



HAL
open science

Cinq logiques de mobilité et leurs conséquences sur la planification des déplacements urbains

Jérôme Petit

► **To cite this version:**

Jérôme Petit. Cinq logiques de mobilité et leurs conséquences sur la planification des déplacements urbains. *Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation*, 2003, 43 | 2003, pp.35-58. 10.46298/cst.12007. halshs-00280631

HAL Id: halshs-00280631

<https://shs.hal.science/halshs-00280631v1>

Submitted on 20 Jul 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

CINQ LOGIQUES DE MOBILITÉ ET LEURS CONSÉQUENCES SUR LA PLANIFICATION DES DÉPLACEMENTS URBAINS

JÉRÔME PETIT

UMR TERRITOIRES 5038

CNRS – UNIVERSITÉ JOSEPH FOURIER GRENOBLE 1

INTRODUCTION

La caractérisation des comportements de déplacement passe le plus souvent par l'observation exclusive de leur mobilité à partir d'indicateurs dénombrables ou calculables. L'individu est alors considéré comme simple témoin de ses propres pratiques, faute d'observation directe possible. Mais les individus ont rarement l'occasion de construire des discours qui donnent sens à leur mobilité spatiale en dehors des conversations quotidiennes. Quels discours sont-ils alors susceptibles de tenir à propos de leurs pratiques de déplacement ? Cet article part du postulat selon lequel les usagers du système de transport possèdent la capacité d'expliquer eux-mêmes les déterminants de leur mobilité. Nous traitons donc ici des éléments qui, du point de vue du discours et de l'expérience des usagers, construisent les pratiques de déplacement.

La première partie de cet article s'attache à formaliser le concept d'expérience sociale dans le contexte des pratiques de mobilité spatiale quotidienne. Une étude de cas nous aidera à replacer cette mobilité dans l'ensemble des chaînes d'activités quotidiennes (deuxième partie). Une telle conceptualisation de la mobilité nous amènera (troisième partie) à proposer cinq logiques élémentaires dont la combinaison peut permettre de rendre compte des comportements de déplacement des usagers du système de transport étudié, celui de la vallée de Chamonix (Haute Savoie, France). La vallée, même si elle ne réunit que 15 000 habitants permanents, compte environ 60 000 « habitants » en haute saison d'hiver (décembre à mai) et près de 100 000 en été (juillet à septembre). Le système de transport y est ainsi relativement complet, avec un réseau de voirie hiérarchisé, une ligne diamétrale de chemin de fer et un réseau de bus permanent. Le contexte touristique permet d'y trouver des comportements de déplacement *a priori* tranchés (l'étude de cas permet de le vérifier), ce qui se rapporte à un souci de recherche d'une diversité des expériences. La spécificité de la situation étudiée rend évidemment très délicate la généralisation à tout contexte urbain différent, mais la diversité des usages et des usagers permet néanmoins de poser des hypothèses générales concernant la construction des expériences sociales de la mobilité. Si on accepte de suivre momentanément ces hypothèses, cette réflexion conduit alors à s'interroger (quatrième partie) sur les pratiques contemporaines de planification des déplacements urbains, et nous incite à proposer des outils susceptibles de mieux intégrer l'expérience des usagers des systèmes de transport à la planification.

1. L'INDIVIDU COMME ACTEUR, OU LA PERTINENCE DE L'EXPÉRIENCE DE L'USAGER

1.1. L'ACTEUR, UN INCONNU DES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS ?

L'analyse et la prévision de la demande de transport répondent à des enjeux sociaux considérables comme outils au service de la planification des transports. On recherche habituellement par des méthodes statistiques les variables discriminantes pour les comportements de mobilité grâce à des enquêtes par questionnaires sur les déplacements des individus. Cette méthode fait apparaître des indicateurs liés statistiquement à la mobilité, qui combinent certaines variables récurrentes : âge, sexe, situation familiale, catégorie socioprofessionnelle, composition du ménage, revenu, motorisation, habitat, parmi les plus classiques. Ceux-ci sont non seulement retenus en fonction de leur pertinence au regard de l'analyse statistique mais aussi en fonction de leur adaptation à l'exercice de la modélisation (BONNEL, ZHANG, 2001).

Cette approche à base statistique, combinant économie et géographie des transports, a l'immense avantage de mettre en évidence des liaisons entre des

variables mesurables adaptées à l'objectivation par l'étude statistique et des comportements moyens de mobilité observés à l'échelle d'une agglomération. Cette démarche est celle d'un réductionnisme méthodologique (CROZET, 1997 ; BONNAFOUS, 1989) dont l'enjeu est d'isoler, au prix d'une simplification et d'une formalisation du réel, les mécanismes clefs des phénomènes à expliquer. Elle a depuis longtemps apporté la preuve de son efficacité dans le champ de la recherche comme dans celui de l'application opérationnelle, et présente comme particularité dans l'ensemble des sciences sociales de considérer l'action (en l'occurrence celle du déplacement) sous l'angle quasi exclusif de l'individu. L'économie des transports qui caractérise les comportements de déplacement considère en effet la logique de *l'homo oeconomicus* au sein du marché des transports. La géographie des transports, qui fournit les outils de la contextualisation de cette caractérisation à une situation concrète, tend pour sa part dans le cadre de l'analyse des pratiques de déplacement à caractériser les liens à leur environnement d'individus statistiques repérables dans l'espace. La notion d'acteur est quant à elle habituellement réservée dans les recherches en transport pour définir les décideurs de l'aménagement.

