

Doctorales ASRDLF 2018

Observer les pratiques de mobilité quotidienne à travers un espace résidentiel et un espace de vie.

Grenoble / 28,29 et 30 Mars 2018

---

Paolo Chevalier

Directeurs de thèse : Caroline Gallez (LVMT)

et Juan Antonio Módenes Cabrerizo (CED)





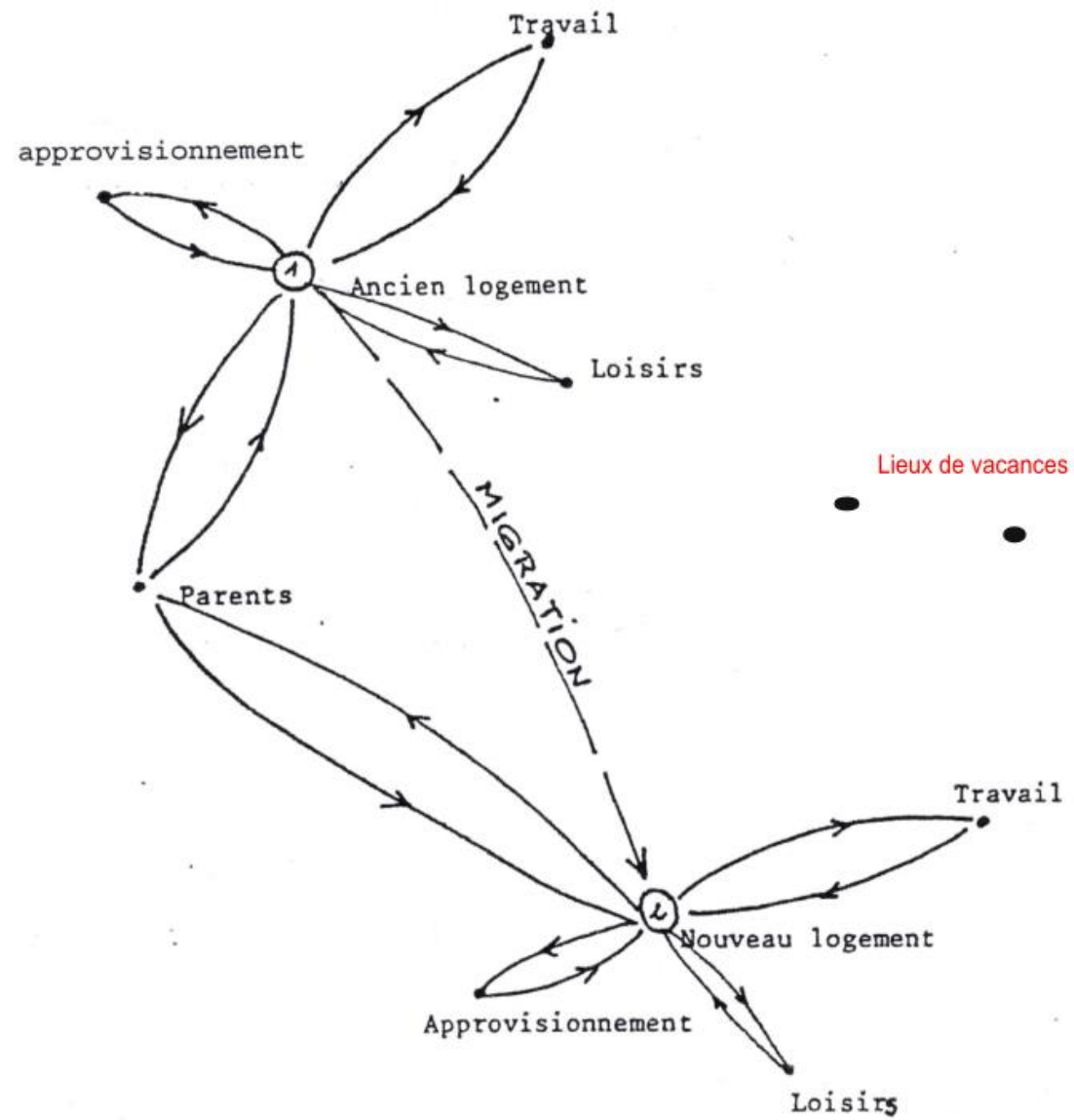
# Positionnement et objectifs de la thèse

