



Cerema

Livret d'accueil

13ème colloque international du groupe de travail n°23
« Mobilités spatiales et fluidité sociale » (MSFS)
de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française (AISLF)

Métro, boulot, dodo : quoi de neuf dans nos routines ?

Le mercredi 26 mars 2014, 9h-18h
et jeudi 27 mars 2014, 8h30-17h30

Lille Métropole
Hôtel de communauté
1 Rue du Ballon | 59034 Lille



Université
Lille1
Sciences et Technologies

13e Colloque MSFS

Méto, boulot, dodo : quoi de neuf dans nos routines ?

Présentation du 13e colloque MSFS

Le groupe de travail n°23 « Mobilités spatiales et fluidité sociale » de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française (AISLF) tient son 13ème colloque international les 26 et 27 mars 2014 à Lille, France

Ce colloque est envisagé comme une rencontre interdisciplinaire visant à faire dialoguer sociologues, géographes, démographes, psychologues, économistes, aménageurs, urbanistes et ingénieurs des transports en présence d'acteurs en charge des territoires et de la mise en œuvre de la politique publique.

L'organisation est assurée par le CEREMA Direction Territoriale Nord-Picardie (*Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement*) dans le cadre de l'Équipe de Recherche Associée avec l'IFSTTAR (Dest) « Connaissance et analyse croisée des mobilités » et en partenariat avec Lille Métropole, le Conseil Général du Nord et l'Université Lille 1.

Problématique du 13e colloque MSFS

Ce colloque porte sur les enjeux spatio-temporels des routines de la mobilité quotidienne. Derrière le terme péjoratif de "routine", relativement peu abordé dans les recherches en sciences sociales, se cache une dimension potentiellement structurante dans les arbitrages individuels quotidiens de la mobilité et des programmes d'activités. Ainsi, il s'agit d'interroger l'émergence, la nature et l'évolution des déplacements routiniers. L'organisation de ce colloque répond à l'urgence d'un dialogue entre les différentes approches disciplinaires d'une part (de la plus strictement sociologique à celles qui convoquent aussi la psychologie, l'économie, la géographie, l'urbanisme ou l'anthropologie), entre les différentes sources de données d'autre part (enquêtes transports-déplacements, enquêtes emploi du temps, enquêtes par carnet de déplacements, enquêtes censitaires, enquêtes qualitatives...) pour produire une analyse sociale et spatiale des comportements de déplacements routiniers. L'objectif est de mettre en présence et de faire dialoguer des chercheurs qui s'efforcent, chacun à sa manière, d'explorer nos « sentiers du quotidien » (JUAN, 1997).

Le contexte est marqué par un vaste mouvement de recomposition de nos mobilités et de nos modes de vie (GAY, KAUFMANN, LANDRIÈVE, VINCENT-GESLIN, 2011). Entre contraintes (risques environnementaux, crise économique et énergétique ...) et opportunités (développement des

technologies de l'information et de la communication...), la mobilité fait figure de paradigme porteur d'innovations et de changements dans les usages, les rapports au temps, à l'espace et au corps (AMAR, 2010). Dans ce contexte, il est nécessaire de ré-interroger le « métro-boulot-dodo » pour se demander ce que deviennent nos routines de mobilité : sous quelles formes existent-elles encore et par quoi ont-elles été remplacées sinon ?

Giddens la place au cœur de sa *théorie de la structuration* (GIDDENS, 1987) ; la routine est à la fois facteur de maintien de la personnalité de l'individu qui se déplace sur des chemins balisés et facteur de stabilité des institutions sociales dont la fonction dépend de leur capacité à se reproduire continuellement. Indispensables réductrices de charge mentale, les routines sont potentiellement génératrices d'inertie, notamment dans le choix modal, les itinéraires empruntés ou les activités programmées. Les routines permettent une « délégation du choix » en un « dispositif de promesse » (KARPIK, 1998) puisqu'elles offrent la garantie d'atteindre un résultat, un but ou une destination dans des conditions prévisibles (affluence, niveau de confort, opportunités de rencontres...). Les routines de déplacement, plus particulièrement, répondent à une construction sociale et historique du rapport à l'espace de la personne. Elles révèlent un principe plus général de « remplacement » (RAMADIER, 2011) en lien avec la familiarité cognitive (lisibilité) des lieux qui participe de l'accessibilité. Si les mobilités occasionnelles comme les vacances, tous les ans dans le même lieu de villégiature, renvoient aussi à une pratique routinière, ce colloque se concentre sur les routines qui concernent la mobilité spatiale des personnes à l'échelle du quotidien.

Aussi confortable et rassurante soit-elle, la régularité des rythmes quotidiens comporte des césures, des ruptures, des impossibilités. Certaines sont fortuites, d'autres sont recherchées. Certaines sont objectives et quantifiables (retard, événement impromptu...), d'autres sont plus subjectives et impalpables, témoignant de représentations individuelles ou d'impensés. Si les routines peuvent être analysées comme des dispositifs profondément conservateurs, leurs transformations sont fondatrices ou annonciatrices d'évolutions potentiellement radicales des comportements de déplacement quotidien (choix d'itinéraire, choix modal...). Plus particulièrement, on peut s'interroger sur le rôle des ruptures biographiques qui peuvent apparaître comme un moment clé de la recomposition des habitudes modales ou sonner le glas de toute forme de régularité : certains « altermobilités », par exemple, optent pour un système flexible dans lequel les usages peuvent évoluer d'un jour sur l'autre et s'éloigner de toute « systématité » (VINCENT, 2010).

Les questions abordées dans ce colloque se concentrent sur la nature des routines, leur évolution et les enjeux associés. Si l'on sait que certaines activités (travail, étude...) produisent de la routine plus que d'autres, dispose-t-on de connaissances plus approfondies sur ce lien entre mobilités et activités replacé dans la perspective des routines individuelles et sociales qui en découlent ? Les routines évoluent-elles uniformément dans tous les groupes sociaux ? Pourquoi et comment résistent-elles à certains bouleversements de notre quotidien ? Quelles sont celles qui dépendent des évolutions technologiques et celles qui sont dépendantes de l'évolution de nos attentes et de nos contraintes de la vie quotidienne ?

On peut également se demander si les routines spatiales et temporelles de mobilité peuvent évoluer quand bien même les enjeux qui y sont associés (coût, temps passé, activités pratiquées, familiarité des lieux, sentiment de sécurité...) restent en l'état. Qui s'aventure à faire évoluer la stabilité des mobilités routinières ? Comment et pourquoi faire évoluer ses repères du quotidien ? Cette ouverture à d'autres opportunités de déplacement constitue-t-elle une posture valorisée, contrainte, crainte ? Dans quelle mesure les différences de routines ne produisent-elles pas du classement – et corrélativement du déclassement – autant que les pratiques modales ? Dans quelles mesures sont-elles héritées de pratiques familiales antérieures ?

Trois axes de travail proposés

1. *Vers de nouvelles pérégrinations routinières ?*

La routine dérivée des activités

Ce premier débat propose d'observer les routines dans le cadre spatio-temporel des programmes d'activités qui les produisent ; car pour les comprendre, il faut d'abord montrer où sont les routines et où elles ne sont pas. Comment l'analyse des programmes d'activités alimente-t-elle une réflexion sur les routines ?

On s'intéressera, notamment, à la question périurbaine et aux tendances à faire de la mobilité un palliatif de l'éparpillement spatial des activités de l'individu. Le prix à payer est souvent une augmentation des distances parcourues quotidiennement (et parfois des temps), ce qui interroge sur les arbitrages que doivent effectuer les ménages. Dépassant la routine linéaire domicile-travail, assiste-t-on à des « pérégrinations » routinières (WIEL, ROLLIER, 1993) ? Celles-ci interviennent-elles comme un élément d'ajustement de plus en plus important au fur et à mesure que le nombre d'activités augmente ?

Comment les ménages coopèrent-ils pour s'accommoder des distances à parcourir ? Parvient-on mieux à rendre compte de la complémentarité ou de l'incompatibilité des programmes d'activités ainsi que des négociations inter-individuelles que l'harmonisation suppose au sein de la famille ?

La mise en place de routines négociées implique des inerties dans les choix de mobilité. Dans quelles mesures les routines apparaissent-elles comme des freins au report modal recherché par les pouvoirs publics ? Comment les politiques de transport peuvent-elles agir sur les comportements pour tenter de casser le « réflexe automobile » alors qu'elles investissent massivement dans des modes de transport alternatifs ? L'enjeu est de taille puisque l'étalement urbain et l'éclatement fonctionnel (des résidences comme des bassins d'emploi) font peser sur les déplacements routiniers une lourde responsabilité tant environnementale, économique que sociale.

2. Enrichir le temps des routines ?

La routine comme activité

Ce deuxième débat porte sur le contenu des déplacements routiniers. Dans les transports, les sociabilités créées et maintenues produisent parfois des formes mobiles de territoires. L'enjeu est de mieux appréhender l'épaisseur des routines dans les mobilités quotidiennes et leur utilité propre. La conception du déplacement comme le seul produit de *demandes dérivées*, pourtant l'un des principaux postulats en socio-économie des transports, est contestée. Sociologues et psychologues montrent que les déplacements peuvent avoir en sus une *utilité* intrinsèque, justifiant qu'on y consacre du temps. Et en l'occurrence, la routine, parce qu'elle réduit la charge mentale, confère à l'individu mobile des capacités d'enrichissement du temps de déplacement qui n'obère en rien la promesse d'arriver à destination. En quoi l'observation de l'utilité « primaire » des déplacements routiniers peut permettre une meilleure connaissance des arbitrages quotidiens de mobilité : choix modal, détours, rythmes... ? À quelles conditions l'individu parvient-il à « enrichir son usage du temps en valorisant le temps de transport » (CROZET, 2011) ?

Cet axe porte à la fois sur le potentiel des individus à optimiser leurs routines et sur le potentiel des lieux et nœuds du transport à offrir des opportunités d'activités. Dans quelle mesure, par exemple, le passage dans un pôle d'échanges peut-il constituer un atout dans la chaîne de déplacements et donner une utilité propre à la pratique d'une intermodalité routinière généralement perçue comme une contrainte ?

3. Anticiper et planifier les routines ?

Des activités dérivées de la routine

Ce troisième débat n'envisage plus la mobilité quotidienne comme un palliatif de l'éloignement des activités, mais comme un facteur structurant de leur organisation. Cette perspective permet d'appréhender les déconstruction et re-construction des routines selon un registre individuel ou collectif : le registre individuel vient souligner le rôle des ruptures biographiques dans l'évolution des routines et dans l'émergence d'une mobilité plus "apprivoisée". Lorsqu'une rupture impose de les faire évoluer, se contente-t-on de reproduire nos routines aussi fidèlement que possible ou les recompose-t-on au gré des leçons tirées des précédentes ? Est-ce que les individus ou les ménages cherchent à anticiper la recomposition de leurs pratiques routinières ? À quels moments (par exemple, lors d'un choix de localisation résidentielle) et dans quelles conditions ?

Le registre collectif renvoie aux différentes politiques publiques de mobilité, d'aménagement ou de gestion des temps. Les "ruptures" dans la conception des politiques publiques (liées notamment au développement des préoccupations environnementales) vont-elles dans le sens d'une reconfiguration des routines reposant sur une organisation des activités moins dépendante d'une consommation excessive de mobilité ? Les

diverses expériences récentes et innovantes dans l'aménagement (concept de ville intense basé sur une mixité fonctionnelle), dans la gestion des temps urbains (politique de synchronisation des temps individuels et des temps sociaux qui s'interpénètrent de plus en plus), dans le management de la mobilité (futurs Autorités Organisatrices de Mobilités Durables) ou dans l'organisation du travail (télétravail, développement des espaces de co-working) méritent d'être analysées et évaluées dans cette perspective. L'action publique peut-elle et doit-elle inciter à d'autres formes de planification des activités en vue de faire évoluer les routines dans le sens d'une mobilité plus "durable" ?

Programme détaillé

Mercredi 26 mars 2014, 9h > 18h

Accueil et introduction du colloque

9h> Accueil Café

9h30> Stéphane COUDERT [directeur de la Direction Territoriale Nord-Picardie, CEREMA]

9h40> Alexis MARCOT [directeur de la Direction Mobilité, Lille Métropole]

9h50> Stéphanie VINCENT-GESLIN [Sociologue, EPFL, Lausanne, Co-responsable du Groupe de Travail n°23 de l'AISLF] *Le Groupe de travail "Mobilités Spatiales, Fluidité Sociale"*

10h> Joël MEISSONNIER et Cyprien RICHER [Chargés de recherches CEREMA] *Introduction au 13e colloque MSFS "Métro, boulot, dodo : quoi de neuf dans nos routines ?"*

10h10> Salvador JUAN [Professeur de sociologie à l'université de Caen, Basse-Normandie] *Le concept de routine dans la socio-anthropologie de la vie quotidienne*

10h40> Échanges avec la salle

Session 1

Produire les routines : quels processus ?

11h> André-Frédéric HOYAUX [Univ. Bordeaux 3 -ADESS] *Entre mobilité et déplacement : les trajets quotidiens comme reformulation de la place*

11h20> Sonia CHARDONNEL [Univ. Grenoble -PACTE], Sandrine DEPEAU [Univ. Rennes -ESO] *Rôle des organisations quotidiennes familiales dans l'apprentissage et l'accès à la ville des enfants. De l'usage des "Behavior Settings" et des "Pockets of local order" pour identifier les routines spatio-temporelles*

Président de séance

11h40> Échanges avec la salle

Thierry RAMADIER
[Univ. Strasbourg,
CNRS-SAGE]

12h> Frédéric DE CONINCK [Univ. Paris-Est -LVMT] *L'invention des routines*

12h20> Julien GARNIER [Univ. Caen/ Univ. Québec -Groupe Identité-subjectivité] *La constitution d'un cadre routinier : l'exemple du métro à Montréal*

12h40> Échanges avec la salle

13h>14h30 **Déjeuner au restaurant de Lille Métropole** (*inscription préalable obligatoire*)

Session 2

Questionner les routines : autre mode de transport ? nouveaux modes de vie ?

Président de séance (1)

Vincent KAUFMANN [EPFL, Lasur, Lausanne]

14h30> Anne JARRIGEON [Univ. Paris-Est -LVMT], Marie-Hélène MASSOT [Univ. Paris-Est -Lab'Urba], Magali PIERRE [EDF R&D], Benjamin PRADEL [Univ. Paris-Est -LVMT] *Les routines du quotidien à l'épreuve de la mobilité électrique*

14h50> Séverine FRÈRE [Univ. Littoral Côte-d'Opale -TVES] Sylvie MATHON [CEREMA -Dter. Nord-Picardie], Elodie CASTEX [Univ. Lille 1 -TVES] *Les usages des Services de Transports Personnalisés : une nouvelle configuration de la routine pour un modèle de mobilité durable ?*

15h10> Gaële LESTEVEN [Univ. Paris 1 -Géographie-Cités] *La congestion automobile affecte-t-elle la routine des ménages motorisés ? Illustration à partir de l'Île-de-France*

15h30> Échanges avec la salle

Président de séance (2)

Kamila TABAKA [Univ. Grenoble -PACTE]

16h> Pause Café

16h30> Gilles BENTAYOU [CEREMA -Dter. Centre-Est], Solène CARON [ENTPE -ENSA Paris-La Villette] *Habiter à proximité d'une gare TER incite-t-il à prendre le train ?*

16h50> Patricia SAJOUS [Univ. Le Havre -IDEES] *Télétravail à temps complet : la liberté de choisir ses routines*

17h10> Échanges avec la salle

18h> Fin de la première journée

Soirée mercredi 26 mars 2014 > 20h

Restaurant

20h> Restaurant l'Omnia (Inscription obligatoire)

L'OMNIA, 9, rue Esquermoise, Lille

"Menu de nos régions" (*Boissons comprises*) Prix indicatif : 28€

(proximité "Grand Place/ Place du Général de Gaulle")

Apéritif : Kir vin blanc et mini allumette au fromage

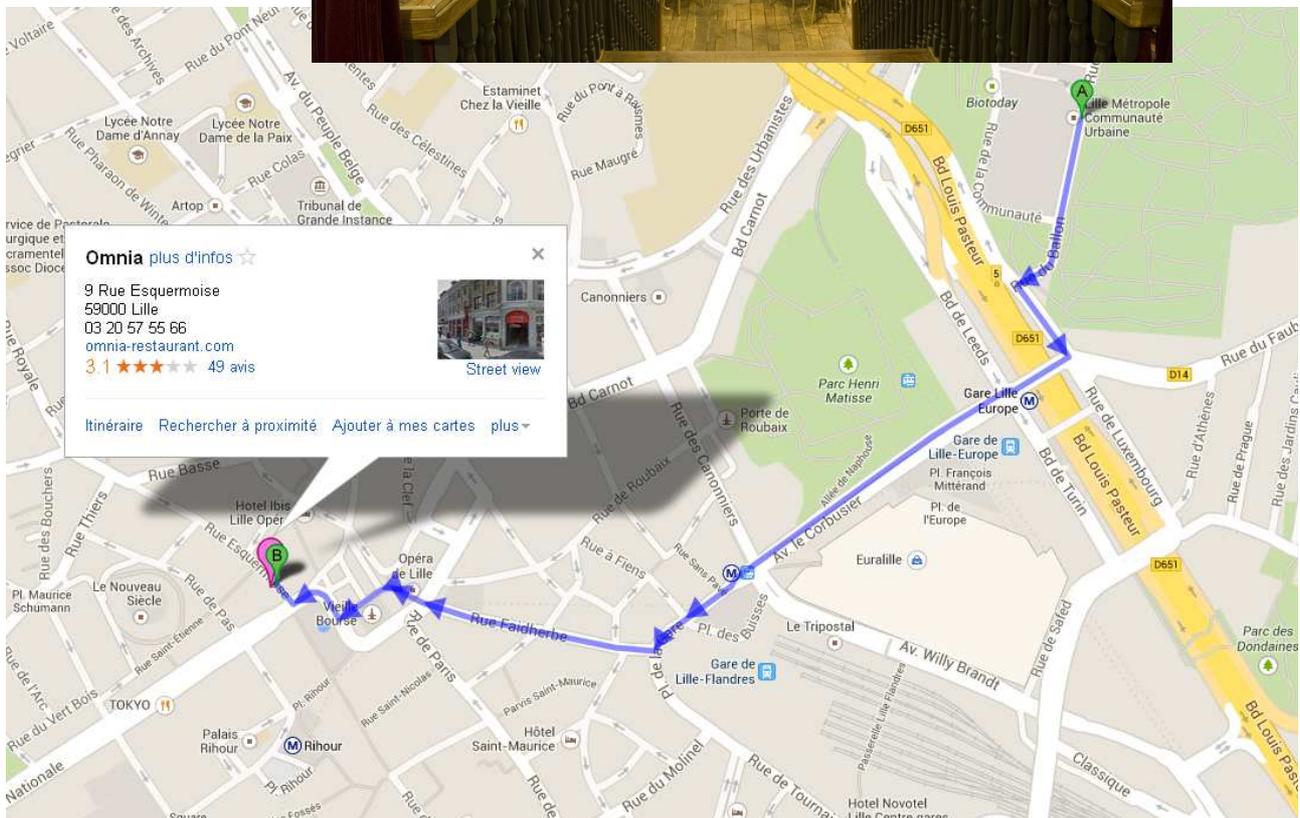
Entrée : Tarte au Maroilles et mesclun de salade

