



**HAL**  
open science

# Trajectoires mobilitaires et contextes résidentiels : quelles interactions pour les habitants périurbains et ruraux ?

Laurent Cailly, Nicolas Oppenchaim, Marie Huyghe

## ► To cite this version:

Laurent Cailly, Nicolas Oppenchaim, Marie Huyghe. Trajectoires mobilitaires et contextes résidentiels : quelles interactions pour les habitants périurbains et ruraux ?. CIST2020 - Population, temps, territoires, Collège international des sciences territoriales (CIST), Nov 2020, Paris-Aubervilliers, France. pp.160-164. hal-03114153

**HAL Id: hal-03114153**

**<https://hal.science/hal-03114153v1>**

Submitted on 18 Jan 2021

**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.

# Trajectoires mobilitaires et contextes résidentiels : quelles interactions pour les habitants périurbains et ruraux ?

AUTEUR.E.S

Laurent CAILLY,

Marie HUYGHE,

Nicolas OPPENCHAIM

## RÉSUMÉ

Dans cette communication, nous analysons les changements de comportements de mobilité qui s'opèrent dans les territoires périurbains et ruraux. Pour ce faire, nous présentons la notion de trajectoire mobilière qui permet d'étudier, dans une perspective qualitative, individuelle et longitudinale, l'évolution des pratiques de mobilités quotidiennes au cours de l'existence et les nombreux paramètres qui participent à leurs dynamiques d'évolution. Nous nous intéressons en particulier aux interactions entre la trajectoire mobilière des individus et l'évolution de leurs contextes d'habitat. À partir d'une soixantaine d'entretiens, nous mettons en évidence le rôle de la socialisation à la mobilité attachée à l'histoire résidentielle enfantine, les effets des changements de résidence sur l'acquisition de nouvelles dispositions ou encore les processus d'appropriation de l'offre locale de mobilité qui engagent un large spectre de facteurs. Les trajectoires font également apparaître un « effet retour » lorsque le vécu négatif qui entoure les pratiques de mobilité infléchit la trajectoire résidentielle et engendre un déménagement vers un territoire mieux desservi.

## MOTS CLÉS

mobilité spatiale, trajectoire résidentielle, changement de comportement, approche biographique

## ABSTRACT

This paper aims at better documenting the changes in mobility practices taking place in peri-urban and rural areas. To do this, we present the notion of mobility trajectory which makes it possible to study, from a qualitative, individual and longitudinal perspective, the evolution of daily mobility practices over the course of existence and the many parameters that participate in their evolution. We are particularly interested in the interactions between the mobility trajectory of individuals and the evolution of their living contexts. Based on around sixty interviews, we highlight the role of socialisation in mobility in relation to children's residential history, the effects of changes in residence on the acquisition of new arrangements or the processes of appropriation of the local mobility offer, which involves a wide spectrum of factors. The trajectories also reveal a "return effect" when a negative experience surrounding mobility practices changes the residential trajectory and generates a move to a better-served area.

## KEYWORDS

Spatial mobility, Residential trajectory, Changes in mobility practices, Biographical approach, Mobility biographies

## INTRODUCTION

Notre réflexion porte sur les changements de comportements de mobilité qui s'opèrent dans les territoires périurbains et ruraux, ainsi que la diversité des facteurs qui les déterminent. Elle privilégie une approche qualitative, individuelle et longitudinale fondée sur l'exploitation d'entretiens biographiques retraçant le parcours résidentiel et l'évolution des pratiques de mobilité depuis l'enfance. Pour approcher les ressorts des changements observables au cours du temps, nous développons la notion de trajectoire mobilière qui « fait référence aux différentes pratiques de mobilité quotidienne réalisées par un individu au cours de son existence et à la manière dont s'enchaînent et évoluent ces pratiques, envisagées sous l'angle d'un continuum et non comme une série de ruptures sans liens les unes avec les autres » (Cailly *et al.*, 2020). Suivant cette conception, la notion de trajectoire mobilière considère que les différentes caractéristiques de la mobilité quotidienne d'un individu forment un système susceptible de se recomposer au cours de l'existence en fonction d'un grand nombre de paramètres. Elle postule par ailleurs que son évolution obéit à un ordre intelligible dont on peut restituer les logiques et les dynamiques d'évolution. Ce faisant, cette notion permet d'introduire une perspective biographique et longitudinale, moins développée dans le champ des

