



HAL
open science

L'habitude automobile face à la menace de congestion

Thomas Buhler, Gaele Lesteven

► **To cite this version:**

Thomas Buhler, Gaele Lesteven. L'habitude automobile face à la menace de congestion. Treizièmes Rencontres de Théo Quant, May 2017, Besançon, France. hal-01530431

HAL Id: hal-01530431

<https://hal.science/hal-01530431>

Submitted on 31 May 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'habitude automobile face à la menace de congestion

Thomas **BUHLER** et Gaële **LESTEVEN**

Laboratoire Théma

UMR 6049 CNRS - Université Bourgogne Franche-Comté

Mots-clefs - automobile, habitude, congestion, enquête de réponses déclarées

Contexte et objectif de l'étude

De nombreux travaux récents soulignent la place importante des habitudes dans les pratiques de mobilité quotidienne [Bissell, 2011 ; Brette al., 2014 ; Buhler, 2012, 2015 ; Middleton, 2011 ; Schwanen al., 2012]. Bien que l'habitude renvoie – dans sa définition courante – à une répétition automatique et fréquente de petits gestes sans importance, l'habitude - comme concept scientifique - est en réalité beaucoup plus riche et s'avère pertinent pour décrire la conduite automobile au quotidien en milieu urbain. Le concept d'habitude traduit les savoir-faire intériorisés et incorporés par l'automobiliste qu'il active dans des classes de situations particulières [Hodgson, 2004 ; Kaufmann, 2001].

L'habitude - comme mode d'action quotidien très automatisé - a ceci d'efficace qu'elle permet une libération des ressources cognitives mobilisables pour d'autres activités que la conduite. Par exemple, un automobiliste dont l'habitude automobile est forte et qui emprunte des itinéraires connus aura tendance à développer une série de dispositions dites « libératrices » de la conduite (ex : vérifier la fluidité de la circulation au loin à un endroit précis, connaître la durée approximative d'un feu de signalisation passé au « rouge », mettre le régulateur de vitesse à un endroit et un moment précis ...). Ces dispositions qui construisent l'habitude automobile permettent alors de libérer des ressources cognitives utilisables pour d'autres pratiques et ce, parallèlement à la conduite (ex : écouter la radio, envoyer des SMS, regarder les paysages...) [Laurier, 2004 ; Brette et al., 2014]. Le déploiement

de savoir-faire et la libération de ressources cognitives alimentent la capacité d'une personne à « habiter l'habitacle » par des pratiques associées à la conduite.

Tout ceci semble constituer une force conservatrice peu propice à des changements importants de comportements dans le quotidien, même en situation dégradée telle que la congestion. C'est l'hypothèse que nous souhaitons tester dans ce papier en analysant les stratégies d'adaptation d'automobilistes urbains (fortement et faiblement habitués à l'automobile), en les plaçant dans des situations (fictives) de congestion qui allongent ou augmentent la variabilité de leurs temps de parcours, détériorant l'efficacité du mode automobile par rapport aux autres modes. Nous tenterons alors de répondre en partie à la question suivante.

Alors que certains automobilistes changent de mode de déplacement dès que leurs temps de parcours deviennent plus longs et/ou plus variables, pourquoi d'autres, les plus nombreux, continuent à se déplacer en voiture y compris dans des cas de congestion très forte ?

Données et méthodes utilisées

Pour ce faire, nous nous sommes appuyés sur deux enquêtes. La première se concentre sur le lien entre forte mobilité automobile et constitution d'une forte habitude automobile (avec le cas d'automobilistes de Lyon-Villeurbanne) ; la seconde enquête teste la force de l'habitude automobile en situation de congestion croissante (cas de l'Île-de-France).

Les deux enquêtes présentées ici s'intéressent à des personnes utilisant l'automobile au moins une fois par semaine en zone urbaine dense. Les terrains d'enquête concernent les zones centrales des agglomérations étudiées, à savoir Lyon-Villeurbanne pour l'agglomération lyonnaise (enquête 1) et Paris et la Petite Couronne pour l'Île-de-France (enquête 2). Les 124 personnes qui ont participé à la première enquête habitent toutes Villeurbanne, dans des quartiers denses à moins de 500 mètres d'une station de transport en commun en site propre ; se déplacent principalement dans le centre de l'agglomération (Lyon et Villeurbanne) et prennent la voiture au moins plusieurs fois par semaine. Les 454 actifs motorisés qui ont répondu à la seconde enquête résident et travaillent à Paris ou en Petite couronne et déclarent avoir la possibilité de se rendre au travail en transports en commun.