Plat : Carbonnade Flamande à la bière, frites fraîches

Tél. 03.20.57.55.66

Dessert : Gaufre Bruxelloise au sucre

Café/ macaron



Jeudi 27 mars 2014, 8h30 > 17h

Session 3

8h30> Accueil Café

Enrichir le temps des routines : sociabilité et TIC

9h> Benjamin PRADEL [Univ. Paris-Est -LVMT], Laurent CAILLY [Univ. Tours -CITERES], Marie-Christine FOURNY [Univ. Grenoble -PACTE], Sonia CHARDONNEL [Univ. Grenoble -PACTE], Luc GWIAZDZINSKI [Univ. Grenoble -PACTE] *Routines de déplacement et interactions sociales dans les espaces périurbains : vers une "territorialité mobile" ?*

Président de séance

9h20> François ADOUE [Univ. Paris-Est -LVMT] *L'appropriation du temps de déplacement via les technologies de l'information et de la communication (TIC) : vers de nouvelles routines pour les usagers des transports en commun*

Olivier KLEIN
[ENTPE,
Laboratoire
d'Économie des
Transports]

9h40> Échanges avec la salle

10h> Alan OUAKRAT [Univ. Paris 2 -CARISM] *Comprendre les routines culturelles et médiatiques par la collecte automatisée d'informations. Les premiers résultats de l'enquête PRACTIC*

10h20> Manuel BOUTET [Univ. Tours -CITERES], Samuel RUFAT [Univ. Cergy-Pontoise -Géographie-Cités], Hovig TER MINASSIAN [Univ. Tours -CITERES] *Jeux vidéo et routines quotidiennes. Transport en commun-bureau-salle de bain*

10h40> Échanges avec la salle

11h> Pause Café

Session 4

11h30>13h

Les démarches innovantes des collectivités locales en matière de mobilité

Avec les interventions (*sous réserve*) de :

Jérôme DEZOBRY [Directeur Général Adjoint en charge de l'Aménagement Durable, Conseil Général du Nord]

Thierry DU CREST [Directeur Général Adjoint Mobilité et Transports, Lille Métropole]

Animation de la table ronde

Benoît GUINAMARD [Chargé de mission, Direction du Développement Durable, de la Prospective et de l'Évaluation, Conseil Régional Nord-Pas de Calais]

Sylvie MATHON
[CEREMA Dter
Nord-Picardie]

Marie TISON [Ingénieur Transports et Déplacements, Direction Régionale ADEME Nord Pas-de-Calais]

13h>14h30 **Déjeuner au restaurant de Lille Métropole** (inscription préalable obligatoire)

Session 5

**Mesurer et observer
les routines**

14h30> Hadrien COMMENGES [Univ. Paris 7 -Géographie-Cités]
*Résistance et dépendance automobiles : histoire d'un décalage entre
discours et mesure*

14h50> Guillaume DREVON [Univ. Grenoble -PACTE, CEPS/INSTEAD],
Olivier KLEIN [CEPS/INSTEAD], Luc GWIAZDZINSKI [Univ. Grenoble
-PACTE], Philippe GERBER [CEPS/INSTEAD] *Territoires frontalier et non-
frontalier : une analyse comparée des activités quotidiennes*

Président de
séance

Tristan GUILLOUX
[CEREMA Dtech.
Territoires et Villes]

15h10> Lionel KIEFFER [Univ. Aix-Marseille -ESPACE], Frédéric AUDARD
[Univ. Aix-Marseille -ESPACE] *Mobilité quotidienne des jeunes : Quelles
évolutions dans les programmes d'activités extra-scolaires ?*

15h30> Échanges avec la salle

Session 6

**Anticiper et
accompagner
l'évolution des
routines**

16h> Jérôme SAVARY [Bureau Mobilité], Zoé DARDEL [Bureau
Mobilité], Massimo MASSERA [Bureau Mobilité] *Comment faire évoluer
les routines de mobilité ? Enseignements tirés de plans de déplacements
d'entreprise*

16h20> Anais ROCCI [6t-Bureau de Recherche] *Comment rompre
l'habitude ? Le marketing individualisé, un levier des politiques publiques
pour changer les comportements autosolistes*

Président de
séance

16h40> Échanges avec la salle

Leslie BELTON-
CHEVALLIER
[IFSTTAR-DEST]

17h> Fin du colloque

Résumé des communications

Salvador JUAN

Professeur de
sociologie

Université de Caen,
Basse-Normandie

Le concept de routine dans la socio-anthropologie de la vie quotidienne

> 26/03 à 10h10

La routine est le fondement universel des techniques corporelles rendant efficaces les jeux, les objets, les outils ou les opérations de travail ainsi que les activités ordinaires constitutives de la partie la plus sédimentée du vécu. Elle renvoie, d'un côté, à la structuration institutionnelle – à la fois spatiale et normative – du temps et, de l'autre, aux automatismes personnels que chacun met en place, tant pour se protéger de l'incertitude menaçante que pour éviter la « tyrannie des petites décisions » permanentes, libérant ainsi l'énergie vitale et une possible créativité.

Dans le hors travail, la routine relève du protocole de vie quotidienne : elle se traduit par une séquence rationnelle d'actes spatio-temporellement bornés. A l'intérieur de la sphère du logement, elle se présente comme répétition opératoire *anti-chronophage* et facteur d'ordre, de rangement, spatialisé. Au dehors, elle se manifeste en trajets certes dépendants des localisations organisationnelles et des logiques ou opportunités institutionnelles incluant des réseaux physiques, mais néanmoins optés sous contrainte, tant dans leurs modalités de réalisation que dans leurs horaires, en fonction des statuts, des positions de classe et du cadre de vie, le tout décliné selon les niveaux de capacité d'action. Les *choix* modaux n'existent réellement que dans les contextes d'offre urbaine accessible et d'offre de transport sans lesquels ils se dégradent en obligations quasi-absolues. En d'autres termes, dans un état donné de l'organisation spatiale de l'économie – que des acteurs peuvent localement bouleverser –, les routines extérieures ne peuvent se modifier au plan modal qu'à la marge et si les créations d'équipements autorisent le changement.

La mobilité spatiale résulte des propriétés du système et des spécificités des acteurs. Elle ne s'explique pas seulement mais se comprend également. Si les déplacements routiniers sont structurés, d'un côté, par les pôles d'attraction ou les concentrations économiques et, de l'autre, conditionnés par la combinaison des effets de statut, de classe et de lieu de vie, ils sont aussi inhérents aux raisons de vivre : aux passions et aux projets personnels inscrivant les êtres dans le devenir, voire dans l'action porteuse de changements.

Entre mobilité et déplacement : les trajets quotidiens comme reformulation de la place

> 26/03 à 11h

A travers des enquêtes qualitatives menées auprès d'habitants des communes de Pessac et Mérignac (Gironde), cette proposition voudrait traiter des stratégies qui permettent aux acteurs de construire leur *place* lors de leurs mobilités quotidiennes tout à la fois dans l'action même du trajet mais surtout dans le discours qu'ils tiennent lorsqu'ils évoquent et justifient ces trajets, les choix qu'ils font, mais aussi leur potentialité et leur capacité à les réaliser. Ce travail s'inscrit dans une réflexion sur la *motilité* menée par V. Kaufmann ([2008]2011), au sens où elle invite à analyser les compétences et les capacités des habitants à la mobilité et en quoi ces compétences et ces capacités impliquent une construction sociale en situation de mobilités tout autant qu'en situation d'entretien.

L'analyse s'inscrit au sein d'enquêtes en deux temps. Le premier est mené à partir d'entretiens semi-directifs combinés à des cartes mentales des trajets effectués et à un carnet de bord des temporalités de ces mobilités intra quotidiennes ; le deuxième temps est un entretien de réactivation, c'est-à-dire d'analyses des matériaux du premier temps et d'une mise en réflexion avec l'enquêté sur le sens qu'il donne à ce qu'il fait. Ces enquêtes sont opérées auprès de familles de classes moyennes vivant dans des quartiers résidentiels péri-centraux avec enfants dans leurs multi-activités quotidiennes. Méthodologiquement, son champ d'analyse se structure sur les discours qui sont conçus comme des configurateurs de réalité mais aussi de placements au sein d'une situation sociale (Flahault F., 1978), celle de l'entretien bien sûr, mais aussi celle qui est décrite lors de celui-ci, c'est-à-dire ici celle de la mobilité quotidienne.

En termes de pratiques, l'analyse des trajets quotidiens montre que ces habitants mettent en œuvre un ensemble de stratégies de contournement. Elles permettent de jouer avec les routines par de micro-innovations qui sont liées au contexte mobilitaire mais aussi, de manière sous-jacente, à une volonté des habitants de se dé-placer et de se re-placer, c'est-à-dire de construire leur place à la fois au sens spatial (par l'occupation d'emplacements conçus comme dédiés ou non pour eux et pour les autres) et au sens social (à travers la légitimité de chacun des protagonistes de la situation mobilitaire d'être là où il est et d'avoir l'emplacement qu'il a, ou de passer d'un emplacement à un autre) à la fois lors de ces trajets et lorsqu'ils les évoquent. Au-delà des trajets effectués, c'est donc la représentation du trajet et de la manière dont on l'effectue ou qu'on aimerait l'effectuer, et au-delà la naturalisation du sens produit qui intéresse ce travail dans la construction de la place.

Dans ce sens, ce travail inverse la conceptualisation de Vincent Kaufmann, et plus généralement des travaux sur la mobilité sociale (Montulet B., 1998 ; Urry J., 2005). Cela ne présuppose pas un refus du sens de l'articulation elle-même (mobilité versus déplacement) tout à fait pertinente chez Kaufmann ([2008]2011, 32), mais plutôt d'une substitution des termes qui apparaissent selon nous plus appropriés, en tous cas pour les derniers travaux sur le sujet de la *place* (Lussault M., 2009, Petit E., 2009). La place est en effet conçue ici comme un moyen d'occuper ou de faire occuper un

emplacement (assignation) pour tenir une position sociale ou rappeler la position tenue (désignation) par un ou des acteurs dans la société. Si le terme de place évoque une forme d'état, ce travail montre que cette institutionnalisation passe en fait aussi par la mobilité car celle-ci est devenue une ressource à part entière de cet état de placement et donc de dé-placement des habitants dans le champ social. Le trajet permet donc, en tant que « champs des possibles », de conforter ou de changer de place au sein de ce champ social, que cela soit dans l'interaction sociale mobilière en acte ou dans la représentation que l'habitant a de lui-même au moment d'un entretien évoquant cette mobilité.

La mobilité permet de traduire par la réplication de la routine quotidienne, la légitimité d'être quelque part, de quelque part, d'être reconnu comme étant à sa place d'un bout à l'autre du trajet. Elle légitime à la fois l'octroi matériel de l'emplacement et l'octroi symbolique de la place, à la fois dans les moyens de transports possibles (voiture personnelle, taxi, tram, bus, vélo) mais aussi sur les réseaux qui permettent la mobilité (petites routes de campagne, autoroutes, rues des villes) au sens où l'interaction sociale (sans qu'elle soit verbalisée explicitement entre des individus) explicite le droit ou non, la valeur ou non, la bonne ou la mauvaise conduite de celles et ceux qui se trouvent en situation. La prise en compte du discours montre alors toute sa pertinence car les constructions symboliques des différents acteurs *a posteriori* permettent de substituer la seule question de la mobilité et donc des emplacements à être quelque part dans un trajet à celle de la place, c'est-à-dire la construction symbolique qui s'opère et permet à chacun de se valoriser à travers son positionnement par rapport aux autres, tant du point de vue de ses capacités que de ses compétences traduites par cette mobilité. Si se placer relève du mode de transport choisi, ainsi que des espaces parcourus lors des mobilités quotidiennes, on perçoit vite que toute mobilité, de par les choix de ces modes, explicite un certain regard sur la place des autres, où ces derniers doivent être *tenus* d'être pour que l'équilibre sociétal soit vu comme normal, et pour que la « sécurité ontologique » (Giddens A., [1984]1987, 443) de chacun soit maintenue et puisse éviter toutes « situations critiques » de dé-placement. Si cette sécurité est bafouée, alors l'habitant affronte une situation critique qui ébranle sa place et sa compétence à l'arrangement général et sociétal des places.

Sonia Chardonnel (1)
Sandrine Depeau (2)

(1) Chargée de
Recherches, CNRS,
UMR 5194 PACTE,
Grenoble

(2) Chargée de
Recherche, CNRS,
UMR 6590 ESO,
Rennes

> 26/03 à 11h20

Rôle des organisations quotidiennes familiales dans l'apprentissage et l'accès à la ville des enfants. De l'usage des "Behavior Settings" et des "Pockets of local order" pour identifier les routines spatio-temporelles.

La mobilité constitue une modalité prédominante de la socialisation des enfants dans les mondes urbains actuels. En forte évolution depuis plus d'une vingtaine d'années, elle constitue un enjeu important dans les modes de vie des familles. Souvent conditionnée dans sa forme et ses modalités pratiques par les caractéristiques sociales et spatiales des contextes de vie des familles, la mobilité enfantine reste pour le moins peu étudiée. On envisage ici de discuter de la mobilité en tant que processus qui s'inscrit dans un système familial et social valant de s'intéresser de manière concomitante au quotidien des enfants et des parents (ou adultes de l'entourage) dans l'objectif de définir des formes de *cultures éducatives urbaines*. Lesquelles correspondent à l'ensemble des pratiques et des modes de penser (normes, valeurs, codes) l'espace contribuant à l'apprentissage et au développement des compétences spatiales, cognitives et sociales de l'enfant. Ces compétences s'acquièrent à force de familiarité sociale et spatiale construite dans la répétition des activités et qui contribuent à définir l'accessibilité environnementale (Depeau, 2003). En outre, on sait que le processus de « quotidienisation » a pour finalité de produire un monde sûr et familier (Bégout, 2010), ce qui se retrouve dans les processus d'apprentissage chez l'enfant. Il nous semble que les parents jouent de cette « mise en quotidien des activités et des déplacements afférents » de leurs enfants pour garantir ce monde familier et sûr. La familiarisation des lieux et des temporalités, passe alors par la mise en place d'un programme répété, récurrent, bref un apprentissage par routinisation. Pour autant, il apparaît que le développement et l'autonomie des enfants dans leurs pratiques spatiales et temporelles passent aussi par des moments où l'on fait face à la nouveauté, à l'inconnu et à l'imprévu (Depeau, 2003).

Ainsi, nous proposons de définir des formes de cultures éducatives urbaines à travers la notion de routine en prise avec l'organisation du quotidien des familles dont la mobilité constitue une part essentielle. Ces formes de cultures se distingueraient d'une part en fonction de différenciations des routines spatiales, temporelles et sociales révélées par les activités et les déplacements quotidiens des familles ; et d'autre part en fonction des formes de régulation des routines au sein de la famille. Autrement dit, on se propose de construire une typologie des cultures éducatives suivant un gradient "très routinisé vs non routinisé". Ce qui permettrait de relever, outre le rapport au programmé (activités, lieux, réseau social), le niveau de tolérance des parents face à l'imprévu (des activités des enfants hors domicile). Cette réflexion s'inscrit dans le cadre d'une enquête exploratoire menée auprès d'un groupe de familles de l'agglomération rennaise où parents et enfants sont observés par suivis GPS et par entretiens individuels -Projet SM2D *Structuration méthodologique des données de déplacements : du recueil à l'analyse des traces GPS*, financé par Maison des Sciences de l'Homme en Bretagne, coordonné par S. Depeau-. Notre ambition est de pouvoir acquérir des données spatio-temporelles décrivant le quotidien des parents et des

enfants. Nous entendons par quotidien, l'ensemble des activités structurées et ordonnées (dans le temps et dans l'espace) qui contribuent à la réalisation à court et moyen termes des projets de vie de la famille et de ses membres et qui permet ainsi d'observer finement ce qui rythme et régule les déplacements et les activités. Partant de ces jeux de données, nous proposons de nous appuyer sur un appareil conceptuel original qui permet de décrire des formes de routines dans l'ordonnement du quotidien des personnes et en creux les formes plus exceptionnelles voire imprévues d'activités et/ou de déplacements. Aussi, nous proposons de rapprocher deux concepts issus de deux champs disciplinaires, la psychologie environnementale et la *time-geography* dont on peut dire qu'ils partagent un même paradigme en sciences sociales, l'approche écologique des activités humaines. Ces deux concepts sont le *behavior-setting* (Barker, 1968) et les *pockets of local order* (Lenntorp 2004, Ellegård 2004). Ces approches proposent toutes deux une formalisation (théorique et méthodologique) des « situations spatio-temporelles » ou des « lieux-moments » socialement et matériellement structurés de telle sorte qu'une activité puisse advenir et se répéter selon ces mêmes configurations socio-spatiales. Le Behavior-setting est défini au départ par Barker (1968) comme des unités écologiques qui rendent compte des relations entre un individu et son environnement, à partir des structures organisées dans leur matérialité (programmes d'action), leurs modalités sociales et d'institutionnalisation des pratiques, leurs temporalités et leur intensité. Les *pockets of local order* sont définies comme des poches d'espace-temps assez structurées et ordonnées pour être accessibles à un certain nombre d'individus dont les projets nécessitent qu'ils se rencontrent (matériellement ou virtuellement) et/ou qu'ils partagent une ressource localisée sans être inquiétés ou dérangés par quelques événements extérieurs.

