Les changements de modes de déplacement dans le périurbain.

Des processus d'expérimentation longs, incertains et déstabilisants.

Par Nicolas Oppenchaim, Jean-Philippe Fouquet et Baptiste Pourtau

Dans un contexte où les politiques publiques et les entreprises cherchent à favoriser les alternatives à l'usage de la voiture individuelle (Le Breton, Le Corre et Steunou 2012), l'objectif de cet article est de mieux comprendre les changements de pratiques modales des habitants du périurbain, en particulier le passage de la voiture individuelle à d'autres formes de mobilité dans le cadre des déplacements domicile-travail. Nous nous appuyons pour cela sur le cas spécifique de l'agglomération tourangelle. Si les habitants du périurbain restent très dépendants de la voiture individuelle, une partie a recours à d'autres formes de mobilité pour se rendre au travail : transports en commun, covoiturage, vélo… Ce recours à des modes de transport alternatifs, nommés altermobilités dans le reste du texte, est en augmentation importante ces dernières années, comme en témoigne l'essor du covoiturage ou encore la croissance des parts modales des transports en commun dans les territoires périurbains les mieux desservis.

Cet article s'inscrit dans le prolongement des travaux récents éclairant les processus de changements modaux (Kaufmann 2003) (Flamm 2004) (Rocci 2007) (Vincent-Geslin 2010). Il revient plus spécifiquement sur deux éléments centraux de ces processus : d'une part, le caractère long et incertain du processus d'expérimentation d'altermobilités, fait bien souvent d'allers-retours ou d'hybridation entre différents modes de déplacement ; d'autre part, la découverte par l'individu, dans le cours même du processus d'expérimentation, des conséquences du changement modal sur ses autres sphères d'activités, ainsi que des nouvelles ressources qui s'offrent à lui, en particulier lors du temps de déplacement. Ces deux éléments sont l'occasion d'effectuer un retour sur les différentes théories sociologiques de l'action permettant de rendre compte des processus de changements modaux, et plus largement des pratiques de mobilité : l'action rationnelle en finalité ou en valeur, l'incorporation de

dispositions à agir et l'agir créatif (Oppenchaim 2011).

Les choix modaux sont en effet le plus souvent analysés comme une action rationnelle en finalité (par exemple, dans la comparaison des temps et prix des déplacements), comme une action rationnelle en valeur (par exemple, dans la recherche d'une mise en cohérence entre modes de déplacements et convictions écologiques) ou comme le résultat de l'incorporation de différentes préférences d'usage des modes selon les expériences passées de mobilité, notamment dans l'enfance. Nous nous appuyons sur ces différentes théories sociologiques de l'action, en montrant tout d'abord que trois éléments rendent intelligible l'enclenchement du processus de changement modal : d'une part, les contraintes structurelles, relatives au potentiel de mobilité des individus, aux caractéristiques de leur emploi ou de leur organisation familiale, qui facilitent ou compliquent l'usage des différents modes ; d'autre part, les dispositions et valeurs vis-à-vis de la mobilité, incorporées dans différentes sphères de socialisation ; enfin, des événements biographiques propices au test d'un nouveau mode de déplacement.

Dans un second temps, nous nous appuyons au contraire sur les théories sociologiques mettant l'accent sur la dimension imprévisible de l'action, et la modification des ressources et des buts recherchés dans le cours même de celle-ci (Joas 1999). Nous mobilisons notamment des travaux récents sur les bifurcations. Celles-ci s'inscrivent dans un contexte d'inquiétude durant lequel les conditions ordinaires de l'agir sont rompues, où l'individu peut difficilement prévoir les conséquences de ses actions et ne connaît pas les ressources dont il dispose, les anciennes étant devenues inadéquates (Soulet 2009). Il existe ainsi une dynamique intrinsèque et imprévisible des pratiques, qui ne s'expliquent pas uniquement par des contraintes internes (les dispositions et les valeurs) ou externes s'imposant aux acteurs (Grossetti 2006). Celles-ci peuvent donc être analysées de manière séquentielle. L'issue plus ou moins imprévisible d'une séquence d'action initiale peut avoir des conséquences importantes et durables sur les pratiques des individus dans le temps long : une nouvelle pratique peut se perpétuer en s'autonomisant au fil du temps du contexte initial de son émergence et influencer d'autres sphères d'activité de l'individu (Grossetti 2006).

Ces travaux permettent de mieux comprendre le processus d'expérimentation de nouveaux modes de déplacement et les changements qu'il induit. Pendant ce processus qui se déroule dans le temps long, les individus sont réellement dans une logique de test. Ils y découvrent des appuis, bien souvent des collègues ou des voisins, des ressources nouvelles, non seulement en termes de gain économique ou temporel mais aussi d'appropriation du temps de déplacement, et des contraintes plus ou moins anticipées. Ce changement de pratiques n'est alors pas neutre sur les autres sphères d'activité des individus, en particulier familiale et résidentielle. Nous concluons ainsi cet article sur la relation dialectique entre la sociabilité résidentielle et celle propre à la mobilité : le test d'un nouveau mode de déplacement s'appuie bien souvent sur les relations de l'individu dans la sphère professionnelle et résidentielle, mais les nouvelles interactions se déroulant dans l'espace de la mobilité peuvent en retour modifier l'ancrage résidentiel de l'individu.

Cette attention portée à la découverte progressive des ressources et des activités que le nouveau mode de déplacement rend possible ne peut être dissociée du contexte géographique dans lequel se déroule l'expérimentation modale. En effet, le contexte spécifique du périurbain n'induit pas seulement une dépendance automobile, c'est-à-dire un processus, variable selon les territoires, dans lequel les performances supérieures de la voiture particulière par rapport aux autres modes tendent à lui donner une place croissante et hégémonique (Motte-Baumvol 2007). Il influence également fortement les pratiques qui se déroulent durant le temps de déplacement (Terrhabmobile 2013), notamment en transports en commun, car la durée du déplacement rend possible des activités, des sociabilités ou solidarités très différentes de celles qu'on observe dans les trajets longue distance (Vincent-Geslin, Ravalet et Kaufmann 2015) ou urbains (Lefrançois 2014). Le contexte du périurbain induit également des trajectoires résidentielles spécifiques, qui ne sont pas neutres, nous le verrons, sur le rapport des individus aux différents modes de déplacement.

Une méthodologie plurielle.

Notre recherche s'appuie sur quatre matériaux complémentaires, répondant à la diversité de notre cadre théorique. Le principal matériau est constitué d'une

cinquantaine d'entretiens, d'une durée moyenne d'une heure un quart, avec des actifs du périurbain. Ces entretiens permettent notamment de revenir sur la trajectoire biographique, résidentielle et de mobilité des individus, mais aussi sur le déroulé de leurs déplacements. Les enquêtés sont utilisateurs de la voiture ou d'autres modes de déplacement pour se rendre au travail. Ils se caractérisent par la diversité géographique de leur lieu de résidence, mais aussi par la variété de leur activité professionnelle. En nous inspirant des travaux de Rocci (2007), nous avons également recontacté les enquêtés, afin de saisir l'évolution de leurs pratiques de mobilité un et deux ans après la réalisation du premier entretien. En effet, s'il est possible de saisir l'évolution des pratiques à partir du récit rétrospectif des enquêtés, répéter des entretiens permet d'être plus attentif aux bifurcations biographiques, qui surviennent parfois de manière inattendue et contredisent les discours antérieurs, et donc d'observer les dynamiques de changement dans la durée.

