaidoyer en faveur de la voiture, laquelle peut agacer sérieusement [75]. Cela permet sûrement de réfléchir aux modes de mobilité à promouvoir pour sortir d'une « métrique automobile » hyper dominante [76], de penser notre dépendance à l'égard de ce moyen de transport [77], de penser les nécessaires réadaptations des transports collectifs [78] pour que ceux-ci deviennent véritablement « collectifs » dans une société d'individus [79], et plus largement de réfléchir à une mobilité intermodale en facilitant les correspondances entre différents modes de transport, ce qui renvoie directement aux enjeux d'une ingénierie des modes de vie en milieu urbain.

L'observation patiente du rapport entre les individus et leur automobile à partir d'entretiens participants suggère au final de relativiser, et le paradigme de l'inconsistance de l'individu au fondement de l'idée selon laquelle l'individu contemporain est forcément « liquide » [80] et

le paradigme de la déterritorialisation généralisée affirmant dans un élan post-moderne la fin de la territorialité dans nos existences [79, 81] et le paradigme de la privation de la diversité sensorielle trop enclin à généraliser des situations qui méritent d'être nuancées [73, 82].

## Références

1. Randell R (2016) The microsociology of automobility : the production of the automobile self. *Mobilities* [en ligne], URL : <http://dx.doi.org/10.1080/17450101.2016.1176776>
2. Le Breton É (2008) Domicile-travail : les salariés à bout de souffle. Les Carnets de l'info, Paris, 216 p
3. Gerber P, Carpentier S (2013) (dir.) Mobilité et modes de vie. Vers une recomposition de l'habiter. PUR, Rennes, 222 p
4. Orfeuill J-P (2008) Une approche laïque de la mobilité. Descartes & Cie, Paris, 173 p
5. Kaufmann V (2008) Les Paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner. Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 115 p
6. Capron G, Cortès G, Guétat-Bernard H (2005) Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires. Éditions Belin, Paris, 352 p
7. Bissell D (2010) Passenger mobilities : affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and Planning D : Society and Space* 28:270-289
8. Frétiigny J-B (2011) Habiter les mobilités : le train comme terrain de réflexion. *L'information géographique*, 75:110-124
9. Lanéelle X (2015) La topographie légendaire des itinéraires de la navette », *Conserveries mémorielles* [en ligne], URL : <http://journals.openedition.org/cm/2127>
10. Sheller M, Urry J (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38:207-226
11. Desjardins X, Mettetal L (2012) L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique. *Flux*, 89-90 [en ligne], URL : <http://doi:10.3917/flux.089.0046>.
12. Marchal H (2014) Un sociologue au volant. Téraèdre, Paris, 172 p
13. Clochard F (2013) La passion automobile. Approches anthropologiques des formes de l'attachement. Éditions EMS, Paris, 336 p
14. Marchal H, Stébé J-M (2015) La multiplication des centralités à l'heure de la périurbanisation. *L'année sociologique* 65 :247-271
15. Nési H, Conti B, Proulhac P, Thébert S, Thébert M (2017) La mobilité périurbaine : le changement, c'est pour quand ? *EspacesTemps.net* [en ligne], URL : <https://www.espacestemp.net/articles/la-mobilite-periurbaine-le-changement-cest-pour-quand/>