- ▶ Controverse : mobilité-ressource (capital) vs. mobilité-contrainte (injonction)
- ▶ La thèse s'intéresse à 50 actifs les plus pauvres fortement contraints dans leurs déplacements domicile-travail
  - ▶ 40% des actifs les plus modestes
  - ▶ Durée de la navette domicile-travail > 2h
  - ▶ Comparaison métropole Barcelone / métropole Marseille
- ▶ Hypothèse : les situations de pratiques de mobilité fortement contraintes résultent d'arbitrages complexes et susceptibles de varier au cours du temps
- ▶ Objectif : éclairer la controverse mobilité-ressource vs. mobilité-contrainte en adoptant une double perspective :
  - ▶ Transversale : quels effets les pratiques de mobilité quotidienne fortement contraintes peuvent avoir sur l'espace résidentiel ?
  - ▶ Longitudinale : l'espace de vie permet-il d'expliquer les longues navettes domicile-travail de ces individus ? La somme des pratiques spatiales passées permet-elle de s'adapter aux contraintes de l'espace résidentiel actuel ?



# L'espace résidentiel et l'espace de vie

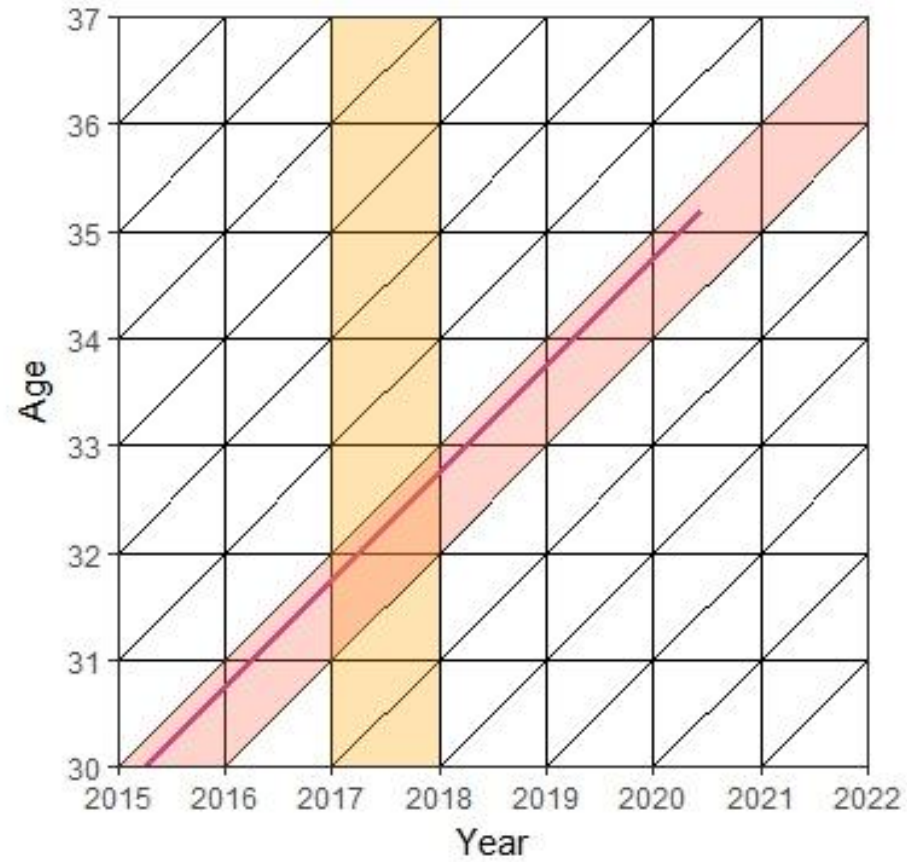
- ▶ Observer les mobilités quotidiennes pendant une semaine pour cartographier un espace résidentiel qui est « la configuration spatiale définie par l'ensemble des lieux mobilisés (fréquentés ou non) à un moment donné par un individu » (Dureau, 1999, 2002).
- ▶ Pour les démographes, l'espace de vie c'est « l'ensemble des lieux avec lesquels un individu est en relation au cours de sa vie » (Lelièvre, Robette, 2010, p. 208).
- ▶ L'objectif de cette approche biographique est de comprendre les pratiques de mobilités observées actuellement en replaçant cet épisode de la vie d'un individu dans une succession d'événements survenus au cours de sa vie ainsi que dans un moment historique et social particulier et un territoire particulier