Concrètement, il s'agira dans cette communication 1/ de définir les concepts en les resituant dans la problématique qui est la nôtre ; 2/ de montrer comment nous entendons opérationnaliser ces concepts pour le recueil des activités et des déplacements ; 3/ de présenter les cadres d'analyse possibles permettant de repérer ces routines spatio-temporelles et *in fine* d'esquisser des typologies de cultures éducatives urbaines.

Qu'est-ce qui pousse un individu ou un groupe social à inventer des routines ?

Revenir sur la question des routines encourage à jeter un regard rétrospectif sur la manière dont la sociologie classique a parlé des modes d'action similaires. L'action traditionnelle propre à Max Weber, est un candidat valable. L'article de Marcel Mauss sur les « techniques du corps », qui marque l'entrée du mot « habitus » dans le champ des sciences sociales (quelques années avant que Norbert Elias l'utilise à son tour), est un candidat encore plus suggestif. Marcel Mauss, en parlant des « techniques du corps », parle « d'acte traditionnel efficace ».

> 26/03 à 12h

Effectivement, il y a une dimension technique dans les routines : elles sont ce qui permet de gagner en efficacité dans la gestion du temps. L'efficacité est à entendre de plusieurs manières : pas seulement ce qui permet de gagner du temps, aussi ce qui permet de gérer son temps de manière confortable, en restant dans la maîtrise de la situation. C'est là, sans doute, la forme d'efficacité qui est la plus recherchée.

Mais en lisant le texte de Marcel Mauss on voit tout ce qui sépare la société qu'il a sous les yeux de la nôtre.

Elargir de la question des mouvements du corps, dont parle Mauss, à la question de la gestion du temps n'est pas vraiment un problème. La différence est ailleurs :

1- Il a en vue des techniques qui n'évoluent que très lentement (il parle d'acte « traditionnel » à propos des techniques, ce qui, pour nous est déroutant).

2- Il pense à des techniques pratiquées par de vastes groupes sociaux, alors que nous sommes plutôt sensibles à l'émiettement des modes de gestion du temps.

3- Pour cette raison il passe largement sous silence la question de l'invention de ces routines. Les techniques du corps se moulent dans un contexte où elles sont parfaitement adaptées du fait de leur ancienneté.

A l'inverse nous voyons (en comparant point par point) :

1- Des contextes d'action changeant assez souvent (notamment du fait que les outils de gestion du temps évoluent, mais aussi les contextes sociaux de gestion du temps), du coup des routines qui n'ont pas non plus la même durée de vie (le seul changement dont parle Mauss est intergénérationnel),

2- Des individus largement livrés à eux-mêmes dans la construction de leurs techniques-routines, les groupes doivent s'inventer des routines de

coordination (et même les familles),

3- L'invention de routines est un acte assez fréquent qui plutôt que de participer à l'inclusion de l'individu dans un groupe qui partage la même temporalité que lui, est un moyen pour l'individu de se construire un temps à soi, à côté d'autres individus qui n'ont pas le même temps que lui. C'est le hiatus qui engendre l'invention de la routine.

Ces trois points seront illustrés par trois exemples empiriques ayant trait à la gestion de la mobilité (qui, d'un point de vue méthodologique, est un remarquable analyseur de la construction des routines du quotidien) :

Exemple 1- l'invention permanente de nouvelles routines dans un contexte tendu où la mobilité est complexe : le périurbain.

Les familles apprennent progressivement à économiser leur temps, à regrouper les déplacements, à profiter de ce qui se trouve à proximité du lieu de travail. Cet apprentissage est visible lorsque les ménages changent de lieu de résidence. Mais même plus tard ils sont sans cesse en train d'inventer de nouvelles solutions et spécialement lorsqu'une nouvelle solution comme l'achat en ligne apparaît.

Exemple 2- des routines gagnées contre le temps social du salariat : l'investissement particulier des femmes pour garder le contact avec leur famille pendant leur journée de travail.

Le portable est utilisé (clandestinement ou non) comme un outil privilégié pour « rester joignable », intervenir à distance dans ce qui se passe à la maison, et s'abstraire du travail pendant de brefs laps de temps. Il sert aussi d'outil de secours lorsque les routines pour récupérer les enfants sont en défaut.

Exemple 3- les aides à domicile : préserver son temps contre le temps de l'usager.

Rentrer dans le temps de l'usager (et pas seulement dans son espace), puis en sortir, suppose la mise en place de rites d'entrée et de sortie (respect de l'horaire, documentation technique, tenue particulière). La transition d'un usager à l'autre suppose de se mobiliser le moins possible pour l'activité de conduite et d'anticiper sur les incidents (météo, panne, nouvelle adresse difficile à trouver, encombrements).

Au total on est donc bien dans des routines modernes, car réflexives, souvent individuelles et utilisant des outils techniques divers qui sont « embarqués » dans ces routines au fil de leur apparition.

Julien Garnier

Doctorant en
Sociologie

Université de Caen
(groupe identité-
subjectivité)/
Université du
Québec à Montréal

La constitution d'un cadre routinier : l'exemple du métro à Montréal

> 26/03 à 12h20

Ancrée dans un ensemble de concepts ayant trait aux transformations de la ville contemporaine (« non-lieux » de Marc Augé, « âge de l'accès » de Jérémy Rifkin, « toile institutionnelle » de Michalis Lianos...), et dans les notions Foucauldienne de « pouvoir » et plus précisément de « dispositif de sécurité », cette proposition a pour ambition de soumettre à la discussion un début de recherche. Il s'agira de s'intéresser à la manière dont sont produites les routines contemporaines du quotidien des grandes métropoles occidentales. Pour cela, nous nous appuierons sur une enquête réalisée au sein des archives du métro à Montréal. Le métro constitue un objet d'étude pertinent tant il s'inscrit dans l'organisation quotidienne de chacun, sinon de la plupart des habitants d'une mégalopole comme Montréal.

Cette communication se déroulera en deux temps. Nous nous intéresserons dans un premier temps, aux diverses réglementations ayant les comportements des personnes comme objet, qui caractérisent l'histoire du métro à Montréal. En partant de ces textes, il s'agira de saisir la manière dont les conceptions de l'ordre institué par l'administration du métro se sont transformées depuis la naissance du métro en 1966 à Montréal. Si la naissance du métro à Montréal en 1966 voit une réglementation qui a pour principal trait la gestion d'un « ordre public dans le métro », les réglementations vont petit à petit tendre à se complexifier et à se spécifier. Cette spécification se rattachant progressivement à la seule finalité « fonctionnelle » du métro. Il apparaît en effet qu'à partir de 1970, la commission de transport de Montréal a le pouvoir de produire ses propres réglementations. Les réglementations du métro ne sont plus à partir de ce moment une affaire strictement municipale mais apparaissent comme la production d'un ordre directement rattaché au bon fonctionnement défini dans le cadre de l'administration du métro. Les trois réglementations successives (de 1975, 1986 et 2003) vont ainsi se complexifier en ayant pour unique objet d'intervention non plus un ordre public qui suppose une conception de l'ordre similaire sur l'ensemble du territoire municipal, mais un ordre directement rattaché à la préservation des propriétés et du mobilier du métro.

Dans un deuxième temps, il s'agira de relier cette évolution des réglementations à la vie qui se déroule dans le métro. La dimension urbaine et publique de cet espace suppose naturellement la présence d'activités sociales diverses qui se heurtent en permanence aux réglementations instituées. C'est ainsi le rapport entre l'ordre institué par les réglementations et la réalité des occupations et des appropriations du métro, qui échappaient initialement à la production du cadre propre à cet ordre préalable, qui sera l'objet de notre seconde partie. Par là, il sera possible d'expliquer pourquoi les réglementations successives du métro se sont progressivement complexifiées. La consultation des archives nous apprend en effet que la constitution des réglementations n'est que le reflet de l'adaptation permanente à ce qui échappait préalablement à la régulation recherchée visant à fluidifier la mobilité des personnes. L'utilisation des vélos dans le métro, la présence de musiciens ou les

activités politiques (distribution de tracts, de journaux...), apparaissent ainsi par exemple comme des préoccupations à gérer dans le cadre de l'organisation fonctionnelle préalable du métro.

Dans ce cadre, le métro apparaît comme une institution de gestion des mobilités quotidiennes, et plus globalement comme une institution produisant en partie la répétition quotidienne de ces mobilités. L'étude des archives du métro à Montréal nous apprend comment est produit le cadre à préserver en permanence de la mobilité quotidienne contemporaine. C'est ainsi par un regard sur la production d'un cadre sécurisé façonnant une fluidité permanente des individus que le métro à Montréal peut apparaître comme un instrument producteur de routines quotidiennes.

Anne Jarrigeon (1)
Marie-Hélène
Massot (2)
Magali Pierre (3)
Benjamin Pradel (4)

Les routines du quotidien à l'épreuve de la mobilité électrique

(1) Maître de conférences,
Université Paris Est,
LVMT

(2) Professeur des universités, Université Paris Est, Lab'Urba

(3) Chercheur à EDF

(4) Chercheur contractuel, Université Paris Est, LVMT

Dans un contexte marqué par un mouvement de recomposition des mobilités et des modes de vie, nous formulons l'hypothèse que le quotidien des actifs occupés se structure encore autour d'un certain nombre de routines dont l'un des objectifs principaux est celui de la maîtrise individuelle du temps (Guyot et De Coninck, 2007). Ces routines articulent temps d'activités et déplacements au sein de configurations spatiotemporelles liées au travail (Belton et Pradel, 2010). Elles constituent des dispositifs d'agencement des activités. L'efficacité de ces agencements assure la continuité de ces routines en permettant aux individus de maîtriser les diverses temporalités et territoires du quotidien (Ramadier, 2011). L'introduction d'un nouveau dispositif perturbant les conditions de réalisation de la mobilité quotidienne liée au travail donne lieu à un ensemble de situations pertinentes pour analyser les ressorts des routines et leur plasticité. Notre communication propose d'interroger leurs perméabilités à l'aune d'une mise à l'épreuve de l'individu dans le cadre d'une expérimentation d'un dispositif de mobilité électrique portée par des industriels et des collectivités locales sur le territoire des Yvelines en 2011-2012 (expérimentation SAVE). Comment et jusqu'à quel point les individus expérimentateurs parviennent-ils à préserver, reformuler ou reconfigurer leurs routines de mobilité pour répondre à leurs besoins de déplacement? Comment cette mobilité soumise à des contraintes spécifiques, comme la recharge électrique ou une autonomie limitée des véhicules, se réarticule-t-elle aux moments stationnaires, dont elle réactive l'importance? De quelle manière, la voiture électrique trouve-t-elle sa place dans l'environnement et la vie quotidienne de ses utilisateurs?

> 26/03 à 14h30

Malgré les progrès technologiques réalisés, le système de mobilité électrique souffre de représentations négatives auprès des conducteurs, essentiellement, d'après eux, en raison de batteries trop faibles pour envisager sereinement l'usage de la voiture au quotidien sur de longues distances. Le dispositif étudié consiste à mettre à disposition des véhicules électriques auprès de différents actifs disposant auparavant d'un véhicule thermique de service ou de fonction, sur une durée longue (plus d'un an). Les pratiques et habitudes de mobilité des individus sont doublement mises à l'épreuve : par la dimension expérimentale de la mise à disposition du véhicule électrique (règles d'utilisation contraignantes) et par les caractéristiques techniques des voitures. La prise en compte de l'autonomie limitée du véhicule induit par exemple une réflexivité sur le déplacement automobile, qui ne va plus de soi. L'usage de la voiture électrique plonge l'individu dans une situation incertaine. Il introduit un « doute réel » (Dewey, 1990 ; Joas, 2008) dans le « dispositif de promesse » (Karpik, 1998) que constituent les routines.

Nos analyses visent à mettre au jour la manière dont les individus initient des tactiques et des procédures personnelles pour résoudre un problème ou faire face à une situation, par définition, inhabituels. La compréhension de ces pratiques routinières ne peut faire l'économie d'une étude du dispositif technique testé, en tant qu'il porte en lui-même « une partie de la connaissance nécessaire à la routinisation des actions en jeu »

(Dubuisson, 1998, p.497), ni d'une étude de la manière dont il est interprété par les usagers. Notre enquête fait apparaître la prédominance des registres familiaux et domestiques dans les discours et les modes d'appropriation pratiques de ce dispositif technique. Nous montrerons que cette requalification peu attendue de l'imaginaire de la mobilité électrique constitue l'un des ressorts de la routinisation à l'œuvre.

Notre enquête collective, réalisée à la croisée de la sociologie, de l'anthropologie et de la géographie, s'appuie notamment sur des observations situées, des parcours accompagnés en véhicule électrique et sur une trentaine d'entretiens effectués auprès de conducteurs. Cadres, employés, techniciens, artisans, dans le secteur public ou privé, ils sont tous des actifs occupés, utilisant le véhicule électrique pour leur trajet domicile-travail et/ou leurs trajets professionnels. Elle intègre les conditions de l'expérimentation tant territoriales (spécificité, localisation des bornes, etc.) que réglementaires (condition d'attribution des véhicules, normes d'usages, etc.), car elles constituent autant de ferments structurant l'expérience de la mobilité électrique et définissant les marges de manœuvre que les individus peuvent mobiliser pour organiser leur quotidien dans l'épreuve.

Séverine Frère (1)
Sylvie Mathon (2)
Elodie Castex (3)

Les usages des Services de Transports Personnalisés : une nouvelle configuration de la routine pour un modèle de mobilité durable ?

(1) Maître de
Conférences à
l'Université du Littoral
Côte d'Opale (ULCO),
TVES E.A. 4477

(2) Responsable de
Groupe "Mobilité et
Territoires", CEREMA
Dter Nord Picardie

(3) Maître de
Conférences à
l'Université Lille1,
TVES E.A. 4477

Notre communication est issue d'une recherche financée par le PREDIT IV intitulée « Interopérabilité et Services de Transports Personnalisés : de l'anticipation spatiale et technique à l'évaluation socio-économique » (INTEROSTEP). Elle s'appuiera sur les résultats d'enquêtes réalisées en 2012. L'une, qualitative, a été effectuée par entretiens auprès d'usagers de Services de Transports Personnalisés (STP) dans l'Aire Métropolitaine Lilloise, l'autre, quantitative, a été réalisée par questionnaire diffusé en ligne auprès de 888 individus résidant en France qui portait sur les usages des STP. Ce que nous appelons les STP désigne à la fois des services de partage de la voiture (autopartage ou covoiturage) ou du vélo, qui ne relèvent, ni des modes individuels (marche à pied ou voiture particulière), ni des transports en commun réguliers (bus, tramway, métro, train,...). Ils se distinguent des premiers car ils sont organisés de manière collective par une Autorité Organisatrice ou une entreprise privée et ne relèvent donc pas simplement d'une initiative individuelle. Ils diffèrent des seconds car ils apportent une réponse personnalisée aux besoins de mobilité avec une variabilité du tracé et du parcours selon l'utilisateur.

> 26/03 à 14h50

Nous voudrions d'abord montrer à l'appui des matériaux recueillis que les usagers de ces services que l'on pourrait classer dans la catégorie des « altermobilités » (Vincent, 2010) adoptent, en dépit de la flexibilité du système qui leur permet une grande variabilité des services utilisés, des comportements routiniers dans leur mobilité. En effet, une part importante de ces utilisateurs effectue des trajets quotidiens domicile-travail en porte-à-porte, notamment les utilisateurs du Vélo en Libre Service ou ceux du covoiturage. Cette nouvelle configuration de la routine s'inscrit néanmoins dans un modèle de mobilité plus durable que celui du système automobile. On verra ainsi de quelle manière l'usage de ces modes contribue à faire évoluer la perception globale de la mobilité. Chez les enquêtés, l'usage de ces modes a souvent modifié la manière d'appréhender les déplacements automobiles. On verra également comment ces nouvelles formes de routines s'inscrivent dans un modèle de mobilité « moderne » en phase avec les préoccupations environnementales de la société.

Les résultats nous permettront ensuite de s'intéresser au rôle des ruptures biographiques dans l'évolution des routines. Dans nos enquêtes, celles-ci n'apparaissent pas comme des éléments déclencheurs de l'usage des STP. Les usagers n'ont visiblement pas de logique anticipative lors d'un changement intervenant dans leur mode de vie concernant leurs pratiques routinières de ces modes. En revanche, c'est bien plutôt l'opportunité d'une nouvelle offre développée à proximité des lieux d'activités et de résidence qui est susceptible d'entraîner une évolution des pratiques et des reports sur les services de mobilité personnalisés. A partir de ces constats, la communication abordera enfin le rôle des politiques publiques de mobilité et celui des acteurs publics et privés dans leur capacité à structurer et privilégier un système d'offre « altermodale » au vu de son possible effet d'entraînement dans le développement des « altermobilités » au quotidien.