La puissance de ces méthodes classiques d'analyse de la demande n'empêche cependant pas, à condition de disposer d'un cadre théorique et d'outils adaptés, d'envisager des formes d'interprétation complémentaires de la mobilité privilégiant les aspects symboliques de la subjectivité de l'individu d'une part, et l'influence des interactions sociales dans le champ de la mobilité d'autre part. Les concepts et outils de la géographie sociale permettent d'adopter cette vision alternative du déplacement en attribuant à l'individu une position d'acteur. La mobilité devient alors une action sociale caractérisée par le sens que ses acteurs (les usagers) lui attribuent. Cette position revient à considérer l'individu non seulement comme un point dans un espace topologique et comme un agent dans un espace économétrique, mais encore comme un acteur dans un espace qui relève alors du territoire¹. La conception de l'acteur à laquelle nous nous référons est issue de la théorie de l'action de Max WEBER (1922 [1971] : 28) selon laquelle une « *activité* » représente « *un comportement humain (...), quand et pour autant que l'agent ou les agents lui communiquent un sens subjectif* ». L'acteur complète donc l'individu, « *unité particulière où se mêle la vie et la pensée, l'expérience et la conscience* » (TOURAINÉ, 1992 : 242). Une conception de l'individu qui se déplace comme acteur de son déplacement permet en particulier de rendre une place à la subjectivité dans les comportements de déplacement et d'interroger leurs significations. Cette conceptualisation permet d'interpréter les comportements de mobilité spatiale par rapport à des rationalités propres à l'acteur, à la fois subjectives et capables d'intervenir dans le champ social.

¹ Défini comme de l'espace auquel les individus et les groupes qui s'y rattachent accordent, chacun à leur manière, du sens (GUMUCHIAN, 1991 : 16).

Celles-ci font appel à des éléments d'ordre pratique, les conduites et routines liées aux déplacements, mais aussi à des aspects symboliques, à travers les représentations sociales de la mobilité et de l'offre de transport qui deviennent des éléments chargés de significations, socialement construites.

1.2. LE CONCEPT D'EXPÉRIENCE SOCIALE APPLIQUÉ À L'ÉTUDE DES COMPORTEMENTS DE DÉPLACEMENT

Le concept d'expérience sociale offre un cadre général d'analyse cohérent avec une telle conception de l'acteur social et de sa mobilité spatiale. Il est issu de la sociologie de l'action de François DUBET qui le définit comme une « *combinaison de logiques d'action, logiques qui lient l'acteur à chacune des dimensions d'un système* » et que celui-ci est « *tenu d'articuler* » (DUBET, 1994 : 105). La notion de logiques d'action sous-tend celle d'expérience ; les logiques d'action constituent des principes, des directions qui peuvent, par leur combinaison à la manière des idéaux-types de Max WEBER (1922 [1971]), rendre compte des comportements sociaux des acteurs. Nous entendrons par logiques d'action, dans le cadre d'une expérience sociale de la mobilité un ensemble dynamique composé de deux noyaux en interaction permanente (Figure 1) :

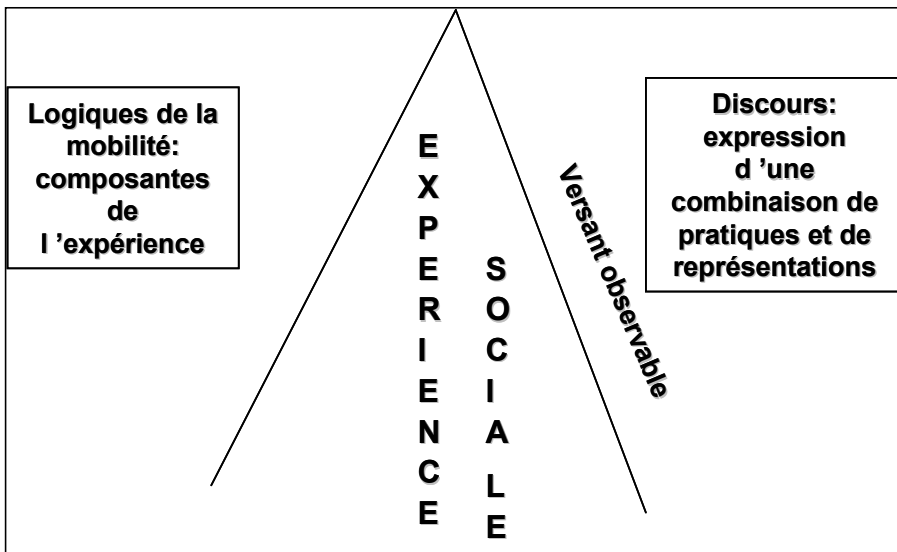
- . les pratiques de déplacement, telles qu'elles sont intégrées par l'acteur usager dans le cadre de routines quotidiennes ;
- . les représentations sociales² de la mobilité, conceptualisations des pratiques de déplacement et du contexte territorial dans lequel elles s'inscrivent.