études des mobilités quotidiennes que dans celui des mobilités résidentielles (Imbert & Dureau, 2014). Le développement de cette notion s'appuie sur un outil de représentation graphique qui, à partir de l'analyse d'un entretien biographique, permet de schématiser l'évolution des stratégies de mobilité d'un individu tout au long de sa vie et les différents facteurs à l'origine de ses changements de pratiques (fig. 1). Dans cette communication, nous allons nous centrer sur un de ces facteurs : le contexte résidentiel. Après avoir présenté le concept de trajectoire mobilière et précisé sa valeur heuristique, nous montrerons que les changements de comportement de mobilité des habitants périurbains et ruraux sont fortement influencés par leur propre histoire résidentielle mais aussi par les systèmes de contraintes et les opportunités qu'offre leur contexte actuel de résidence. Les interactions entre la trajectoire mobilière et les contextes de résidence successifs s'établissent sur quatre plans :

- La socialisation à la mobilité, attachée à l'histoire résidentielle infantile ;
- Les effets d'un changement de résidence sur l'acquisition de nouvelles dispositions ;
- Les processus d'expérimentation et d'appropriation de l'offre modale dans le contexte résidentiel actuel ;
- Les effets retour : lorsque l'insatisfaction concernant les pratiques de mobilité infléchit la trajectoire résidentielle et engendre un déménagement vers un territoire mieux desservi.

Si l'analyse longitudinale des changements de comportements de mobilité montre qu'ils interagissent fortement avec l'histoire résidentielle, ces différentes articulations ne sont pas mécaniques et s'opèrent à l'intérieur d'un système qui compte bien d'autres paramètres, dans lequel la réflexivité et l'activité stratégique des individus exercent un rôle majeur. Ce système complexe explique une forte individualisation des processus de transformation des pratiques mobilières.

## 1. LA NOTION DE TRAJECTOIRE MOBILITAIRE

La notion de trajectoire mobilière a été développée à partir de la réanalyse d'une soixantaine d'entretiens menés dans deux recherches avec des habitants de l'espace périurbain et rural d'Indre-et-Loire présentant une réelle diversité en termes socio-démographiques, de contexte d'habitat ou d'usages des modes. Trois hypothèses centrales en ont émergé.

La première hypothèse repose sur l'idée que le déclenchement et le déroulement des processus de changement s'expliquent à la fois par des déterminations à long terme, propres à l'individu et aux contextes dans lesquels il évolue, mais aussi par des événements pouvant déstabiliser les routines individuelles. Nos matériaux permettent ainsi d'identifier quatre grandes familles de facteurs pouvant rendre intelligibles l'engagement d'un individu dans un processus de changement modal, et son déroulé :