La congestion automobile affecte-t-elle la routine des ménages motorisés ? Illustration à partir de l'Île-de-France

Contexte et problématique

Cette contribution s'appuie sur les résultats d'une thèse en géographie et aménagement soutenue en 2012 à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (Lesteven, 2012). La démarche proposée ici est de tester l'ancrage routinier des ménages face à une contrainte extérieure forte, en l'occurrence la congestion automobile qui, en abaissant les vitesses, modifie les temps des déplacements quotidiens.

> 26/03 à 15h10

Les travaux de la *Time Geography* soulignent, dès les années 1970, les liens entre le programme d'activités quotidien et les contraintes liées à l'espace et au temps (Thévenin et al, 2007). S'y ajoutent les contraintes imposées par les autres membres du ménage (Jones, 1980). Une routine se met ainsi en place au sein de la famille, reposant sur les arbitrages pris au sein du ménage (Vovsha et al, 2004). Des budgets temps sont alloués à chaque activité de la journée. Le temps consacré au sommeil et au transport est relativement stable par rapport aux autres activités de la journée (Szalai, 1972). Zahavi (1974) montre qu'une personne qui se déplace est soumise à une double contrainte à la fois monétaire et temporelle. Il formule l'hypothèse selon laquelle le budget temps de transport quotidien individuel est constant, autour d'une heure. Avec l'accès à la motorisation qui engendre des gains de vitesse et donc des gains de temps (en allant plus vite, nous mettons moins de temps pour parcourir une même distance), le temps consacré à se déplacer commence par décroître. Il atteint ensuite très vite un palier à partir duquel la durée moyenne de transport ne diminue plus et devient constante (Crozet et Joly, 2004).

A côté de la constance des budgets temps de transport (les ménages, pour pouvoir réaliser leur programme d'activités, ne peuvent dépenser trop de temps à se déplacer), un autre point est acquis dans la littérature : il s'agit d'une sensibilité plus importante des individus à la variabilité des temps de parcours qu'à leur durée (Bates et al, 2001). Or, la congestion automobile, en abaissant les vitesses de déplacement (il faut plus de temps pour parcourir la même distance), exerce une pression sur les budgets temps de transport. L'instabilité des conditions de trafic en situation de congestion augmente la variabilité des temps de parcours, ajoutant stress et anxiété.

Comment les ménages font-ils pour préserver la constance de leur budget temps de transport en situation de congestion et donc pour maintenir leur routine ? Leur suffit-il d'ajuster leur schéma de déplacements, autrement dit d'ajuster l'organisation de leurs déplacements dans la journée ? Ou bien doivent-ils mettre en place des régulations qui affectent leur schéma de déplacements, voire leur programme d'activités (report modal, télétravail, flexibilité des horaires de travail, déménagement...) et qui les obligent à modifier leur routine, fruit d'arbitrages au sein de la famille ?

Méthodologie

Pour répondre à ces questions, nous réalisons un jeu de simulation, dit Enquête interactive de réponses déclarées (EIRD), auprès d'une vingtaine de ménages franciliens. Les résultats de l'EIRD sont validés par une enquête de choix déclarés, sous forme d'un questionnaire en ligne, réalisé auprès d'un échantillon représentatif d'un millier d'actifs franciliens.

L'objectif de ces enquêtes est de mesurer les seuils de tolérance des ménages à la congestion, autrement dit d'appréhender le niveau d'inertie des routines face à une pression temporelle extérieure. Nous supposons que plus la pression temporelle due à la congestion est forte, plus les ménages se voient contraints d'adopter des stratégies qui affectent d'abord leurs schémas de déplacement, puis leurs programmes d'activités, remettant en cause leur routine.

L'EIRD se réalise en deux grandes étapes. Tout d'abord, le répondant note dans un carnet de bord codifié l'ensemble des déplacements qu'il a réalisés pendant plusieurs jours consécutifs. Puis, durant un entretien en face-à-face au domicile du ménage, le répondant répond de façon libre à des scénarios précis, de plus en plus contraignants, construits à partir du carnet de bord (Favre d'Arcier, 2000). Cette méthode de simulation permet de savoir à partir de quel niveau de changement les ménages modifient leurs comportements, pourquoi et surtout comment ils les modifient (Polak et Jones, 1997).

Résultats

Les résultats montrent que les ménages cherchent à préserver leur routine. Pour cela, ils essaient de maintenir leur programme d'activités et, dans une moindre mesure, leur schéma de déplacement. Ils optent, tant qu'ils le peuvent, pour des stratégies d'ajustement marginal qui modifient le moins possible leur programme d'activités. Ils font ensuite appel à des stratégies d'altération modale, spatiale et temporelle, et, en dernier recours, à des stratégies d'altération radicale.

Le seuil de tolérance à la congestion, autrement dit le seuil temporel à partir duquel les ménages commencent à modifier leur routine, oscillerait autour de 30 minutes supplémentaires au temps de parcours habituel. Jusqu'à ce seuil, les répondants réussissent à préserver leurs programmes d'activités, grâce à quelques ajustements marginaux (téléphoner, modifier l'heure de départ, changer d'itinéraire, etc.). Au-delà, les ménages modifient radicalement leur routine. Ce résultat confirmerait l'hypothèse d'une constance des budgets temps de transport énoncée par Y. Zahavi. Enfin, le territoire joue un rôle dans les stratégies d'adaptation en Île-de-France. Le report modal est compétitif seulement pour les automobilistes résidant et/ou travaillant à Paris. La majorité des automobilistes n'est pas concernée par des liaisons avec Paris et tend à préserver l'usage de la voiture dans des situations de congestion croissante.

Gilles Bentayou (1)
Solène Caron (2)

(1) Chargé d'études
Département Mobilités
– CEREMA Dter
Centre Est

(2) ENTPE et ENSA
Paris – La Villette

> 26/03 à 16h30

Habiter à proximité d'une gare TER incite-t-il à prendre le train ? Choix résidentiels et évolutions des comportements de mobilité à partir du cas d'Anse (Rhône)

Rares sont aujourd'hui les professionnels de l'urbanisme et des transports qui viendraient contester l'intérêt d'une valorisation et d'une densification des abords des gares périurbaines. À défaut d'enrayer le phénomène d'étalement urbain, de telles démarches auraient au moins pour mérite de contribuer à l'organiser autour de pôles bien desservis par le transport public. Mais que peut-on attendre de cette densification urbaine en matière d'évolution des comportements de mobilité des individus ? Habiter à proximité d'une gare TER incite-t-il à prendre le train ? L'agglomération lyonnaise fournit un exemple qui permet de disposer d'un peu de recul pour apporter des éléments de réponse à ces questions : à Anse, commune d'environ 6 000 habitants située à 30 km au nord de Lyon, une opération d'environ 180 logements à proximité immédiate de la halte ferroviaire a été livrée en 2009. La halte, finement intégrée à la composition urbaine d'ensemble, est mise en valeur par des aménagements soignés de la voirie et des espaces publics.

Cette communication présente les résultats d'une enquête menée en 2012 auprès d'une vingtaine de ménages installés depuis 2009 dans les logements de cette ZAC. L'enquête qualitative par entretiens visait à comprendre les raisons du choix résidentiel de ces ménages, et à apprécier les changements survenus (ou pas) en matière de mobilité quotidienne. Comment cette mobilité quotidienne, dans ses contraintes comme dans ses ressources, a-t-elle été appréhendée par ces habitants au moment du choix résidentiel ? Ce choix de vivre dans un urbanisme dense, à proximité de la gare d'Anse, s'accompagne-t-il d'une évolution des pratiques de déplacements ? Conduit-il par exemple à renoncer, au moins pour partie, à l'usage de la voiture pour les trajets quotidiens ? Les ménages enquêtés peuvent être classés en trois grandes catégories selon la représentation qu'ils ont de leurs parcours résidentiels et selon leurs comportements de mobilité : les « pragmatiques », les « réactifs », les « traditionnels ». C'est à la lumière de cette typologie que quelques grands résultats peuvent être présentés.

Des ménages « en transit »

L'enquête montre d'abord la complexité et la diversité des motivations qui ont conduit au choix de résider à Anse, et dans ce quartier particulier. Pour la grande majorité des ménages enquêtés, appartenant aux classes moyennes, ce choix est vécu comme une première étape dans une trajectoire de desserrement du centre de l'agglomération lyonnaise. Des coûts immobiliers relativement maîtrisés par la collectivité et l'aménageur ont permis à ces ménages de trouver à Anse une opportunité conciliant moyens financiers et cadre de vie. Mais habiter à Anse procède pour beaucoup d'entre eux d'une situation conçue comme transitoire. Pour les ménages les plus traditionnels, l'horizon résidentiel reste borné par la figure de la maison isolée sur une grande parcelle. Pour les « réactifs » et les « pragmatiques », en revanche, les perspectives résidentielles à long terme sont plus

nuancées.

La proximité de la gare et la qualité de la desserte ferroviaire n'ont joué qu'un faible rôle dans le choix d'Anse. C'est pour nombre restreint de ménages que la proximité du train a été un critère décisif du choix de localisation : les « pragmatiques », souvent déjà utilisateurs du transport public dans leurs lieux de vie antérieurs.

L'occasion d'expérimenter de nouvelles pratiques de mobilité

Les ménages résidents sont dans leur grande majorité fortement motorisés, même si la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail est un peu plus faible qu'ailleurs. Les « traditionnels » restent en général utilisateurs exclusifs de l'automobile pour leurs déplacements quotidiens liés au travail. Parmi les autres profils, en revanche, nombreux sont ceux qui, à Anse, ont fait l'expérience concrète d'une mobilité alternative au tout-automobile. L'usage du train est ainsi entré dans « l'univers des possibles » de plusieurs personnes enquêtées, que le TER soit utilisé quotidiennement ou bien pour une partie seulement des déplacements hebdomadaires, en combinaison avec d'autres modes. Cette évolution est significative chez les ménages « réactifs », marqués par une certaine sensibilité à la qualité de l'offre de transport.

Les vertus d'une ville des courtes distances

« L'expérience du train » se combine aussi à un jugement très positif apporté sur la mixité fonctionnelle du nouveau quartier : la qualité des espaces publics, la présence de commerces et la proximité du centre bourg, conduisent plusieurs des enquêtés à plébisciter les avantages d'une ville dense, d'une ville « des courtes distances ». Malgré l'éloignement éventuel du lieu de travail, les démarches du quotidien se font pour l'essentiel sur place, dans un environnement dont la qualité d'aménagement est appréciée.

Une expérience à-même de faire évoluer les comportements et les aspirations résidentielles ? Au final, cette étape du parcours résidentiel constitue un moment de vie où peuvent s'expérimenter d'autres formes de mobilité moins dépendantes de l'automobile. L'usage du train devient une possibilité à laquelle on recourt alors qu'on n'y pensait guère auparavant. La marche et la proximité des commerces, équipements et services apparaissent comme des ingrédients d'une certaine qualité de vie quotidienne. Certains enquêtés ont ainsi affirmé, au moment de l'enquête, reconsidérer leurs aspirations résidentielles futures à l'aune de cette expérience. Ces résultats incitent ainsi à souligner ce rôle de l'expérience, expérience urbaine et expérience possible de formes nouvelles de mobilité, qui peut s'inscrire de manière plus ou moins durable dans le temps long de l'évolution des représentations et des aspirations résidentielles.

Patricia Sajous

Maître de
Conférences en
Géographie/
Aménagement

Université du Havre
UMR IDEES 6266,
laboratoire CIRTAI

Télétravail à temps complet : la liberté de choisir ses routines

Contexte

Télétravailler depuis son domicile est présenté, notamment dans les campagnes de communication, comme le moyen de recombinaison d'activités professionnelles et personnelles, une manière de revenir –sans les abolir– sur les programmations des activités et des mobilités associées. Que deviennent dès lors les routines ? Comment les personnes qui sautent le pas du télétravail se saisissent-elles de ce dispositif ? Quelles évolutions connaissent les choix d'organisation du quotidien ?

> 26/03 à 16h50

Depuis 2011, nous analysons l'action de développement local favorisant le télétravail à temps complet depuis le domicile nommée *Soho solo* et mise en place dans le département du Gers. Notre choix s'est porté sur cette action pour diverses raisons : facilité d'accès aux informations, intérêt des porteurs de projet pour notre démarche, taux d'installation important (300 télétravailleurs suivis), implication de la population locale. Ce n'est pas la forme majoritaire de télétravail à l'heure actuelle (plutôt le fait de salariés, urbains et à temps partiel). Cependant, les conditions sont favorables à un état des lieux bibliographique et par enquête de terrain permettant d'assoir la trame de ce qui se joue dans le télétravail d'une part pour les personnes et d'autre part pour les territoires (nous ne faisons ici que le mentionner).

Méthodologie

En 2011 et 2012, nous avons été en contact avec trente et une personnes dont dix-sept télétravailleurs. Des entretiens ont été conduits auprès d'acteurs du dispositif gersois. Il nous importait dans ce cas de prendre connaissance de l'histoire du dispositif, des statistiques disponibles, des missions actuelles d'accompagnement des télétravailleurs et des éventuelles évolutions. Le montage gersois repose par ailleurs sur des *équipes* disséminées sur tout le territoire. Ces équipes sont présentes dans huit télécentres et cinquante villages dans lesquels il existe un comité local d'accueil (CLA) pour les familles. Des entretiens ont été menés auprès de sept responsables des huit télécentres et de cinq CLA. Les guides d'entretien des CLA et télécentres étaient construits de manière similaire cherchant à décrire l'équipement matériel, les missions, les relations avec les autres acteurs et les télétravailleurs.

Maîtrisant le contexte, une seconde phase d'enquête a permis de recueillir des informations directement auprès des télétravailleurs en particulier sur les pratiques quotidiennes. Notre guide d'entretien approfondissait les thèmes de la définition de l'activité, des motivations de la mobilité résidentielle, de la relation avec le dispositif *Soho solo* et se poursuivait par une demande de précision concernant le programme d'activités. Par ailleurs, nous avons également analysé des témoignages *postés* sur internet, sur les sites des actions locales, des blogs, des reportages TV.

Résultats

Le titre de notre proposition de communication associe télétravail et liberté. C'est un procédé assez classique dans les discours. Mais parce que les télétravailleurs sont des personnes dont la vie professionnelle et familiale est déjà avancée, il ne s'agit pas d'une liberté tout azimut, en rupture, mais, au contraire, en rapport avec l'élaboration des routines. La construction des routines se structure autour des enjeux suivants, exprimés par les télétravailleurs à temps complet et les acteurs du dispositif *Soho solo* :

- S'inscrire dans un mode de vie renouvelé mais stable :

Etre sûr d'être accompagné lors de son installation pour, en pratique, reproduire ou construire de nouvelles routines : c'est là un point important concernant la mobilité résidentielle.

- Reconfigurer la mobilité professionnelle :

Thème souvent repris comme raison première favorisant le télétravail, la mobilité professionnelle ne disparaît pas mais se transforme parfois radicalement. Nous détaillerons ces reconfigurations. Notons que si ce thème est mis en avant dans le débat social, il est important mais ne s'avère pas toujours fondamental. Le projet de télétravailler ne s'enracine pas dans la volonté de régler ce point.

- Au-delà, de la question des mobilités : l'enjeu de la programmation

Le télétravail est un moyen d'accéder à une autre sphère de décisions et d'enjeux pour son quotidien. On touche ici la possibilité de construire autrement ses routines liées aux activités sociales contraintes (travail) ou non (implication dans une association). Chez les télétravailleurs, le but n'est pas de se couper de ces activités mais de les vivre autrement. Télétravailler offre l'opportunité de programmer des régularités par exemple de façon désynchronisée.

- Spécificités :

Au cours de notre enquête, nous avons repéré des caractéristiques s'apparentant à des conditions favorisant l'installation. En lien avec la reconstruction des routines, nous aborderons plus particulièrement la question des enfants au sein des ménages (également mentionnée dans la littérature).

Benjamin Pradel (1)
Laurent Cailly (2)
**Marie-Christine
Fourny (3)**
Sonia Chardonnel (4)
Luc Gwiazdzinski (5)

Routines de déplacement et interactions sociales dans les espaces périurbains : vers une « territorialité mobile » ?

(1) Post-doctorant,
Ecole des Ponts
ParisTech, LVMT

(2) Maître de
Conférences,
Université de Tours,
UMR 7324 Citeres

(3) Professeure des
Universités, Université
Grenoble Alpes,
UMR 5194 PACTE,
Grenoble

(4) Chargée de
Recherches, CNRS,
UMR 5194 PACTE,
Grenoble

(5) Maître de
Conférences,
Université de
Grenoble, UMR 5194
PACTE

L'équipe proposant cette communication fait dialoguer géographes et sociologues dans le cadre d'un projet ANR intitulé « De l'habitabilité à la territorialité (et retour) : à propos de périurbanités, d'individus et de collectifs en interaction ». Dans le cadre d'une recherche basée sur une enquête de terrain dans des territoires périurbains à Tours, Grenoble et Aix-en-Provence, elle aborde la mobilité, longtemps analysée comme facteur de discontinuité territoriale par les géographes, en tant que dimension de l'habiter périurbain. Elle fait l'hypothèse que la mobilité participe à l'agencement des lieux et des activités, dans la mesure où elle constitue un espace et un temps socialement vécu, approprié, occupé, partagé. Condition de la péri-urbanité, elle ne peut être abordée uniquement dans sa fonctionnalité, ou comme conséquence –et souvent sujétion- d'une localisation résidentielle. Elle participe à produire une spatialité qui n'est pas éclatée ou dispersée, mais intégrée tout en relevant d'une structure polytopique (Stock, 2006). Elle relie ainsi les « petits mondes » (Urry, 2007) dans lesquels s'inscrivent les individus tout en étant elle-même un élément participant à part entière de ces derniers. En ce sens, la mobilité participe de la territorialité et, en retour, elle est un fait social qui territorialise.