Nous retiendrons ici deux caractéristiques essentielles du concept d'expérience. La première est l'hétérogénéité des principes culturels et sociaux qui organisent les conduites : tout se passe en effet comme si les éléments qui composent l'expérience sociale étaient à chaque instant « disponibles » et que chaque acteur pouvait les mettre à contribution pour organiser ses propres discours et ses propres pratiques. Ce principe signifie pour nous que l'acteur usager est susceptible de construire son expérience de la mobilité à partir de logiques d'action individuelles mais aussi à partir de logiques d'action développées par autrui et rendues disponibles par le jeu de l'interaction sociale quotidienne. La seconde réside dans la distance que l'acteur est susceptible de ménager envers le système social dont il fait partie. L'usager est donc capable de cultiver une forte réflexivité, une distance critique vis-à-vis de ses logiques d'action et du cadre social dans lequel elles s'insèrent. Les descriptions données à voir par les discours des acteurs

² C'est-à-dire « *une forme de connaissance, socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social* » (JODELET, 1997). Pour une définition générale du concept de représentation sociale, nous renvoyons à cet ouvrage de référence.

peuvent donc être considérées comme fondamentalement interprétatives. Le concept d'expérience sociale permet ainsi de considérer un acteur dont les pratiques et les représentations ne sont pas uniquement dictées par un rôle ou un statut social, ni uniquement le produit de sa subjectivité.

Figure 1 : Pratiques, représentations, logiques de la mobilité et expérience sociale de la mobilité



La combinaison pratiques / représentations est exprimée par le discours, et peut être partagée dans le cadre d'une interaction d'entretien. L'analyse de discours permet donc d'identifier les logiques qui sous-tendent l'expérience sociale et qui composent les pratiques quotidiennes. Nous nous attachons donc à la face de l'expérience qui apparaît dans le discours pour en caractériser empiriquement les composantes, les logiques d'action.

Rendre compte des comportements des usagers en les considérant comme acteurs de leur mobilité quotidienne à travers le recours au concept d'expérience, c'est s'inscrire dans une démarche de recherche que l'on peut qualifier d'interprétative, en ce qu'elle s'intéresse avant tout à la signification que les acteurs associent à leurs pratiques. Cette approche de la demande se positionne comme complémentaire et non pas alternative à une approche classique qui peut être qualifiée d'objectivante, dans le sens où elle modélise des individus objets dont on recherche des lois de comportements.

De telles approches dans la recherche en transports, qui se caractérisent par l'analyse du sens que des acteurs associent à la mobilité, demeurent relativement rares (voir PETIT, 2002a pour un repérage bibliographique). Il convient cependant de noter un certain renouveau de ce type de démarche depuis les travaux de Michel BASSAND et Vincent KAUFMANN (1996), qui ont donné lieu à plusieurs travaux récents – mais encore relativement isolés –

replaçant la mobilité spatiale dans le contexte individuel et social des activités quotidiennes et des dynamiques urbaines. A l'issue d'une étude sur les agglomérations de Grenoble, Lausanne, Genève et Berne, Vincent KAUFMANN (2000) interprète ainsi le choix modal en fonction de différentes logiques de mobilité. Il montre en particulier que la confrontation des offres de transport n'est qu'une des possibilités parmi d'autres dont l'acteur dispose pour construire ses pratiques de déplacements. Michael FLAMM (2002) introduit quant à lui trois logiques de déplacements (routinier, planifié, improvisé) ainsi que plusieurs logiques de signification des activités pratiquées pendant les déplacements. Les auteurs cités concluent notamment sur les limites du postulat de la primauté de la vitesse sur la qualité du temps vécu.

2. UNE ÉQUIVALENCE ACTIVITÉS – DÉPLACEMENTS

2.1. LA MOBILITÉ INDISSOCIABLE DE ROUTINES QUOTIDIENNES

L'étude de cas entreprise en vallée de Chamonix met en évidence la coexistence dans le même environnement de deux grandes formes de pratique des transports publics, associées à des populations aux routines quotidiennes très différentes. Les habitants de la vallée, qui disposent des mêmes conditions d'accès au transport public que les visiteurs, n'en ont qu'un usage extrêmement marginal. Les touristes utilisent en revanche volontiers le réseau de bus et la ligne ferroviaire. L'enquête menée auprès des touristes en été montre en effet que 55 % des personnes interrogées avaient utilisé un mode collectif pendant leur séjour. De plus, la part des transports collectifs s'établissait à 39 % des déplacements mécanisés de la veille et à 25 % des déplacements tous modes. D'autre part, le choix du transport public est loin d'être uniquement lié à l'indisponibilité d'un véhicule personnel, puisque 35 % des répondants disposant librement d'un véhicule pour leurs déplacements dans la vallée ont utilisé au moins une fois un mode collectif au cours de leur séjour. Il est intéressant de noter la manière dont ces différences sont justifiées par les acteurs. Les touristes font valoir en priorité des arguments qui valorisent nettement les transports en commun. Leur utilisation est liée à un agrément : la tranquillité et la simplicité associées aux modes collectifs s'y rattachent, ainsi que l'agrément associé au changement. La notion d'opportunité intervient fortement : le service est en effet gratuit, ce qui est interprété comme un don de la vallée à ses hôtes ; il est de plus possible avec les transports en commun de séparer des groupes qui n'ont pas les mêmes projets d'activités. Enfin, les touristes font valoir une cohérence particulière entre le transport public et des activités touristiques dominées par la marche (Tableau 1 ; compte tenu des effectifs faibles, 118 individus, les fréquences indiquées n'ont qu'une valeur indicative).