Ce premier matériau est complété par l'analyse de l'enquête ménage-déplacement de l'agglomération de Tours, réalisée en 2008, qui permet de mettre en évidence la part que représentent les altermobilités dans les déplacements des actifs du périurbain, mais aussi les principales variables sociales et géographiques influençant ces pratiques. Les deux derniers matériaux ont quant à eux été récoltés après la première phase d'entretiens : des entretiens embarqués et des observations *in situ* menés d'une part auprès d'altermobiles, d'autre part auprès d'usagers exclusifs de la voiture, ayant accepté de tester un mode de déplacement alternatif pour se rendre au travail.

À la manière d'autres recherches (Terrhabmobile 2013), nous avons accompagné le déplacement de six enquêtés utilisant les transports en commun pour se rendre au travail (l'un d'entre eux utilisait également le vélo en complément du TER). Ces enquêtés ont été suivis lors de quatre trajets (deux aller-retour), de leur domicile jusqu'à leur lieu de travail. Ce suivi permet de mieux saisir les routines mobilitaires (Pradel et al. 2015) et les événements se produisant durant le déplacement (Lefrançois 2014) qui peuvent expliquer l'attachement à un mode et sont souvent non évoqués lors des entretiens.

Le dernier matériau est constitué d'une mise en situation d'usage des transports en commun de quatre enquêtés ayant habituellement recours à la voiture individuelle. Cette mise en situation permet d'observer la désorientation de l'enquêté et sa découverte progressive d'un nouveau mode de déplacement. Au-delà d'une observation du trajet en lui-même, l'intérêt de cette phase est également d'identifier l'impact de l'abandon de la voiture sur l'organisation du mode de vie et de l'ensemble des activités de l'usager, de voir quelles routines sont mises à mal par l'usage d'un nouveau mode. Contrairement aux démarches proactives visant à modifier durablement les pratiques modales (Rocci 2015), cette expérimentation n'est pas un levier à un changement des pratiques chez le volontaire, mais un outil de compréhension du processus de changement modal en acte.

Comment s'enclenche le processus de changement modal ?

Le processus de changement modal s'inscrit, en règle générale, dans une situation d'érosion du mode utilisé pour se rendre au travail. Cette situation se caractérise par une usure physique et psychologique de la personne, liée aux conditions ou au coût de déplacement, ou parfois par une usure du mode, comme une voiture qui fonctionne de moins en moins. Elle ne débouche pas toujours sur la recherche d'alternatives au mode habituel. Trois éléments permettent de comprendre en quoi cette usure enclenche, ou non, un processus d'expérimentation de nouveaux modes de déplacement : d'une part, des contraintes structurelles facilitant ou compliquant l'usage des différents modes ; d'autre part, des dispositions et valeurs vis-à-vis de la mobilité incorporées dans différentes sphères de socialisation ; enfin, des événements propices à l'expérimentation de nouveaux modes.

Des choix modaux sous contrainte.

Le choix d'un mode de déplacement dépend fortement de contraintes spatiales, sociales et économiques, qui rendent plus ou moins envisageable l'emploi d'alternatives à la voiture individuelle pour se rendre au travail (Rocci 2007), en

particulier dans le périurbain où la dépendance automobile est forte (Motte-Baumvol 2007). Ces alternatives dépendent tout d'abord de la localisation relative du lieu de résidence et de travail, et en particulier de la distance entre celui-ci et le lieu d'arrivée du mode principal potentiel. Le souhait d'enquêtés d'être moins dépendants de la voiture se heurte, par exemple, à la durée des trajets de rabattement vers le lieu de travail, notamment lorsque ceux-ci donnent l'impression d'un retour en arrière géographique. Travailler dans l'hypercentre de Tours favorise ainsi très fortement l'altermobilité des périurbains, en raison du caractère radiocentré du réseau de transports en commun. La forte tertiarisation des emplois dans cette zone explique en grande partie que les cadres du périurbain (9,2%) et les employés (8,6%) utilisent bien plus que les professions intermédiaires (3,7%) ou les ouvriers (3,6%) les transports en commun pour se rendre au travail.

Les caractéristiques de l'emploi ont également une influence sur la possibilité de recourir à des modes alternatifs. Exercer une profession mobile ou soumise à des astreintes favorise l'usage d'une automobile pour se rendre au travail afin de s'adapter au caractère multi-sites du travail. De même, la variabilité et le caractère atypique des horaires compliquent fortement le recours à des alternatives à la voiture, notamment aux transports en commun dont la fréquence est faible dans de nombreuses communes périurbaines. La flexibilité des horaires de travail a cependant un effet ambivalent sur le choix modal. Des horaires très flexibles, changeant parfois chaque semaine ou journée, entraînent un recours quasi-exclusif à la voiture individuelle, et pour certains périurbains au vélo, en raison de l'impossible synchronisation avec les horaires des transports en commun ou de covoitureurs. De même, l'impossibilité de changer des horaires fixes favorise aussi le recours à la voiture, lorsque ceux-ci ne sont pas adaptés aux altermobilités. À l'inverse, posséder une marge de négociation sur ses horaires constitue une ressource dans la recherche d'alternatives à la voiture.

Le troisième facteur influençant fortement les choix modaux est la possibilité de stationner facilement à proximité de son lieu de travail (Rocci 2007). Des enquêtés mettent ainsi en avant leurs difficultés récurrentes à trouver une place de stationnement, ou la disparition de places gratuites, dans le choix

d’abandonner la voiture. L’EMD montre que parmi les actifs du périurbain travaillant à Tours, 46% de ceux qui n’utilisent pas la voiture déclarent des problèmes de stationnement, contre 27,5% parmi les utilisateurs de la voiture. Ces difficultés de stationnement sont variables selon la période de l’année ou l’horaire d’embauche lorsque celui-ci est flexible, conduisant parfois à des combinaisons mensuelles, voire hebdomadaires, d’usage de la voiture et d’altermobilités. Elles concernent moins fréquemment les cadres, qui ont plus de places réservées dans les politiques de gestion des parkings privés des employeurs. Une promotion professionnelle induisant l’accès à une place de parking peut ainsi entraîner un retour à la voiture individuelle, notamment en cas d’usure vis-à-vis des trajets en transports en commun.

Enfin, les caractéristiques de l’organisation familiale, en particulier la gestion quotidienne des activités des enfants, influencent fortement l’expérimentation de modes alternatifs. Nos matériaux montrent que ce n’est pas le nombre d’enfants dans le ménage qui impacte le choix modal, mais beaucoup plus la dispersion spatiale et temporelle des activités enfantines. Ils révèlent ainsi deux grands types d’organisation de ces pratiques, en adéquation avec l’usage, ou non, de la voiture pour se rendre au travail. Le premier type d’organisation est celui de parents qui adaptent leurs horaires de travail, voire leur lieu de travail, afin que leurs enfants puissent réaliser des activités scolaires et extrascolaires sur l’ensemble de l’agglomération. Cette organisation repose le plus souvent sur la double motorisation du ménage et l’utilisation exclusive de l’automobile afin de relier les différents lieux d’activités, malgré leur dispersion. L’usage de la voiture dans les déplacements domicile-travail permet aux parents de véhiculer leurs enfants à l’aller, pour se rendre en cours, et de les accompagner sur le lieu d’activités au retour. La mise en œuvre de ce mode d’habiter métropolitain est beaucoup plus compliquée avec les transports en commun, qui offrent moins de liberté et de flexibilité. Cette importance de la voiture dans l’organisation quotidienne concerne plus particulièrement les femmes, notamment divorcées ou dont les enfants ne sont pas en âge de rentrer seuls au domicile. Elles décrivent l’automobile comme la principale variable d’ajustement leur permettant de faire face à leurs nombreuses contraintes organisationnelles.

