« Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires. Territoires, pratiques, régulations »
Clermont-Ferrand, 25 et 26 novembre 2010
CERAMAC, Maison des Sciences de l'Homme

Les justifications de la mobilité périurbaine : mise à l'épreuve de la durabilité dans un espace intermédiaire

Martouzet Denis[*], Bailleul Hélène[**], Feildel Benoît[***]

Équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage Environnement (IPAPE)
UMR Cités Territoires Environnement et Sociétés
Polytech'Tours - Département Aménagement, Université F. Rabelais - Tours

Résumé

La durabilité n'est pas une qualité intrinsèque d'un territoire, elle dépend des pratiques effectives, permises ou non par celui-ci. De ce fait, la durabilité des pratiques de mobilité dans un périurbain, majoritairement décrié, peut être plus amplement questionnée. Le suivi précis par GPS (Global Positioning System) d'une quarantaine d'individus localisés dans le périurbain tourangeau, couplé avec des entretiens qui sont autant d'épreuves de justification des déplacements effectués, par choix ou par contrainte, permet d'y saisir la place de la durabilité.

Summary

Sustainability is not an intrinsic feature of a territory. It depends on practices permitted, or not, by a spatial organisation. Thus, the sustainability of mobilities in suburban areas, largely deplored in name of sustainability, can be considered and investigated more deeply. Real time GPS (Global Positioning System) tracking of 40 inhabitants localised in the suburban area of Tours, and interviews where individuals have to justify their commuting or leisure travels, allowed us to link mobility and sustainability issues in regard to the way individuals combine them in real life.

Introduction

La durabilité n'est pas une qualité intrinsèque d'un objet technique ou d'un territoire. Pour qu'il y ait durabilité effective d'un territoire, il est nécessaire que celui-ci, potentiellement durable, soit compris comme recelant ces potentialités de durabilité, que seule la pratique peut faire émerger et rendre, dans les faits, effective. Partant, les espaces périurbains des villes moyennes de France peuvent être considérés comme possiblement durables, selon ce qu'en font les individus dans leurs pratiques quotidiennes. C'est sur ces pratiques quotidiennes que nous mettons l'accent dans cette restitution des premiers pas d'une recherche visant à

[*] Professeur en Aménagement-Urbanisme
[**] Docteure en Aménagement-Urbanisme
[***] Docteur en Aménagement-Urbanisme

connaître la mobilité des habitants et usagers du périurbain tourangeau comme possible révélateur, par les justifications que donnent ces personnes de leurs déplacements en lien avec leurs localisations (logement, travail…), de la durabilité potentielle de ce territoire.

Les justifications recueillies, les *explications* données relatives à ces déplacements, comme celles relatives aux lieux, permettent de saisir le rapport à l'espace des personnes enquêtées, leur « habiter », comme déclinaison géographique du concept heideggérien. De là, il devient possible de tracer les contours de différents modes d'habiter mobiles décelables à partir des parcours visualisables grâce aux données obtenues par GPS (Global Positioning System), comme dans les discours de justification de cette mobilité.

Nous présentons dans un premier temps les rapports étroitement imbriqués entre habiter et mobilité, et l'émergence de ces questionnements dans le cadre de la recherche « PériVia »[1] qui croise la question de la durabilité d'un territoire avec celle des pratiques d'un individu. Ce couplage implique ensuite la mise en œuvre d'une méthode mobilisant à la fois le GPS pour la précision de l'observation spatiale, la mesure quantitative des déplacements effectués par les individus enquêtés, et l'entretien semi-directif pour capter les éléments de justification de ces déplacements. Les premiers éléments d'analyse sont enfin proposés au lecteur, tant comme résultats « bruts » que comme un ensemble de pistes de réflexion pour la suite de la recherche.

1. Positionnement : entre habiter et durabilité

La notion de mobilité, comme celle de « localité », tient une place particulière dans la réflexion sur l'habiter, et les différentes acceptions que la notion de mobilité peut recouvrir permettent de (re)questionner la durabilité des territoires et des pratiques individuelles.

1.1. La place de la mobilité dans la réflexion sur l'habiter

La spatialité est à l'habiter ce que l'ensemble des déplacements est à la mobilité. Dans cette analogie, donc dans le cadre de l'équivalence de ces termes pris deux à deux dans un rapport qui reste à expliciter, le premier terme, la spatialité ou l'ensemble des déplacements, est le caractère objectif d'un fait descriptible tandis que le deuxième, l'habiter et la mobilité, est à la fois tout ce qui rend possible ce fait objectif et tout ce qui en découle, ce qui inclut le sens qui lui est donné par l'acteur.

Ainsi, alors que la spatialité d'un individu est l'ensemble des lieux fréquentés et des liens parcourus pour relier ces lieux en une durée déterminée, l'habiter est l'ensemble des facteurs expliquant le fait qu'il soit ici aujourd'hui, à condition de préciser que :

- Ces facteurs peuvent être de l'ordre de l'actuel : c'est l'ensemble des éléments qui dans sa situation peuvent permettre de comprendre le pourquoi de ce « ici et maintenant ».

[1] « PériVia : le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter, la viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s) », recherche financée par le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) dans le cadre du programme « La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains » (2009).

- Ces facteurs peuvent être de l'ordre du virtuel : mobilisés aujourd'hui, ils peuvent référer au passé et en être la suite prévue ou la conséquence logique, ou référer au futur et en être l'un des prémisses.

- Ces facteurs peuvent être de l'ordre du potentiel : hors du temps (par le biais de l'imaginaire, par exemple, mais aussi en fonction d'idéaux, d'idéologies), ils donnent au « ici et maintenant » une tonalité particulière, notamment par le décalage et l'adéquation relative qu'ils montrent avec le(s) potentiel(s) mobilisé(s).

- Ces facteurs, qu'ils soient actuels, virtuels ou potentiels, parce qu'ils sont en rapport avec le « ici et maintenant » lui donnent un sens.

Enfin, le terme « expliquer » est à prendre dans une extension sémantique large et il ne correspond pas à une explication que le chercheur donnerait d'un « ici et maintenant » dont il aurait connaissance, mais à l'explication que se donne l'individu, lui-même, quand il est mis en situation de faire émerger le sens que seul lui-même peut donner à cet « ici et maintenant », l'idéal étant que l'individu s'interroge lui-même sur cet « ici et maintenant » et non que l'explication soit fournie par le chercheur. En ce sens, nous avons présenté ailleurs une méthode, couplant un récit de vie spatialisé et une herméneutique cartographique, propre à ce que la demande du chercheur – malgré tout inévitable – soit masquée et que l'individu se sente ainsi en situation de se répondre à lui-même, et non plus seulement à la sollicitation du chercheur (Martouzet et alii, 2010).

Que signifie « expliquer » dans ce cadre ? Certains éléments (des paroles entendues, des événements, des ambiances, des sensations…) de la vie passée d'un individu *expliquent* en partie sa situation actuelle. Par exemple, le discours francophile d'un père allemand auprès de sa fille *explique* en partie l'installation de sa fille en France, bien des années plus tard. De même, des éléments encore virtuels, positionnés dans un futur encore non advenu mais espéré, attendu, craint, fantasmé, souhaité, anticipé, voulu, préparé par un individu, permettent d'*expliquer* en partie sa situation actuelle. Cependant, et on le sent tout de suite, ce type d'*explication* n'est pas satisfaisant : le terme *expliquer* ainsi utilisé relève du langage courant. Ce type d'*explication* n'est pas, non plus, suffisant car un élément n'*explique* pas à lui seul une situation actuelle, ni même une partie de celle-ci, et l'on ne peut être sûr du lien qui unit l'élément explicatif de l'élément *expliqué*. Un discours francophile tenu 40 ans plus tôt ne peut être tenu pour la cause d'une localisation actuelle en France. En fait, les éléments passés et ceux qui relèvent d'un futur anticipé *préparent* la survenue de tel élément de la situation actuelle. Ainsi, le discours francophile prépare mais n'explique pas au sens précis du terme la venue en France. Par ailleurs, chaque élément pris isolément et chaque composition d'éléments pris conjointement préparent une multitude d'autres situations dont une seule surviendra. Il faut donc se méfier du caractère *explicatif* de tel élément car celui-ci aurait aussi *expliqué* d'autres éléments, d'autres situations. En revanche, un faisceau d'éléments (le discours du père, la visite de villes françaises, l'apprentissage de la langue…) aura un caractère explicatif plus important sans pour autant donner une explication pleine et entière. Un faisceau d'éléments *explicatifs* est composé d'éléments non connectés (un discours francophile à tel moment et une visite touristique à tel autre moment ou éventuellement au

même moment et tous les deux préparent la venue définitive en France) et d'autres qui sont connectés (par exemple, un discours francophile qui prépare une visite touristique en France et l'ensemble prépare la venue définitive en France). Ces éléments préparant la situation actuelle font en fait augmenter la probabilité que la situation actuelle, celle qui est finalement advenue, advienne.