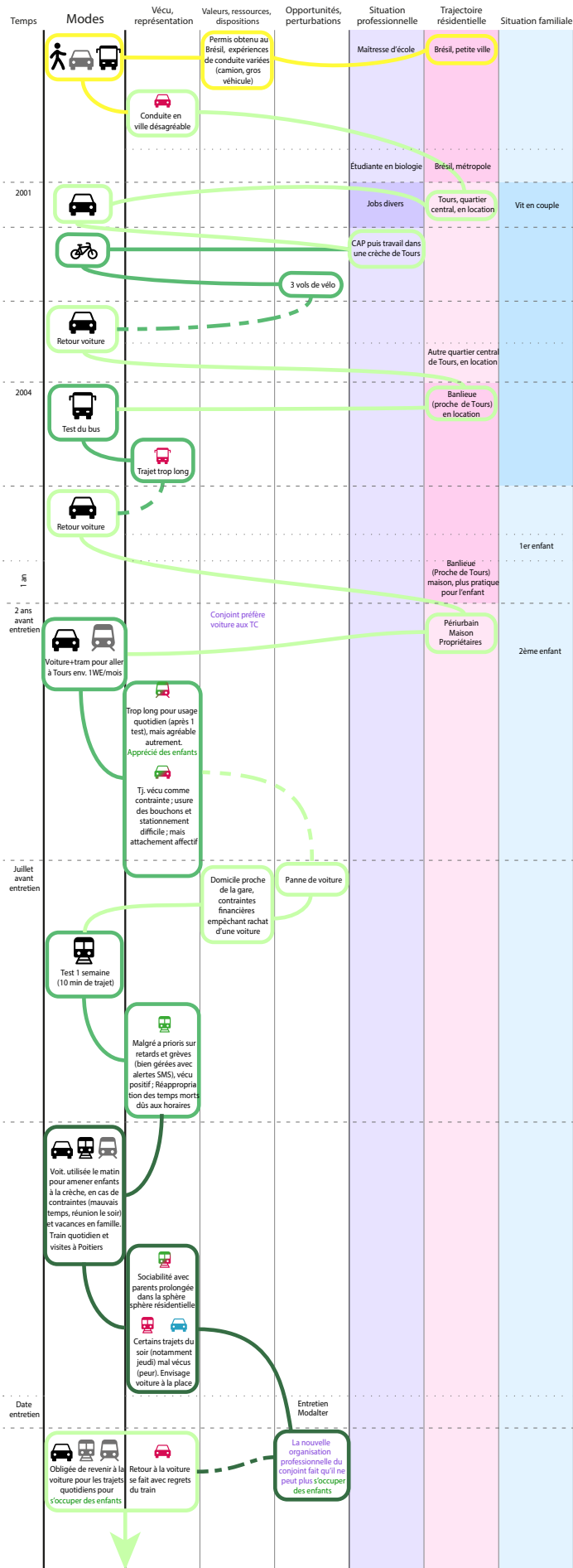
- tout d'abord, les ressources, valeurs, compétences et dispositions acquises par l'individu au cours de son existence dans différentes sphères de socialisation ;
- l'évolution des contextes (sociaux, familiaux, professionnels ou géographiques) qui caractérisent son parcours biographique et peuvent éprouver le système de mobilité ;
- les éléments fortuits ou contingents qui surviennent au cours de l'expérience et influencent de manière décisive les pratiques de mobilité d'un individu, tels qu'une grève ferroviaire, l'arrivée d'un nouveau collègue faisant du covoiturage, etc. ;
- enfin, le vécu de la mobilité, en particulier de l'espace et du temps de déplacement, et les représentations associées par l'individu aux différents modes et déplacements.

La deuxième hypothèse est d'envisager les pratiques individuelles de mobilité comme une succession de processus d'expérimentation au cours desquels les individus peuvent passer par des phases de préparation, d'action, de réflexivité, pour aboutir à la pérennisation de nouvelles routines ou, au contraire, à un retour aux routines antérieures. Nous nous appuyons pour cela assez librement sur le modèle de psychologie sociale de Prochaska et Di Clemente (1982), qui permet de mieux comprendre la dynamique très individualisée du changement, tantôt marquée par un enchaînement progressif des phases, tantôt par le saut d'une ou de plusieurs étapes, notamment lorsque le changement est contraint, tantôt par un retour avant la fin de l'expérimentation à l'ancien mode, qui, parfois, pose néanmoins les bases de changements ultérieurs.

Cela nous conduit à formuler une troisième hypothèse, celle de l'absence de linéarité des processus de changements qui rompt avec la conception du changement de pratiques comme moment de rupture entre deux routines de déplacements, particulièrement forte dans les politiques publiques visant à réduire la part modale de la voiture. Nos matériaux montrent que cette conception du changement n'est guère fidèle aux pratiques de nos enquêtés, qui se caractérisent notamment par des allers-retours entre les différents modes ou leur utilisation conjointe durant une même période.