Tableau 1 : Argumentaires touristiques justifiant l'utilisation des transports publics

Type d'argumentation	Référent de l'argumentation	Fréquence du référent	Fréquence du type
Agrément	tranquille, simple	18%	36%
	changement agréable	10%	
	le train comme attraction en soi	8%	
Opportunité	gratuit, service dont on profite	13%	14%
	séparation des groupes possibles	1%	
Cohérence	préoccupations environnementales	2%	12%
	cohérent avec un programme de promenade et randonnée	10%	
Efficacité	qualité de la couverture spatiale	7%	7%
Contrainte	pas de voiture sur place	12%	25%
	difficultés de circulation	5%	
	difficultés de stationnement	8%	
Autres	pas de besoin de transport	3%	6%
	autres	3%	

La pertinence du service de transport public paraît donc importante aux yeux des visiteurs, et les habitants de la vallée jugent en effet volontiers que le réseau est « très adapté aux besoins des touristes ». Mais ils le considèrent dans le même temps comme totalement inadapté à leurs propres programmes d'activités quotidiennes. Le transport public est représenté de façon généralisée comme le transport de l'autre, en particulier du touriste. Cette représentation largement partagée dans la population locale peut être interprétée comme une justification de ses propres pratiques – dont les transports en commun sont absents – mais aussi comme un élément de différenciation sociale dans le champ de la mobilité.

Cet argumentaire permet aussi une appropriation – partielle – du réseau de voirie par les habitants. Ceux-ci, en pratique, sont les seuls à conserver l'usage des routes de la vallée dans de bonnes conditions de confort malgré la situation de congestion récurrente qui affecte le réseau. Ils élaborent pour cela des stratégies d'adaptation spatiale (choix d'itinéraires particuliers, préservés de la congestion par ignorance des touristes) et temporelles (adaptation des emplois du temps aux situations de congestion) intimement liées aux routines quotidiennes. La mobilité apparaît donc comme un facteur d'adaptation essentiel à la fréquentation touristique pour les habitants de la vallée. Elle permet non seulement à ceux-ci de construire des programmes d'activités cohérents avec leurs besoins professionnels, leurs préférences en matière de loisirs, mais semble elle-même intervenir comme un savoir-faire spécifique fortement intégré au reste des activités quotidiennes. En ce sens, elle acquiert une fonction sociale considérable en renforçant l'identité de résident. Toutes les justifications mettent en valeur de manière frappante une correspondance extrêmement cohérente entre activités quotidiennes et mobilité quotidienne. Les expériences concrètes de déplacements sont systé-

matiquement décrites et justifiées par leur intégration dans la vie quotidienne. Ce lien entre déplacements et activités prend ainsi la forme d'une équivalence ; les logiques quotidiennes et les logiques de mobilité se construisent mutuellement. L'insertion de la mobilité dans le reste des activités quotidiennes n'est pas un résultat nouveau en soi, de nombreux travaux récents en faisant parallèlement le constat (ETTEMA, TIMMERMANS, 1997 ; KITAMURA, 1988 ; JONES et alii, 1990). La nature des variables discriminantes isolées par l'approche objectivante classique de la mobilité affirme elle-même le déplacement comme une action pleinement intégrée dans les emplois du temps et de l'espace des individus, et indissociable de leurs activités quotidiennes. De fait, l'influence des programmes d'activités quotidiens sur les logiques de mobilité s'inscrit de façon évidente dans tous les entretiens analysés dans le cadre de notre recherche. Mais l'inverse est également vrai : les logiques de mobilité tendent elles-mêmes à construire les programmes d'activités quotidiens. Cette influence est particulièrement vive dans les cas limites où la proximité est valorisée comme valeur positive et où la limitation des pratiques de mobilité apparaît comme un souci permanent. Elle se retrouve aussi nettement chez les acteurs qui valorisent implicitement ou explicitement la mobilité spatiale. Plus généralement, la construction de routines de déplacements participe à part entière à la construction des programmes d'activités quotidiens des personnes rencontrées durant l'enquête. La mobilité nous paraît donc relever d'un double statut : elle permet d'une part de réaliser des programmes d'activités, mais s'avère d'autre part intimement intégrée à ces programmes jusqu'à apparaître indissoluble de ces derniers, dans le cadre d'une construction territoriale du quotidien. Les formes de mobilité ne sont donc pas interchangeables entre elles ; modifier la structure de la mobilité, c'est intervenir lourdement sur ses logiques d'organisation de la vie quotidienne. La mobilité ne s'adapte donc pas aux exigences du quotidien : elle en fait intimement partie.