De même, les déplacements sont la face objective, au moins objectivable, mesurable, de la dimension spatiale d'un individu, tandis que la mobilité est l'ensemble des éléments ayant présidé à ses déplacements, ceux qu'il a effectivement faits, ceux qu'il a envisagés, ceux auxquels il a renoncé.

Par ailleurs, ces couples spatialité-habiter et déplacements-mobilités ne se situent pas au même niveau dans la mesure où la mobilité (et donc les déplacements qu'elle implique) est une modalité – la modalité mobile – de l'habiter. Elle n'en est qu'une modalité. Une autre de ces modalités étant l'immobilité (dont le versant objectif serait l'ensemble des localisations), soit la manière d'être-là, les facteurs qui l'*expliquent*, les intentions qui y président…

De cette façon, on illustre plus clairement le fait que l'habiter est composé des éléments relevant des lieux, d'autres relevant des liens, enfin d'autres encore relevant de la relation entre liens et lieux. Par exemple, dans une situation actuelle (faite de possibles et de contraintes), pour un individu ayant une certaine trajectoire (et donc une compétence spatiale), cet individu peut se trouver dans l'obligation de concilier nombre d'éléments (liés à sa situation et à sa trajectoire) oscillant entre l'optimisation de la localisation relativement aux possibilités de déplacements. Le propre de la modernité périurbaine est d'être au plus près de la meilleure place (permettant de minimiser les déplacements) étant donné des ressources qui amènent à ne pouvoir être là et donc à être obligé de se déplacer.

1.2.Que signifie : habiter durablement ?

Les réflexions sur l'habiter, dont on a cherché à clarifier les liens avec la spatialité, d'une part, et les déplacements et la mobilité d'autre part, impliquent aujourd'hui que la question de la possibilité d'un habiter durable soit posée. Peut-on habiter durablement ? La réflexion en cours semble montrer, en accord avec les débats ayant eu lieu lors du colloque « Habiter » organisé par le GERPHAU[2] les 11-12 mai 2006 à Créteil, et les conclusions qui ont pu être énoncées concernant la recherche d'une définition claire et reconnue du concept et du contenu de l'habiter de l'homme (Paquot, Lussault & Younès, 2007), que deux grandes tendances restent distinctes, entre un habiter philosophique découlant de la pensée de Martin Heidegger (1958) et un habiter géographique ou « contextualisé », qui en découle aussi mais après qu'a été provoqué une rupture quant à ses dimensions spatiales et temporelles. Il apparaît que l'habiter dont traitent les géographes, notamment, mais aussi à leur manière les sociologues, psychologues et les urbanistes diffère de l'habiter proprement heideggérien en ce que celui-ci est un rapport au monde sans commune mesure spatiale et temporelle avec l'habiter pratique que nous mobilisons ici. Bien que, pour l'un et l'autre, espace et temps sont indissociables, on peut distinguer :

[2] GERPHAU : Groupe d'Études et de Recherche PHilosophie, Architecture et Urbain, UMR LOUEST.

- Sur le plan spatial, le concept d'habiter tel qu'utilisé par Martin Heidegger réfère à un rapport au monde en tant qu'entité cohérente, unique et dynamique, un système à l'échelle globale et non locale. Il ne réfère donc pas à un espace en particulier de ce monde, ni à un système d'espaces et de lieux particuliers, même si ce système qui fonde l'habiter géographique construit l'image que l'on a du monde à l'échelle globale.

- Sur le plan temporel, habiter dans le sens d'être-déjà-là ou d'être-toujours-déjà-là renvoie à une temporalité particulière ou à une absence de temporalité, ce qui ne permet pas de supposer une construction de l'habiter, en tout cas pas une construction du même ordre. Chez Martin Heidegger, habiter est une façon d'être qui inclut une dimension éthique, une façon de devoir-être face et dans le monde, monde qui préexiste, tandis que la construction de l'habiter des sciences sociales, sans pour autant ôter totalement cette dimension, part de l'idée que, concernant notre habiter pratique, notre monde se construit, il n'est donc pas un en-soi.

Ces deux approches ne sont pas contradictoires au point de s'exclure mais apparaissent comme complémentaires, l'une plus philosophique dont la dimension essentielle est éthique, l'autre plus psychosociologique dont la dimension essentielle est descriptive. C'est essentiellement à l'habiter des géographes que nous faisons ici référence. En effet, le rapport à l'espace, bien qu'il puisse dans certains cas, pour certains personnes, relever de l'habiter heideggérien dans la mesure où ces personnes incluent dans leur être à l'espace environnant un devoir-être au monde, renvoie plutôt, mais pas exclusivement, à la construction contextualisée d'un rapport à un nombre fini d'objets ou d'espaces. Le questionnement qui se pose alors réside dans la question de savoir si l'injection de durabilité dans le concept géographique d'habiter ne renvoie pas à l'habiter philosophique dans sa dimension éthique ?

En lien avec ce qui précède, la notion de durabilité, qu'il ne s'agit pas d'examiner dans ses multiples dimension, a néanmoins fait l'objet d'une déclinaison particulière, sur les plans des principes généraux qui relèvent plus de la philosophie sociopolitique (de l'organisation des sociétés) que de la mise en œuvre pratique d'un projet particulier, distinguant durabilité forte et durabilité faible. L'approfondissement en cours mais non restitué ici porte sur les pratiques durables en tant qu'elles peuvent appartenir à l'une ou l'autre de ces deux catégories, en portant l'accent sur les pratiques de mobilité, qui vont du mode alternatif de déplacement à la « rentabilisation » de chaque déplacement (co-voiturage, multi-motif d'un déplacement, mobilité zigzagante), en passant par la substitution (Technologies de l'Information et de la Communication) ou le renoncement (volontaire ou obligé). Est à prendre en compte, dans une optique éthique kantienne, tout autant ce qui est fait par respect d'une idée de la durabilité que ce qui est simplement conforme à cette idée (Kant, 1988). Le fait de mettre l'accent sur les pratiques de mobilité n'exclut en rien d'analyser les pratiques autres, notamment celles liées aux différentes localisations d'un individu et des arguments ayant présidé à ces choix de localisation. Cela justifie, entre autres, le choix des individus entrant dans l'échantillon, d'une part, et, d'autre part, la nécessité d'un entretien permettant de mettre en tension lieux et liens dans les choix faits au passé comme au présent : comment, par exemple, un choix de

localisation antérieur contribue à orienter les choix de déplacements actuels et comment l'anticipation de déplacements à envisager rejaillit sur des choix de localisation.

2. La méthode : la mobilité vue par l'individu

Le principe méthodologique envisagé repose sur le couplage, qui existe dans la réalité et qui est à préciser dans l'utilisation méthodologique qui en est faite, entre l'individu et le territoire.

2.1.Appréhender la mobilité par l'individu

Seul ce couplage permet une évaluation de la durabilité actuelle et potentielle d'une société dans une de ses déclinaisons spatiales, par type – le périurbain – et spécifiquement – le périurbain tourangeau – sans passer par la constitution d'une grille d'analyse construite *a priori* à partir d'indicateurs normatifs. La durabilité, comme notion ayant une portée opératoire, se construit dans ce couplage.

Du côté de l'individu, toute pratique, tout comportement est nécessairement inscrit à la fois dans une durée et dans une série d'espaces emboîtés, juxtaposés ou organisés de manière réticulaire. Ce faisant, l'individu est nécessairement, au-delà de sa capacité d'autonomie, et de l'utilisation qu'il en fait, le produit de ce que la société lui permet d'être. Par conséquent, au-delà de sa particularité qui fait de l'individu une individualité, il est toujours en même temps représentatif de quelque chose qui le dépasse (Chalas, 2000). Intégré dans la société, l'individu intègre celle-ci.