Ce processus est conditionné par l'existence de routines de mobilité. En effet le rapport au territoire que construit la mobilité pendulaire est lié à une temporalité particulière, fondée sur des successions et des répétitions de temps courts. La durée des trajets limite les interactions sociales dans les déplacements, la dispersion des activités en plusieurs sites réduit le temps passé en un lieu donné. Nous voulons considérer ce « zapping territorial » sans jugement de valeur, non pas comme un facteur d'affaiblissement, mais comme un facteur caractérisant le rapport au territoire. Cette spécificité intègre les routines : elles font du déplacement un moment d'adhérence au territoire (regarder le paysage), de rencontre avec ses habitants (co-voiturage), de sociabilités spécifiques (interactions dans le déplacement). Nous faisons l'hypothèse que le caractère régulier et répétitif des déplacements pendulaires produit une identification à un collectif périurbain fondé autour de l'enjeu du mouvement. Il s'agit alors d'observer le type de rapport social et spatial auquel donne lieu l'espace-temps du déplacement et comment il participe à produire l'unité des « petits mondes » ou d'une structuration polytopique.

L'objectif de cette communication est donc d'analyser en quoi les routines de mobilité participent de l'habiter périurbain. Nous contribuerons ainsi au débat n°2 de l'appel à projet. Quel rapport se noue avec le territoire dans la répétition des pérégrinations domicile-travail ? En quoi le déplacement quotidien peut donner lieu à la construction collective d'une condition partagée d'appartenance à un même territoire ? Ce n'est pas l'organisation routinière de l'agencement des déplacements qui est abordée directement ici comme « mécanismes stabilisateurs de la conduite de vie » (Voss, 1991), mais bien ses effets sur le rapport de l'individu à son territoire à travers ce qui se joue dans la séquence même du déplacement.

> 27/03 à 9h

L'étude empirique*, dont nous exposerons la méthodologie et les résultats, montrera que les routines conduisent d'abord à une sociabilité propre à l'espace-temps du déplacement . Le côtoiement régulier (habitacles des voitures, rames de train, habitacle du bus, lieux de desserte) crée des familiarités, notamment dans les transports collectifs. Les routines permettent aussi la constitution de normes d'usage des transports partagées par les individus en coprésence dans la séquence de déplacement. Les règles de sociabilité qui émergent se font sur la base d'interactions souples, peu contraintes, où il s'agit d'identifier des désirs de communication de la part des autres usagers. Dans certains cas, la routine donne de la consistance à des relations éphémères et solidarise des personnes qui ne se connaissent que par le déplacement (« les amis du train », les co-voitureurs).

Mais ces routines ne sont pas figées et l'irruption de l'incertitude et de l'épreuve dans le déplacement participe de la révélation d'une solidarité périurbaine relative à la mobilité et qui territorialise. En effet, incertitude et variabilité font que le rapport aux temps du déplacement n'est pas seulement routinier, mais s'articule aussi avec des moments de dé-routinisation, qui entraînent la formation d'autres routines d'adaptation permettant, par l'activation de systèmes de solidarités, d'atteindre ses destinations. La mobilité périurbaine intègre ainsi différents degrés de flexibilité.

Au final, on voit se dessiner un habiter périurbain relatif à un collectif en mouvement fondé sur le partage routinier des conditions de la mobilité, quelque soit le mode de déplacement. La territorialité qui engage les deux bouts de la chaîne de déplacement s'inscrit dans un « lieu mouvement » au caractère temporaire mais dont le partage répété au quotidien dessine une condition collective de l'habiter périurbain.

**Un échantillon de 30 individus interrogés pendant leur déplacement domicile-travail lors d'un double entretien. Le premier, dit « embarqué », est réalisé pendant le trajet. Le second, dit « de réactivation », conduit à une analyse et une explicitation des pratiques par l'individu lui-même. La recherche intègre divers modes de déplacement (bus express, train express régionaux, voiture individuelle solo, voiture individuelle partagée) et aborde la multimodalité-*

L'appropriation du temps de déplacement via les technologies de l'information et de la communication (TIC) : vers de nouvelles routines pour les usagers des transports en commun

Contexte et problématique

> 27/03 à 9h20

Considérer le transport comme une demande dérivée d'une activité revient à le réduire à un coût : le coût généralisé du déplacement. Ce coût généralisé comprend usuellement le coût monétaire, le coût temporel, mais aussi d'autres coûts, comme les coûts liés à l'inconfort du déplacement (Koning, Haywood 2012). Autant de sources de désutilité liée au déplacement, que l'individu chercherait à minimiser en optant pour le mode et le trajet le moins coûteux. Le bilan reste néanmoins imparfait si l'on ne considère pas les sources d'utilités (positives) liées au déplacement. Reprenant les distinctions opérées par Mokhtarian *et alii.* (2001), l'utilité est soit intrinsèque au déplacement, soit liées aux activités entreprises pendant le déplacement. Cette approche économique du déplacement rejoint un constat aujourd'hui bien établi par la sociologie de la mobilité : le choix modal n'est pas opéré par la seule minimisation du coût généralisé de déplacement (Kaufmann, 2001). L'utilité du déplacement est en grande partie recouverte par la notion d'appropriation du temps de déplacement. Flamm (2004) identifie différentes logiques d'appropriation du temps, celles-ci peuvent renvoyer à l'utilité intrinsèque du déplacement (logique de transition et de relâchement, logique d'évasion, logique d'émotion) ou à l'utilité des activités entreprises pendant le déplacement (logique de productivité, logique de sociabilité). L'utilisation du temps de déplacement peut alors faire l'objet d'un calcul (Meissonnier, 2001). Le développement des TIC portables, et notamment du *smartphone*, semble modifier en profondeur les possibilités d'appropriation du temps de déplacement (Lyons, Urry, 2005). Il permet de multiplier considérablement les formes de sociabilité accessibles au cours du déplacement (communication à distance), et d'améliorer les formes de productivité liées au travail (messagerie électronique, etc.). La diffusion des TIC permet aussi, outre un transfert d'usage d'activités physiques vers des activités numériques, l'émergence de nouveaux usages propres au monde du numérique, créant ainsi de nouvelles habitudes associées au déplacement. Ce corpus d'habitudes développées pendant le déplacement sont propres à un mode et donnent un avantage comparatif à celui-ci toutes choses égales par ailleurs (Buhler, 2012). L'usage d'outils de TIC étant plus aisé à l'occasion d'un déplacement en transport en commun (l'utilisateur étant affranchi des contraintes liées à la conduite du véhicule), ceux-ci pourraient participer à l'attractivité de ce mode.

Dans ce contexte, il convient de s'intéresser à ce que la diffusion des TIC au sein de la population modifie sur l'expérience quotidienne de déplacement en transports en commun et en particulier à la façon dont les individus s'emparent des possibilités d'occupation du temps offertes par les *smartphones* dans leur déplacements les plus routiniers.

Méthodologie

Cette recherche se base sur une quinzaine d'entretiens semi-directifs menés auprès d'usagers des transports en commun franciliens dans le cadre d'une thèse de doctorat en cours à l'Université Paris-Est et d'un partenariat avec l'entreprise 6t-bureau de recherche. Le panel d'enquêtés réunit des actifs occupés empruntant majoritairement le RER A pour leurs déplacements domicile-travail. Cette ligne offre l'avantage de distinguer sections souterraines et en surface, aux conditions d'accès aux réseaux mobiles différentes. L'analyse portera essentiellement sur des entretiens menés auprès de personnes disposant d'un *smartphone*, personnel ou professionnel, au sein d'un panel homogène en termes d'âge, de niveau de diplôme et de PCS correspondant aux catégories où le taux de pénétration du *smartphone* est le plus affirmé (moins de 40 ans, titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur, cadres ou professions intermédiaires).

Résultats attendus

En fonction de leurs contraintes, de leurs préférences et de leurs expériences, les individus mettent en place des stratégies pour s'approprier au mieux leur temps de déplacement notamment via le déploiement d'activités. Le développement de ces pratiques serait alors facilité par la diffusion des *smartphones* qui permettent de disposer en permanence de supports à la réalisation d'activités. Lorsque des activités sont entreprises pendant le déplacement, elles pourraient l'être soit dans le but de gagner du temps sur son programme d'activités quotidien en réalisant des activités contraintes, soit dans le but de faire passer plus vite le temps, en réalisant des activités qui n'auraient pas nécessairement été entreprises en dehors. Ces différentes activités nécessitent des modes de préparation différents. Aussi, les *smartphones* seront mobilisés de manière différente pendant le trajet selon les contextes et les finalités recherchées par le déploiement d'activités. Le déploiement de stratégies d'appropriation du temps de déplacement au moyen d'activités viserait à réduire la pénibilité du déplacement dans ses différentes composantes (promiscuité, stress, fatigue, incertitude, temps longs, etc.).

Alan Ouakrat

Post-doctorant,

INRIA, CARISM,
Université Panthéon-
Assas (Paris II)

Comprendre les routines culturelles et médiatiques par la collecte automatisée d'informations. Les premiers résultats de l'enquête PRACTIC.

> 27/03 à 10h

L'étude Pratiques Culturelles et Usages de l'Informatique Connectée (PRACTIC) a pour objectif de comprendre l'usage des technologies numériques connectées en matière d'habitudes et de routines de consultations culturelles et médiatiques. Une partie de l'enquête repose sur l'administration de questionnaires destinés à recueillir des données déclaratives sur l'équipement, les usages et le rapport à la vie privée des populations enquêtées. Les réponses à ces questionnaires sont croisées avec l'observation des traces d'activité générées par l'application logicielle Android (APISENSE). La confrontation du déclaratif et de l'observé doit permettre de saisir la distance entre les représentations des utilisateurs et leurs pratiques effectives. Il s'agit de comprendre si, et dans quelle mesure, l'usage des technologies numériques connectées modifie les habitudes de consultations culturelles et médiatiques. Ces transformations sont interrogées à trois niveaux : les pratiques culturelles, les habitudes médiatiques et le rapport à la publicité et à la vie privée. Dans cette optique, nous avons construit un dispositif d'enquête original et tripartite. Il repose sur un assemblage de méthodes dont l'instrumentation informatique varie, qu'elle soit directement ou indirectement intégrée à la mise en œuvre de la méthode ou utilisée pour des traitements postérieurs du matériau collecté. Le dispositif d'enquête est composé d'un questionnaire en ligne (méthode dite « numérisée »), d'une application (méthode numérique) et d'entretiens (méthode hors-ligne). Nous avons choisi de nous concentrer sur un certain type de routines temporelles, la consultation de contenus culturels et médiatiques. Il s'agit d'observer la fréquence, la durée et la récurrence de la consultation d'applications sur *smartphone* et tablette. Plus qu'une sociologie des pratiques culturelles et médiatiques sur ces terminaux, il s'agit d'une sociologie de l'activité numérique de l'utilisateur sur le terminal sur lequel est installée l'application APISENSE. Face à la profusion de l'offre informationnelle, les internautes mettent en place des habitudes structurant la consommation culturelle et médiatique. Elles sont avant tout temporelles. Il s'agit de pratiques « stabilisées et stabilisantes » qui rythment et ponctuent la journée (Granjon et Le Foulgoc, 2010). De façon similaire à la consommation d'actualité dans les médias « traditionnels », en ligne, « les pratiques des individus tendent à être relativement prévisibles et structurées dans leur fréquence et leur durée » (Boczkowski, 2010, p.120). L'étude souhaite aussi s'inscrire dans une sociologie du temps ou du rapport au temps afin d'observer comment il se matérialise dans les interactions avec le terminal mobile connecté. Les habitudes et les routines ont déjà été étudiées en ce qui concerne la consommation médiatique (Bogart, 1989 ; Figeac, 2007 ; Tewksbury, Hals and Bibart, 2008 ; Granjon et Le Foulgoc, 2010 ; Boczkowski, 2010). Dans quelle mesure les technologies numériques connectées, et en particulier le *smartphone* et la tablette, transforment-elles les habitudes de consultations culturelles et médiatiques ? Le croisement des méthodes vise à apporter une forme de complétude au dispositif d'enquête élaboré. Un choix méthodologique effectué très tôt dans la définition de l'enquête est celui de la maîtrise de conditions de production et d'exploitation des données. Nous verrons que cette maîtrise souffre de plusieurs limites et contraintes.

Toutefois, elle nous permet une forme de transparence sur les conditions de production et d'exploitation des données. Les conditions de production renvoient au périmètre des données collectées, à la manière dont elles sont prélevées, transférées, stockées et sécurisées. Les conditions d'exploitation font référence à la manière dont les données sont traitées, constituées en base de données, analysées et à expliciter les finalités de cette recherche. A l'opposé de la démarche industrielle, nous avons souhaité la participation à notre enquête désintéressée et volontaire, pour la science. Les (maigres) contreparties offertes résident dans la transparence du protocole d'enquête et l'accès aux résultats généraux et individuels de l'enquête. Cette dernière vise également à développer un aspect pédagogique quant à la sensibilisation aux questions des traces numériques, de la vie privée et des données personnelles. La participation à l'enquête entraîne de la part des enquêtés une réflexivité sur leurs propres pratiques des terminaux mobiles connectés, que nous accompagnons et encourageons. Bien que nous n'observions pas directement les routines de mobilité spatiale, nous les rencontrons dans nos résultats puisqu'elles s'avèrent indissociablement liées aux routines temporelles. Une des limites de notre dispositif d'enquête réside dans son acceptabilité par des utilisateurs informés, volontaires et bénévoles. En ce sens, le consentement à confier ses données personnelles est fragile et les pratiques de géolocalisation sont celles qui inspirent le plus de craintes. La présentation sera l'occasion d'analyser les enjeux et les limites de la production de traces numériques sur *smartphone* à des fins d'observation scientifique des pratiques de la vie quotidienne des utilisateurs-participants.

Manuel Boutet (1)
Samuel Rufat (2)
Ter Minassian (3)

Jeux vidéo et routines quotidiennes. Transport en commun – bureau – salle de bain.

(1) Post-doctorant,
Université de Tours,
ANR Ludespace,
Laboratoire CITERES

(2) Maître de
conférences en
géographie, Université
de Cergy-Pontoise,
Géographie-cités
UMR 8504

(3) Maître de
conférences en
géographie, Université
de Tours, CITERES
UMR 7324

Notre proposition porte sur les transformations des rythmicités quotidiennes et des rapports à l'espace qui accompagnent la banalisation du numérique. Nous nous appuyons sur l'exploitation des données originales d'une enquête représentative de la population française réalisée en juin 2012 dans le cadre du projet ANR Ludespace, ainsi que sur une campagne d'entretiens en cours de réalisation. Cette enquête est centrée sur les pratiques vidéoludiques, au sens le plus large, qui concernent désormais près de 60% des adultes et plus de 97% des adolescents. Comme cette pratique s'immisce parmi les petits gestes du quotidien et concerne toutes les catégories sociales et tous les espaces, elle permet d'examiner des différenciations socio-spatiales fines en termes de dynamique des activités quotidiennes et d'appropriation des dispositifs numériques. Dans notre communication, nous porterons notre attention sur les pratiques vidéoludiques en mobilité ou sur support nomade (téléphone, smartphone, tablette, console portable), ces deux modalités de la pratique n'étant pas nécessairement superposables.

Notre hypothèse de départ est que l'on ne joue pas de la même façon partout et dans tous les lieux. Aussi cette pratique nous permet-elle de comprendre comment les personnes configurent leurs espaces et leurs temps quotidiens. Notamment, l'usage des terminaux mobiles, y compris hors des déplacements, nous permet de mettre en évidence des micro-mobilités au sein du domicile comme du lieu de travail. Autrement dit, l'éclatement des temps et la reconfiguration des routines ne sont pas le seul fait des déplacements, et gagnent à être pensés à l'échelle micro.

Cette entrée a deux avantages ici. Premièrement, elle nous permet d'aborder sous un angle rarement exploré la façon dont les personnes s'approprient au quotidien les lieux et les nouvelles technologies : que font les gens en mobilité ? Comment occupent-ils leur temps de parcours ? Y a-t-il des catégories de la population qui s'adonnent davantage aux pratiques vidéoludiques dans les transports, les espaces publics ou même au travail ? Deuxièmement, en nous inscrivant dans la double perspective d'une sociologie pragmatiste attentive au caractère situé des pratiques et d'une géographie à la fois sociale et culturelle (Raibaud, 2011) cette entrée permet d'interroger les catégories à partir desquelles sont pensées les routines quotidiennes. En effet, si l'âge, le genre et les catégories sociales participent aujourd'hui de la diversité des modes d'habiter (Cailly, Dodier, 2007 ; Dodier, 2012), nous pensons qu'il en est de même pour les pratiques de loisirs. Sous l'angle original des pratiques vidéoludiques en mobilité, il est ainsi possible d'en étudier les déterminants : les habitants des centres urbains et des périphéries ont-ils des pratiques différentes, ou peut-on relever d'autres principes de différenciation des pratiques de loisirs – et à travers elles des modes de vie, qui seraient autant de catégories pertinentes pour l'aménagement durable de nos territoires ?

Notre communication s'appuiera sur une réflexion sur les routines quotidiennes actuelles et leurs déterminants socio-spatiaux, selon une approche qui peut être résumée en deux points :

D'abord, les transformations des habitudes de déplacement quotidien ne

> 27/03 à 10h20

doivent pas être déconnectées des transformations du rapport à l'espace qui s'observent plus généralement, y compris au niveau des micro-spatialités internes aux lieux domestiques comme professionnels. Un faisceau d'observations conduit à montrer que les techniques numériques « mobiles » ne sont pas réservées au seul déplacement. Elles donnent aux acteurs la maîtrise d'un grain fin des temporalités et des spatialités, qu'ils mettent en œuvre tout long de la journée et au sein des lieux qu'ils habitent ou qu'ils traversent. Au niveau des spatialités, cela se traduit par la capacité à requalifier des micro-espaces, de la place de train aux toilettes. Au niveau des temporalités, il devient possible de mener des activités suivies sur la journée et la semaine par une succession de petits intervalles temporels. Le résultat est un entrelacement des activités et de leurs rythmes, une sorte de multi-activité diffuse, y compris au lieu de travail (Boutet, 2011), qui est pour partie produite par les interruptions permises par les moyens de communication, mais également construite pour partie par les acteurs eux-mêmes.