2.2. ROUTINES MODALES ET ROUTINES QUOTIDIENNES

L'analyse des logiques de mobilité à l'œuvre en haute vallée de l'Arve met en évidence le rôle structurant des pratiques modales et des représentations des modes dans la construction de l'expérience sociale de la mobilité. Chez les locaux, les adaptations spatiales et temporelles constituent un savoir patrimonial et un art de faire (DE CERTEAU M., 1980 [1990]) assez élaboré, efficace, et remarquablement intégré aux autres pratiques du quotidien. Leur raison d'être est d'améliorer le confort des déplacements en voiture particulière, mais aussi de servir des stratégies individuelles permettant de conserver les mêmes pratiques modales. Une signification sociale – mais certainement non intentionnelle – de cette stratégie partagée localement réside dans une différenciation sociale entre deux groupes aux référents identitaires relativement éloignés : les locaux et les visiteurs. Cette stratégie permet de préserver l'essentiel des logiques d'activités en conservant les

mêmes pratiques modales. Chez les visiteurs également, les pratiques modales sont liées à des lieux particuliers de la pratique touristique ainsi qu'à des manières de faire distinctes. L'expérience touristique est donc elle aussi intimement liée aux pratiques modales dans la vallée. La mise à contribution du transport public est d'autant plus importante que le séjour est long. D'une part, les visiteurs peuvent avoir besoin d'un temps d'adaptation assez long avant d'acquérir une certaine connaissance du réseau ; mais d'autre part, les visiteurs qui restent longtemps dans la vallée la fréquentent pour des motivations différentes, et sont plus enclins à élaborer des programmes d'activités pour lesquels les transports publics sont mieux placés. De plus, on observe que les visiteurs hébergés dans les zones périphériques de la vallée ont un usage plus généralisé des transports publics. Il semble ainsi que les pratiques modales liées aux transports publics correspondent dans la vallée de Chamonix à la fréquentation des secteurs périphériques, c'est-à-dire à l'expression d'une certaine « curiosité » dans l'expérience touristique. Cette hypothèse est confirmée par l'observation selon laquelle les programmes d'activités réalisés en transport public apparaissent nettement plus variés (présence équilibrée de toutes les activités) que ceux liés à la voiture particulière.

2.3. LA MOBILITÉ, UN POTENTIEL

Le déplacement est donc une action qui permet de réaliser des programmes d'activités, mais s'y intègre pleinement et tend aussi à les structurer de façon non négligeable. La mobilité est d'autre part constituée d'éléments que l'acteur a la faculté de mettre à contribution ou non pour construire ses projets. Elle est donc non seulement un moyen d'agir, mais encore une ressource. Ce point est souligné par quelques approches théoriques récentes (LÉVY, 2000 ; RÉMY, 2000 ; KAUFMANN, 2001) et apparaît aussi dans notre étude de cas à travers les discours des acteurs. La demande de transport est donc avant tout une demande potentielle. Le projet de mobilité se transforme en déplacements concrets dans la mesure où l'acteur y trouve un intérêt, vis-à-vis de la combinaison des logiques d'action qui lui sont familières et que nous examinons au point suivant. Notons cependant dès maintenant que cet intérêt n'est pas uniquement d'ordre économique. Cette approche de la mobilité comme potentiel rejoint la notion classique de demande potentielle, mais s'affranchit du champ de l'économie, pour laquelle l'absence de rencontre avec l'offre résulte d'une insuffisance de cette dernière. L'étude de cas ne fournit certes pas de méthode pour mesurer la demande potentielle, mais permet cependant de la cerner et cherche à évaluer la pertinence de la planification au regard de ce potentiel de mobilité, tout en lui conférant la signification d'une ressource plutôt que celle d'un manque.

3. CINQ LOGIQUES DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Ces logiques d'action, dont la combinaison permet à l'acteur d'élaborer une expérience sociale de la mobilité, ont été reconstruites à partir d'un cadre d'étude relativement spécifique. Elles structurent par leur combinaison la mise en pratique de comportements de déplacement. En attribuant un sens à ces comportements, elles permettent de caractériser la manière dont les usagers construisent des pratiques territoriales des réseaux de transport.

3.1. LOGIQUE D'EFFICACITÉ INSTRUMENTALE

Certains acteurs rencontrés privilégient absolument l'efficacité économique du système de transport dans leurs pratiques quotidiennes, mais ils apparaissent très peu nombreux dans nos échantillons. La dominance de cette logique conduit les habitants à préférer le réseau de voirie : *« Moi c'est la rapidité du transport qui compte. J'ai 12 km je le fais en 10-15 mn je vais pas me rallonger. La qualité du transport c'est la rapidité »*, alors qu'elle se traduit chez certains visiteurs par une utilisation fréquente des transports en commun. Cette efficacité se décline en termes de temps et de coût, d'accessibilité spatiale, tels qu'ils sont perçus par les usagers. Cette logique est la plus évidente, elle est certainement présente dans la quasi totalité des expériences mais reste loin à notre sens de déterminer les pratiques de déplacement, et encore moins les expériences correspondantes. C'est aussi cette logique qui est considérée de façon privilégiée par l'approche classique d'analyse de la demande, à travers la notion de coût généralisé, certainement à cause de sa compatibilité avec les méthodes liées à l'analyse économique de la mobilité. Elle semble, en vallée de Chamonix, avoir un effet « disqualifiant » vis-à-vis de l'offre : une efficacité jugée insuffisante en termes de temps et de coût peut rendre une offre inenvisageable pour l'utilisateur. La logique d'efficacité tendrait donc plutôt à dessiner un ensemble de possibilités, plus ou moins vaste selon la manière dont l'acteur perçoit – et utilise – les durées et les coûts.