(Poulain, 1983) et ajout des lieux non fréquentés par  
 Dureau avec la notion d'espace résidentiel (1999, 2002)



# Complémentarité des méthodes



Approche transversale et quantitative de l'espace résidentiel

Approche longitudinale et qualitative de l'espace de vie

— Ligne de vie d'un individu

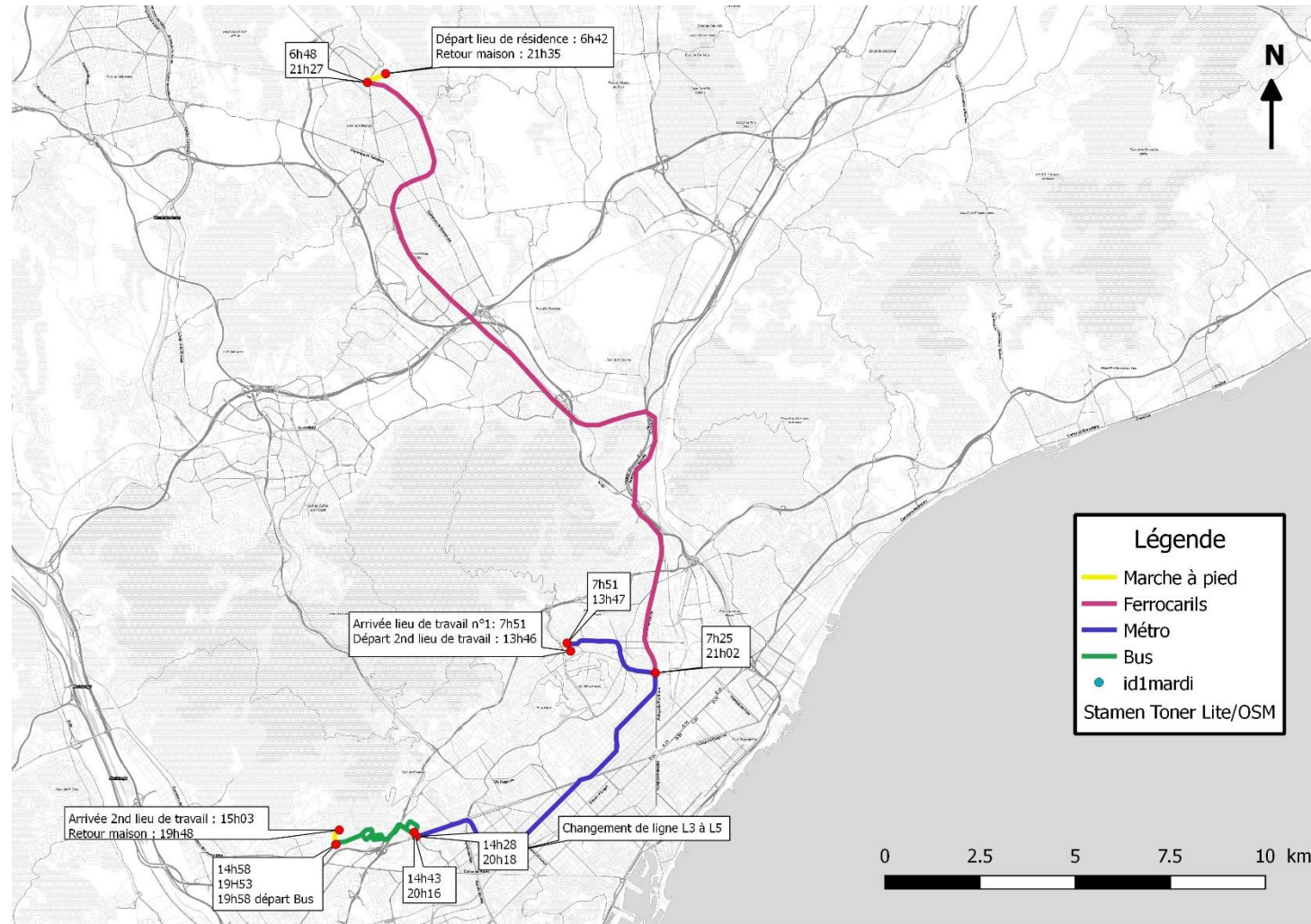


# Méthode de recueil des données transversales : Mobilité quotidienne et espace résidentiel

- ▶ Une collecte de données via une application sur téléphone mobile
  - ▶ Observation sur une semaine qui permet d'observer des variations des trajectoires dans le temps et dans l'espace ;
  - ▶ Peu d'intervention des personnes enquêtées (en dehors de la recharge)
  