À l'inverse, le second type d'organisation repose sur la localisation d'une grande partie des activités des enfants en semaine dans la commune de résidence ou dans des lieux accessibles en transports en commun. Ce mode d'organisation n'est pas antinomique d'un éclatement spatial et temporel plus important des activités le week-end. L'investissement des activités situées à proximité et la présence d'un ramassage scolaire garantissent une certaine autonomie de déplacements aux enfants, qui rend moins nécessaire l'usage de la voiture pour se rendre au travail.

L'influence de la socialisation à la mobilité.

Au-delà de ces contraintes structurelles, l'enclenchement d'un processus d'expérimentation d'altermobilités dépend aussi de dispositions vis-à-vis des modes de déplacement, incorporées dans différentes sphères de socialisation, en particulier la famille (Kaufmann et Widmer 2005). Ces dispositions sont parfois hétérogènes, voire contradictoires et, surtout, elles ne sont pas nécessairement activées selon les différents contextes d'action, elles peuvent rester en veille en l'absence de ruptures dans les routines (Oppenchaim 2016). Nos entretiens montrent ainsi l'importance de la socialisation à la mobilité dans l'adolescence sur le choix modal : les dispositions incorporées lors de cette période peuvent être infléchies ensuite par le conjoint, les enfants ou des amis, mais elles structurent très fortement les pratiques des périurbains. La majorité des enquêtés a grandi dans le périurbain ou dans le rural, mais leurs pratiques adolescentes étaient très différentes.

Ainsi, la quasi-majorité des enquêtés utilisant la voiture pour se rendre au travail étaient véhiculés par leurs parents à l'adolescence pour réaliser leurs activités quotidiennes, en complément de l'usage du vélo pour les filles et du scooter pour les garçons. Cette importance de l'automobile dans l'adolescence se prolonge ensuite par un accès rapide au permis de conduire et un attachement affectif à la première voiture, souvent achetée ou léguée par un membre de la famille. La voiture est inscrite dans la biographie affective des individus, elle est la mémoire d'un lien familial et est associée à l'accès à l'autonomie : les loisirs au sortir de l'adolescence, la décohabitation et la découverte d'un autre environnement urbain.

« À l'adolescence, j'ai grandi à la campagne. J'avais un vélo. J'ai jamais eu de mobylette ni rien, c'était vélo… Après quand j'étais à la fac, j'avais un appartement à Nantes, ben je prenais les transports en commun, le bus. Bus ou vélo. Jusqu'à ce que j'aie ma voiture à 20 ans (…) Ma première voiture, c'est mon père qui l'avait achetée, alors que c'était pas le genre vraiment à faire des cadeaux donc voilà. Et puis il est parti et la voiture est restée donc voilà, j'y étais quand même attachée (…) Je pense que maintenant depuis le temps elle a dû finir à la casse, mais j'ai toujours le petit coin de la carte grise. J'ai été partout avec elle. Elle a été en Angleterre, elle a été en Belgique, elle a été au Luxembourg, elle a été dans le sud, la traversée du massif central en pleine tempête de neige… pour aller à un entretien dans le Var. Elle est allée partout ! » (Mme Cahuc, 39 ans, contractuelle dans un laboratoire de recherche).

La voiture est présente comme une ressource disponible aux différentes étapes de la trajectoire résidentielle, même si elle n'est pas toujours mobilisée quotidiennement lorsque les individus s'installent dans un premier temps dans le centre des agglomérations ou à proximité, pour réaliser des études supérieures ou entrer dans la vie active. Beaucoup choisissent alors une localisation résidentielle leur permettant de se déplacer à pied, mais des expériences négatives dans les transports en commun, en particulier en Île-de-France, renforcent l'attachement au mode automobile. Cet attachement et l'expertise du mode acquise par l'expérience tendent à créer un sentiment d'absence d'alternatives possibles à la voiture (Buhler 2012), malgré l'usure que celle-ci peut entraîner. Ce sentiment est renforcé lorsqu'une grande partie du réseau familial et amical est située dans des communes, elles-mêmes à proximité ou dans des lieux uniquement accessibles en voiture.

À l'inverse, parmi les actifs du périurbain ayant expérimenté, à un moment ou un autre, une alternative à la voiture, la dépendance à l'automobile était beaucoup moins marquée à l'adolescence, y compris à la campagne ou dans le périurbain. Beaucoup d'entre eux décrivent des souvenirs heureux de déplacements en transports en commun avec la famille ou des amis. Ils mettent surtout en avant l'importance pour leurs parents de l'accès à l'autonomie et le regard positif porté sur les déplacements adolescents en transports en commun. Ces dispositions favorables à l'usage d'alternatives à la voiture se transmettent en général aux

enfants des enquêtés, ceux-ci étant habitués à utiliser les transports en commun, y compris lorsque leurs activités sont éclatées géographiquement. Par contre, celles-ci entrent parfois en contradiction avec les habitudes du conjoint, et ne se révèlent opérantes qu'après un changement de situation familiale, comme nous le verrons dans la troisième partie de l'article avec l'exemple de M. Guy.

« Moi j'ai toujours pris le train à partir du jour où je suis allée au collège […] c'était naturel parce que ma mère était institutrice à Tours et qu'elle prenait le train elle aussi. Et mon père étant maçon, lorsqu'il était en chantier à Tours, il prenait le train aussi. C'était tellement plus simple. C'est quand même beaucoup moins cher que de sortir la voiture. On n'a pas de besoin de deux voitures en l'occurrence. Moi je me passe très bien d'une voiture » (Mme Pimpim, 54 ans, agent dans une école maternelle-ATSEM).

Au-delà de cette socialisation à la mobilité, les valeurs environnementales influencent directement l'altermobilité dans certains cas précis mais non marginaux (un enquêté sur dix). Contrairement aux résultats des enquêtes menées au milieu des années 2000 (Rocci 2007) (Vincent-Geslin, 2010), ces valeurs semblent influencer de plus en plus certains choix modaux, même si elles sont loin d'être hégémoniques. La logique de l'engament militant (Vincent-Geslin 2010) ne concerne pas seulement, dans notre échantillon, des militants ou sympathisants de l'écologie politique, mais également des enquêtés avec un fort capital culturel, travaillant dans un domaine connexe à l'environnement. Ceux-ci utilisaient la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail, en raison généralement de la flexibilité importante de leurs horaires. Cette dissonance entre leurs valeurs et leur mode de déplacement les conduit à se tourner vers des alternatives à la voiture. Après le test de différents modes, la majorité d'entre eux devient utilisateurs, exclusifs ou occasionnels, du vélo, car il leur permet de concilier valeurs et aspiration à une autonomie de déplacement. Ils combinent d'ailleurs souvent différents modes, selon les variations de leurs contraintes professionnelles et familiales, de la congestion des différents modes ou des saisons. Cette combinaison repose sur la capacité des enquêtés à programmer leurs déplacements pour les synchroniser avec ceux de leurs conjoints ou avec leurs changements d'agenda professionnel.

Le poids des ruptures biographiques.