3.2. LOGIQUE D'HABITUDE

Les habitudes de déplacement et les routines quotidiennes étant liées par une relation d'équivalence, toute modification des pratiques de mobilité remettant en cause les habitudes de programmes d'activités quotidiens s'avère particulièrement lourde. Les acteurs ont donc le plus souvent tendance à préserver ces routines, sources d'économies particulièrement importantes dans la vie quotidienne. Bien que certains locaux aient une représentation positive des transports publics, le coût du changement (s'informer, préparer ses voyages, s'adapter à un nouveau type de mobilité) est encore bien trop important pour les décider à sauter le pas compte tenu du confort qu'ils parviennent à se ménager sur le réseau de voirie. Au contraire, les visiteurs de la vallée tendent à s'approprier plus facilement des formes de mobilité qui

sont mises ostensiblement à leur disposition, dans la mesure où leurs pratiques quotidiennes de déplacements et leurs représentations de la mobilité sont plus difficilement transposables dans l'espace de la vallée. L'expérience touristique ne s'accompagne que rarement d'une remise en cause des logiques quotidiennes, mais les repères quotidiens concrets disparaissent. L'habitude peut alors perdre son caractère dominant, ce qui rend les visiteurs plus accessibles à d'autres logiques. Nous rejoignons donc ici les analyses récentes de Michael FLAMM (2002), reprenant les acquis de la sociologie allemande de la conduite de la vie quotidienne (VOSS, 1991) pour laquelle la construction des programmes d'activités est largement liée à une économie de l'habitude.

3.3. LOGIQUE D'OPPORTUNITÉ

Cette logique paraît à première vue antinomique de la précédente ; elle en représente plutôt un élément régulateur. Une façon de se déplacer apparaît privilégiée notamment en ce qu'elle permet d'improviser un programme d'activités ou de bénéficier en chemin d'aménités du déplacement. Certains locaux voient dans leur voiture un lieu ressource où prend place du matériel qui n'est que susceptible de servir (skis, matériel professionnel). La voiture permet dans de nombreux cas de s'adapter à des modifications rapides des emplois du temps : *« Il y en a quelques uns [des moniteurs de ski] de Chamonix qui viennent en bus. Mais c'est très rare, ils viennent tous en voiture. Et puis s'il ne fait pas beau, s'il y a du vent, on est obligés d'aller à la Flégère ou au Brévent. Si c'est fermé on reste pas, on va ailleurs »*. Beaucoup de visiteurs apprécient quant à eux les transports publics de la vallée car ces modes sont à la source de possibilités supérieures en termes d'improvisation des emplois du temps. Ils permettent en particulier d'effectuer facilement des boucles de randonnées plutôt que d'être contraint par un retour obligatoire à son véhicule. Ils permettent de s'adapter presque instantanément à des imprévus tels la fatigue ou les intempéries. De plus, la libre circulation crée en elle-même une opportunité forte : celle de bénéficier d'un service gratuitement. La libre circulation introduit une dimension supplémentaire dans le réseau de transport public ; les visiteurs l'utilisent parce qu'il est gratuit, pour profiter d'un service qui leur est offert. Enfin, selon certains auteurs, les logiques d'opportunité seraient en passe de se répandre de plus en plus dans les jeunes générations (FLAMM, 2002).

3.4. LOGIQUE DE COHÉRENCE

Les discours sur la mobilité que nous avons recueillis montrent que le lien entre déplacements et activités se traduit par une recherche de cohérence entre les pratiques de déplacement et les activités correspondantes non seulement sur le plan pratique, mais encore et surtout sur le plan symbolique. Les transports en commun sont ainsi privilégiés par beaucoup de visiteurs pour mener un programme d'activités lié à la marche en montagne et en fond

de vallée. Cette logique est particulièrement sensible chez les utilisateurs du train dans la vallée. La marche semble s'enchaîner plus naturellement au train qu'à la voiture dans le cadre des visites de la vallée. Beaucoup de locaux privilégient eux-mêmes l'accès direct aux promenades à partir de leur domicile : « *habitant aux Praz [hameau dépendant de Chamonix, NDLA], ce serait dommage de prendre sa voiture* ». Cette caractéristique s'explique notamment par l'association du train à des valeurs environnementales connotées positivement, alors que la pratique de l'automobile est unanimement dénoncée comme contraire à ces valeurs par les discours contemporains sur les « bonnes pratiques de mobilité ». Le vélo est de la même façon résolument écarté des déplacements professionnels par le manque de crédibilité que la pratique est censée véhiculer. L'appropriation symbolique du réseau de voirie effectuée par les habitants s'explique, elle aussi, largement par cette logique : ils mettent en place des stratégies qui leur permettent de conserver les mêmes pratiques modales pour des raisons liées à l'habitude (3.2.), mais aussi dans la mesure où elles participent à l'affirmation de leur identité locale. Les pratiques de mobilité sont donc construites en partie pour répondre à un double souci de cohérence, envers un programme d'activité et envers une identité.