16. Marchal H, Stébé J-M (2018) *La France périurbaine*. PUF, Paris, 128 p
17. Thévenot L (2006) *L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*. La Découverte, Paris, 312 p
18. Dennett DC (1991) *La conscience expliquée*. Éditions Odile Jacob, Paris, 628 p
19. Jeannerod M (2009) *Le cerveau volontaire*. Odile Jacob, Paris, 304 p
20. Raichle M, Fiez J, Videen T, Macleod A, Pardo J, Fox P, Petersen S (1994) Practice-related changes in human brain functional anatomy during nonmotor learning. *Cerebral cortex*, 4:8-26.
21. Buser P (2005a) *L'inconscient aux mille visages*. Odile Jacob, Paris, 283 p
22. Buser P (2005b) *L'inconscient résiste à l'expérimentation*. *La recherche* 391 :61-64
23. Weber M (1971) *Économie et société. Les catégories de la sociologie*. Éditions Pocket, Paris, 410 p.
24. Schütz A (2007) *Essais sur le monde ordinaire*. Éditions Le Félin, Paris, 208 p
25. James W (2009) *The principles of psychology*, vol. 1, Dover Publications, New York, 720 p
26. Merleau-Ponty M (1976) *Phénoménologie de la perception*. Gallimard, 560 p
27. Kaufmann J-C (2004) *L'invention de soi*. Armand Colin, Paris, 352 p
28. Kaufmann J-C (2001) *Ego. Pour une sociologie de l'individu*. Nathan, Paris, 288 p
29. Giddens A (1991) *Modernity and Self-Identity*. Polity Press, Cambridge, 254 p
30. Bourdieu P (1980) *Le sens pratique*. Éditions de Minuit, Paris, 380 p
31. Berthoz A (2003) *La décision*. Odile Jacob, Paris, 350 p
32. Saussure F (de) (1931) *Cours de linguistique générale*. Payot, Paris, 520 p
33. Hagège J-C (1985) *L'homme de paroles. Contribution linguistique aux sciences humaines*. Fayard, Paris, 314 p
34. Blanchet A, Gotman A (2014) *L'enquête et ses méthodes : L'entretien*. Armand Colin, Paris, 127 p
35. Kaufmann J-C (2016) *L'enquête et ses méthodes : l'entretien compréhensif*. Paris, Armand Colin, 127 p
36. Glaser G, Strauss A (2010) *La découverte de la théorie ancrée. Stratégies pour la recherche qualitative*. Armand Colin, Paris, 416 p
37. Laplantine F (1996) *La description ethnographique*. Nathan, Paris, 127 p
38. Pétonnet C (1982) *L'observation flottante*. *L'Homme*, 22:37-47
39. Mauss M (1993) *Sociologie et anthropologie*. PUF, 482 p
40. Elias N (1996) *Engagement et distanciation*. Éditions Fayard, Paris, 258 p
41. Arborio A-M, Fournier P (2015) *L'observation directe*. Armand Colin, Paris, 128 p
42. Bizeul D (2007) *Que faire de l'expérience d'enquête ? Apports et fragilité de l'observation directe*. *Revue française de science politique* 57 :69-89
43. Lahire B (2005) *L'esprit sociologique*. La Découverte, Paris, 435 p
44. Kaufmann J-C (1997) *Le cœur à l'ouvrage : théorie de l'action ménagère*. Nathan, Paris, 238 p
45. Thévenot L (1994) *Le régime de familiarité : des choses en personne*. *Genèses*, 17 :72-101
46. Marchal H (2017) *Le village dans la ville : l'expérience d'un quartier qui fait territoire et lieu*. *Retraite et société* 76:69-88
47. Chevrier S, Moreau (2002) *Les jeunes et le cyclomoteur*. *Agora*, 27 :86-97
48. Akrich M (1987) *Comment décrire les objets techniques ?*. *Techniques et culture* 9:49-64
49. Simondon G (1989) *Du mode d'existence des objets techniques*. Éditions Aubier, Paris, 367 p
50. Warnier J-P (1999) *Construire la culture matérielle. L'homme qui pensait avec ses doigts*. PUF, Paris, 123 p
51. Schütz A (2008) *Le chercheur et le quotidien*. Éditions Klincksieck, Paris, 290 p
52. Fiske ST, Taylor SE (1984) *Social cognitions*, Random House. New York, 328 p
53. Boltanski L (2009) *De la critique. Précis de sociologie de l'émancipation*. Gallimard, Paris, 340 p
54. Bourdieu P (2003) *Méditations pascaliennes*. Éditions du Seuil, Paris, 389 p
55. Le Breton D (2000) *Anthropologie du corps et modernité*. PUF, Paris, 272 p
56. Droit R-P (2003) *Dernières nouvelles des choses. Une expérience philosophique*. Éditions Odile Jacob, Paris, 259 p
57. Dubet F (1994) *Sociologie de l'expérience*. Éditions Seuil, Paris, 272 p
58. Simmel G (1996) *Secrets et sociétés secrètes*. Éditions Circé, Belval, 210 p
59. Weber M (1992) *Essais sur la théorie de la science*. Éditions Pocket, Paris, 539 p
60. La Branche S (2012) *La schizophrénie écologique : le cas des déplacements quotidiens à Lyon*. *Vertigo* [en ligne], URL : <http://journals.openedition.org/vertigo/11754>
61. Sennett R (2000) *Le travail sans qualités. Les conséquences humaines de la flexibilité*. Albin Michel, Paris, 224 p
62. Simmel G (1999) *Sociologie. Études sur les formes de la socialisation*. PUF, Paris, 780 p
63. Bachelard G (2007) *L'air et les songes. Essai sur l'imagination du mouvement*. *Le Livre de poche*, Paris, 152 p
64. Ellul J (1988) *Le bluff technologique*. Éditions Hachette, Paris, 750 p