Cette importance des valeurs ou des dispositions incorporées se révèle généralement lors d'événements déstabilisant les routines de déplacement. Quatre grands types d'événements ont ainsi modifié le contexte d'action habituel de nos enquêtés.

Les déménagements sont tout d'abord une occasion de repenser l'organisation des pratiques de mobilité (Meissonnier 2015) ou d'enclencher un changement modal anticipé afin d'échapper à l'usure automobile. Le déménagement de collègues à proximité de chez soi contribue aussi parfois à l'expérimentation de nouveaux modes. Les ruptures familiales (divorce, arrivée ou départ d'enfants…) constituent le second type d'événement pouvant déstabiliser les routines établies. C'est également le cas des changements professionnels, qui induisent parfois l'accès au stationnement, ou au contraire son impossibilité, des changements d'horaires en adéquation ou non avec ceux des transports en commun… Enfin, l'indisponibilité du mode de déplacement habituel est le dernier facteur déstabilisant des routines, qu'il s'agisse de grèves répétées dans les transports en commun ou d'une panne automobile associée à l'incapacité financière de réparer le véhicule.

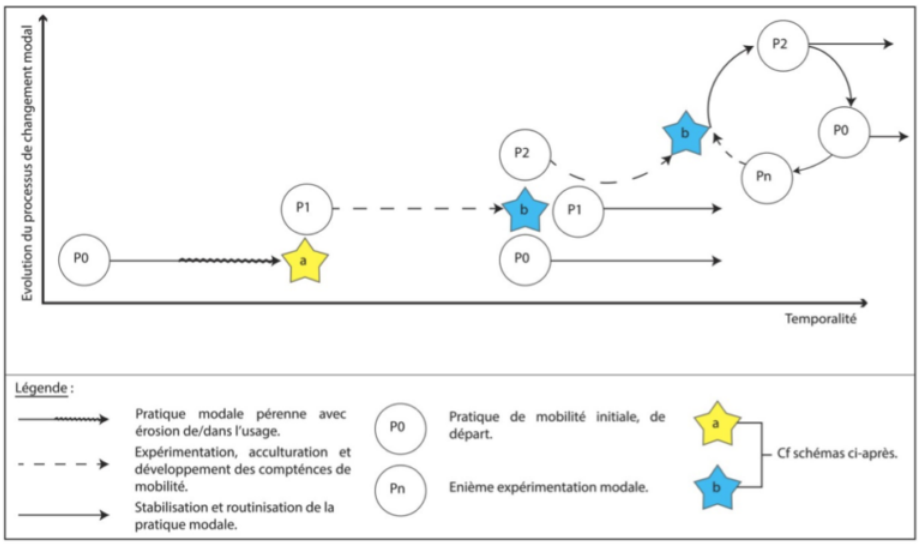
Ce dernier cas est très instructif. La panne d'un véhicule ne conduit pas nécessairement à l'expérimentation d'alternatives à la voiture, notamment lorsque le réseau amical et familial à proximité offre des solutions de repli. Elle conduit parfois à l'expérimentation provisoire de modes alternatifs, avant un retour à la voiture une fois celle-ci réparée. Mais, pour deux enquêtés, l'alternative est venue supplanter la pratique automobile. L'expérimentation qui ne devait durer que le temps nécessaire pour réparer l'automobile s'est finalement pérennisée les mois suivants. Néanmoins, cette pérennisation est loin d'avoir été immédiate, elle est le résultat d'un processus de découverte des ressources offertes par la nouvelle manière de se déplacer. Elle n'est pas non plus définitive, comme le montre le retour deux ans après à la voiture individuelle d'une des enquêtés. Ainsi, il convient d'éviter la « fétichisation du moment critique » (Soulet 2009), qui consiste à reconstruire *a posteriori* l'importance d'un événement et à faire émerger des points de rupture dans le parcours dont le

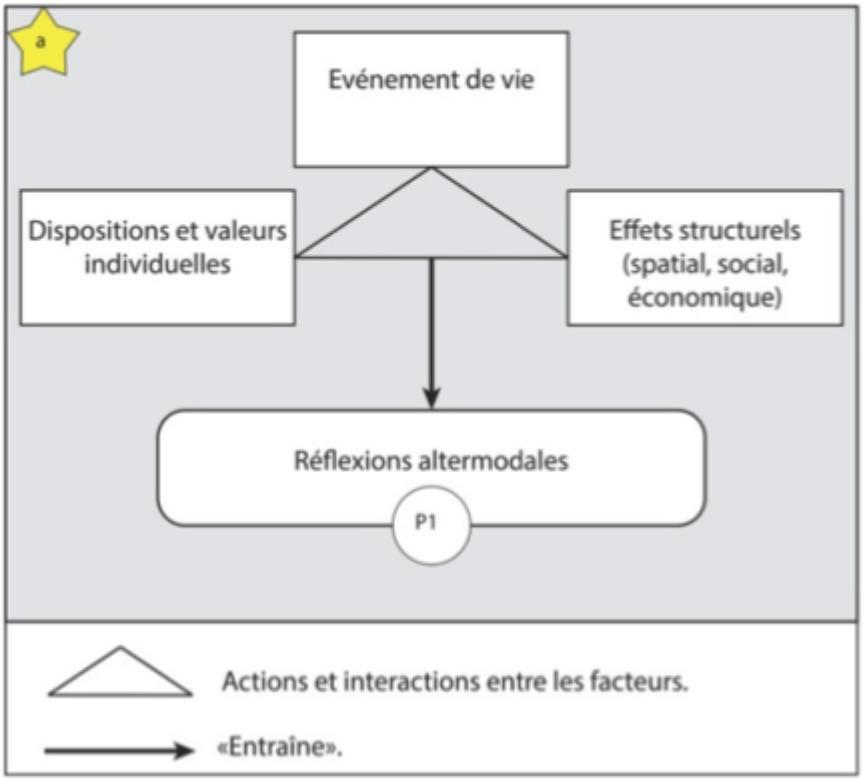
changement modal découlerait. Cette fétichisation entraîne trois écueils. Elle conduit à penser le changement modal sur un problème classique de décision, comme si l'individu connaissait à l'avance les différentes options qui s'offrent à lui et leurs implications. Elle masque alors tout le processus de tâtonnement que l'individu opère avant, pendant et après cet événement. Celui-ci n'est que le début d'un processus d'expérimentation qui aurait pu conduire au maintien de l'ancien mode : c'est le déroulement de l'expérimentation qui lui donne *a posteriori* le poids d'une rupture, alors que beaucoup d'événements ne sont pas identifiés comme tels parce que l'expérimentation modale n'a pas été concluante. Ainsi, la focalisation sur des événements déclencheurs rend relativement aveugle aux différents tâtonnements des individus qui ne conduisent pas nécessairement à un changement modal définitif, mais à un début de réflexion ou à des petites adaptations dans les pratiques (discussion avec des collègues ou des voisins sur les horaires de train, utilisation des transports en commun à l'occasion de déplacements professionnels occasionnels ou du prêt ponctuel du véhicule à un membre de la famille…).