Nous considérons l'individu comme un « individu-aujourd'hui » (ou « individu-hier » ou « individu-demain ») c'est-à-dire comme le résultat de la rencontre d'une trajectoire personnelle et d'une situation sociale à un moment donné. La trajectoire d'un individu est l'ensemble des « individus-aujourd'hui » passés, présents et à venir qu'a été, est, et sera l'individu, en tant qu'il est capable d'autonomie et de décision, par rapport, et en rapport à ce qui l'entoure, même si on ne peut omettre l'idée d'une influence de cet environnement. On suppose ainsi une cohérence d'ensemble de cette trajectoire, une cohérence temporelle qui permet au chercheur de possiblement trouver une trame d'explications causales et « conséquentielles », c'est-à-dire d'expliquer (au sens précédemment présenté) l'individu d'aujourd'hui par les individus qu'il a été précédemment et par ceux qu'il sera dans le futur. Il est le résultat aujourd'hui de ce qu'il a été, de ce qu'il a décidé dans le passé, et le résultat, par anticipation, de ce qu'il sera. Si l'individu est là aujourd'hui (et ce *là* n'est pas que spatial) c'est *parce qu*'il a été ce qu'il a été et *parce qu*'il sera ou tentera d'être ce qu'il sera ou souhaite être. La formulation ne doit pas prêter à confusion en laissant entendre un déterminisme lourd qui apparenterait cette trajectoire à une destinée décidée ailleurs, mais au contraire la capacité de l'individu à se projeter, à anticiper et à se remémorer, bref à influer sur sa propre trajectoire. La situation est l'ensemble des éléments extérieurs à l'individu formant le milieu de vie dans lequel il habite, c'est-à-dire la somme et l'interaction des influences qu'il subit ou dont il profite, des contraintes, des possibilités et impossibilités… qui se présentent à l'individu (Figure 1).

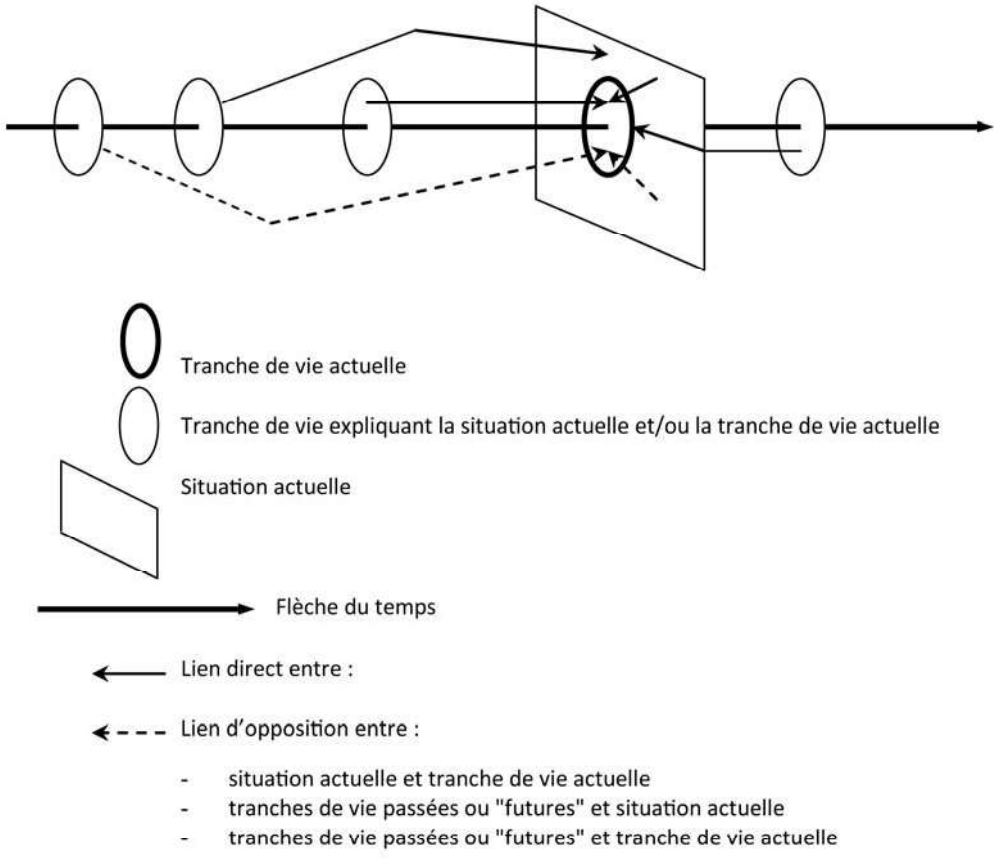


Figure 1. La trajectoire de vie d'un individu entre « tranches » et « situation »

L'individu est considéré comme œuvrant par héritage (héritage social, héritage familial, habitude, routine…) ou par rupture. Il est en même temps autonome vis-à-vis de la situation et contraint par celle-ci. Par ailleurs, ayant une certaine représentation de lui-même, son autonomie objective, et son niveau de contrainte objectif, est nuancé par la croyance qu'il porte sur son autonomie (augmentant et diminuant celle-ci) et sur les contraintes dont il a une connaissance partielle et qui, pour certains, ne sont que des contraintes qu'ils s'imposent à eux-mêmes sans que cela leur soit imposé de l'extérieur. Ainsi, l'individu a des compétences, notamment spatiales, des incapacités, des prétentions (compétences pensées mais non effectives) et des complexes (compétences non pensées mais qui seraient effectives si elles étaient connues et reconnues). Dans les choix qu'il fait, il peut être ou prétendre être (ou non) durable. L'individu, du fait, entre autres, de son autonomie et de sa position en situation, est doué de la capacité de réflexivité, c'est-à-dire la capacité à réfléchir sur soi, à se réfléchir.

Le territoire apparaît à la fois comme l'enveloppe de la somme des lieux mobilisés par l'individu, le milieu de vie de celui-ci, et comme une offre limitée, nécessairement mais relativement insatisfaisante, de possibilités et d'impossibilités. En particulier, le territoire géographique concerné est le périurbain tourangeau compris comme l'extension maximale du territoire à l'intérieur duquel des liaisons domicile-travail s'effectuent, dans une situation de relation centre-périphérie, journellement.

Cette réflexion sur le périurbain tourangeau, en confrontation avec la notion qui sous-tend cet exemple, passe par la réalisation d'un diagnostic critique de cet espace, notamment en termes de mobilité, ce qui inclut/induit la question des localisations tout comme celle des déplacements. Il s'agit ainsi de savoir ce qu'offre le territoire en matière de déplacements et de localisations, tant en actuel qu'en potentiel, ce qu'il n'offre pas mais pourrait ou devrait pouvoir offrir par comparaison avec d'autres territoires plus ou moins similaires, comme par évaluation vis-à-vis d'un modèle idéal-typique (« diffusion », « compacité », « poly-centrisme »).

Le territoire compris comme un ensemble organisé de déplacements et de localisations possibles, effectifs ou non, amène à considérer les motifs de déplacement dans la quotidienneté d'une semaine type. Le territoire apparaît alors comme un contexte d'action, qui révèle ou empêche l'action, la rend possible ou non, la facilite ou la rend hasardeuse. Dans le cadre dialectique associant liberté et contrainte, observé du côté de l'individu, c'est-à-dire dans le cadre de « situations » telles que définies précédemment, le territoire en est dans le cadre de cette recherche la dimension première.

De ce fait, dans le couplage individu-territoire, le territoire de recherche est aussi la superposition de couches déconnectées a priori que sont chacun des territoires personnels. Il est nécessaire de mobiliser l'idée d'habiter poly-topique de Mathis Stock (2005, 2006), tant il est vrai que nous sommes dans une société valorisant la mobilité et, par conséquent la multiplicité des lieux (topos). Le territoire de chacun est composé, à l'image de ce qu'ont pu montrer SCALAB (Lévy, 2008) et EhEA (2008), d'un ensemble de lieux reliés par des liens.

2.2.Une mesure de la mobilité : relevés GPS et épreuves de justification

Le protocole d'enquête élaboré vise la compréhension des modes d'habiter périurbains, dans leur grande diversité, l'identification des mécanismes sociaux et collectifs de structuration de ces modes d'habiter, ainsi que l'analyse des choix, et des justifications (Boltanski & Thévenot, 1991) de ces choix, opérés par les individus, tant au niveau des localisations que des modalités de déplacements. Ainsi, l'objectif porté par le présent protocole vise bien à apporter des éléments de compréhension sur la structuration et l'organisation, tant des espaces que des modes d'habiter périurbains, et de tendre ainsi, dans une perspective pragmatique, vers l'identification de solutions susceptibles de répondre à cet enjeu constitutif de la périurbanité : la mobilité à l'épreuve de la durabilité (PUCA, 2009).

Le protocole vise donc, pour la partie de l'enquête qui concerne la dimension individuelle, à interroger des individus identifiés *a priori* comme périurbains, habitants du périurbain ou se définissant, voire se revendiquant comme tels, mais aussi des individus développant des modes de faire avec l'espace pouvant correspondre aux critères de périurbanité (Dodier, 2009 ; Cailly, 2004, 2008 ; Morel-Brochet, 2007), tant du point de vue de leurs mobilités quotidiennes et, plus largement, de leurs modes d'habiter. L'approche adoptée vise notamment à confronter le discours de ces périurbains à la réalité de leurs pratiques spatiales. En ce sens, le protocole d'enquête a été construit de façon à permettre l'expression de l'image que l'individu se fait de sa mobilité, depuis les conditions exprimées de son actualisation dans la quotidienneté, à l'échelle d'une semaine, à l'inscription de cette manière de « faire mobile »

avec l'espace dans une trajectoire biographique, et les multiples évolutions de cette mobilité que sont susceptibles d'engendrer les différentes étapes de la vie de l'individu.