3.5. LOGIQUE D'AGRÈMENT

Les conditions du déplacement peuvent être choisies en fonction de l'agrément qu'il procure. Selon les cas, la voiture ou les transports en commun peuvent devenir des lieux de convivialité appréciés en tant que tels. La pratique de l'automobile chez de nombreux locaux et visiteurs semble liée au fait que la voiture est représentée comme un lieu d'agrément. L'automobile devient ainsi un lieu ressource autant qu'un instrument de mobilité : « *En réalité la voiture... moi je mange souvent dedans. Il y a la radio, tu écoutes les infos, tu lis dans la voiture, moi j'aime assez..* » Réciproquement, le train est plébiscité par une partie de la clientèle touristique de la vallée comme un mode de déplacement agréable. Poussée à son extrémité, cette logique transforme le déplacement en activité agréable en soi. Le voyage en train³ dans la vallée fait ainsi figure d'activité, en même temps qu'il permet d'accomplir un projet d'activités. Le train est en particulier très apprécié des groupes familiaux comprenant des enfants.

3.6. LA COMBINAISON DES LOGIQUES D'ACTION

Il convient de rappeler que ce sont bien les combinaisons de ces logiques qui permettent d'expliquer les pratiques de mobilité spatiale des individus en leur

³ Précisons que la ligne ferroviaire dont il est question n'est pas une ligne dédiée à l'exploitation touristique comme le train du Montanvers ou le tramway du Mont-Blanc ; elle fait partie du réseau de transports express régionaux organisé par la région Rhône-Alpes et exploité par la SNCF.

conférant une signification. La notion de logique d'action est à cet égard différente de celle d'attitude (LEVIN, 1979), spécifique à chaque répondant. En effet, les logiques d'action constituent des éléments relativement stables que chaque acteur mobilise, de façon complémentaire et parfois contradictoire, pour construire sa propre expérience de la mobilité, qui n'en reste pas moins une expérience sociale, dans la mesure où sa construction n'est pas une pure et improbable édification individuelle. Dans ce cadre, toutes les combinaisons sont possibles. Une des caractéristiques principales de la demande dans la vallée de Chamonix (la différence de statut du transport public vis-à-vis des habitants et des touristes) s'explique ainsi à travers chacune de ces logiques. Le Tableau 2 montre comment la combinaison des mêmes logiques d'action permet d'expliquer des comportements différents et met en évidence leur interactivité.

Tableau 2 : Logiques de l'action et expériences différenciées des transports publics en vallée de Chamonix

	Forte utilisation du transport public par les touristes	Faible utilisation du transport public par les habitants
Efficacité instrumentale	La congestion rend le transport public au moins aussi efficace que la route. Les contraintes de stationnement et de circulation sont jugées par certains touristes comme déterminantes dans la construction des pratiques modales.	La maîtrise des itinéraires rend les déplacements plus rapides sur le réseau de voirie. Les contraintes professionnelles sont jugées trop présentes pour permettre le recours au transport public.
Habitude	Le changement d'environnement quotidien induit une perte des repères habituels; les habitudes de déplacements souvent favorables à l'automobile perdent de l'importance au profit des autres logiques.	Les contraintes et les adaptations sont puissamment ancrées dans les routines quotidiennes.
Opportunité	Le transport public permet aux touristes de saisir des opportunités d'activités et d'enchaînements qu'ils n'auraient pas pu envisager s'ils se déplaçaient en voiture.	L'usage de l'automobile permet de s'adapter facilement à des évolutions inopinées des emplois du temps, dans la mesure où les itinéraires confortables sont connus.
Cohérence	L'utilisation des transports en commun dans la vallée est cohérente avec un programme d'activités tourné vers la marche, la montagne et les valeurs environnementales qui leur sont associées.	Les adaptations des locaux interviennent comme des arts de faire qui affirment leur identité, par contraste avec les pratiques des touristes.
Agrément	Pour certains touristes, le voyage en transport collectif, notamment en train, présente un agrément supérieur à un voyage en voiture, surtout compte tenu des contraintes de congestion et de stationnement.	L'automobile constitue un lieu ressource et un cadre de vie familial; sa maîtrise constitue parfois une source de plaisir.