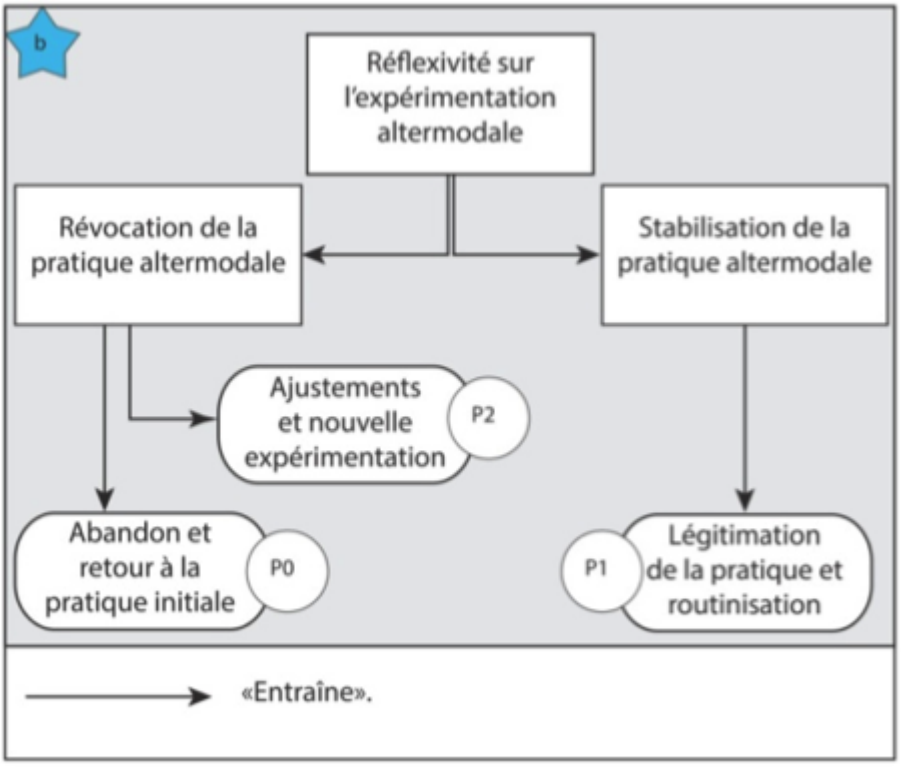
Un processus d'expérimentation long et incertain.

Si différents événements déstabilisent l'usage habituel de la voiture et contribuent à activer des dispositions en veille, ils ne suffisent pas à enclencher le changement modal. Celui-ci se fait pas à pas avec une série d'expérimentations de nouveaux modes, sur une ou plusieurs parties du trajet. C'est durant cette expérimentation que l'individu se rend compte de l'efficacité, ou non, du mode et des ressources qu'il peut y trouver. La stabilisation ou la révocation d'une expérimentation dépend d'un retour d'expérience sur l'efficacité de la pratique, en particulier temporelle, mais également d'une réflexion sur le vécu du temps de déplacement. Cette réflexion est exacerbée par le contexte d'inquiétude dans lequel l'individu se trouve vis-à-vis du nouveau mode (Soulet 2009). Celui-ci fait souvent face, durant l'expérimentation, à plusieurs échecs qui se matérialisent par la révocation de tout ou partie de la pratique de mobilité. Il tente alors, par des ajustements modaux ou de nouvelles expériences, de stabiliser sa pratique modale. Néanmoins, lorsque les alternatives s'essoufflent, les révocations entraînent le retour à la pratique de la voiture individuelle. Ce

mécanisme général est résumé dans le schéma suivant.







Afin de mieux comprendre ce schéma, nous allons revenir plus longuement sur trois caractéristiques fondamentales du processus d'expérimentation d'alternatives à la voiture. Ce processus se déroule tout d'abord dans le temps long (Rocci 2007) et il n'est pas une conversion radicale d'un mode vers un autre. En effet, les individus font fréquemment des allers-retours entre les différents modes, ou les utilisent conjointement durant une même période. De plus, les individus ne connaissent pas, avant d'expérimenter un mode, les modalités concrètes d'organisation de leur nouvelle mobilité. Ils sont réellement dans une phase de test, durant laquelle ils découvrent des appuis (souvent des collègues ou des voisins), des ressources (en particulier les activités réalisées durant le temps de déplacement), mais également des contraintes plus ou moins anticipées. La découverte de ces ressources et contraintes explique enfin que le processus d'expérimentation influence les autres sphères d'activité de l'individu.

L'expérimentation n'est pas une conversion radicale.

Le processus d'expérimentation d'alternatives à la voiture n'est pas une conversion d'un mode à un autre, qui induirait une profonde rupture sociale et identitaire. En effet, nous l'avons vu, ce processus entre rarement en

contradiction avec la socialisation primaire à la mobilité des individus. Il se déroule très souvent dans le temps long. Certains enquêtés expérimentent ainsi différentes altermobilités à plusieurs années d'intervalle, en effectuant des allers-retours vers la voiture individuelle, comme le montre le cas exemplaire, mais non isolé, de M. Guy.

Celui-ci essaie de mettre en adéquation son mode de vie avec ses convictions environnementales, à divers degrés selon les étapes de sa trajectoire. Le domaine de la mobilité n'y échappe pas. Alors qu'il utilise la voiture depuis plusieurs années et qu'il est encore marié, M. Guy tente une première expérimentation altermodale. Celle-ci se traduit par la constitution d'une chaîne multimodale composée de quatre moyens de transport différents :

« J'ai essayé le train, donc ça collait mais alors c'était vraiment le gros stress le matin parce qu'en gros l'école n'ouvrait qu'à partir de 7h30, et le train était quelque chose comme à peine 15 minutes plus tard donc il fallait vraiment avoir un super méga timing pour jeter les enfants de la voiture et vite-vite aller au train. Ce n'était pas confort quoi. […] Je faisais Nouâtre-Noyant qui est juste à côté de Ste. Maure. Donc c'est pareil dix kilomètres en voiture. À la gare de Noyant j'avais un train, 25 minutes de train impeccable, sauf que ça m'amenait à la gare de Tours, et là j'avais 35 minutes de bus pour remonter à Grandmont. Donc au final plus d'une heure de porte à porte. »

Dans cette première tentative, il s'oriente sur l'alternative qu'il connaît le mieux : le train. Celle-ci demande cependant une rigueur extrême dans la gestion des horaires, en particulier des enfants. Au-delà de cette course contre la montre, le nouveau mode induit de très longs trajets de rabattement jusqu'à son lieu de travail. Cette durée et la pression mise sur ses enfants le poussent à abandonner son expérimentation. Il retourne sur une utilisation exclusive de l'automobile, et ce jusqu'à son divorce. L'évolution de sa situation familiale lui donne l'occasion de se reposer la question de ses pratiques de mobilité, dont il est toujours insatisfait. Bien qu'il n'ait plus de contrainte de dépose des enfants le matin, la durée du trajet en train ne le conduit pas à tester à nouveau ce mode. À l'inverse, la rencontre d'un autostoppeur porte à sa connaissance l'existence d'une autre alternative, le car, qu'il teste avec succès. Le temps de

déplacement n'est alors plus un moment d'angoisse, mais devient un véritable temps qu'il s'approprie.