Ensuite, à l'inverse d'une vision souvent négative de la routine, d'autres approches soutiennent leur créativité, en ce qu'elles peuvent servir d'appui et de repère pour les acteurs (Breviglieri, 2004). L'enjeu de l'étude s'en trouve alors renversé : il n'est plus tant question d'expliquer la routine par des structures de contraintes et d'opportunités, que de comprendre comment la routine elle-même structure la perception que les acteurs ont des possibles qui s'offrent à eux et par là leurs capacités à s'en saisir. Le temps « libre » intéresse alors une telle perspective car il est à la fois le produit positif des routines et l'occasion d'une expérimentation pratique des rapports aux temps et aux espaces.

Hadrien Commenges Résistance et dépendance automobiles : histoire d'un décalage entre discours et mesure

A.T.E.R., Université
Paris Diderot-Paris 7,
UMR 8504
Géographie-cités

Habitude et routine sont des termes au vaste champ sémantique, utilisés dans le langage courant aussi bien que dans le langage spécialisé de la psychologie, de la sociologie et de la psychologie sociale. Alors que ces deux termes peuvent être utilisés dans le langage courant comme synonymes, un détour par le dictionnaire

> 27/03 à 14h30

historique et étymologique indique des significations distinctes : l'habitude est une « manière d'être », une « disposition acquise par la répétition », alors que la routine est un « chemin très fréquenté ». La distinction majeure entre ces termes se fait autour de la réalisation du comportement : l'habitude semble désigner une disposition ou une propension à la réalisation d'un comportement donné alors que la routine semble désigner la réalisation récurrente de ce comportement. Suivant cette distinction, la présente communication traite donc de la routine et non de l'habitude.

La question des pratiques routinières de mobilité doit faire l'objet d'un dialogue entre approches disciplinaires, méthodes d'investigation et sources de données. L'ouvrage dirigé par S. Juan, *Les sentiers du quotidiens*, poursuit une ligne de recherche amorcée à la fin des années 1960 et canalisée dans les années 1970 par l'Action Thématique Programmée « Socio-économie des transports » (Raynaud 1968, Haumont et al., 1977, Haumont et Wintersdorff 1983). La question des habitudes, des attitudes et des routines a pris un tour particulier dans la littérature sur la mobilité et les transports, particulièrement marqué en France : d'un côté, cette question est abordée depuis longtemps par des sociologues et des psychosociologues avec des méthodes qualitatives, en particulier des entretiens semi-directifs. De l'autre, elle est quasiment absente des travaux d'économie et de géographie qui s'appuient sur des méthodes quantitatives.

L'enquête ménages déplacements (EMD)* qui est depuis les années 1960 le dispositif dominant de mesure de la mobilité quotidienne localisée, fait l'impasse sur la routine par une double transversalité. D'une part, ce dispositif s'efforce d'éliminer la routine de court terme à travers la notion de « jour ouvrable type » ; d'autre part, il ne permet pas de saisir la stabilité ou les changements des pratiques individuelles puisqu'il ne suit pas les mêmes individus dans le temps. Comment cohabitent ce dispositif d'enquête résolument transversal avec des questions qui semblent pourtant porter sur le suivi des pratiques individuelles : report modal, réflexe, résistance ou dépendance automobiles, etc. ?

Cette question sera abordée par deux entrées : d'abord, une entrée historique qui propose un retour sur les dispositifs d'enquête utilisés dans les études sur la mobilité et les transports depuis les années 1960. Les EMD se sont maintenues dans une configuration très stable malgré la mise en place de dispositifs d'enquête transversaux produisant une information sur les routines à court et à long terme. Au début des années 1970, l'enquête d'Uppsala (Huff et Hanson 1986) remet en effet en question la notion de jour ouvrable type qui s'est pourtant maintenue jusqu'à aujourd'hui. Au début des années 1980, un certain nombre d'enquêtes

longitudinales apparaissent portant sur l'évolution à long terme des pratiques de mobilité. Ces dispositifs sont souvent restés à l'état d'enquêtes pilote et n'ont pas remis en cause le monopole des EMD, alors que le discours sur l'évolution des pratiques individuelles a pris de plus en plus d'importance, en particulier le report modal qui est devenu une véritable injonction. L'entrée historique cherche à éclairer ce décalage entre les questions posées et les instruments de mesure utilisés pour y répondre.

L'entrée empirique illustre l'entrée historique par une analyse de l'enquête panel de la région de Seattle (PSTPS - *Puget Sound Transportation Panel Survey*). Cette enquête, qui suit un panel d'individus de 1989 à 2000, est utilisée pour ré-interroger les notions de résistance et de dépendance automobiles. L'analyse cherche désamorcer les confusions possibles entre niveau de mesure et niveau d'interprétation : la dépendance automobile (Dupuy 1999) caractérise un système, elle a peu de choses à voir avec le réflexe ou la résistance automobile qui caractérise les individus et qui ne peut pas être appréhender avec des dispositifs transversaux. Une mesure est enfin proposée de la résistance automobile, mesure individuelle rendue possible par l'utilisation du dispositif transversal qu'est l'enquête PSTPS.

** Le terme d'enquête ménages déplacements, traduction littérale de l'anglais Household Travel Survey, est utilisé ici dans un sens générique pour désigner toute enquête qui quantifie des déplacements réalisés dans des ménages. Il ne désigne donc pas les seuls enquêtes françaises standardisées par le CERTU.*

Guillaume Drevon (1) Territoires frontalier et non-frontalier : une analyse
Olivier Klein (2) comparée des activités quotidiennes
Luc Gwiazdzinski (3)
Philippe Gerber (4)

(1) Doctorant,
Université de
Grenoble UMR
PACTE, CEPS/
INSTEAD,
Luxembourg

(2) Chargé de
recherche, CEPS/
INSTEAD,
Luxembourg

(3) Maître de
Conférences,
Université de
Grenoble UMR 5194
PACTE

(4) Chargé de
recherche, CEPS/
INSTEAD,
Luxembourg

Contexte

La réflexion autour de la thématique « Métro, Boulot, Dodo » et des routines renvoie directement à la mobilité et aux activités quotidiennes. En effet, chaque jour, nombre d'individus se déplacent pour réaliser des activités plus ou moins contraintes. Des routines émergent ; elles peuvent être cognitives (Eaux 2009) et s'expriment à travers l'organisation et la succession d'activités pratiquées par un individu au cours d'une journée. A travers cette contribution, nous souhaitons re-questionner ces activités quotidiennes dans un contexte singulier. A l'instar de nombreux espaces transfrontaliers, la Grande Région est soumise au différentiel frontalier (Raffestin 1974). Plus particulièrement, dans le cas du Luxembourg, ce différentiel s'exprime notamment au niveau des rémunérations (Berger 2005), une des raisons du travail frontalier. De plus, la fonction de contrôle de la frontière est aujourd'hui largement dévaluée au niveau européen, un processus qui correspond au *debordering* des frontières (Albert, Lothar 1996). Ainsi, le Luxembourg accueille aujourd'hui le plus grand nombre de navetteurs frontaliers au sein de l'Union européenne (MKW 2009) avec plus de 160 000 actifs provenant de France, d'Allemagne et de Belgique. En franchissant quotidiennement la frontière, ces actifs contribuent, avec leurs espaces d'activités (Shoenfelder, Axhausen 2010) transnationaux, à la formation d'un bassin de vie transfrontalier (Eaux, Gerber 2008) où la dispersion de leurs activités quotidiennes semble remettre en cause l'idée maintenant communément admise que la frontière n'est plus une barrière au déplacement.

> 27/03 à 14h50

Questionnement et hypothèses

A travers cette contribution, nous souhaitons notamment déterminer si la frontière administrative exerce un effet barrière sur le choix de localisation des activités quotidiennes pratiquées par les frontaliers ? Une question méthodologique émerge également : comment révéler et mesurer cet éventuel effet barrière lié à la frontière ? Pour répondre à ce questionnement, nous proposons une démarche originale en confrontant les activités quotidiennes d'actifs frontaliers à celles d'actifs non frontaliers se déplaçant sur deux faisceaux comparables : Thionville-Luxembourg et Voiron-Grenoble. En effet, à services et aménités égales sur les deux terrains d'étude, on suppose que la frontière entraîne des effets barrière (H1). Tout d'abord, à partir de la mesure des espaces d'activités, il serait possible de savoir si ces espaces sont plus équilibrés pour les non frontaliers, correspondant à une équi-répartition spatiale des activités réalisées à la fois près du lieu de travail et du domicile. *A contrario*, les frontaliers concentreraient et enchaîneraient plus d'activités à proximité de leur domicile (H2). Par ailleurs, les densités présentes (Mille, 2000) montreraient une occupation de l'espace plus domo-centrée au niveau du faisceau frontalier (H3). La mise en comparaison des activités quotidiennes des deux publics sur ces faisceaux frontalier et non frontalier permettrait ainsi de révéler un effet barrière relatif à la frontière selon une méthodologie liée à l'analyse spatio-temporelle.

Méthodologie

Les analyses menées s'appuient sur des données issues de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de la région urbaine grenobloise et de l'Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM) de Thionville-Val-de-Fensch. Cette dernière enquête a la particularité de prendre en compte dans son échantillon des actifs frontaliers. Ces enquêtes standard CERTU permettent de construire une méthodologie s'appuyant sur des principes d'analyse spatiale en vue de confronter les deux faisceaux. Premièrement, la méthode des ellipses de variabilité (Pumain, Saint-Julien 1997) permet de caractériser la dispersion et la répartition spatiale des activités qui composent les espaces d'activités de chaque individu. Deuxièmement, il s'agit de comparer le nombre d'activités et la manière dont elles se succèdent au cours d'une journée type de travail à travers la construction de chaînes de déplacement (Strathman, Dueker 1995). Troisièmement, l'analyse et la visualisation des densités présentes permet de connaître l'occupation de l'espace des navetteurs au cours d'une journée de travail (Klein 2010).

Résultats attendus

A partir de la confrontation des espaces d'activités de publics frontaliers et non frontaliers, nous vérifierons s'il existe un effet barrière lié à la présence de la frontière. Les premières analyses montrent que les espaces d'activité des frontaliers sont largement domo-centrés (Drevon et al. 2013), contrairement à ceux des non frontaliers qui organisent leurs activités de manière plus équilibrée autour des deux points d'ancrage principaux, domicile et travail. Par ailleurs, les navetteurs du faisceau transfrontalier réalisent non seulement moins d'activités, mais aussi davantage d'enchaînements à proximité de leur domicile. Les analyses des densités présentes d'une journée type de travail, quant à elles, dénotent d'importantes divergences au niveau de l'occupation de l'espace chez les actifs du faisceau frontalier. Enfin, la confrontation d'un faisceau frontalier et non frontalier indique l'existence d'une barrière potentielle liée à la frontière. Des investigations complémentaires permettront de vérifier cette hypothèse sur le terrain à l'aide d'un protocole plus qualitatif questionnant directement le déplacement des individus.

Lionel Kieffer (1)
Frédéric Audard (2)

(1) Doctorant, Aix-
Marseille Université,
CNRS, UMR 7300
ESPACE

(2) Maître de
Conférences, Aix-
Marseille Université,
CNRS, UMR 7300
ESPACE

Mobilité quotidienne des jeunes : Quelles évolutions dans les programmes d'activités extra-scolaires ?

L'évolution des mobilités quotidiennes en France posent une série d'interrogations sur les changements de pratiques spatiales des individus. Les nouvelles études basées sur les programmes d'activités (*activity-based*) apportent un éclairage supplémentaire sur les logiques et de construction des sorties des individus au cours d'une journée [Chardonnel, 2010].

Les enquêtes mobilité permettent d'obtenir des informations capitales qui nous permettent de recréer les programmes quotidiens des individus. Notre étude repose sur l'exploitation de l'enquête ménage-déplacement de l'aire métropolitaine toulonnaise réalisée en 2007-2008 selon la méthode Certu [1998].

> 27/03 à 15h10

Les pratiques de mobilité quotidienne se résument parfois dans l'imaginaire à un enchaînement mécanique de déplacements préprogrammés, selon une conduite de vie [Flamm, 2004]. Cette ritualisation des déplacements est un phénomène qui touche les populations de différentes façons. Les pratiques routinières concernent principalement deux tranches de populations à savoir les actifs et les étudiants. En effet, ces deux catégories de populations doivent réaliser chaque jour une série de déplacements contraints par la nature de leur activité. L'obligation d'être présent sur le lieu de travail ou d'étude constitue la colonne vertébrale du programme d'activités. Si le champ d'étude de la mobilité des actifs autour du déplacement domicile-travail est largement couvert, le constat est moins évident pour la population étudiante.

Bien souvent, la mobilité des enfants est reliée à celle des parents au sein du ménage. Ce constat est de moins en moins évident au fur et à mesure que l'enfant grandit. En tenant compte des contraintes posées par une base EMD -*Une EMD enquête uniquement les membres du ménages âgés de 5 ans et plus lorsque celle-ci est réalisée en face à face [Certu, 1998]-*, notre population est composée de 1 650 individus de 5 à 17 ans. Les déplacements motorisés de cette part de la population ne peuvent être fait que dans deux situations ; en deux-roues motorisées de moins de 150 cm³ ou bien en tant que passager d'un véhicule conduit par un individu majeur. Si le premier cas n'est pas le plus répandu (5,7% des cas), l'autre est divisé entre les déplacements en tant que passager d'un véhicule personnel et des transports en commun. Public largement majoritaire des

transports en commun varois qui les acheminent sur leur lieu d'étude, les jeunes se déplacent également beaucoup à pied. D'un point de vue modal, on observe donc plusieurs phases :

- De 5 à 10 ans : Des déplacements en tant que passager d'un véhicule personnel ou pédestre.
- De 10 à 14 ans : Augmentation significative de la part modale des transports en commun corrélée avec l'entrée dans le cycle secondaire de l'enseignement. Les distances au lieu d'étude augmentent, en particulier pour les résidents des zones rurales. Les déplacements à pied restent toutefois très importants.

- De 14 à 17 ans : La seule évolution constatée est l'accès à la conduite de deux-roues motorisé qui encore une fois ne pose pas de bouleversement modal majeur, la position de passager (voiture ou car) reste avec la marche majoritaires.

Les possibilités modales évoluent rapidement quand l'enfant grandit, les motifs changent aussi. Si les études restent la principale occupation tout au long du cursus scolaire, rythmant leur quotidien entre 4 et 10h de la journée d'un étudiant, d'autres déplacements pour des motifs différents viennent s'ajouter. Le gain d'autonomie avec l'âge ouvre la possibilité à de nouveaux déplacements pour des motifs plus variés [Massot et Zaffran, 2007]. Il n'est alors plus judicieux de parler de migrations pendulaires pour cette tranche de la population où plus du quart de leurs déplacements concernent des motifs non-scolaires (42% s'il l'on exclut les retours au domicile).

La question de la routine pour les jeunes prend alors toute son importance. Dans une communauté d'agglomération comme celle de Toulon où zones urbaines côtoient des territoires nettement plus ruraux, quelles sont les possibilités pour les étudiants ? Dans quelle mesure peuvent-ils sortir de leur routine quotidienne du déplacement domicile-études ? De plus, ces interrogations concernent également les parents qui restent dans 46,1% des cas, les « chauffeurs » attirés de leur progéniture. Il sera donc également intéressant d'observer les interactions entre ces deux générations et les stratégies de mobilité et d'organisation qui en découlent.

Mieux observer et comprendre les besoins de mobilité de ces « captifs » de la mobilité, en particulier sur de moyennes et longues distances permet également aux collectivités de mieux adapter leur offre de transports en commun pour une population déjà certes acquise à sa cause mais qui constitue un potentiel réservoir de demande en dehors des heures scolaires.

Jérôme Savary (1)
Zoé Dardel (2)
Massimo Massera (3)

Comment faire évoluer les routines de mobilité ? Enseignements tirés de plans de déplacements d'entreprise

(1) Associé Directeur,
Bureau Mobilité

(2) Cheffe de projet,
Bureau Mobilité

(3) Collaborateur
scientifique, Bureau
Mobilité

Constat

Les déplacements domicile-travail offrent un contexte intéressant pour l'étude de l'évolution des routines en matière de mobilité. A ce titre, les plans de déplacement d'entreprise (PDE) représentent un champ d'observation particulièrement propice et encore peu exploré sous cet angle, malgré leur développement important ces dernières années.

Le PDE vise à amener les salariés à un changement de comportement en fonction d'objectifs liés à la mobilité durable. Il trouve son origine dans un certain nombre de constats établissant la difficulté à sortir du modèle de l'autosolisme, notamment sous les angles de vue

- Sociologique : la nécessité de remettre le comportement de l'utilisateur au centre du débat (Kaufmann 2000) ;
- Economique : le besoin de passer d'une gestion de l'offre à gestion de la demande (Boillat, Pini 2005) ;
- Administrative: l'urgence que les politiques publiques liées à la mobilité puissent être gouvernées de manière cohérente (Jouve 2001, Knoepfel et al. 2010).

> 27/03 à 16h

Fort de ces diagnostics et dans l'objectif d'apporter des solutions nouvelles, les plans de déplacement suivent une double approche

- Centrée sur l'utilisateur : la démarche orientée vers le changement de comportement consiste d'abord à comprendre les pratiques et les besoins des personnes concernées. Dans ce but, la méthodologie inclut d'abord une géolocalisation des salariés pour comprendre les potentiels de report modal selon le contexte spécifique d'accessibilité de l'entreprise. Par ailleurs, les pratiques réelles sont enquêtées par questionnaire et des panels de salariés sont réunis en atelier. Le croisement de ces deux types de données permet de faire coïncider au mieux les mesures retenues avec les besoins et contraintes des salariés.