La première enquête a consisté en un questionnaire long, d'environ 30 minutes, faisant suite à un premier travail qualitatif consistant en une série de parcours commentés, répétés pendant une semaine, avec l'aide d'une dizaine d'automobilistes volontaires [Buhler, 2012]. Ce questionnaire s'est focalisé, entre autres, sur les lieux fréquentés par l'automobiliste, sur les chemins qu'il emprunte habituellement et sur ses pratiques dans l'habitacle pendant la conduite. Le questionnaire a également été construit pour identifier les représentations liées aux différents modes de déplacement, mais aussi à la qualité perçue du temps durant certains trajets, ainsi qu'au sentiment d'avoir le choix de son mode de déplacement au quotidien.

La seconde enquête a également consisté en un questionnaire, cette fois plus court, d'une dizaine de minutes, centré autour d'un jeu de simulation. Ce jeu, appelé *Enquête Interactive de Réponses Déclarées*, permet d'évaluer à partir de quel niveau de contrainte les répondants modifient leurs comportements, pourquoi et comment ils le

modifient. Deux scénarios, l'un sur la variabilité des temps de parcours, l'autre sur l'allongement des temps de parcours, modifient progressivement les temps de parcours déclarés des déplacements domicile-travail des répondants. Ceux-ci doivent cocher une réponse parmi 16 adaptations possibles, issues d'une enquête qualitative préalable [Lesteven, 2012, 2015]. Lors de l'analyse, les réponses sont regroupées en cinq classes, selon leurs impacts croissants sur le programme d'activités et le schéma de déplacement des répondants [Lesteven et Alves, 2011] : d'abord les *ajustements marginaux* (ne rien changer, partir plus tôt ou changer d'itinéraire) ; puis les *altérations modales, spatiales ou temporelles* et enfin les *altérations radicales*.

Principaux résultats

De la pratique récurrente à l'habitude forte

Les résultats empiriques de ces deux enquêtes viennent valider l'hypothèse de la force de l'habitude comme principale puissance conservatrice en faveur du mode automobile en ville. Tout d'abord, les résultats de la première enquête montrent que l'utilisation plus intense de la voiture peut mener à la constitution d'une habitude automobile forte.

Une série de questions amenait les répondants à déclarer une fréquence avec laquelle ils réalisent certaines pratiques associées à la conduite (ex : lire, envoyer des SMS, regarder les paysages, ...). Il ressort de ces réponses l'existence d'une corrélation statistique entre la force de l'habitude automobile et l'apparition de certaines pratiques associées, notamment celles nécessitant une dextérité particulière lorsqu'elles sont associées à la conduite (téléphoner, écrire des SMS...) ¹.

Une deuxième série de questions proposait aux répondants d'associer un ou plusieurs adjectifs aux différents trajets en automobile qu'ils avaient déclarés. La méthode de

1. Notons qu'en parallèle à ces résultats, le nombre et la nature des pratiques associées à la conduite ne sont corrélées ni à l'âge, ni au genre, ni même aux catégories socio-professionnelles.

la régression logistique a permis d'identifier les variables expliquant le plus la présence de chacun des deux adjectifs les plus extrêmes : « agréable » et « stressant ». Le choix de ces deux adjectifs pour décrire l'expérience du trajet automobile s'explique surtout par la force de l'habitude automobile de la personne, plus que par la présence de passagers, par la fréquence à laquelle est effectuée le trajet ou par l'âge du conducteur. Autrement dit, plus l'automobiliste a une habitude forte, moins il trouve l'usage automobile « stressant ».

Enfin, nous avons interrogé les répondants sur leur sentiment d'avoir ou non le choix en ce qui concerne leur mode de déplacement au quotidien. Les résultats montrent un lien étroit entre force de l'habitude et sentiment de ne pas avoir le choix. Autrement dit, plus une personne est habituée à l'automobile, plus elle a tendance à voir dans ce mode la seule alternative crédible. Un cercle d'auto-renforcement semble se dessiner pour de nombreuses personnes qui ont une mobilité automobile importante.

L'habitude face à la congestion

Les résultats de la deuxième enquête (Paris-Petite couronne) montrent que, tous scénarios confondus, les ajustements marginaux et les altérations modales sont fortement mobilisées par les répondants. Peu d'entre eux se risquent à des altérations spatiales, temporelles ou radicales. Les ajustements marginaux apparaissent majoritaires dans le cas du scénario le moins contraignant. Ils restent très présents, même dans le cas de scénarios de plus forte congestion. Les altérations modales suivent une distribution inverse à celle des ajustements marginaux. La part cumulée de ces deux types de stratégies reste fortement majoritaire puisqu'elle se situe systématiquement entre 69% et 86% des réponses pour l'ensemble des scénarios.

Les réponses à cette enquête sont fortement corrélées à certaines variables explicatives qui permettent de mieux comprendre les stratégies des répondants. Ainsi, le fait de disposer d'une voiture de fonction, de disposer d'un parking à domicile ou sur le lieu

de travail, ou encore d'effectuer des trajets domicile-travail internes à la Petite couronne sont très fortement corrélés à la présence de réponses relevant de l'ajustement marginal. Notons que les réponses à cette enquête ne sont corrélées statistiquement ni au genre, ni à l'âge du répondant.