# Mme Da Silva - Modalter

Conception : Laurette Caillay, Marie Huyghe, Nicolas Oppenheim  
 Réalisation : Théophile Clot



**Modes de transport**

Piéton, Vélo, Voiture, Convoi/voiture, Bus, Train, Tramway, Métro

**Rapports aux modes**

Propriété, usage, usage occasionnel, Usage régulier, Emprunt, Prémunition professionnelle, Prémunition résidentielle, Prémunition partagée

**Éléments**

Texte de base: Information énoncée par l'enquêté  
 Commentaires: Information ajoutée ou supposée par l'enquêté

bleu: fait au conjoint  
 vert: fait aux enfants

Information concernant le conjoint de l'enquêté  
 Information concernant un enfant de l'enquêté

**Délimitations temporelles**

----- Périodes « principales », marquant un changement dans les modes de déplacement  
 ..... Périodes secondaires marquant d'autres types de changements

**Fil interprétatif, phases de changement**

Précontemplation (jaune), Contemplation (orange), Détermination (rouge), Action (bleu), Maintien (vert), Continuité du processus de changement (bleu/vert), Rupture du processus de changement (rouge/vert)

Figure 1. La trajectoire de Mme Da Silva

La notion de trajectoire mobilitaire que nous proposons permet d'appréhender et de traiter conjointement ces trois hypothèses, afin de mieux comprendre la logique des évolutions des pratiques de mobilité quotidienne au cours de la vie et le rôle qu'y joue la socialisation à la mobilité et dans la mobilité.

La notion de trajectoire mobilitaire s'intègre dans une démarche générale visant à mieux comprendre, à travers le prisme des mobilités, la construction du rapport des individus à l'espace et la diversité des modes d'habiter. Elle vise à décrire et expliquer l'évolution des pratiques de déplacement d'un individu au cours de son existence. Elle considère que les différentes caractéristiques de la mobilité forment un système susceptible de se recomposer au cours de l'existence en fonction d'un grand nombre de paramètres. Ainsi, le système de mobilité qui caractérise un individu à un instant T fait sens et s'explique à la lumière du temps long, notamment en fonction des matrices de socialisation, des expérimentations passées ou encore de l'évolution des contextes (sociaux, familiaux, professionnels ou géographiques) qui caractérisent le parcours biographique. Suivant cette conception, l'évolution des pratiques de mobilité – que synthétise la trajectoire mobilitaire – obéit à un ordre intelligible dont on peut restituer les logiques et les dynamiques d'évolution et étudier les régularités. Celles-ci relèvent de nombreux déterminants, des facteurs structurels aux logiques d'acteurs, des dispositions incorporées aux effets contextuels. La socialisation primaire ou secondaire par exemple,

l'évolution dans le cycle de vie (effet de la parentalité et de l'accompagnement des enfants), la dynamique des choix résidentiels ou encore de l'évolution des localisations et des besoins de mobilité à titre professionnel participent à définir la trajectoire mobilière. La notion se donne donc pour ambition de mettre l'accent sur les conditions structurelles tramées au long cours comme sur les logiques d'opportunité et contextuelles inscrites dans le temps court, qui participent aussi à modifier les logiques d'action. Elle accorde une place déterminante au rôle de l'expérimentation, de l'acquisition de compétences et de la réflexivité dans l'analyse des changements de comportement de mobilité.

## **2. TRAJECTOIRE MOBILITAIRE, PARCOURS ET CONTEXTES RÉSIDENTIELS : QUELLES INTERACTIONS ?**

L'entrée par la trajectoire mobilière permet de reprendre l'hypothèse d'une relation constitutive entre contexte de résidence et mobilité quotidienne (Gallez & Orfeuill, 1998; Cailly, 2008), en la développant dans une perspective biographique. Nous identifions ainsi quatre types d'interactions entre l'évolution des pratiques mobilières et les contextes résidentiels successivement habités.