65. Hall TE (1971) La dimension cachée. Éditions Seuil/Points, Paris, 254 p
66. Ascher F (1995) Métapolis ou l'avenir des villes. Odile Jacob, Paris, 350 p
67. Giddens A (1994) Les conséquences de la modernité. Éditions L'Harmattan, Paris, 192 p
68. Rosa H (2012) Accélération. Une critique sociale du temps. La Découverte, Paris, 474 p
69. Goffman E (1973) La mise en scène de la vie quotidienne, t.2 : Les relations en public. Éditions de Minuit, Paris, 256 p
70. Relieu M, Quéré L (1998) Mobilité, perception et sécurité dans les espaces publics urbains. Comment se déplacer quand on ne voit plus les choses comme "tout le monde" ?. In : Ansidei M, Dubois D, Fleury D, Minier B (dir.) Les risques urbains. Acteurs, systèmes de prévention. Economica, Paris, 93-120
71. Gibson J.J. (1977) The Theory of Affordances. In : Shaw R., Bransford J. (Eds.) Perceiving, Acting and Knowing: Toward an Ecological Psychology. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum, 67-82
72. Boullier D (2009) Les industries de l'attention : fidélisation, alerte ou immersion. Réseaux 154 :231-245
73. Sennett R (1992) La ville à vue d'œil. Urbanisme et société. Éditions Plon, Paris, 314 p
74. Latour B (1995) La science en action. Introduction à la sociologie des sciences. Gallimard/FolioEssais, Paris, 625 p
75. Böhm S (2006) (dir.) Against automobility. The Sociological Review. Blackwell, Oxford, 245 p
76. Lévy J (2009) Mondialisation des villes. In : Stébé J-M. Marchal H (dir.) Traité sur la ville. PUF, Paris, 667-721
77. Dupuy G (2006) La dépendance à l'égard de l'automobile. La Documentation Française/PREDIT, Paris, 93 p
78. Clochard F, Rocci A, Vincent S (2008) (dir.) Automobilités et altermobilités. Quels changements ?. Éditions L'Harmattan, Paris, 286 p
79. Urry J (2005) Sociologie des mobilités. Armand Colin, Paris, 254 p
80. Bauman Z (2006) La vie liquide. Le Rouergue/Chambon. Rodez, 202 p
81. Urry J (1995) Consuming places. Routledge, London, 272 p
82. Sennett R (2002) La chair et la pierre. Le corps et la ville dans la civilisation occidentale. Éditions de la Passion, Paris, 157 p