- Centrée sur la combinaison des modes d'intervention : le plan d'action associe des mesures d'incitation, de restriction et de communication. Cette conjugaison de moyens a pour but de couvrir l'éventail le plus large possible de leviers aptes à faire évoluer les pratiques.

Méthodologie et résultats empiriques

Le papier se base sur des résultats inédits provenant d'un échantillon d'entreprises suisses accompagnées dans leur PDE par les auteurs de l'article et leurs collègues, spécialisés depuis une dizaine d'années dans la mise en oeuvre de plans de déplacements d'entreprise. Les entreprises retenues ont réalisé puis évalué leur plan de mobilité dans les cinq dernières années. Bien que des PDE aient également été réalisés par les auteurs en France, le choix de ne retenir dans l'analyse que des entreprises suisses provient du fait que les données relatives aux démarches évaluatives dont disposent les auteurs sont nettement plus

nombreuses et complètes côté helvétique.

Les données proviennent de deux sources d'étude de la mobilité des salariés des entreprises:

- Analyses de géolocalisation et des enquêtes effectuées dans le cadre du plan de déplacement ;
- Évaluation ultérieure des impacts de la mise en œuvre du plan de déplacement sur le changement de comportement des salariés.

Au moyen de ce double matériau, l'analyse permet de faire apparaître des variables explicatives du changement dans ces entreprises.

Les résultats des analyses quantitatives mettent en exergue, dans une perspective comparative, les évolutions du report modal effectif vers les transports publics, le covoiturage et la mobilité active (marche et vélo). Ils permettent également de déterminer l'impact positif sur l'environnement (bilan CO₂). Les résultats des analyses qualitatives permettent, toujours de manière comparative, de mettre en lumière des facteurs essentiels expliquant, par le témoignage des usagers eux mêmes, le choix effectif du changement ou non de comportement, ainsi que les composantes principales de la perception du plan de déplacement.

Enseignements

Les résultats obtenus montrent qu'un changement dans les routines de mobilité pendulaires, caractérisé par un report modal, est possible grâce à l'outil du plan de déplacement d'entreprise. Une grande variabilité dans la réduction de l'utilisation de l'automobile pour se rendre au travail est néanmoins constatée : de quelques pourcents à plus de 40%. L'explication de cette gradation est à chercher dans le type d'intervention mise en place par les entreprises : la restriction de la possibilité de trouver une place de parc est un facteur nécessaire au gain significatif de parts modales en direction de la mobilité collective ou active. Pour autant, il ne saurait se suffire à lui tout seul: la mise en place de solutions alternatives de transport basées sur les besoins exprimés des salariés permet de sortir une part additionnelle de travailleurs de la dépendance à la voiture par laquelle ils sont à défaut bel et bien contraints. Un troisième facteur explicatif du changement est celui du contexte extraprofessionnel : hormis pour les personnes qui ne possèdent réellement pas de marge de manœuvre (en raison par exemple de la situation familiale), les habitudes de vie (activités de loisirs, choix résidentiel, etc.) comptent aussi parmi les facteurs déterminant la capacité ou non à modifier ses pratiques de mobilité.

Conclusion et élargissement

Les plans de déplacement d'entreprise qui ont prouvé leur capacité à modifier les routines allient et combinent les différents modes d'action régulateur, incitatif et informationnel. Cette observation dans ce domaine particulier invite à repenser plus largement les politiques publiques de la mobilité vers une plus grande intégration de ces différentes modalités d'intervention. Elle milite aussi pour une prise en compte plus précoce et plus étendue des besoins et des contraintes des usagers. Les conditions de possibilités d'une mobilité durable en dépendent de manière certaine.

Comment rompre l'habitude ? Le marketing individualisé, un levier des politiques publiques pour changer les comportements autosolistes

Contexte et positionnement

> 27/03 à 16h20

Face aux externalités négatives de l'automobile, les comportements de déplacements sont amenés à changer. Mais la force de l'habitude est génératrice d'inertie. Les usagers, pris dans leurs routines, excluent toute autre solution alternative de leur champ des possibles. D'abord, les usagers ont plutôt tendance à opter pour le mode qui leur apparaît le plus simple d'usage, celui dont ils ont l'habitude et qui suppose de ne pas avoir à réfléchir. Et ils appréhendent l'utilisation des modes de transports ou les itinéraires qu'ils ne maîtrisent pas. Ensuite, les usagers n'ont pas toujours connaissance de l'existence et du fonctionnement des modes qu'ils n'utilisent pas (Rose et Ampt, 2003; Jones, 2003,). Or plusieurs recherches montrent que l'information et l'état des connaissances sur un système de transport influencent fortement le choix modal (ECMT, 1996 ; Certu, 2002 ; Sammer et al., 2006). De plus, ils ont souvent une perception erronée des autres modes de transport en termes de distances, de temps et de coûts. Les contraintes imaginées sont d'autant plus fortes que le mode n'a pas été expérimenté, et les usagers ont tendance à valoriser leur choix et à se conforter dans leurs habitudes (Rocci, 2007). Changer ses habitudes et adopter une nouvelle pratique suppose de s'adapter à de nouvelles logiques de fonctionnement et de développer des nouvelles compétences, ce qui représente un coût d'organisation qui s'accompagne d'une prise de risques et d'un surplus de contraintes (Golovtenko et Zelem, 2003).

Faire l'expérience d'une nouvelle alternative, si elle s'est avérée positive, est un levier efficace pour lever les contraintes imaginées et les représentations négatives, et pour rompre les habitudes. L'expérience, et la rupture des habitudes, est souvent provoquée par des transitions dans le cycle de vie (déménagement, changement de situation familiale ou professionnelle, etc.), par l'influence de l'entourage, par des aléas du quotidien comme une panne de voiture, ou encore par des mesures coercitives ou incitatives.

En ce sens, les programmes de changement de comportement volontaire de type marketing individualisé, basés sur des contacts personnalisés, accompagnent l'utilisateur dans cette démarche de connaissances et d'expériences des diverses alternatives. Ils visent à inciter la modification des pratiques vers une réduction de l'usage individuel de la voiture, en fournissant des informations ciblées sur les alternatives possibles, et en suscitant l'essai d'un autre mode.

Initié par W. Brög dans les années 1990, sous l'insigne IndiMark®, ces démarches se développent à l'international mais très peu en France (Rocci, 2009). Pourtant, considérées comme des mesures « soft » de management de la mobilité, elles s'avèrent pertinentes et profitables aux politiques publiques. Les applications de ces démarches révèlent des résultats probants aussi bien en termes de réduction de l'usage de la voiture qu'en termes de rapport coût-bénéfice pour la collectivité, les

opérateurs de transport, et les usagers (Brög et al., 2002, CERTU, 2002).

Notre proposition de communication vise à montrer en quoi ces outils de marketing individualisé, en suscitant l'expérience d'autres modes, permettent de rompre avec les habitudes du quotidien et d'élargir le champ des possibles en vue de pratiques multimodales.

Méthodologie

Nous nous appuyons à la fois sur un état de la littérature et sur une expérimentation de marketing individualisé que nous avons menée pour la Région Picardie en 2012-2013 (18 mois), dont l'objectif était d'amener de nouveaux usagers vers le train. Il s'agissait d'une part de comprendre les freins et les leviers à l'usage du train, et d'autre part, de faire tester le train gratuitement pendant un mois à des automobilistes afin de lever les *a priori* et de rompre les habitudes en provoquant l'expérience.

127 personnes ont participé à l'expérimentation. La méthode a consisté en une analyse qualitative approfondie sur la base d'entretiens semi-directifs :

- en amont du test du train gratuit, pour comprendre les habitudes de déplacement et les freins à l'usage du train,
- en aval pour évaluer les effets de l'expérimentation du train sur les habitudes de mobilité et les changements de comportements,
- des suivis dans le temps des participants pour évaluer la pérennité du changement de pratique.

Résultats

L'opération de marketing individualisé a un impact positif à trois niveaux :

- Sur l'image : les participants ont une image plus positive du train et plus négative de la voiture après l'expérimentation. Ils apprécient notamment de pouvoir optimiser leur temps de trajet en pratiquant des activités en parallèle comme travailler ou lire, ou d'en profiter pour se reposer. Les usagers ont découvert une nouvelle façon de s'approprier leur temps de déplacement.
- Sur la prédisposition : le train est aujourd'hui envisagé comme une alternative. Les automobilistes exclusifs sont devenus des comparateurs de modes. Ils ont élargi leur champ des possibles.
- Sur les pratiques : l'usage de la voiture est devenu moins systématique et la nouvelle pratique du train a dans le même temps été un déclencheur d'autres pratiques alternatives puisque des usagers utilisent davantage le vélo, la marche ou les transports urbains. Ils sont passés d'un réflexe monomodal à un réflexe multimodal.
- Les résultats sont probants puisque 84 personnes continuent ou envisagent de continuer à prendre le train plusieurs mois après l'expérimentation, dont 55 continuent régulièrement, et 2 personnes se sont séparées d'une voiture. Ces résultats laissent présager des taux de report modal importants sur une plus grande taille d'échantillon, et donc un enjeu à généraliser ce type d'outil.

Bibliographie générale

- ALBERT M., LOTHAR B., 1996, 'Debordering the World of States: New Spaces in International Relations', *New Political Science*, n°35 (Spring): p. 69-106.
- AMAR G. (2010), *Homo Mobilis, Le nouvel âge de la mobilité*, Paris, Fyp, coll. Présence.
- BALLET J., DUBOIS J.-L. ET MAHIEU F.-R., 2004, « A la recherche du développement socialement durable: concepts fondamentaux et principes de base », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 3.
- BARKER, R.G., 1968, *Ecological psychology: concepts and methods for studying the environment of human behavior*. Standford, CA: Standford University Press.
- BATES J., POLAK J., JONES P., COOK A., 2001, "The valuation of reliability for personal travel", *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, vol. 37, n° 2-3, p. 191-229.
- BÉGOUT, B., 2010, *La découverte du quotidien*, éditions Alia.
- BELTON L., PRADEL B., 2010, « Les routines spatiales à la frontière du travail » in. MASSOT M.-H. (dir.), *Mobilités et Modes de vie Métropolitains, Les intelligences du quotidien*, Paris : L'œil d'Or, pp. 279-292.
- BERGER F., 2005, Développement de l'emploi transfrontalier au Luxembourg et portrait sociodémographique des frontaliers, *Population & Emploi* 8, CEPS/INSTEAD, 20 p.
- BOURDIEU P., 1979, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris : Minuit.
- BOUTET M., 2011, « Un rendez-vous parmi d'autres. Ce que le jeu sur internet nous apprend du travail contemporain », *Ethnographiques.org*, n°23, Dossier « Présences au travail : visibilité et invisibilité ». [En ligne] <http://www.ethnographiques.org/2011/Boutet>
- BREVIGLIERI M., 2004, « Habiter l'espace de travail. Perspectives sur la routine », *Histoire & Société. Revue européenne d'histoire sociale*, n° 9, pp.18-29.
- BRÖG W., ERL E., MENSE N., 2002, "Individualised marketing, changing travel behaviour for a better environment". Presented at the OECD Workshop: Environmentally sustainable transport, Berlin, 5-6 December.
- BUHLER T., 2012, *Eléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains : Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise*, Thèse de doctorat en géographie, aménagement, urbanisme, sous la direction de JM. Deleuil, INSA Lyon.
- CAILLY L., DODIER R., 2007, « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Norois*, vol. 4, n° 205, p. 67-80.
- CERTU, 1998, *L'enquête ménages déplacements "méthodes standard"*, CERTU, 295 p.
- CERTU, 2002, *Management de la mobilité par le marketing individualisé. Une approche innovante pour changer durablement les comportements dans les déplacements quotidiens*, rapport CERTU.
- CHARDONNEL S. et al., 2010, « Analyser les routines dans les emplois du temps par la mesure des concordances d'actogrammes », in BANOS A. ET THEVENIN T. (dir.), *Mobilités urbaines et risques des transports*, Traité IGAT, Hermès publications Paris : Lavoisier, pp.23-50.
- CROZET Y., JOLY I., 2004, « Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du "bien le plus rare" », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 45, p. 27-48.
- CROZET Y., 2011, « Mobilité : les gains de temps ne sont plus ce qu'ils étaient ... » in Gay C., Kaufmann V., Landriève S., Vincent-Geslin S., *Mobile. Quels choix, quels droits pour 2030 ?*, vol. 1, Forum vies mobiles, ed. L'aube.
- DE CONNINCK F., GUILLOT C., 2007, « L'individualisation du rapport au temps. Marqueur d'une évolution sociale », *¿ Interrogations ?*, 2007, n° 5, pp. 22-42.

- DEPEAU, S., 2003, *L'enfant en ville : autonomie de déplacement et accessibilité environnementale*. Thèse de doctorat de Psychologie. Université René Descartes, Paris5, 422 pages.
- DEPEAU S., RAMADIER T. (dir.), 2011, *Se déplacer pour se situer. Places en jeu, enjeux de classes*, Rennes, PUR, coll. Géographie sociale, 196p.
- DEWEY J. (1990), *Démocratie et éducation*, Armand Colin, Paris.
- DODIER R., 2012, *Habiter les espaces périurbains*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- DONNAT O., 2009, *Les pratiques culturelles des français à l'ère numérique*, Paris : La Découverte.
- DREVON G., GERBER P., KLEIN O., ENAUX C., 2013, Cross-border integration and geovisualization: From trip chains to profiles of cross-border workers, *Proceedings of the BIVEC-GIBET Transport Research Days*, pp. 154-168.
- DUBUISSON S., 1998, « Regard d'un sociologue sur la notion de routine dans la théorie évolutionniste », *Sociologie du travail*, n°4/98, p. 491-502.
- DUMAZEDIER J., 1962, *Vers une civilisation du loisir*, Paris : Le Seuil.
- DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos - Economica, Paris.
- ECMT, 1996, Changing daily mobility: less or differently? Contribution de BRÖG W., ERL E., ECMT round table 102, Paris, May.
- ELLEGÅRD, K., VILHELMSON, B., 2004, "Home as a Pocket of Local Order: Everyday Activities and The Friction of Distance." *Geografiska Annaler, Series B: Human Geography* 86(4): 281-296.
- ENAUX C., 2009, Processus de décision et Espace d'activités/déplacements. Une approche articulant routine cognitive et adaptation événementielle, document 453
- ENAUX C., GERBER P., 2008, Les déterminants de la représentation transnationale du bassin de vie. Une approche fondée sur l'attachement au lieu des frontaliers luxembourgeois, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, no.5, pp. 725-753.
- FAIVRE D'ARCIER B., 2000, "Hypothetical Situations: The Attempt to Find New Behavioural Hypotheses", in *Transport Surveys: Raising the Standard, TRB Transportation Research Circular*, vol. E-C008, II-L, p. 1-18.
- FLAHAULT F., 1978, *La parole intermédiaire*, Paris, Editions du Seuil, 234p.
- FLAMM M., 2004, « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », in KAUFMANN V., MONTULET B. (dir.), *Mobilités, fluidités, ...libertés ?*, publications des facultés universitaires Saint-Louis Buxelles, pp.71-98.
- GAY C., KAUFMANN V., LANDRIEVE S., VINCENT-GESLIN S. (2011), *Mobile. Quels choix, quels droits pour 2030 ?*, Forum vies mobiles, La Tour d'Aigues, éd. L'aube.
- GIDDENS A., [1984] 1987, *La constitution de la société : Eléments de la théorie de la structuration*, Paris, PUF, coll. Sociologies, 474 p.
- GIDDENS A. (1987), *La constitution de la société*, Paris, Puf.
- GOLOVTCHENKO N., ZELEM M-C., 2003, « La place des usagers dans les politiques de réduction des gaz à effet de serre. Le cas de la pollution automobile », in GENDRON C., VAILLANCOURT J-G., *Développement durable et participation publique. De la contestation écologiste aux défis de la gouvernance*, PU Montréal.
- GWIAZDZINSKI L., 1991, Une première approche des barrières dans la ville, Mémoire de DEA, Université Louis Pasteur, Strasbourg.
- HAUMONT A., LAMBERTI A., VIET-DEPAULE N., WINTERSDORFF F., 1977, *La mobilité des citadins. Mobilité et modes de vie*, Institut de Sociologie Urbaine, Paris.
- HAUMONT A., WINTERSDORFF F., 1983, *Stratégies parentales et déplacements des enfants*, Institut de Sociologie Urbaine, Paris.
- HILAL M., SENCÉBÉ Y., 2002, « Mobilités quotidiennes et urbanité suburbaine », *Espaces et Sociétés*, n°108-109, pp. 133-153.
- HUFF J.O., HANSON S., 1986, « Repetition and variability in urban travel », *Geographical Analysis*, 18(2), pp. 97-114.