Dans un premier temps donc, nous avons proposé d'équiper l'individu enquêté d'un matériel GPS (Global Positioning System) permettant d'enregistrer l'ensemble de ses déplacements quotidiens à l'échelle d'une semaine. À l'issue de cette première étape nous avons donc obtenu un relevé objectif de l'ensemble des pratiques spatiales quotidiennes de l'individu. Ces données nous ont dès lors permis d'opérer une mesure quantitative et objective des pratiques spatiales pouvant être qualifiées de périurbaines et un traitement cartographique de la trace GPS (identification des temps et des modes de déplacement, des principaux lieux fréquentés, de l'échelle spatiale de l'habiter périurbain). L'exploitation des données récoltées grâce à l'équipement GPS des individus ne se limite cependant pas à ces traitements statistiques et cartographiques, puisque notre protocole d'enquête a été construit de façon à utiliser l'image de cette trace GPS, sur une semaine, comme outil de réactivation, susceptible de fonctionner comme un embrayeur de discours, amenant l'individu à questionner l'image qu'il se fait de son habiter par la confrontation avec une image de la réalité de ses pratiques spatiales, de sa mobilité.

Dans un deuxième temps, il a donc été établi la nécessité de récolter un « récit des mobilités », venant à la suite, et donc compléter, le relevé objectif des pratiques spatiales des individus. Dans cet entretien, l'enquêteur donne pour consigne à la personne de « raconter les principales modalités de sa mobilité », afin non seulement de faire émerger des données sur la mobilité, mais également un « discours d'existence » permettant de connaître les conditions dans lesquelles se manifestent ces pratiques mobiles. Le premier temps de cet entretien de réactivation permet d'établir un « schéma de la mobilité » type (incluant les lieux, leur localisation, la fréquence des déplacements, les activités dans les lieux visés par la mobilité, etc.) et d'entrevoir les opportunités et les contraintes ressenties par l'individu par rapport à sa mobilité, mais aussi le sens que la personne enquêtée lui donne. La pertinence du « récit de mobilités » est justifiée, notamment parce qu'il permet une mise en perspective de la mobilité avec les modes d'habiter, les valeurs, les habitudes, etc., des individus, incitant ces derniers à mobiliser des éléments plus lointains dans le temps que l'échelle de la quotidienneté obtenue grâce au relevé GPS mis en œuvre dans la seconde phase de l'enquête. Le deuxième temps de l'entretien consiste dès lors à soumettre à l'individu enquêté l'image cartographique de sa trace GPS, procédant de la sorte à une « herméneutique cartographique » (Bailleul & Feildel, 2010 ; Feildel, 2010 ; Martouzet et alii, 2010) de ses pratiques spatiales quotidiennes. Cette deuxième étape permet ainsi d'approfondissement avec l'individu lui-même des conditions, entre contraintes et opportunités, susceptibles de constituer des leviers, au niveau individuel, à la réalisation de la durabilité des espaces périurbains.

3. Représenter, quantifier et analyser la mobilité des périurbains

25 relevés GPS et 17 entretiens ont pour lors été effectués. Ils nous permettent d'identifier, avec toute la prudence qu'il convient d'observer à ce stade de l'enquête (encore en cours), quelques éléments d'analyse sur la forme et l'organisation temporelle des mobilités de ces habitants du périurbain.

3.1. L'organisation spatio-temporelle de la mobilité des périurbains

En premier lieu, il convient de noter que la mobilité à l'échelle de la semaine est principalement orchestrée par le trajet domicile-travail, lequel s'effectue cependant à des horaires et avec une régularité qui est loin d'être évidente. Dans les deux cas présentés, celui de N1 et H1, l'une enseignante dans le primaire et l'autre enseignant-chercheur à l'université, le trajet domicile-travail s'adapte à un emploi du temps fortement variable d'un jour à l'autre à l'échelle d'une semaine. Sur un même trajet, les heures de départ peuvent varier, ainsi que les étapes réalisées au cours du trajet, de même que les chemins empruntés varient d'un jour à l'autre.

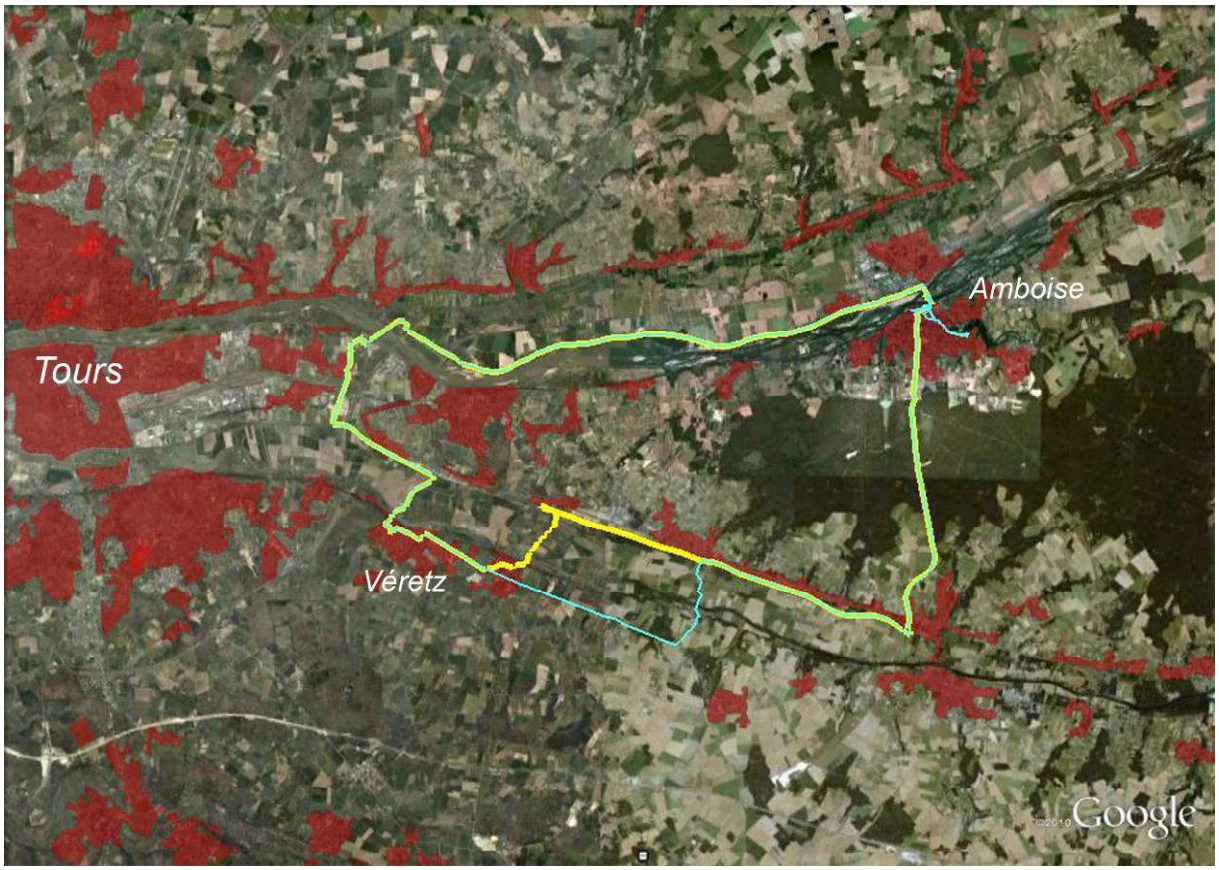
Le tableau ci-après (Tableau 1) présente jour par jour les trajets effectués par N1 (25 ans, professeur des écoles remplaçante, en couple, sans enfant). Ses horaires de départ varient selon qu'elle enseigne dans l'une ou l'autre école où elle a été affectée (Amboise : jeudi et vendredi, Véretz : lundi et mardi), mais ils diffèrent également selon la préparation nécessaire à la journée de classe (arrivée 1h avant, 45 minutes avant ou 30 minutes avant). De la même manière, le choix du trajet en voiture diffère d'un jour à l'autre puisqu'elle indique que « ayant commencé le travail à Véretz depuis un mois et demi… [elle] cherche encore le meilleur chemin pour le retour » (N1). La spécificité de la mobilité de N1 tient avant tout au fait que celle-ci se limite quasiment, dans la semaine étudiée, à la mobilité liée au travail. Les jours sans travail (mercredi et week-end) sont entièrement passés dans la sphère domestique, mis à part quelques sorties dans la semaine pour la pratique du jogging aux alentours de la maison (3 fois par semaine sans enregistrement GPS). La sociabilité de N1 dans son voisinage proche est très limitée.