Ces différentes corrélations étant établies, nous avons tenté de mesurer le poids de chacune des variables explicatives (force de l'habitude, couples origine-destination, catégorie socioprofessionnelle, disponibilité du stationnement, mise à disposition d'une voiture de fonction) dans l'explication des réponses relevant de l'ajustement marginal pour chacun des scénarios. Pour ce faire, nous avons réalisé une régression logistique pour chacun des scénarios, afin d'identifier les variables les plus explicatives. Il ressort de cette analyse le poids

considérable de l'habitude automobile dans la plupart des scénarios. Plus un répondant a une habitude automobile forte, plus il a tendance à privilégier les réponses d'ajustement marginal qui le maintiennent dans une pratique modale automobile.

Les résultats des deux enquêtes nous amènent à dégager deux figures principales. Tout d'abord, un premier groupe est composé d'automobilistes qui sont dans un cercle d'auto-renforcement par la pratique régulière automobile. Cette pratique régulière leur permet de libérer des ressources cognitives pour intégrer des pratiques associées et de valoriser le temps passé en automobile. Ces individus n'imaginent pas changer de mode, même dans des cas de congestion forte. Pour ces personnes, c'est lors d'événements majeurs dans leur cycle de vie (naissance, changement de travail, déménagement) que des ruptures dans l'habitude peuvent intervenir [Clark et al, 2016].

Le second groupe d'automobilistes dont l'habitude automobile est plus faible est beaucoup plus sensible à l'augmentation de la congestion. Dès les premiers seuils des scénarios les moins contraignants, ils délaissent les ajustements marginaux pour

des altérations, notamment modales. La relative faiblesse de leur habitude automobile les conduit à moins valoriser les temps de déplacement automobile et à se sentir en situation de choix modal. L'automobile correspond plus pour eux à un moyen de déplacement comme un autre, et donc potentiellement plus interchangeable.

Conclusion

Les résultats de ces enquêtes montrent que même en situation dégradée, la force de l'habitude automobile maintient l'usage automobile. Ainsi, en cas de congestion croissante, les automobilistes ayant une habitude automobile forte ont tendance à privilégier des stratégies d'ajustement marginal : envoyer des mails professionnels, changer d'heure de départ ou d'itinéraire. Ces automobilistes à l'habitude automobile forte constituent un groupe au comportement conservateur, peu sensible aux politiques prônant une réduction de l'usage de l'automobile. Seuls les événements majeurs dans la vie d'un automobiliste (naissance, changement de travail ou déménagement) apparaissent comme des opportunités puisqu'il s'agit de moments où les classes de situations, propices au déclenchement des habitudes, sont totalement modifiées. Les actions à destination des nouveaux habitants ou des nouveaux employés sont donc à étudier avec soin, en complément d'une offre alternative à l'automobile.

Références

- Bissell D., 2011, "Agitating the powers of habit : towards a volatile politics of thought", *Theory and Event*, 15-1.
- Brette O., Buhler T., Lazaric N., Marechal K., 2014, "Reconsidering the nature and effects of habits in urban transportation behavior", *Journal of Institutional Economics*, 10-03, 399-426.
- Buhler T., 2015, *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie : Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*, Presses Polytechniques, 123 p.
- Buhler T., 2012, *Eléments pour une prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains. Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode sur l'agglomération lyonnaise*, thèse de doctorat, INSA de Lyon, 345 p.
- Clark B., Chatterjee K., Melia S., 2016, "Changes to commute mode : The role of life events, spatial context and environmental attitude", *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, 89, 89-105.
- Hodgson G.M., 2004, "Reclaiming Habit for Institutional Economics", *Journal Of Economic Psychology*, 25-5, 651-660.
- Kaufmann, J.-C., 2001, *Ego. Pour une sociologie de l'individu*, Nathan, 288 p.
- Laurier E., 2004, "Doing Office Work on the Motorway", *Theory, Culture and Society*, 21-4/5, 261-277.
- Lesteven G., 2015, « La congestion automobile perturbe-t-elle la routine des ménages motorisés ? Illustration à partir de l'Île-de-France », *Espace populations sociétés*, 1-2.
- 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 de doctorat, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- Lesteven G., Alves B., 2011, "Behavioural Responses to Traffic Congestion. Findings from São Paulo and Paris", *Transportes*, 19-2, 42-48.
- Middleton J., 2011, " 'I'm on autopilot, I just follow the route' : exploring the habits, routines, and decision-making practices of everyday urban mobilities", *Environment and Planning A*, 43, 2857-2877.
- Schwanen T., Banister D., Anable J., 2012, "Rethinking habits and their role in behaviour change : the case of low-carbon mobility", *Journal of Transport Geography*, 24, 522-532.