- ▶ Un entretien semi-directif pour donner du sens à ces données géolocalisées
  - ▶ Identifier les lieux des arrêts, les conditions de transport et ajouter les lieux non-visités lors de la semaine d'observation.
  - ▶ Tenir compte des tactiques, des stratégies et des projets individuels pour contextualiser les pratiques de mobilité quotidienne et la localisation résidentielle.

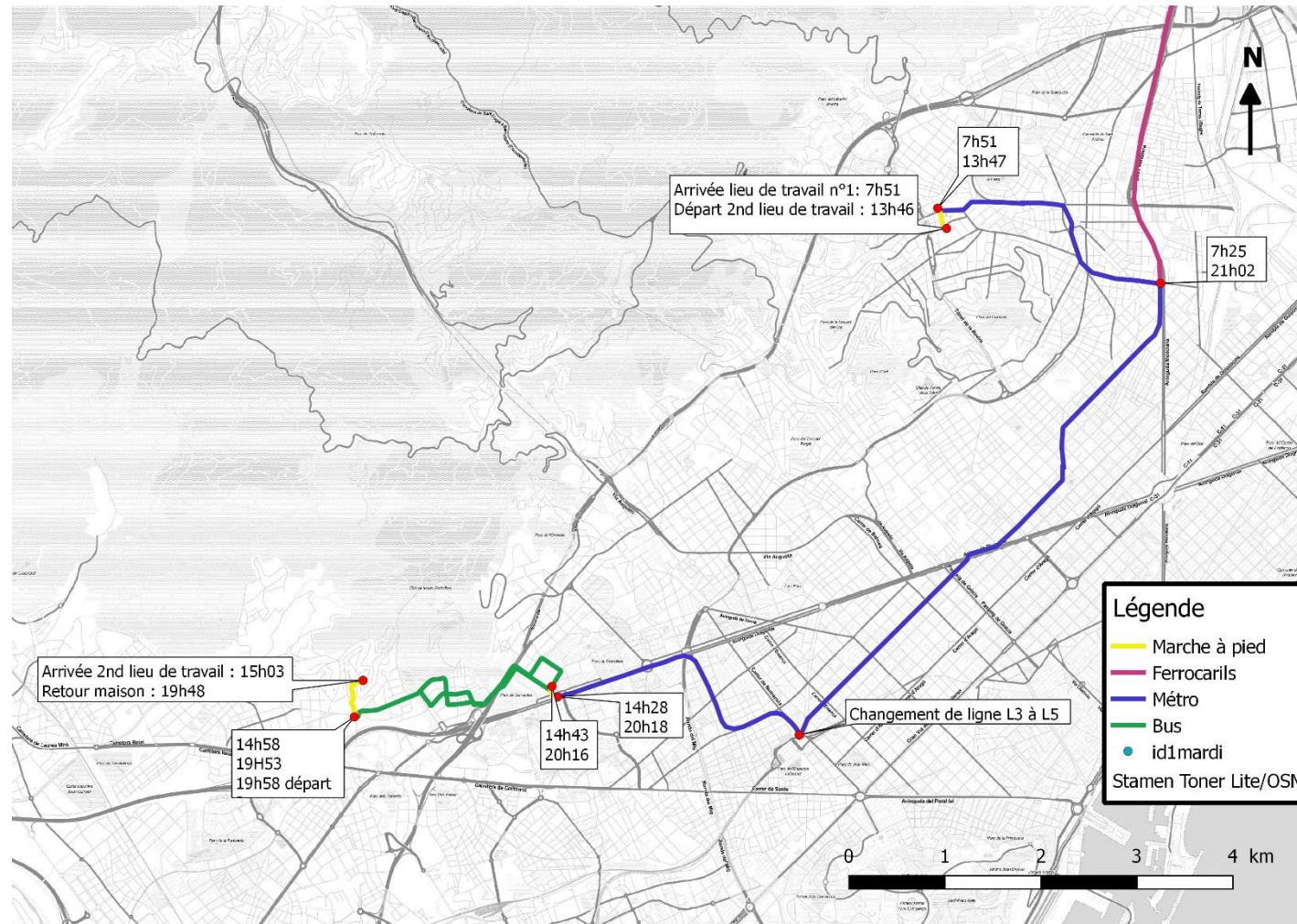


# Une journée de la semaine de ID1 (1)





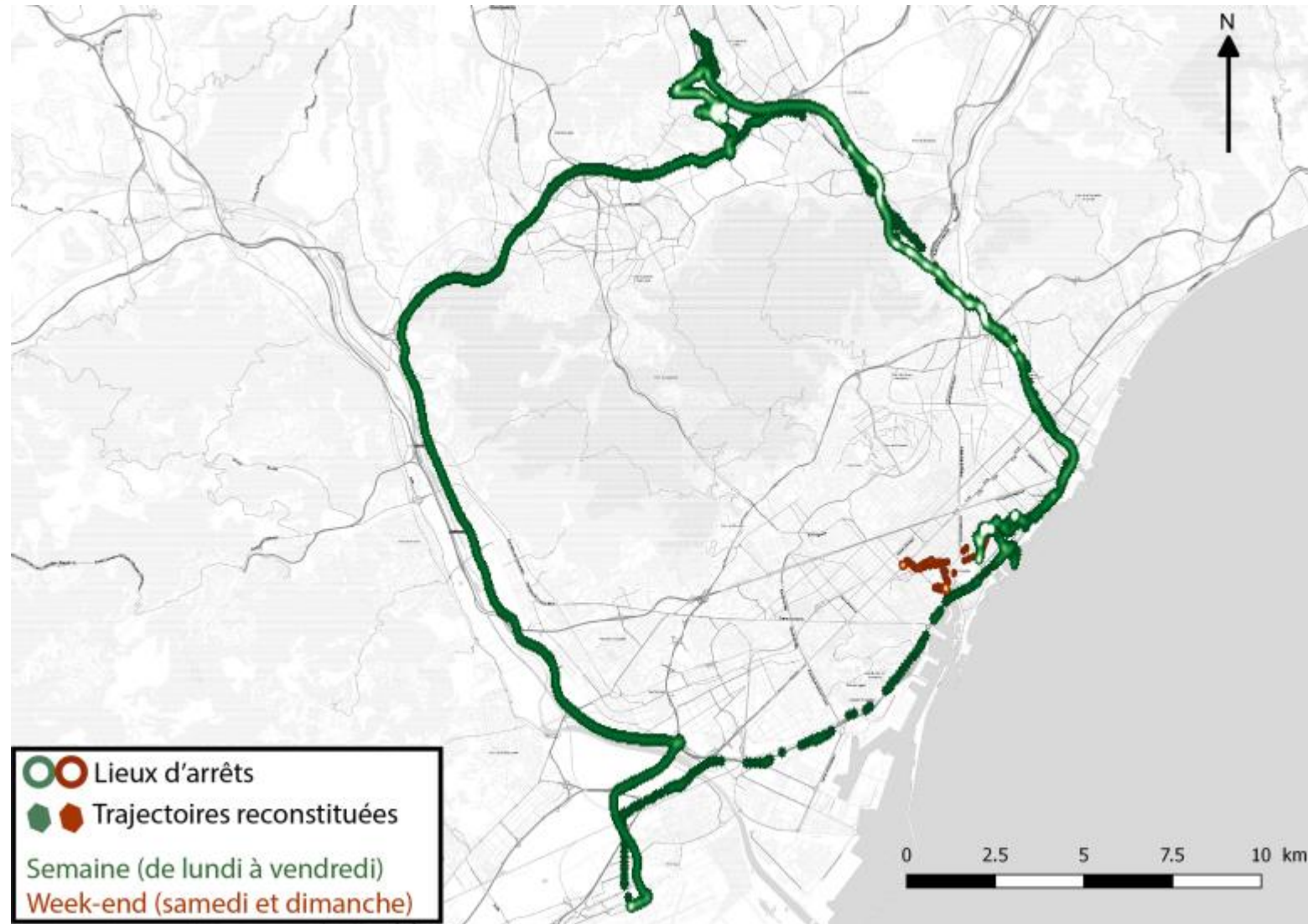
# Une journée de la semaine de ID1 (2)







# L'espace résidentiel selon les temporalités





# Méthode de recueil des données longitudinales : la fiche AGEVEN

- ▶ Une collecte systématique des changements survenus dans la trajectoire familiale, résidentielle et professionnelle
  
- ▶ Renseigner les aptitudes à se mouvoir et les pratiques de mobilité tout au long de la vie :
  - ▶ évolution de la navette domicile-travail,
  - ▶ évolution des « compétences » de mobilité
  - ▶ relevé des expériences de déplacement hors de l'espace résidentiel (parcours migratoire, vacances, etc.).
  