« Fin août quand j'ai commencé à retravailler un petit peu, j'avais encore la voiture […] Un jour j'ai dépanné un jeune qui venait juste de louper son car […] Et il me dit : ben je vais jusqu'au lycée de Grandmont. […] Il y a un car qui fait tous les jours Sorigny-Grandmont, et il part de Ste. Maure. […] Donc je suis allé sur le site internet, c'est là que j'ai vu qu'il y avait une offre intéressante qui était Starter, un abonnement Starter Fil vert, Fil bleu. Et qui là du coup devenait très intéressant parce que ça me permettait d'avoir une belle mobilité, y compris dans Tours, en plus c'est arrivé aussi avec l'arrivée du tramway donc. Là vraiment je ne fonctionne presque plus que comme ça. Presque. »

Comme dans cet exemple, les individus expérimentent très souvent successivement différents modes alternatifs à la voiture. Si la pratique expérimentée n'est pas en adéquation avec les attentes de l'individu, elle est révoquée pour laisser place à une nouvelle expérimentation ou au retour à l'ancien mode. Ces expérimentations ne concernent pas seulement le mode principal, les individus s'engagent parfois dans des processus de changements graduels n'impliquant pas l'abandon immédiat de la voiture, comme l'utilisation du vélo ou du tramway depuis un parking-relais. Ces expérimentations sont l'occasion de se familiariser à des modes peu connus. Elles ne sont pas sans effet à long terme sur le mode principal, notamment lorsque surviennent des changements structurels dans la sphère familiale, résidentielle ou professionnelle de l'individu.

Plus largement, la capacité à disposer d'alternatives en cas de défaillance du mode principal, en particulier d'une voiture, favorise la pérennisation d'une altermobilité (Vincent-Geslin 2010). Celle-ci s'accompagne ainsi, dans la quasi-totalité des cas, du maintien d'au moins une voiture au domicile. Ce maintien permet une hybridation très fréquente de différents modes durant la semaine, en fonction de variations climatiques, d'horaires de travail ou de congestion.

L'évolution dans la mobilité domicile-travail conduit d'ailleurs peu fréquemment à une transposition du nouveau mode aux autres motifs de déplacement, en particulier de loisirs. Cette transposition dépend en partie du mode utilisé par le

conjoint pour se rendre au travail : son utilisation de la voiture est parfois le résultat d'un attachement marqué à ce mode, et elle induit une absence d'abonnement en transports en commun, rendant leur usage très onéreux le week-end. Cette transposition est compliquée par la faible fréquence des transports en commun dans le périurbain en soirée et durant le week-end. Elle concerne majoritairement les déplacements extrarégionaux, à l'exception des périurbains ayant abandonné la voiture en raison de leurs convictions écologiques. Leur utilisation réduite de la voiture, qu'ils opposent au plaisir pris durant l'altermobilité, entraîne une rationalisation de l'organisation quotidienne, notamment pour les achats.

Rappelons enfin que les changements modaux ne sont pas irréversibles. Certains enquêtés retournent au bout de quelques années vers la voiture individuelle, à l'occasion de changements professionnels, résidentiels ou d'organisation familiale. Réciproquement, nombre de périurbains très attachés à la voiture ou ne disposant pas d'offres alternatives concurrentielles en termes de temps de déplacement ont engagé une réflexion autour de ces alternatives : ils se tiennent à l'écoute d'expérimentations de collègues, ils testent le covoiturage ou d'autres modes, en particulier lors d'indisponibilité temporaire du véhicule. Si ces réflexions n'entraînent pas un abandon de la voiture individuelle, elles montrent que le choix automobile est rarement un rejet des autres modes et du côtoiement d'autres citadins (Lévy 2001).

La découverte de ressources durant l'expérimentation, en particulier durant le temps de déplacement.

Disposer d'alternatives en cas de défaillance du mode principal constitue donc une ressource dans le processus d'expérimentation d'altermobilités. Néanmoins, cette ressource ne préexiste pas toujours au processus d'expérimentation, les individus n'en ont souvent pas conscience lorsqu'ils s'y engagent. En effet, les ressources ne sont pas associées uniquement à des propriétés individuelles et disponibles quel que soit le contexte, elles sont liées à la recontextualisation de l'environnement qui s'opère lors des bifurcations (Soulet 2009). Ainsi, les relations de sociabilité que développent les individus dans leur mobilité contribuent à pérenniser l'altermobilité, en offrant une alternative en cas de

grèves ou de retards des trains : la voiture d'un des membres du groupe. Comme le montre cet exemple, les individus découvrent au fur et à mesure de leur expérimentation les ressources associées au nouveau mode de déplacement et les appuis qu'ils peuvent mobiliser. Ces appuis peuvent être matériels, comme un local permettant de ranger sa trottinette ou son vélo au travail, ou constitués de collègues et voisins aidant et sécurisant l'individu dans son expérimentation. Les ressources que l'individu découvre durant le processus d'expérimentation contribuent, quant à elles, fortement à pérenniser le nouveau mode de déplacement. Parmi ces ressources, l'appropriation du temps de déplacement tient une place aussi importante que le gain économique ou temporel[1]. À l'inverse, la difficulté à habiter le nouveau mode explique en quoi le changement, lorsqu'il est contraint, peut être particulièrement éprouvant (Enaux, Lannoy et Lord 2011), en particulier lorsque l'individu n'en est pas du tout familier. L'absence de socialisation antérieure au mode et la difficulté initiale à trouver des ressources pour s'y ajuster font du changement modal un « moment fatidique » (Javeau 2006), même si l'individu peut découvrir ensuite des ressources nouvelles au cours de sa pratique.

En effet, la mobilité ne consiste pas seulement à se déplacer d'un point à un autre, elle est aussi le support d'interactions avec d'autres citadins (Oppenchaim 2011), un espace-temps que les individus s'approprient de différentes manières (Flamm 2004) (Terrhabmobile 2013). Ces logiques d'appropriation du temps de déplacement, associées à différentes ressources, ne se déploient pas seulement dans l'habitacle du mode principal, mais également dans les lieux d'attente et lors des ruptures de charge (Tillous, 2009) (Lefrançois 2014). Elles sont parfois entremêlées, souvent différentes selon les moments et les lieux de la mobilité.

La première logique, celle de la productivité, consiste à profiter de son temps de déplacement pour effectuer des activités professionnelles. Dans la seconde logique, celle du relâchement et de la transition, le déplacement est utilisé comme un temps de déconnexion, durant lequel l'individu se détend, lit, somnole, regarde le paysage ou se laisse aller à la rêverie… Cette déconnexion passe notamment par la mise en place d'activités de détente, nécessitant peu de matériel et adaptées à la durée du trajet : utiliser son téléphone pour aller sur Internet ou écouter de la musique, lire un livre… Ces activités permettent de

s'isoler des autres usagers et confèrent à l'espace de déplacement une dimension intime (Lefrançois 2014). Cette logique de sas constitue une des principales ressources offertes par le mode automobile (Buhler 2012), qui permet de téléphoner au calme, d'écouter la radio, d'avoir un moment d'intimité avec ses enfants voire, pour certains enquêtés, de prier.

La troisième logique renvoie à l'évasion, lorsque le déplacement permet de s'extraire momentanément de contextes sociaux particulièrement contraignants. Mme Pie, psychologue clinicienne au sein d'unités palliatives, confrontée à la mort au quotidien, a découvert cette ressource au fur et à mesure de ses différents trajets en vélo pour se rendre à l'hôpital, alors que le test initial de ce nouveau mode était en grande partie motivé par des considérations environnementales. Cette pratique quotidienne lui est désormais indispensable, elle lui permet de retrouver une vitalité perdue au cours de sa journée de travail. Les ressources trouvées dans ce nouveau mode sont aussi variables selon les temps et les lieux de la mobilité. Ainsi, sa pratique du vélo le matin se rapproche beaucoup plus de la logique de la stimulation émotionnelle, associée généralement aux déplacements de loisirs (Flamm 2004).