Emploi du Temps N1 - 24/09 au 30/09 2010												
Vendredi 24/09/2010												
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	Y Départ	X Départ	Y Arrivée	X Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
24/09/2010	1	7:35:30	7:47:43	47,415722	0,982429	47,407249	0,997008	11,78528155	2809	Travail	Ecole Amboise	Vélo
24/09/2010	2	13:57:48	14:26:25	47,406895	0,994699	47,412766	0,981317	1,435923345	1789,63	Sortie Classe	Ecole/ Quai	Pied
24/09/2010	3	14:48:31	16:14:54	47,413162	0,981466	47,407219	0,997362	0,716050808	2840,99	Sortie Classe	Quai / Ecole	Pied
24/09/2010	4	16:39:21	16:47:43	47,407223	0,996973	47,415726	0,982719	11,81013018	2164,02	Domicile	Maison - Ile d'Or	Vélo
24/09/2010	5	17:20:02	17:46:17	47,415798	0,982729	47,357231	0,804613	63,37865819	23639,51	Réunion Travail	Ecole Veretz	Voiture
24/09/2010	6	20:35:08	21:04:29	47,357304	0,804674	47,415592	0,98241	59,22547667	25898,69	Domicile	Maison - Ile d'Or	Voiture
Samedi 25/09/2010												
Dimanche 26/09/2010												
Lundi 27/09/2010												
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	Y Départ	X Départ	Y Arrivée	X Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
27/09/2010	1	7:09:39	7:33:20	47,415646	0,98223	47,357403	0,804719	66,1726918	23797,58	Travail	Ecole Veretz	Voiture
27/09/2010	2	17:31:57	18:02:17	47,357265	0,803872	47,415775	0,982561	60,19485714	25776,54	Domicile	Maison - Ile d'Or	Voiture
Mardi 28/09/2010												
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	Y Départ	X Départ	Y Arrivée	X Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
28/09/2010	1	7:20:21	7:44:15	47,415897	0,982563	47,357288	0,804107	65,56923572	23666,02	Travail	Ecole Veretz	Voiture
Mercredi 29/09/2010												
Jeudi 30/09/2010												
Date	Trajet	Heure Départ	Heure Arrivée	Y Départ	X Départ	Y Arrivée	X Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
30/09/2010	1	7:43:18	7:58:45	47,415646	0,982402	47,407295	0,997489	9,691310345	2612,76	Travail	Ecole Amboise	Vélo
30/09/2010	2	17:19:21	17:30:16	47,407242	0,997437	47,415737	0,982551	10,40499083	2016,79	Domicile	Maison - Ile d'Or	Vélo

Tableau 1. Agenda journaliser des mobilités de N1

Comme permet de le constater la carte (Carte 1) représentant les trajets correspondant aux jours où N1 s'est rendue à Véretz, cette habitante du périurbain tourangeau a effectué différentes tentatives qui correspondent à des trajets plus ou moins courts et plus ou moins longs en termes de distance. Le fait qu'elle ne prenne pas le même chemin à l'aller et au retour tient au plan de circulation de la commune de Véretz qui la conduit à repartir par l'est

et l'obligerait à faire un détour qu'elle juge important, si elle voulait rejoindre la route empruntée le matin. La mobilité de N1 est donc clairement dissociée dans la semaine en fonction de ses deux lieux de travail : les jours où elle utilise sa voiture pour réaliser l'aller-retour à Véretz (1h de voiture) et les jours où elle se déplace à vélo pour le trajet vers l'école d'Amboise (30 minutes de vélo). Nous reviendrons plus particulièrement sur son ressenti par rapport à ces modes de déplacements dans la seconde partie.



Carte 1. Les différents trajets testés par N1 pour le retour depuis son lieu de travail
en bleu : le 24/09/2010 ; en jaune le 27/09/2010 (superposition des deux tracés en vert)
En rouge : le tissu urbain (Corine Land Cover 2006 ; Google Earth 2010)

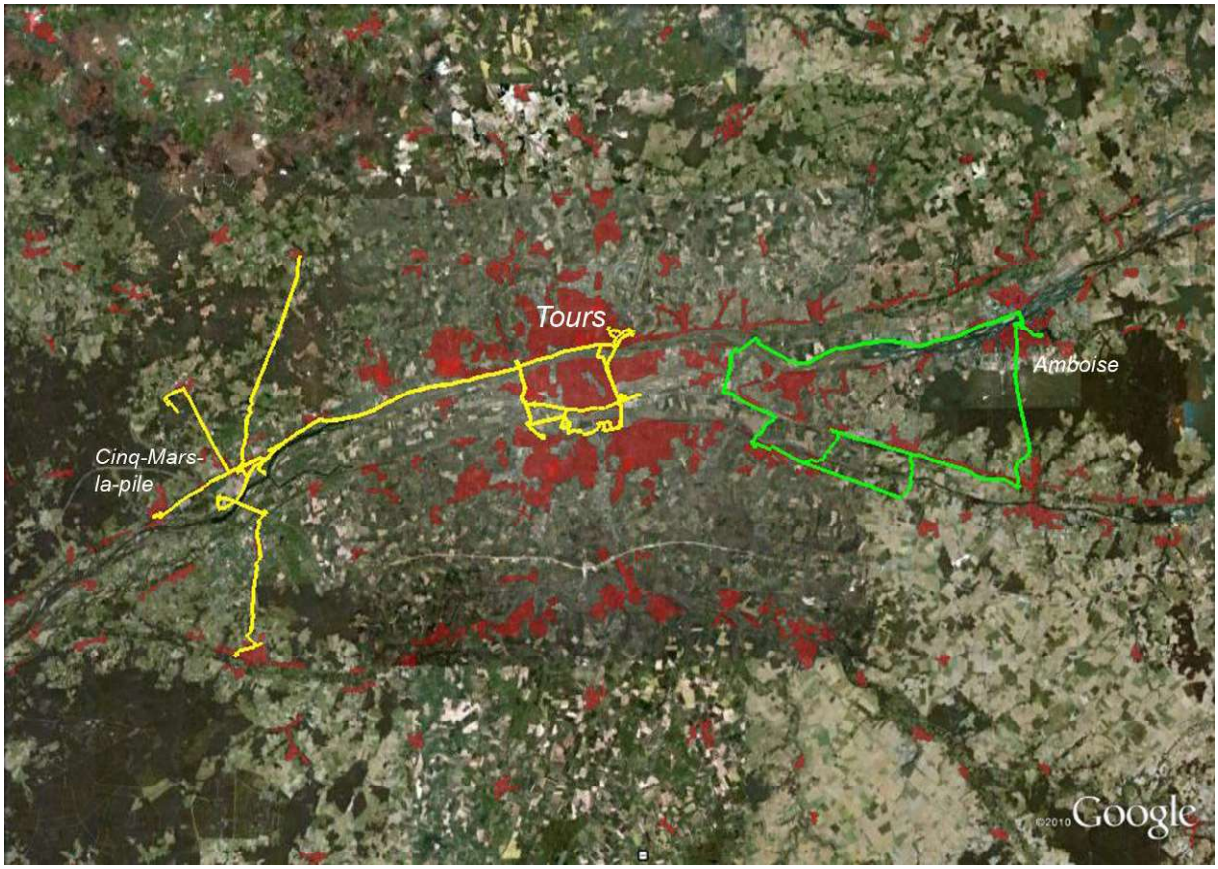
Dans le cas de H1, au contraire, le même trajet domicile-travail est quotidiennement réalisé. L'aller et le retour se font par le même chemin. La distance parcourue quotidiennement étant relativement importante (50 kilomètres), ce trajet est l'occasion de réaliser des étapes. Ce qui est particulièrement observable en termes d'adaptation du déplacement à la diversité des activités quotidiennes sont les « arrêts » que H1 peut effectuer au cours du trajet (Tableau 2).