### **2.1. L'importance relative de la socialisation enfantine**

L'analyse des trajectoires mobilières confirme l'importance des formes de socialisation à la mobilité qui s'opèrent durant l'enfance. Cette socialisation est fortement reliée au contexte de résidence qui a marqué la jeunesse. Ainsi, nous constatons quasi-systématiquement qu'une enfance dans le périurbain ou dans le rural prédestine à un usage important de la voiture à l'âge adulte. La trajectoire mobilière permet d'objectiver les mécanismes d'apprentissage : les routines qui ont marqué l'enfance et les événements fondateurs, à forte charge affective (passage du permis de conduire à 18 ans, voiture offerte dans la foulée, etc.). Inversement, les périurbains socialisés à d'autres modes, souvent d'origine citadine, témoignent d'un rapport moins univoque à l'automobile et plus ouvert à d'autres modes. Ils sont manifestement plus enclins à tester voire adopter des solutions alternatives à la voiture en réactivant des fragments dormants de leur culture modale d'origine. Ce premier constat montre que la lecture en termes de socialisation et de dispositions demeure d'une grande efficacité pour décrire les trajectoires mobilières, l'appropriation modale relevant tout autant de l'apprentissage, de l'incorporation, mais aussi d'une vie des dispositions qui se manifeste par le maintien, l'actualisation ou la réactivation de certains schèmes. Pour autant, il ne s'agit pas de négliger plus largement la dimension d'apprentissages dans la pratique et l'émergence au cours de la vie de schèmes d'action dissonants (Aguilera & Cacciari, 2020). Au cours de l'expérience, l'individu découvre des ressources, acquiert des compétences, incorpore des dispositions lorsque lui, ou un autre membre de son ménage, modifie son système de mobilité. Dans ces processus d'expérimentation au fil l'eau, les changements de résidences jouent un rôle déterminant.

### **2.2. Les changements de résidence : de l'épreuve à l'acquisition de nouvelles dispositions**

L'analyse des trajectoires mobilières révèle que les changements de résidence sont des moments importants de remise en jeu des pratiques mobilières. Ceci est manifeste lorsque le déménagement implique un changement de géotype de résidence et expose l'individu à de nouvelles conditions de mobilité. Les trajectoires montrent ainsi que les changements de résidence donnent lieu à de nouvelles expériences et à l'acquisition de nouvelles compétences, qui participent à augmenter l'aptitude des individus à être mobiles et favorisent les changements de comportement de mobilité. Dans notre panel, c'est particulièrement net chez les natifs du périurbain que l'accès aux études ou aux premiers emplois – qui impliquent très souvent une installation dans le centre ou la périphérie immédiate d'une grande ville – peut amener à expérimenter de nouvelles pratiques modales. Ces expériences ne sont pas toujours bien vécues, mais généralement marquantes : elles jettent les bases d'une familiarisation aux transports en commun (TC) par exemple que l'on peut retrouver active dans les expériences mobilières ultérieures. Ceci nous amène à faire l'hypothèse que la diversité des expériences résidentielles et mobilières élargit le répertoire de compétences et d'expériences en matière de mobilité. Celles-ci rendent possible voire favorisent un processus d'expérimentation modale qui peut s'exprimer lors du retour ou d'une installation en périurbain.

### **2.3. L'appropriation de l'offre locale et des ressources *in situ* : un temps nécessaire**

Un troisième type d'interaction entre le contexte résidentiel et la trajectoire mobilière relève de l'offre locale de mobilité, de son évolution et de ses conditions d'appropriation par les habitants. Dans les territoires que nous étudions, l'offre de mobilité alternative à la voiture est très mal répartie et assez hétérogène. Il est manifeste que la structure de l'offre conditionne la trajectoire mobilière, au sens où elle rend plus ou moins possible le développement d'alternatives. Pour autant, cette relation n'est pas mécanique : il ne suffit pas que l'offre de mobilité se développe sur un territoire pour qu'elle trouve automatiquement l'adhésion

des usagers. La notion de trajectoire mobilitaire permet d'examiner les conditions d'expérimentation et d'appropriation des solutions de mobilité qui existent ou se développent sur un territoire. Dans les trajectoires que nous avons étudiées, il apparaît que l'appropriation d'une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle dépend d'un grand nombre de paramètres, relevant pour partie de facteurs contextuels (lieu de travail, situation familiale par exemple), des dispositions et compétences précédemment évoquées, du rôle de l'entourage, de logiques d'opportunités qui sont parfois décisives, mais aussi et surtout d'un travail psychologique d'appropriation modale qui s'opère en plusieurs étapes.