- JOAS H., 2008, *La créativité de l'agir*, Les éditions du CERF, Paris.
- JONES P., SLOMAN L., 2003, "Encouraging behavioural change through marketing and management: what can be achieved?" Resource paper presented at 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne, August 10-15.
- JUAN S. (dir.), 1997, *Les sentiers du quotidien : rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, L'Harmattan, Paris.
- KARPIK L., 1996, « Dispositifs de confiance et engagements crédibles », *Sociologie du travail*, n°4, pp. 527-550.
- KAUFMANN V., 2001, « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche », *Plus*, n°48.
- KAUFMANN V. [2008]2011, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, coll. Le savoir suisse, 114p.
- KLEIN O., 2010, "Visualisation des mobilités quotidiennes : vers d'autres modes de représentation.", in BANOS A., THEVENIN T. (eds.), *Systèmes de transport urbains : caractérisation de l'offre et estimation de la demande*, Traité IGAT, Série aspects fondamentaux, Hermès - Lavoisier, pp. 145-186.
- KONING M., HAYWOOD L., 2012, « Evaluation contingente du confort dans le métro parisien : Deux courbes reliant « coût généralisé » des déplacements et densité de voyageurs en véhicule », Université Paris 1 - Panthéon-Sorbonne.
- LENNTORP B., 2004. "Path, Prism, Project, Pocket and Population: An Introduction." *Geografiska Annaler, Series B: Human Geography* 86 (4), 223–226.
- LESTEVEN G., 2012, *Les stratégies d'adaptation à la congestion automobile dans les grandes métropoles : analyse à partir des cas de Paris, São Paulo et Mumbai*, Thèse en géographie et aménagement dirigée par G. Dupuy, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, financée par Renault.
- LUSSAULT M., 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Éditions Grasset & Fasquelle, coll. Mondes vécus, 222p.
- LYONS G., URRY J., 2005, « Travel time use in the information age », *Transportation Research Part A* 39, p. 257–276.
- MASSOT M-H, ZAFFRAN J. (2007), « Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens », in *Espace populations sociétés*, 2007/2-3, pp.227-241.
- MEISSONNIER J., 2001, *Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, L'Harmattan.
- MILLE M., 2000, Des densités habitantes aux densités mouvantes l'exemple de la métropole lilloise, Cybergegeo, <http://cybergegeo.revues.org/1866>.
- MKW WIRTSCHAFTSFORSCHUNG GMBH, EMPIRICAKFT., 2009, Mobility of Cross-Border Workers within the EU-27/EEA/EFTA Countries. Final Report commissioned by European Commission, DG Employment and Social Affairs, 86 p.
- MOKHTARIAN P.L., SALOMON I., REDMOND L.S., 2001, « Understanding the demand for travel: It's not purely "derived" », *Innovation: The European Journal of Social Science Research* 14(4), p. 355-380.
- MONTULET B., 1998, *Les enjeux spatio-temporels du social*, Mobilités, Paris, L'Harmattan, coll. Villes & Entreprises, 220p.
- MURAKAMI E., WATTERSON, W.T., 1992, « The puget sound transportation panel after two waves », *Transportation*, 19(2), pp. 141-158.
- PETIT E., 2009, « La lutte des places à Chamonix : Quand la mort devient enjeu spatial », *Cybergéo. Revue Européenne de Géographie*, n°475, <http://cybergegeo.revues.org/22747>.
- POLAK J. & JONES P., 1997, "Using stated preference techniques to examine traveller preferences and responses", in STOPHER P., LEE-GOSSELIN M. (eds.), *Understanding Travel Behaviour in an Era of Change*, Oxford, Pergamon Press, p. 177-207.
- PRIMERANO F., TAYLOR M., PITAKSRINGKARN L., TISATO P., 2008, Defining and Understanding Trip Chaining Behaviour, *Transportation* 35, no 1, 55-72.
- PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., 1997, *L'analyse spatiale*, Armand Colin.

- RAFFESTIN C., GUICHONNET P., 1974, *Géographie des frontières*, PUF, Paris.
- RAIBAUD Y., 2011, *Géographie socioculturelle*, Paris : L'Harmattan.
- RAMADIER T., 2011, « L'accessibilité socio-cognitive », *Acte du 11ème colloque MSFS, Grenoble*.
- RAYNAUD H., 1968, *Recherche sur les comportements en matière de déplacements. Premiers entretiens en profondeur : analyse de contenu*, Groupe METRA-FRANCE, Paris.
- ROCCI A., 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 dir D. Desjeux, Univ Descartes-Sorbonne, INRETS/Région IDF
- ROCCI A., 2009, *Changer les comportements de mobilité. Exploration d'outils de management de la mobilité : les programmes d'incitation au changement de comportement volontaire (VTBC). Rapport de recherche INRETS-DGITM*.
- ROSE G., AMPT E., 2003, *Travel behaviour change through individual engagement*, In HENSHER D., BUTTON K, *Handbook of transport and the environment*, Elsevier Publishing, pp 739-755.
- SAMMER G., GRUBER C., RÖSCHEL G., 2006, "Quality of information and knowledge about mode attributes in mode choice". Presented at the 11th International Conference on Travel Behaviour Research, Kyoto, 16-20 /8.
- SCHMITZ F., DREVON G., GERBER P. (dir.), 2012, *La mobilité des frontaliers du Luxembourg : dynamiques et perspectives. Les Cahiers du CEPS/INSTEAD, Hors-Série 1, 40 p.*
- SCHÖNFELDER S., AXHAUSEN K.W., 2010, *Urban rhythms and travel behaviour*, Aschgate.
- STOCK M, 2006, "L'hypothèse de l'habiter polytopique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles.", *EspacesTemps.net, Travaux*, 26.02.2006
- STRATHMAN J.G., DUEKER K.J., 1995, *Understanding trip chaining. Special report on trip and Vehicle Attributes, 1990 NPTS Report Series*. Washington DC, Department of Transportation
- SZALAI S., 1972, *The use of time: Daily activities of urban and suburban populations in twelve countries*, The Hague, Mouton.
- THÉVENIN T., CHARDONNEL S., COCHEY É., 2007, « Explorer les temporalités urbaines de l'agglomération de Dijon. Une analyse de l'Enquête-Ménage-Déplacement par les programmes d'activités », *Espace populations sociétés*, n° 2-3, p. 179–190.
- URRY J., 2004, « Petits mondes » in ALLEMAND S., ASCHER F. et LEVY J. (dirs.), *Les sens du mouvement*, Paris : Belin, pp. 36-49
- URRY J., [2000], *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin, coll. U Sociologie, 253p.
- VINCENT S., 2010, « Etre ou ne pas être altermobile ? L'appropriation individuelle de pratiques alternatives à la voiture » in Maksim H., Vincent S., Gallez C., Kaufmann V. (dir.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'harmattan, Logiques sociales.
- VINCENT-GESLIN S., KAUFMANN V. (dir.), 2012, *Mobilité sans racines. Plus loin, plus vite... plus mobiles ?*, Paris, Descartes & Cie, coll. Cultures Mobiles, 142p. Barker, R. G. (1968). *Ecological psychology: concepts and methods for studying the environment of human behavior*. Standford, CA: Standford University Press.
- VOVSHA P., BRADLEY M., BOWMAN J., 2004, "Activity-based travel forecasting models in the United States: Progress since 1995 and Prospects for the Future", *EIRASS Conference on Progress in Activity-Based Analysis*, Maastricht.
- WIEL M., ROLLIER Y. (1993), *Mobilité et organisation de l'espace urbain. Les évolutions urbaines au défi de la pérégrination*, *Les Annales de la Recherche Urbaine, Paris*, n° 57-58, pp. 1-11.
- ZAHAVI Y., 1974, *Travel time budgets and mobility in urban areas*, Washington DC, United States Department of Transportation

Comités et partenariats

Le comité d'organisation



Le CEREMA (*Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement*) Direction Territoriale Nord-Picardie

Joël MEISSONNIER, chargé de recherches, sociologie

Cyprien RICHER, chargé de recherches, géographie

Monique CLAUSTRE, assistante de gestion

Camille DUNGLAS, stagiaire Université de Lille 1

Sylvie MATHON, Géraldine BODARD et le groupe "Mobilité et Territoires"

ainsi que l'équipe de la communication et la direction du CEREMA Dt NP, Stéphane COUDERT, Anne-Laure MILLET, Joël BALCAEN

avec le soutien du groupe de travail "MSFS" de l'AISLF coordonné par :

Stéphanie VINCENT-GESLIN, Sociologue, EPFL, Lausanne

Christophe MINCKE, Professeur Droit/Sociologie, Université St Louis, Bruxelles

Les partenaires du comité de pilotage



LILLE MÉTROPOLE

Antoine BEDU, Direction de la Communication

Karine SZYMANSKI PANNETIER, Direction de la Mobilité

CONSEIL GÉNÉRAL DU NORD

Amélie SZCZEPANIAK JACOB, Elodie LECONTE, Frédéric BÉCU, Direction de la Communication

Sébastien BOUCHET et Hervé LAMBERT, Direction des Transports

UNIVERSITÉ DE LILLE 1

Philippe MENERAULT et Élodie CASTEX, laboratoire "TVES" (Territoires, Ville, Environnement, Société)

Leslie BELTON-CHEVALIER*, IFSTTAR / DEST, Marne-la-Vallée, France.
Alexandra BIDET, CNRS / Centre Maurice Halbwachs, Paris, France.
Samuel CARPENTIER, CNRS-ESPACE / Aix-Marseille Université, France.
Elodie CASTEX, Université Lille I / TVES, France.
Alexis CONESA, CNRS-LIVE / Université de Strasbourg, France.
Eric CORNELIS, Université de Namur, Belgique.
Josette DEBROUX, MEPS- Centre Max Weber / Université Lyon 2, France.
Sandrine DEPEAU, CNRS-ESO / Université Rennes 2, France.
Thierry EGGERICKX, FNRS / Université Catholique de Louvain, Belgique.
Christophe ENAUX, CNRS-LIVE / Université de Strasbourg, France.
Philippe GERBER, CEPS / INSTEAD, Luxembourg.
Tristan GUILLOUX*, CERTU-Département Déplacements Durables, Lyon, France.
Frédéric HÉRAN, CNRS-Clersé / Université Lille I, France.
Vincent KAUFMANN*, EPFL, Lausanne, Suisse.
Olivier KLEIN*, ENTPE/ LET, Lyon, France.
Jean-Loup MADRE, IFSTTAR / DEST, Marne-la-Vallée, France.
Denis MARTOUZET, Université de Tours / CITERES, Tours, France.
Philippe MENERAULT, Université Lille I / TVES, France.
Catherine MORENCY, École Polytechnique de Montréal, Québec, Canada.
Nathalie ORTAR, ENTPE/ LET, Lyon, France.
Francis PAPON, IFSTTAR / DEST, Marne-la-Vallée, France.
Thierry RAMADIER*, CNRS-SAGE / Université Strasbourg, France.
Kamila TABAKA*, CNRS-PACTE / Institut d'Urbanisme de Grenoble UPMF, France.
Joël ZAFFRAN, CNRS-Centre Emile-Durkheim / Université de Bordeaux, France.

** rôle de présidence de session*

Mobilités spatiales et fluidité sociale

Retour sur les colloques du groupe de travail

	Titre	Lieu	Laboratoire	Pilotage scientifique	Actes, référence associée
n°1-2002	Mobilités spatiales et fluidité sociale	Louvain-la-Neuve (Belgique)	Unité d'Anthropologie et de Sociologie, Collège J. Leclercq, Louvain-la-Neuve	- Bertrand Montulet - Vincent Kaufmann	MONTULET B., KAUFMANN V (dir), 2004, <i>Mobilités, fluidités, libertés... ?</i> , Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis.
n°2-2002	Mobilités familiales au quotidien	Lausanne (Suisse)	Laboratoire de Sociologie Urbaine (LASUR), Institut de l'urbain et des territoires (INTER), Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et Construit (ENAC), École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)	- Bertrand Montulet - Vincent Kaufmann - Michael Flamm	KAUFMANN V., MONTULET B., LE BRETON L., 2005, Mobilités familiales au quotidien, NETCOM vol.19, n°3-4, Introduction au numéro spécial, http://www.netcom-journal.com/volumes/NET193.html
n°3-2003	Offre urbaines et expériences de la mobilité spatiale	Strasbourg (France)	Laboratoire Image, Ville, Environnement (LIVE), Université Louis Pasteur (ULP), Strasbourg	- Christophe Enaux - Thierry Ramadier	Numéro spécial de la CYBERGEO : http://cybergeog.revues.org/23970
n°4-2004	Mobilités et temporalités	Bruxelles (Belgique)	Centre d'Études Sociologiques (CES) des Facultés Universitaires de Saint-Louis (FUSL), Bruxelles	- Bertrand Montulet - Michel Hubert - Vincent Kaufmann - Serge Schmitz	MONTULET B., HUBERT M., JEMELIN C., SCHMIZ S. (dir), 2005, <i>Mobilités et temporalités</i> , Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis.
n°5-2005	Mobilités, différenciations et inégalités	Lyon/Vaulx-en-Velin (France)	Laboratoire d'Économie des Transports (LET) École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE), Vaulx-en-Velin	- Olivier Klein - Nathalie Ortar - Pascal Pochet	ORTAR N., KLEIN O., POCHET P., 2007, Mobilités, différenciations et inégalités : des questions actuelles, <i>Espaces Temps.net</i> , 25.04.2007, Introduction au numéro spécial, http://www.espacestemp.net/articles/mobilites-differenciations-et-inegalites-des-questions-actuelles/
n°6-2006	L'action publique face à la mobilité	Genève (Suisse)	Laboratoire de Sociologie Urbaine (LASUR), Institut de l'urbain et des territoires (INTER), Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et Construit (ENAC), École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)	- Caroline Gallez - Bertrand Montulet - Stéphanie Vincent - Hanja Maksim - Vincent Kaufmann	MAKSIM H., VINCENT S., GALLEZ C., KAUFMANN V. (dir), 2010, <i>L'action publique face à la mobilité</i> , L'Harmattan, collection Logiques Sociales.

n°7-2007	Approches quantitatives et qualitatives des mobilités : quelles complémentarités ?	Namur (Belgique)	Groupe de Recherche sur les Transports (GRT) des Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix (FUNDP), Namur	- Philippe Toint - Bertrand Montulet - Vincent Kaufmann - Eric Cornelis : - Marie Castaigne	
n°8-2008	Mobilités, identités, altérités	Rennes (France)	UMR Espaces géographies et Sociétés (ESO), Université Rennes 2, Laboratoire Image, Ville, Environnement (LIVE)	Sandrine Depeau Thierry Ramadier	DEPEAU, S., RAMADIER, T. (dir), 2011, <i>Se déplacer pour se situer : Places en jeu, enjeux de classes</i> , Presses Universitaires de Rennes, Collection Géographie sociale.
n°9-2009	Les interactions entre mobilités quotidienne et résidentielle à l'épreuve des nouvelles pratiques sociales	Luxembourg (Luxembourg)	Centre d'Etudes de Populations, de Pauvreté et de Politiques Socio-Economiques (CEPS), International Networks for Studies in Technology, Environnement, Alternatives, Development (INSTEAD)	- Samuel Carpentier - Philippe Gerber	GERBER P. & CARPENTIER S. (dir), 2013, <i>Mobilités et modes de vie, vers une recomposition de l'habiter</i> , Presses Universitaires de Rennes.
n°10-2010	Les mobilités éprouvantes. (Re)connaître les pénibilités des déplacements ordinaires	Bruxelles (Belgique)	Centre Migrations, Espaces, Travail, Institutions, Citoyenneté, Épistémologie, Santé (METICES), Institut de Sociologie, Université Libre de Bruxelles (ULB) - Centre d'Études Sociologiques (CES) des Facultés Universitaires de Saint-Louis (FUSL), Bruxelles	- Pierre Lannoy - Michel Hubert	ENAUX C., LANNOY P., LORD S., 2011, Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires, <i>Articulo-Journal of Urban Research</i> , vol7, Introduction au numéro spécial, http://articulo.revues.org/1490
n°11-2011	Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions	Grenoble (France)	Laboratoire Politiques Publiques, Action politique, Territoires (PACTE), Cité des Territoires (Institut de Géographie Alpine (IGA) + Institut d'Urbanisme de Grenoble (IUG))	- Isabelle André-Poyaud - Sonia Chardonnel - Laure Charleux - Alexis Conesa - Sophie Louargant - Florence Paulhiac Scherrer - Franck Scherrer	CHARDONNEL S., PAULHIAC-SCHERRER F., 2012, Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions, <i>Cahiers de géographie du Québec</i> , Vol. 56, N°158, Introduction au numéro spécial Dossier sur HAL-SHS : http://halshs.archives-ouvertes.fr/MOBILITES/fr/
n°12-2012	Représentations et imaginaires de la mobilité	Lausanne (Suisse)	Laboratoire de Sociologie Urbaine (LASUR), Institut de l'urbain et des territoires (INTER), Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et Construit (ENAC), École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)	- Stéphanie Vincent-Geslin - Christophe Mincke	
n°13-2014	Metro – Boulot – Dodo : Quoi de neuf dans nos routines ?	Lille (France)	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), Direction Territoriale Nord-Picardie (ex-CETE Nord-Picardie)	- Cyprien Richer - Joël Meissonnier	<i>Voir page suivante.</i>

Médias et valorisation

Principales diffusions et valorisations du 13e colloque "MSFS"

[disponible] Site internet du 13e Colloque "Mobilités Spatiales Fluidité Sociale" via le portail du Cerema.fr

 <http://www.cete-nord-picardie.developpement-durable.gouv.fr/colloque-mobilites-spatiales-r178.html>

> par ordre chronologique

[en direct] Compte twitter et *livetweet* du colloque #MSFS2014

 <https://twitter.com/MSFS2014>
Colloque MSFS 2014, @MSFS2014

[quelques jours après le colloque] Vidéo des communications du colloque sur la web TV de l'université de Lille 1

 <http://lille1tv.univ-lille1.fr/>

[6 à 10 semaines après le colloque] Compte-rendu du colloque dans *Transflash*, newsletter mensuelle gratuite de la Direction Technique "Territoires et Ville" du CEREMA

 <http://www.certu.fr/consulter-le-dernier-bulletin-a119.html>

[6 à 10 mois après le colloque] Publication des actes dans la revue scientifique "**Espace, Population, Sociétés**" : double numéro spécial n°2014/2-3 « Métro, Boulot, Dodo... Quoi de neuf dans nos routines ? » : texte intégral en accès libre à échéance fin 2014.

 <http://eps.revues.org/>

[6 à 12 mois après le colloque] Publication technique et journée d'étude ayant pour objectif la traduction des enseignements du colloque à destination des professionnels de la mobilité dans l'interrégion.