- ▶ Contextualiser les aptitudes et pratiques de mobilité quotidienne à travers les changements familiaux, professionnels et résidentiels





**La somme des pratiques spatiales peut-elle se capitaliser ?**

**En d'autres termes, les concepts de capital de mobilité (Kaufmann) et/ou de capital spatial (Lévy) peuvent-ils expliquer les pratiques actuelles de mobilité quotidienne ?**



# Résultats (1): deux limites identifiées à cette capitalisation linéaire et ascendante de la mobilité et de l'espace

- Ces capitaux ont du mal à traverser les frontières :
  - L'appropriation du champs des possibles d'un lieu ne garantit pas toujours la maîtrise dans d'autres lieux ;
  - Des compétences rattachées à un territoire particulier : le permis, un capital culturel institutionnalisé dont l'équivalence est difficile à obtenir lors d'une migration « Sud-Nord ».
  
- Ces capitaux ont du mal à traverser le temps :
  - Les compétences d'hier ne correspondent pas toujours aux besoins d'aujourd'hui: de nouvelles contraintes et de nouveaux motifs de déplacements vont modifier les aptitudes à ce mouvoir selon le cycle de vie traversé;
  - Les pratiques de mobilité évoluent : conduire sans permis, une prise de risque qui appartient au passé.



## Résultats (2) : la longue navette domicile-travail, un révélateur de contraintes professionnelles et résidentielles

- Des contraintes professionnelles :
  - Un chômage élevé impose l'augmentation du périmètre de recherche;
  - Certains métiers obligent les individus à se déplacer sans nécessairement inclure cette mobilité dans les heures travaillées et donc sans les rémunérer : les métiers de la propreté (surtout les femmes de ménage chez les particuliers), les services d'aide à domicile, etc.;
  - La précarité des emplois ne permet pas de se projeter dans un temps long et d'adapter sa localisation résidentielle à son emploi (Jouffe, 2007).
  
- Des contraintes résidentielles :
  - L'éloignement des zones où le marché immobilier est en tension (gentrification et périurbanisation);
  - Pour les plus pauvres, le choix résidentiel dépend d'un appartement où réside un membre de la famille, d'un logement social (enfin) libre ou d'un propriétaire qui leur fait confiance (même sans garantie).



## Résultats (3): la somme des pratiques de l'espace modifie la perception de l'espace et les comportements dans cet espace

- ▶ Une accumulation d'expériences modifie la perception de l'espace et sa pratique.
  - ▶ Le « réseau aérotaire » (Jean Rémy, 1999);
  - ▶ Les « formes-organisantes » caractérisées par des nœuds interconnectés en réseaux dynamiques à la fois éphémères dans le temps et étendus dans l'espace (Montulet, 2005).
- ▶ L'appropriation du champ des possibles est facilitée par la proximité culturelle avec le lieu d'origine.
- ▶ Les moyens de transports qu'ils utilisent véhiculent des normes, des valeurs ainsi qu'ils conditionnent les comportements des individus.