#### 2.4. L'effet retour: lorsque la trajectoire mobilitaire infléchit la trajectoire résidentielle

L'examen des trajectoires mobilitaires permet parfois d'observer un « effet retour », lorsque le vécu négatif de la mobilité rétroagit et alimente un projet de déménagement ou un changement effectif de lieu de résidence. Dans les espaces périurbains et ruraux observés, ce processus n'est pas rare. Il confirme que mobilité quotidienne et mobilité résidentielle sont puissamment connectées, et s'intègrent dans une stratégie d'habiter qui peut se définir et se penser de manière globale. Face à une situation de mobilité difficilement vécue, plutôt que d'envisager des changements dans le seul champ des mobilités quotidiennes, l'individu peut envisager un changement de contexte de résidence plus favorable aux déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Dans ce cas précis, la trajectoire mobilitaire infléchit la trajectoire résidentielle et les deux trajectoires se trouvent associées dans une stratégie conjointe où le choix d'habitat est déterminé par les conditions de mobilité recherchées. Remarquons toutefois que cette finalité n'est jamais isolée et séparée d'autres types de facteurs.

Ces situations « d'effets retour » montrent qu'un enjeu scientifique, pour l'approfondissement des approches biographiques des mobilités spatiales (Imbert & Dureau, 2014), réside dans cette imbrication entre la trajectoire résidentielle d'une part, et la trajectoire mobilitaire de l'autre, lesquelles relèvent tantôt d'une activité stratégique propre à chacun des champs, avec des effets d'implication de l'une sur l'autre, tantôt suivant une perspective plus globale qui relève – au sens large – des choix d'habiter. Ces interactions ouvrent une fenêtre pour travailler l'entrée biographique et longitudinale à un niveau supérieur du système, intégrant les différents champs de la mobilité spatiale autour d'une autre notion que l'on pourrait qualifier de *trajectoire d'habiter*.

#### RÉFÉRENCES

- Aguiléra A., Cacciari J., 2020, "Living with Fewer Cars: Review and Challenges on Household Demotorization", *Transport Reviews* [en ligne: [doi.org/10.1080/01441647.2020.1772405](https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1772405)].
- Cailly L., Oppenchain N., Huyghe M., 2020, « Les trajectoires mobilitaires: une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements ? », *Flux*, n° 121 [à paraître].
- Cailly L., 2008, « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain? L'exemple de l'aire urbaine d'une ville française (Tours) », *EspacesTemps.net*, « Travaux » [en ligne: [www.espacestemp.net/articles/mode-habiter-periurbain/](http://www.espacestemp.net/articles/mode-habiter-periurbain/)].
- Imbert C., Dureau F., 2014, « L'approche biographique des mobilités résidentielles », in C. Imbert, H. Dubucs, F. Dureau et M. Giroud, *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*, Paris, Armand Colin, p. 33-79.
- Gallez C., Orfeuil J.-P., 1998, « Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces », in D. Pumain et M.-F. Mattei (dir.), *Données urbaines*, n° 2, Paris, Anthropos.
- Prochaska J.O., Di Clemente C., 1982, "Trans-Theoretical Therapy. Toward a More Integrative Model of Change", *Psychotherapy: Theory, Research, and Practice*, n° 19, p. 276-288.

#### LES AUTEUR.E.S

##### Laurent Cailly

Université de Tours – Citeres  
laurent.cailly@univ-tours.fr

##### Nicolas Oppenchain

Université de Tours – Citeres  
nicolas.oppenchain@univ-tours.fr

##### Marie Huyghe

Université de Tours – Citeres  
huyghe.marie@gmail.com