Emploi du Temps H1 - 08/10 au 15/10 2010												
H1 - Trajets Vendredi 08/10/2010												
Date	Trajet	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
08/10/2010	1	47.369598	0.678054	47.346138	0.461390	16:37:41	17:03:23	63060	21764	Travail/Enfants	Ecole	Voiture
08/10/2010	2	47.346138	0.461390	47.348038	0.460342	17:10:20	17:11:50	19500	480	Ecole/Parc	Parc	Voiture
08/10/2010	3	47.348038	0.460342	47.357254	0.486202	17:21:10	17:24:57	48700	2700	Parc/Maison	Domicile	Voiture
08/10/2010	4	47.357254	0.486202	47.357254	0.486202	17:39:32	18:40:07	778	1825	Ballade	Alentours	Pied
H1 - Trajets Samedi 09/10/2010												
Date	Trajet	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
09/10/2010	1	47.355396	0.479557	47.378979	0.411118	14:25:12	14:41:14	58319	8911	Bois	Mazieres	Voiture
09/10/2010	2	47.378979	0.411118	47.378849	0.411050	14:41:14	16:36:43	257	2986	Ballade	Mazieres	Pied
09/10/2010	3	47.378849	0.411050	47.357189	0.486221	16:36:43	16:46:15	60865	9045	Domicile	Maison	Voiture
09/10/2010	4	47.357258	0.486225	47.355568	0.482628	18:08:31	18:14:28	2936	487	Voisins	Quartier	Pied
09/10/2010	5	47.355614	0.482972	47.357262	0.486444	18:46:25	18:52:32	2615	464	Domicile	Maison	Pied
H1 - Trajets Dimanche 10/10/2010												
Date	Trajet	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
10/10/2010	1	47.357628	0.486466	47.443295	0.500340	09:55:51	10:15:15	62934	13926	Famille	Pernay	Voiture
10/10/2010	2	47.443275	0.500569	47.355625	0.482581	13:04:27	13:17:41	66826	13656	Voisins	Quartier	Voiture
10/10/2010	3	47.355415	0.482672	47.357193	0.486276	14:20:02	14:21:02	20555	370	Domicile	Quartier	Voiture
10/10/2010	4	47.357197	0.486166	47.343918	0.477112	14:53:09	15:10:16	7450	2356	Plage	Bord de Loire	Pied
10/10/2010	5	47.344730	0.477884	47.357349	0.486310	16:14:36	16:27:33	9295	2198	Domicile	Maison	Pied
H1 - Trajets Lundi 11/10/2010												
Date	Trajet	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
11/10/2010	1	47.357155	0.486284	47.346146	0.461449	08:27:34	08:30:45	58576	2881	Accompagnement	Ecole	Voiture
11/10/2010	2	47.346146	0.461449	47.366768	0.680409	08:34:10	09:05:53	56037	22344	Travail	Deux-Lions	Voiture
11/10/2010	3	47.367111	0.679969	47.369316	0.515084	16:28:26	16:44:48	67080	16631	Commerce	St Etienne de Chigny	Voiture
11/10/2010	4	47.369114	0.514936	47.346382	0.458248	16:47:28	16:53:12	53653	5150	Commerce	Rue de la Gare	Voiture
11/10/2010	5	47.346371	0.458072	47.346210	0.461490	17:04:01	17:05:02	32483	502	Accompagnement	Ecole	Voiture
11/10/2010	6	47.346169	0.461482	47.357281	0.486279	17:10:56	17:14:41	51826	2892	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Mardi 12/10/2010												
Date	Trajet	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
12/10/2010	1	47.352085	0.479428	47.346157	0.461402	08:22:15	08:27:19	54775	2017	Accompagnement	Ecole	Voiture
12/10/2010	2	47.346077	0.461501	47.367462	0.679623	08:33:46	09:02:06	58603	21980	Travail	Deux-Lions	Voiture
12/10/2010	3	47.367447	0.679680	47.361435	0.663760	15:18:15	15:24:18	45290	3970	Commerce ?	Rue de Beaulieu	Voiture
12/10/2010	4	47.361607	0.663898	47.357296	0.486261	15:54:11	16:11:19	70004	18542	Domicile	Maison	Voiture
12/10/2010	5	47.357361	0.486270	47.346134	0.461448	16:40:40	16:44:34	55540	2855	Accompagnement	Ecole	Voiture
12/10/2010	6	47.346088	0.461501	47.347595	0.462189	16:52:12	16:53:27	13550	340	Commerce	Rue de la Gare	Voiture
12/10/2010	7	47.347507	0.462334	47.357220	0.486267	16:57:33	17:00:17	54691	2405	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Mercredi 13/10/2010												
Date	Trajet	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
13/10/2010	1	47.353210	0.481310	47.346947	0.461462	10:40:30	10:42:45	59511	1858	Garderie?	Centre Cinq-Mars	Voiture
13/10/2010	2	47.346645	0.461569	47.325638	0.408633	10:48:45	10:55:49	50343	4962	Commerces	Langeais	Voiture
13/10/2010	3	47.325630	0.408628	47.324696	0.407411	11:00:26	11:01:11	12415	197	Commerces	Langeais	Voiture
13/10/2010	4	47.324791	0.407341	47.324718	0.403419	11:04:44	11:06:42	16262	491	Commerces	Langeais	Voiture
13/10/2010	5	47.324680	0.403425	47.346951	0.461448	11:19:20	11:27:57	43881	4058	Garderie?	Centre Cinq-Mars	Voiture
13/10/2010	6	47.346848	0.461408	47.357220	0.486218	11:38:25	11:42:18	50389	2677	Domicile	Maison	Voiture
13/10/2010	7	47.357235	0.486298	47.365421	0.677401	14:07:02	14:28:21	65682	19695	Cinema	Deux-Lions	Voiture
13/10/2010	8	47.365318	0.677249	47.357204	0.486216	16:59:13	17:19:37	62737	19382	Domicile	Maison	Voiture
13/10/2010	9	47.357243	0.486260	47.262630	0.460206	17:48:28	18:02:12	73992	16172	Famille?	Azay-Le-Rideau	Voiture
13/10/2010	10	47.262691	0.460034	47.267723	0.474560	18:12:03	18:14:14	55212	1744	Commerces	Azay-Le-Rideau	Voiture
13/10/2010	11	47.267857	0.474942	47.357243	0.486269	18:26:12	18:39:38	72792	15836	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Jeudi 14/10/2010												
Date	Trajet	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
14/10/2010	1	47.357208	0.486196	47.367256	0.679917	08:41:19	09:06:35	56478	19314	Travail	Deux-Lions	Voiture
14/10/2010	2	47.366932	0.680284	47.363945	0.681104	15:37:20	15:41:19	5948	550	Poste	Deux-Lions	Pied
14/10/2010	3	47.363514	0.680338	47.366657	0.680365	15:42:45	15:46:16	6050	490	Travail	Deux-Lions	Pied
14/10/2010	4	47.367355	0.680274	47.377026	0.657463	18:25:27	18:30:49	37129	2828	Commerces	La Riche	Voiture
14/10/2010	5	47.377094	0.657449	47.411106	0.707542	19:36:38	19:54:42	40420	9751	Amis	Tours Nord	Voiture
H1 - Trajets Vendredi 15/10/2010												
Date	Trajet	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
15/10/2010	1	47.411182	0.707502	47.367344	0.679962	07:36:40	07:55:58	49090	11470	Travail	Deux-Lions	Voiture
15/10/2010	2	47.367340	0.679968	47.380493	0.729001	16:59:21	17:14:15	27656	4914	Courses	Magasin 1	Voiture
15/10/2010	3	47.380348	0.728892	47.378994	0.717558	17:31:50	17:34:40	28749	1060	Courses	Parking	Voiture
15/10/2010	4	47.379021	0.717538	47.380333	0.714923	17:35:04	17:40:12	4447	1339	Courses	Magasin 2	Pied
15/10/2010	5	47.380512	0.715736	47.378933	0.717496	18:11:27	18:19:26	3712	479	Courses	Parking	Pied
15/10/2010	6	47.378529	0.718946	47.369255	0.515274	18:20:41	18:50:24	49456	19370	Courses	St Etienne de Chigny	Voiture
15/10/2010	7	47.369202	0.515006	47.357246	0.486243	18:52:12	18:55:27	48584	2654	Domicile	Maison	Voiture

Tableau 2. Agenda journalier des mobilités de H1

H1, enseignant-chercheur de 40 ans, divorcé ayant deux enfants, profite quant à lui de ses trajets domicile-travail pour déposer ses enfants à la crèche et à l'école de sa commune de résidence, et pour réaliser des diverses autres activités, comme les courses. Ses cheminements sont donc relativement complexes, organisés selon un principe de chainage des activités, qui favorisent particulièrement le recours à la voiture mais aussi la diversification des schémas de déplacements d'un jour à l'autre. Dans le tableau des trajets sur une semaine, apparaissent

ainsi un nombre important de déplacements journaliers qui favorisent majoritairement l'usage de la voiture. Ce tableau laisse également apparaître des trajets à pieds, pour les loisirs, mais aussi dans le cadre d'une sociabilité de quartier. La localisation de H1 dans le périurbain est également synonyme d'une pratique importante des communes périurbaines alentours, principalement concentrée sur le week-end, et du pôle secondaire de Langeais pour les commerces. Son positionnement en périphérie du bourg de sa commune (à 3 kilomètres du centre) l'incite à concentrer ses activités sur des déplacements en chaîne (retour du travail, commerce, accompagnement des enfants, retour au domicile). La pratique des espaces verts environnant apparaît également, soit à pieds pour les bords de Loire, soit en voiture pour le bois de Mazières-de-Touraine. Contrairement à N1, H1 a des pratiques spatiales relativement diversifiées et importantes le week-end, même si les distances parcourues restent deux fois moins élevées que durant la semaine. Dans le cas particulier de cette semaine type, H1 a parcouru 315 kilomètres, alors que N1 n'a parcouru que 164 kilomètres. Ces deux exemples sont significatifs de la diversité des pratiques spatiales dans le périurbain : elle est notamment due au profil des enquêtés mais également à leur situation familiale et à leur réseaux de sociabilité. Avant d'envisager ce que le premier entretien nous permet d'identifier quant à la perception de la mobilité et à quels modes de justification les individus ont recours, il nous faut revenir rapidement sur la comparaison de ces deux premiers tracés GPS et sur ce qu'elle peut nous apprendre de l'organisation des pratiques spatiales des habitants du périurbain.