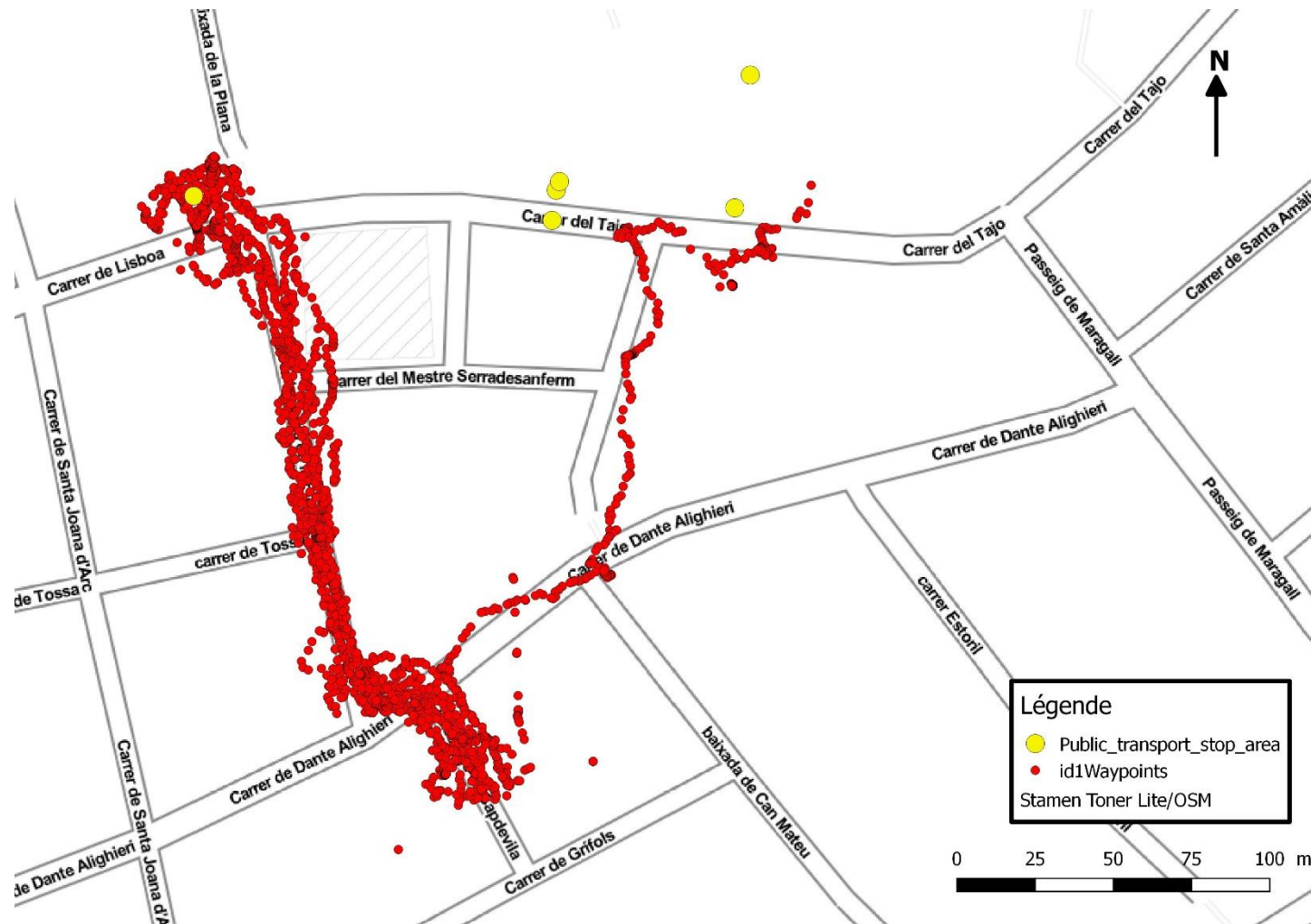
# Le « réseau aérolaire » des femmes de ménage pendant leurs heures de travail







# Des changements de trajectoire pour un même déplacement



# Merci !

---

*Paolo Chevalier*

---

[paolo.chevalier@enpc.fr](mailto:paolo.chevalier@enpc.fr)

[pchevalier@ced.uab.es](mailto:pchevalier@ced.uab.es)



**CED**

Centre d'Estudis  
Demogràfics



Laboratoire  
Ville  
Mobilité  
Transport

# Définitions

## Le capital spatial

- Un « ensemble de ressources, accumulées par un acteur, lui permettant de tirer avantage, en fonction de sa stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société » (Lévy et Lussault, 2003 : 124).
- Il comporte deux dimensions : il est à la fois un *patrimoine* de lieux et des *compétences* à le rentabiliser (Lévy et Lussault, 2003 : 125).

## La motilité, un capital de mobilité

- La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage. Celle-ci peut se décomposer en trois facteurs relatifs à l'accessibilité (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation de ces deux dernières (l'évaluation des possibilités). Ces trois dimensions font système, elles se co-produisent et ne peuvent être abordées séparément (Kaufmann et al., 2004).