« Initialement j'ai commencé à faire du vélo plutôt l'été. Quand il faisait beau. Donc l'été par contre je fais l'aller retour euh… souvent l'aller retour… l'aller retour en vélo. Pour justement profiter du soleil (rires), profiter de l'environnement, profiter de la Loire, parce que je prends la Loire à vélo, j'ai une vue super agréable et puis il y a les animaux, il y a les oiseaux… […] Je fais un travail qui est très… qui prend énormément d'énergie psychique. Et je peux sortir de mon travail en étant dans un état de… de… de vide, enfin… de fatigue psychique intense au point que je ne pense plus et que je suis complètement vide […] et en fait, je monte sur mon vélo, alors là je vais doucement, parce que je suis fatiguée. Et puis… c'est comme si la vie euh… en fait je me sens vivante en fait. C'est ça le truc. […] c'est un SAS, mais ce n'est pas qu'un SAS psychique, c'est un SAS physique, c'est-à-dire que… Je côtoie la mort, et… moi il faut que je me sente vivante […] J'ai choisi le vélo parce que ça me ramène dans le monde des vivants, ça m'est venu un jour où j'étais sur mon vélo, et où, oui c'est ça j'ai eu un peu euh […] Je me souviens plus ce que c'était mais je me souviens que ça m'avait bien… pff ! Je me suis dit : ah ! Ouais mais moi là sur

mon vélo là au bord de la Loire à vélo, euh… moi je suis vivante, puisque je sens ça, je sens… Je ressens et euh… je vois qu'il fait nuit, je sens que j'ai un petit peu peur, j'ai un peu la trouille, et j'ai pensé aux gens que je venais de quitter, et qui eux étaient dans une situation euh… dramatique pour eux, et en fait j'étais heureuse » (Mme Pie, 52 ans, psychologue clinicienne).

La dernière logique d'appropriation du temps de déplacement consiste à y développer des relations de sociabilité. Le déploiement de cette logique dépend fortement des conditions de déplacement, en particulier de la densité de personnes présentes. Nos matériaux, en particulier l'accompagnement des déplacements, permettent de distinguer deux types de sociabilité.

La première est une sociabilité particulièrement prononcée et ancrée dans les conditions routinières de déplacement. Le temps de déplacement est dédié prioritairement à des relations de sociabilité soutenues mais restreintes : des routines sont créées et entretenues avec quelques usagers, généralement des collègues ou des voisins, mais très peu d'interactions sont développées avec les autres. Les discussions observées portent principalement sur les loisirs, la famille, et les informations du jour. Significatif du rôle de relâchement des échanges entre voyageurs, le travail est également un sujet de discussion, mais uniquement sous la forme d'anecdotes. Ces relations de sociabilité contribuent très fortement à pérenniser l'altermobilité, non seulement en raison d'un vécu agréable du déplacement, mais également parce qu'elles offrent une possibilité alternative de déplacement, en cas de défaillance du mode principal. Les enquêtés développant ce type de sociabilité sont d'ailleurs parmi les moins critiques vis-à-vis de ces défaillances.

Le second type de sociabilité est plus modéré et occasionnel, il n'y a pas d'habitude mise en place au sein d'une communauté et les interactions entre les usagers ne sont pas régies par une routine. L'individu organise son trajet seul, et ses rapports avec les autres usagers dépendent de ses envies et des occasions. La sociabilité est ouverte à la fois durant les phases d'attente, par des salutations auprès de visages familiers, mais également durant le trajet en discutant avec ses voisins, connus ou non, ou en écoutant simplement les discussions alentour. Il s'agit également de liens sociaux moins forts,

s'apparentant plus à des rapports courtois. Cette liberté est appréciée car elle permet, selon ses envies, d'adapter son trajet, en développant des relations de sociabilité ou en privilégiant d'autres logiques d'appropriation de l'espace-temps du déplacement, grâce au choix judicieux du wagon occupé.

Des changements dans les autres sphères d'activités.

Il existe une relation dialectique entre socialisation et mobilité (Oppenchaim 2016) : si les pratiques de mobilité reposent très fortement sur des dispositions incorporées dans différentes sphères de socialisation, la mobilité est également une épreuve qui modifie parfois en retour les pratiques et représentations des individus. Le succès d'une expérimentation modale en raison des ressources que l'individu y découvre modifie ainsi son rapport aux différents modes. Il n'est également pas neutre sur ses pratiques dans d'autres sphères d'activité, en particulier familiale et résidentielle. L'adoption pérenne d'un nouveau mode modifie ainsi parfois l'organisation du ménage, en reconfigurant la répartition des tâches ménagères ou de garde des enfants. Ces reconfigurations restent néanmoins fragiles, comme le montre le retour d'enquêtées vers la voiture, en raison d'un changement d'activité professionnelle de leur conjoint.

Le processus de changement modal entretient également une relation dynamique avec l'ancrage résidentiel de l'individu. Ce processus dépend ainsi des pratiques de mobilité des relations des enquêtés dans la sphère résidentielle. Le succès du test d'un nouveau mode est ainsi bien souvent lié à l'accompagnement dans la découverte de ce mode par un voisin, ami ou collègue. À l'inverse, lorsque l'individu possède à proximité un fort réseau amical, familial ou professionnel susceptible de le véhiculer ou de lui prêter un véhicule, l'indisponibilité de la voiture individuelle ne conduit pas nécessairement au test d'autres modes.

« C'est une collègue avec qui je m'entends très bien, avant elle n'habitait pas Villerperdue et puis le jour où elle s'est installée là, elle a acheté une maison que je connaissais très bien, donc tout naturellement c'est venu « bah tient, on fait la route ensemble, ça sera quand même plus sympa que chacune de son côté ». Donc du coup, je lui payais un plein d'essence de temps en temps, ça me

revenait au même et puis on partait ensemble. Et puis un jour, elle me dit « bah dit, ça irait vachement plus vite si on prenait le train », effectivement, ça fait pas de doute. Et du coup, on prend le train toutes les deux. On s'est rendu compte que le train c'était très bien aussi, ça peut être très convivial, ça peut être très sympa. On peut bouger, on peut rigoler, on peut embêter les gens autour de nous parfois… » (Mme Pimpim, 54 ans, agent dans une école maternelle-ATSEM).

Symétriquement, les nouvelles interactions se déroulant dans l'espace de la mobilité peuvent influencer les relations de sociabilité dans la sphère résidentielle. L'attente en commun sur les quais, le partage d'une activité commune dans la commune… contribuent à transformer le côtoiement et la sociabilité courtoise initiale en des groupes d'interconnaissance plus prononcée, par exemple celui « des mamans du train devant aller chercher les enfants à la garderie ». De même, les relations de sociabilité de type communautaire dépassent bien souvent le cadre limité du déplacement, comme le montre l'exemple de Mme Amina. Après avoir déménagé dans le périurbain lointain, elle a abandonné l'usage intégral de son automobile pour utiliser le TER pour les déplacements domicile-travail. Cette nouvelle pratique s'est stabilisée, en raison notamment du gain de temps et grâce aux ressources qu'elle y a trouvée, en particulier des relations de sociabilité avec ses « copains/copines de train ». Ces liens ont ensuite dépassé le cadre restreint de la mobilité pour s'inscrire finalement dans le cercle amical proche.