Carte 2. Déplacements sur une semaine type : H1 en jaune ; N1 en vert.
En rouge : le tissu urbain (Corine Land Cover 2006 ; Google Earth 2010)

Cette représentation, autorisant à visualiser les deux traces GPS de H1 et de N1, relevées sur une semaine type (sur des semaines différentes), nous semble intéressante, car elle permet aisément d'identifier les analyses que suggère ce premier type de résultat, propre à la méthode par relevés GPS. D'une part, ces tracés permettent de visualiser l'étendue de la spatialité des individus, mais aussi leur organisation en fonction des environnements variés dans lesquelles les activités de l'individu prennent place. Même si l'échantillon de 25 personnes reste aujourd'hui limité (40 relevés doivent constituer l'échantillon total de l'enquête PériVia), il semble néanmoins que la diversité des profils enquêtés permettra d'identifier des types différenciés de périurbains en fonction des caractéristiques sociologiques des individus, mais également en fonction de leur inscription spatiale et de leur manière d'habiter le territoire (déplacements en étoile, en boucle(s), cas mixtes…, déplacement mettant en lien ville et périurbain ou périurbain et périurbain). Dans les deux cas présentés ici, il ressort déjà deux profils bien distincts quant à la pratique de l'espace, quant à l'organisation de la mobilité, au rapport à la ville centre et aux pôles secondaires. Il sera certainement utile dans la suite de l'enquête de favoriser ces comparaisons afin de faire ressortir les logiques individuelles et collectives qui prévalent à l'organisation spatiale des mobilités.

3.2. Les mondes de justification de la mobilité

La seconde dimension de l'enquête PériVia, fondée sur le principe méthodologique d'une réactivation du discours habitant par le truchement de la représentation cartographique de la mobilité (relevé GPS), nous permet d'atteindre cet autre objectif de la recherche, à savoir la manière dont les individus justifient et arbitrent entre les opportunités et les contraintes auxquelles ils ont à faire dans le dessin de leur mobilité quotidienne. En outre, cette épreuve de justification doit permettre de mettre en vis-à-vis l'échelle temporelle de la quotidienneté, et ses mobilités routinières, avec l'échelle temporelle biographique, l'ensemble du parcours de vie de l'individu, ses mobilités résidentielles et ses dimensions éminemment sociales.

Le cas particulier de N1 nous permet de mettre en évidence la manière dont ces contraintes sont rendues signifiantes au cours de l'entretien de réactivation. Lors de son entretien, N1 nous a fait part d'un parcours de vie marqué par des résidences principalement situées en périurbain, même si elle a été amenée à changer de départements régulièrement du fait de la profession de militaire de son père (Indre-et-Loire, Charente-Maritime, Loiret, puis Indre-et-Loire). Elle a toujours vécu en maison, dans des communes périurbaines de Tours, de La Rochelle ou d'Orléans. Elle associe sa première résidence à Parçay-Meslay (Indre-et-Loire) à l'idée de campagne, « une maison entourée de vignes » (N1) dont elle garde un très bon souvenir « je me souviens qu'on faisait beaucoup de déplacements à pieds, pour aller à l'école… C'est vraiment de super bons souvenirs, je trouvais ça génial, on avait une certaine liberté » (N1). Au moment du collège et du second déménagement pour La Rochelle (Charente-Maritime), elle expérimente les bus scolaires, dont elle se souvient en riant « il devait y avoir deux bus par jour… donc il ne fallait pas le louper » (N1). À partir de 13 ans, le déménagement vers La Rochelle « vraiment pas très loin du centre-ville » (N1) mais toujours dans un lotissement, lui évoque le souvenir d'un sentiment positif « vu que j'entrais dans l'adolescence, j'étais quand même contente d'arriver plus en ville » (N1). Elle considère que la campagne est un milieu favorable quand on est petit, mais devient une contrainte en

grandissant. Quand elle évoque son troisième déménagement, à Saint-Jean-de-la-Ruelle près d'Orléans (Loiret), elle explique au détour d'une phrase que ses parents ont toujours préféré s'installer autour des grandes villes (préfectures) plutôt qu'à proximité du lieu de travail du père (Rochefort lorsqu'ils habitaient à La Rochelle ; Châteaudun en Eure-et-Loir lorsqu'ils habitaient à Orléans). Pendant la période de lycée, elle prend pour habitude, afin d'échapper aux contraintes du bus, de se déplacer à vélo, d'autant qu'elle « aime bien faire du sport » (N1). La pratique du vélo est d'ailleurs restée ancrée en elle, puisqu'elle se déplace encore aujourd'hui à vélo pour se rendre sur son lieu travail, à l'école d'Amboise. Par ailleurs, lorsqu'elle décrit ses déplacements quotidiens à Véretz, elle insiste sur le fait que la voiture n'est pas son mode de déplacement privilégié : « je n'aime pas trop prendre la voiture, pour moi, plus je prends la voiture, plus c'est contraignant » (N1). Elle décrit ainsi les trajets en voiture comme une perte de temps « alors que dans le train je peux travailler, me reposer » (N1). Cependant, cette contrainte de la voiture ne l'amènerait pas à transiger par rapport à la localisation de sa résidence, dans une ville comme Amboise « pratique pour aller faire les courses, pour aller à Tours… » (N1). Si elle devait voir augmenter son temps de trajet quotidien en voiture, elle préfèrerait encore avoir cette contrainte au niveau de ses déplacements plutôt que d'habiter « dans un endroit paumé, loin de tout » (N1). La voiture est acceptée comme contrainte quotidienne tant qu'elle reste cantonnée à un type particulier de déplacement, pour motif professionnel, moins si elle doit être le seul mode à disposition pour l'ensemble des déplacements (courses, culture, convivialité).

Au niveau de la justification quant au mode de transport, et à sa mise en perspective dans le cadre d'une acception large du concept de durabilité, N1 a fait beaucoup plus de commentaires positifs sur son trajet en vélo, où elle prend le temps de regarder le paysage urbain, même si elle considère que certaines portions du trajet sont dangereuses. Pour l'aller-retour à Véretz, elle explique que « déjà je prends ma voiture donc c'est moins agréable que le vélo, après c'est mieux que l'année dernière (aller-retour à Fondettes) parce que c'est des routes où il n'y a pas de feu, où ce n'est trop stressant… il n'y a pas trop d'embouteillages » (N1). Son rapport négatif à la voiture, la conduit à ne jamais utiliser ce mode lorsqu'elle se déplace vers le centre de Tours (elle y va en train) ou lorsqu'elle part en vacances. Quand elle compare avec la période où elle vivait dans le centre-ville d'Orléans, elle constate également qu'elle a abandonné certaines pratiques (boutiques, shopping) qui l'obligerait aujourd'hui à prendre sa voiture. Elle y voit aussi une opportunité dans le sens où elle fait l'économie de ces activités, en même temps qu'elle fait des économies. Elle précise également, quand on l'interroge sur sa sensibilité par rapport au développement durable et son opinion sur l'idée de diminuer globalement la pollution, « je suis sensible dans le cas où j'y vois un intérêt pour moi… c'est un peu égoïste, par exemple prendre le train c'est d'abord parce que j'y vois un intérêt pour moi… après c'est vrai que c'est mieux aussi de moins prendre la voiture… Mais je n'y pense pas tous les jours » (N1). Son attitude par rapport aux problématiques environnementales reste plutôt centrée sur les bénéfices qu'elle peut en retirer. Elle explique à ce propos qu'elle aimerait dans l'avenir avoir une maison pour pouvoir cultiver son propre potager et ainsi connaître la provenance des produits qu'elle consommerait « savoir que je mange quelque chose de meilleur, et savoir que ce n'est pas une production qui nécessite des transports » (N1). En ce qui concerne la potentialité d'un report modal de ses déplacements en

voiture individuelle, elle explique que l'utilisation des transports en commun est rendue difficile par la flexibilité de ses horaires professionnelles, d'arrivée et de départ le matin et le soir. Elle remarque cependant que la question des déplacements est aussi importante que le choix d'un type d'habitat (maison, appartement) et précise qu'elle est « quand même attachée au fait de ne pas avoir à trop [se] déplacer en voiture » (N1). Elle ajoute en ce sens qu'elle a fait des tentatives pour combiner différents modes de transport (train-vélo) ou encore de covoiturage (elle s'était inscrite sur un site l'année précédente), mais que, en l'état actuel de ses horaires (mi-temps dans deux écoles), ces solutions ne sont raisonnablement pas envisageables.

Conclusion

Les 17 entretiens réalisés jusqu'à présent font ainsi émerger différentes logiques explicatives et justificatives de la mobilité et nous permettent de dresser ici quelques premières constatations.

D'une part, il existe un système de contraintes, que celle-ci soient temporelles, économiques ou spatiales, qui sous-tend la mobilité comme il a, mais de façon différencié, sous-tendu les choix majeurs de localisation (notamment du logement mais aussi du lieu de travail). Aussi, il convient de noter que les choix de localisation figent en partie l'habiter de l'individu tandis que ses mobilités sont toujours en possible négociation : la diversité des moyens de transport disponibles, celle des motifs de déplacement et celle des destinations pour un même motif (la consommation, par exemple) permettent une certaine variété dans les pratiques. Relativement captif des lieux, l'individu l'est moins vis-à-vis de ses mobilités, comme le montre les stratégies d'adaptation qu'il peut adopter face à l'évolution de sa situation, sans que pour autant cela entraîne un déménagement ou un changement de travail. Ce système de contraintes, dans lequel entrent également les habitudes et les préférences, impliquant pour l'individu la valorisation ou la dévalorisation de certaines pratiques, est un système négocié, où les individus bénéficient d'un niveau de liberté différencié selon leur situation familiale, leur dépendance vis-à-vis de leur lieu de domicile (déménagement), leur évaluation des priorités afférant à la qualité du cadre de vie, à la contrainte du transport, à la configuration de leur réseau social, etc.

D'autre part, l'entretien, s'il permet bien évidemment de mettre au jour l'organisation des mobilités, nous donne surtout accès au jugement que les personnes enquêtées font de leur mobilité. Ce jugement – utile à son auteur dans une optique de réflexivité, d'une part, mais aussi de conciliations possiblement incessantes visant à l'amélioration de la mobilité jugée – est possible du fait, justement, de la marge de liberté existant entre le contraint et le possible, entre les multiples contraintes et les multiples possibles. Ce jugement, par ce qui en est dit lors de l'entretien, laisse transparaître les valeurs associées aux différentes modalités de déplacements qui composent la mobilité qui, en retour, leur donne sens, en lien avec celles reflétant les choix de localisation, mais en lien aussi avec la mobilisation de normes et d'idéologies relatives à la société, à son fonctionnement et ses dysfonctionnements, d'une

façon générale à ce qu'elle est, à la façon dont la personne se la représente et ce qu'elle devrait, selon cette personne, être.

C'est dans l'espace formé par les sphères de justification, auxquelles se réfèrent l'enquêté, que transparaît la question de la durabilité, d'une référence possible au développement durable ou soutenable, essentiellement d'ailleurs comme principe favorisant l'auto-évaluation des pratiques actuelles. C'est donc dans cet espace qu'apparaît, plus ou moins fortement et plus ou moins implicitement, la référence au développement durable et à la durabilité des pratiques, effectives ou simplement possibles, dans le cadre de la mobilité de la personne. Les principaux propos donnés à entendre et relatifs à cette question montrent – et cela apparaît comme une toile de fond – que si la durabilité est bien un élément à prendre en compte, elle ne l'est pas de façon prioritaire. La justification des déplacements et de la mobilité par les contraintes (horaires de travail, horaires des autres membres de la famille, horaire des transports, éloignement, topographie, sécurité routière, notamment pour les enfants, charges à transporter…) relègue la durabilité en arrière-plan. On constate d'ailleurs une relative faiblesse de la remise en cause de ces contraintes comme étant véritablement contraignantes ou comme de simples éléments de confort (au sens le plus large du terme d'un bien-être matériel de l'instant présent). Ainsi, la conciliation existe, entre durabilité et autres facteurs de sens de la mobilité et, d'une façon générale, vérifiée dans le cas de N1, il est apparu que la durabilité n'était pas ressentie dans sa version forte, en soi, mais bien comme un principe secondaire par rapport des considérations plus personnelles (en termes économiques, en termes de bénéfice personnel, mais aussi en termes de distinction sociale). Entre une durabilité forte supposant une véritable « révolution culturelle » et des changements radicaux de comportements et une durabilité faible qui se compose d'adaptations à la marge améliorant ponctuellement le caractère durable des pratiques, la personne se tourne quasi systématiquement vers la version faible, elle-même (re)négociée. Cependant, au-delà de ce résultat général, il convient de distinguer des nuances, des variantes allant de la complète absence de référence au durable à la « personne de conviction » pour qui la durabilité est – et doit être pour elle-même comme pour les autres – une valeur de la société actuelle, voire la valeur première. Cependant, dans l'épreuve de justification, le jugement réflexif de pratiques non durables est souvent négocié – avec la personne elle-même comme avec l'enquêteur – par le biais d'une justification relevant de la compensation : « oui, j'utilise ma voiture, mais je fais du compost », associant deux éléments qui ont peu en commun si ce n'est de pouvoir se glisser sous la bannière de la durabilité – ou au contraire n'y faire aucunement référence –, durabilité dont le flou et l'extension sémantiques sont alors bien pratiques.

Bibliographie

Bailleul Hélène, Feildel Benoît ([à paraître] 2011), « Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales : un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique », *in* Ramadier Thierry, Depeau Sandrine, *La mobilité quotidienne en classes : les identités sociales au regard des pratiques spatiales*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, pp. 25

Boltanski Luc & Thévenot Laurent (1991), *De la justification : les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 483 p.

Cailly Laurent (2004), *Pratiques spatiales, identités sociales et processus d'individualisation. Étude sur la constitution des identités spatiales au sein des classes moyennes salariées du secteur public hospitalier dans une ville intermédiaire : l'exemple de Tours*, Tours, Université F. Rabelais, 459 p.

Cailly Laurent (2008), « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *EspacesTemps.net*, Textuel, 13.05.2008, pp. 23

Chalas Yves (2000), *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 199 p.

Dodier Rodolphe (2009), *Individus et groupes sociaux dans l'espace. Apports à partir de l'exemple des espaces périurbains*, Le Mans, Université du Maine, 244 p.

EhEA (2008), *Espaces habités et espaces anticipés : qualification de l'espac*e, Rapport de recherche ANR, 141 p.

Feildel Benoît (2010), *Espaces et projets à l'épreuve des affects. Pour une reconnaissance du rapport affectif à l'espace dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme*, Tours, Université François Rabelais, 651 p.

Heidegger Martin (1958), *Essais et conférences*, Paris, Gallimard, 349 p.

Kant Emmanuel (1988), *Fondements de la métaphysique des mœurs*, Paris, Delagrave, 210 p.

Lévy Jacques (2008), *Échelles de l'habiter*, Paris, PUCA, 368 p.

Martouzet Denis, Bailleul Hélène, Feildel Benoît, Gaignard Lise (2010), « La carte : fonctionnalité transitionnelle et dépassement du récit de vie », *Nature, Sciences, Sociétés*, Vol. 18, n°2, pp. 158-170

Morel-Brochet Annabelle (2007), « À la recherche des spécificités du mode d'habiter périurbain dans les représentations et les sensibilités habitantes », *Norois*, Vol. 4, n°205, pp. 23-36

Paquot Thierry, Lussault Michel, Younès Chris (Sous la dir.) (2007), *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoires et philosophie*, Armillaire, Paris, L'Harmattan, 379 p.

PUCA (2009), *La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains*, Appel à propositions de recherche, Paris, PUCA, 11 p.

Stock Mathis (2005), « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », *EspacesTemps.net*, Textuel, 25.05.2005, http://espacestemps.net/document1353.html

Stock Mathis (2006), « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », *EspacesTemps.net*, Textuel, 19.12.2006, http://espacestemps.net/document1853.html

View publication stats