« Ma meilleur amie, on s'est connu dans le TER. Elle est devenue ma meilleure amie et il se trouve qu'elle habite St. Epain aussi. Ça ce sont des choses que l'on ne peut pas deviner… tout simplement parce qu'un soir, je ne trouvais pas mes clés de voiture dans mon sac, […] et je voyais que le train arrivait à la gare et je voyais que je n'avais pas mes clés… et là je commençais à baliser. Je me disais qu'il fallait que je téléphone à mon chef, elles sont peut-être tombées de mon sac dans le vestiaire… Il faut absolument qu'il me le dise parce que là je suis coincée. Et donc elle m'a vu, bon je disais rien, mais elle a vu que je paniquais et donc elle est venue vers moi et m'a demandé si j'avais un souci. Donc je lui ai expliqué que je ne trouvais pas mes clés et qu'on arrivait bientôt à la gare. Elle m'a dit « ne vous inquiétez pas, moi je vous emmène, vous habitez

où ? »… on s'est connu comme ça. Et c'est devenu une très grande amie, on se voit tous les week-ends, beaucoup d'atomes crochus » (Mme Amina, 59 ans, adjointe administrative).

Les retrouvailles dans l'espace local d'amis ou de connaissances rencontrés dans le train ne sont pas toujours aussi prononcées, mais elles sont nombreuses. Ainsi, certains liens créés dans la mobilité finissent par s'extraire du contexte des transports en commun et perdurent, malgré l'arrêt de ce mode par des enquêtés après plusieurs années de pratiques.

Chercher à favoriser les alternatives à l'usage de la voiture individuelle dans le périurbain suppose ainsi d'abandonner la vision du changement modal comme un processus de conversion, réfléchi et définitif, d'un mode à un autre. Les individus s'engagent au contraire dans des processus d'expérimentation de modes alternatifs, durant lesquels ils tâtonnent et découvrent peu à peu des ressources associées à ces nouveaux modes, en particulier les activités qu'ils peuvent réaliser durant le temps de déplacement. Ces processus sont socialisants, car ils modifient à terme les pratiques modales des individus, mais entraînent aussi des changements dans d'autres sphères d'activités. Ils se déroulent dans un temps long, sont réversibles et, surtout, ils se caractérisent bien souvent par une hybridation de différents modes, non seulement en fonction des motifs de déplacement, mais également selon le contexte du déplacement domicile-travail. Cette hybridation des modes est sans doute plus prononcée dans le périurbain que dans les autres zones géographiques, en raison de la dépendance automobile. Elle suppose d'inventer de nouvelles politiques de transports et de tarification, prenant en compte cet usage non exclusif d'un seul mode pour se rendre au travail.

Résumé

Cet article a pour objectif de mieux comprendre les changements de pratiques modales des habitants du périurbain, en particulier le passage de la voiture individuelle à d'autres formes de mobilité dans le cadre des déplacements domicile-travail. Il revient plus spécifiquement sur deux éléments centraux des processus de changement modal : d'une part, le caractère long et incertain du

processus d'expérimentation d'alternatives à la voiture, fait bien souvent d'allers-retours ou d'hybridation entre différents modes de déplacement ; d'autre part, la découverte par l'individu, dans le cours même du processus d'expérimentation, des conséquences du changement modal sur ses autres sphères d'activités, ainsi que des nouvelles ressources qui s'offrent à lui, en particulier lors du temps de déplacement. Ces processus sont socialisants, car ils modifient à terme les pratiques modales des individus, mais entraînent aussi des changements dans d'autres sphères d'activités, familiales et résidentielles.

Notes

[1] Ce raisonnement vaut aussi pour le retour vers la voiture. Celui-ci s'explique bien plus par les diverses activités réalisées durant le temps de trajet que par des préoccupations économiques ou temporelles.

Bibliographie

Buhler, Thomas. 2012. « Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains. Le cas des résistances aux injonctions au changement. » Thèse de doctorat, INSA Lyon.

Enaux, Christophe, Pierre Lannoy et Sébastien Lord. 2011. « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires » *Articulo – Journal of Urban Research*, n° 7.

Flamm, Michael. 2004. « Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport » Thèse de doctorat, École Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Grossetti, Michel. 2006. « L'imprévisibilité dans les parcours sociaux », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 120 : p. 5-28.

Javeau, Claude. 2006. « Routines quotidiennes et moments fatidiques » *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 121 : p. 227-238.

Joas, Hans. 1999. *La créativité de l'agir*. Paris : Le Cerf.

Kaufmann, Vincent. 2003. « Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. 1 : p. 39-58.

Kaufmann, Vincent et Eric Widmer. 2005. « L'acquisition de la motilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche » *Espaces et Sociétés*, n° 120?121 : p. 199?217.

Le Breton, Eric, Bruno Le Corre et Marion Steunou. 2012. « Ça bouge dans le périurbain » *Place publique*, n°2.

Lefrançois, Dominique. 2014. « Train de vie : Ethnographie des transports urbains et périurbains » Rapport pour le compte de l'Université de Paris-Est Créteil et de la *Katholieke Universiteit Leuven*.

Lévy, Jacques. 2001. Préface de l'ouvrage de Daniel Pinson et Sandra Thomann, *La maison en ses territoires, de la villa à la ville diffuse*, p. 5-10. Paris : L'Harmattan.

Meissonnier, Joël. 2015. « Le déménagement comme occasion de rompre les routines de mobilité quotidienne et de s'engager dans une mobilité durable ? » in Scarwell, Helga-Jane, Divya Leducq et Annette Groux (dir.). *Réussir la transition énergétique*, p. 123-133. Villeneuve d'Ascq : Presse Universitaire du Septentrion.

Motte-Baumvol, Benjamin. 2007. « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 5 : p. 897-919.

Oppenchaim, Nicolas. 2011. « La mobilité comme accessibilité, dispositions et épreuve : trois paradigmes expliquant le caractère éprouvant des déplacements à Paris », *Articulo – Journal of Urban Research*, n° 7.

—. 2016. *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*. Tours : Presses Universitaires François Rabelais.

Pradel, Benjamin, Sonia Chardonnel, Laurent Cailly et Marie-Christine Fourny. 2015. « Les routines de déplacement dans les espaces périurbains : les dimensions collectives des agencements quotidiens », *Espace populations sociétés*, n° 1-2.

Rocci, Anaïs. 2007. « De l'automobilité à la multimodalité. Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage individuel de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale » Thèse de doctorat, Université Paris-V.

—. 2015. « Comment rompre avec l'habitude ? Les programmes d'accompagnement au changement de comportements de mobilité », *Espace populations sociétés*, n° 1-2.

Soulet, Marc-Henry. 2009. « Changer de vie, devenir autre : essai de formalisation des processus engagés » in Grossetti, Michel, Marc Bessin et Claire Bidart (dirs.). *Bifurcations. Les sciences sociales face aux ruptures et à l'événement*, p. 273-288. Paris : La Découverte.

Terrhabmobile. 2013. « Lorsque la mobilité territorialise », *EspacesTemps.net*, Vivre le périurbain.

Tillous, Marion. 2009. « Réseaux et territoires vécus : la territorialité comme propriété du réseau », in Fumey, Gilles, Jean Varlet et Pierre Zembri (dirs.). *Mobilités contemporaines : approches géoculturelles des transports*, p. 43-52. Paris : Ellipses.

Vincent-Geslin, Stephanie. 2010. *Altermobilités, mode d'emploi. Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*. Lyon : Éditions du Certu.

Vincent-Geslin, Stephanie, Emmanuel Ravalet et Vincent Kaufmann. 2015. « L'appropriation des temps et des espaces de la grande mobilité à l'ère du numérique » *Géo-regards*, n° 7 : p. 17-35.