4. EXPÉRIENCES DE MOBILITÉ ET PLANIFICATION DES DÉPLACEMENTS URBAINS

4.1. LE CONTEXTE CONTEMPORAIN DES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS : VERS UN NOUVEAU PARTAGE MODAL

La planification des transports urbains s'inscrit dans une démarche plus générale de planification urbaine. Elle tend aujourd'hui à proposer une vision intégrée de l'évolution du système de transport plutôt qu'une évolution séparée de chaque mode. Elle est ainsi passée en une trentaine d'années d'une problématique de gestion des circulations – maximiser la capacité des différents réseaux – à une problématique dominée par la notion de qualité de vie urbaine et de qualité du service de transport. Dans le même temps, la planification des transports se complexifie pour se transformer en une planification des déplacements. D'une part, la réflexion englobe à présent les modes non motorisés, et d'autre part, il s'agit non seulement de répondre à une demande future mais encore d'agir sur cette demande pour l'orienter vers des pratiques jugées plus adaptées à un fonctionnement soutenable de la ville. Depuis la fin des années 90 enfin, la planification cherche à répondre aux enjeux du renouvellement urbain. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain fournit en effet des moyens opérationnels pour utiliser la planification des transports comme outil de maîtrise de l'étalement urbain et de densification. Elle renforce nettement le caractère contraignant des Plans de Déplacements Urbains, et établit un lien hiérarchique entre trois échelles de planification : les Plans Locaux d'Urbanisme, remplaçant les anciens Plans d'Occupation des Sols, devront être compatibles avec les Plans de Déplacements Urbains, qui devront eux-mêmes être compatibles avec les Schémas de Cohérence Territoriale. Il est important de noter (BAYE, DEBIZET, 2001) que cette évolution n'est pas une succession d'enjeux mais une complexification de l'exercice de planification, tant sur le plan technique que politique. Elle trouve une traduction opérationnelle essentielle dans les Plans de Déplacements Urbains dont un objectif majeur est de modifier sensiblement un partage modal aujourd'hui nettement déséquilibré au profit de l'automobile. La réflexion sur la planification est centrée sur la notion de partage modal et sur l'ambition d'un report modal significatif. La création des Plans de Déplacements Urbains, renforcés par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie et la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, peut ainsi être considérée comme un aboutissement historique de la promotion du transport public dans les discours de programmation (OFFNER, 1993). A travers ces politiques, le transfert modal de la voiture vers les transports en commun fait figure d'objectif permanent – les transports publics doivent conquérir de nouvelles parts de marché – mais jamais atteint.

4.2. POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS ET LOGIQUES DE MOBILITÉ

Ces politiques de programmation de l'organisation des déplacements font

implicitement l'hypothèse d'un marché des transports de nature concurrentielle, et d'un usager susceptible de choisir un mode de transport à sa convenance, selon l'utilité économique qu'il en retire. Elles peuvent être interprétées comme une application de la conjecture de ZAHAVI (ZAHAVI, TALVITIE, 1980), qui constate une certaine stabilité des budgets temps transport dans l'histoire urbaine récente pour une population donnée. Ils privilégient en effet l'augmentation des vitesses et du confort des transports publics, notamment par le développement de systèmes de transport en commun en site propre, tout en introduisant des mesures de restriction des vitesses et du confort pour les déplacements en voiture particulière. Or, l'étude de cas détaillée ici nous amène à penser que d'une part, la notion de choix modal ne correspond pas à l'expérience sociale de la mobilité telle qu'elle est construite au quotidien par les acteurs usagers, et que d'autre part, les logiques de construction des pratiques modales intègrent des dimensions supplémentaires à celles du temps, du coût et du confort, sur lesquelles ne jouent pas de façon active – ou très peu – les politiques contemporaines. Il convient de rappeler ici que la généralisation à la mobilité quotidienne des logiques structurant les expériences sociales de la mobilité issues de l'étude de cas demande naturellement des travaux supplémentaires dans des contextes différents. Cependant, la variété des expériences qui se côtoient dans notre terrain d'étude nous encourage à poser ces logiques de mobilité issues de l'étude de cas comme des hypothèses plus générale. Une autre caractéristique de la vallée nous y incite ; une certaine variété de contextes urbains s'y exprime. On y trouve d'abord les comportements des habitants, qui vivent et travaillent dans un univers qui ne s'éloigne pas radicalement de celui d'une agglomération de taille moyenne. De plus, les touristes en séjour dans la vallée, même si leurs pratiques s'adaptent à un environnement peu familier et répondent à des programmes d'activités différents, y importent certaines de leurs logiques de mobilité. Si l'expérience touristique est susceptible d'introduire chez certains visiteurs des ruptures comportementales par un changement d'environnement, il est en effet douteux qu'elle modifie les logiques de construction de la mobilité : on ne change pas brusquement de « personnalité » par l'expérience touristique (URBAIN, 1991). Le discours critique qui va suivre concernant la pratique contemporaine de la planification des déplacements urbains doit donc être relativisé : il n'est construit que sur des hypothèses qui demandent à être confortées.

La conceptualisation largement issue de la théorie économique d'un marché des transports considéré comme concurrentiel et structuré par les choix des individus fonctionne comme une évidence assise sur des postulats⁴ dont la réalité territoriale ne va absolument pas de soi. Elle nous paraît même

⁴ Postulats légitimes dans le cadre d'une approche de type économique, mais dont d'autres approches scientifiques peuvent s'affranchir.

incompatible avec l'analyse des comportements de mobilité des acteurs usagers de la haute vallée de l'Arve. L'imbrication des activités et des déplacements, la structuration de la mobilité par les routines quotidiennes font que l'acteur ne se retrouve que rarement en position de choix modal mais la plupart du temps en situation de construction de routines quotidiennes à partir d'une expérience sociale.

Si les politiques publiques de déplacements se déclinent volontiers sur le plan de la logique d'efficacité instrumentale, leur action délaisse généralement les autres dimensions de la mobilité. **La logique d'habitude** ne doit pas être considérée uniquement comme une résistance au changement. Sa prise en compte dans la planification peut passer par l'intégration du système de transport public dans des systèmes de routines quotidiennes. Par exemple, la présence d'un mode collectif aussi performant soit-il pour la réalisation des navettes domicile-travail d'un individu donné n'indira pas de pratiques modales orientées vers les transports publics si ses routines quotidiennes comportent dans le même temps une activité difficile d'accès sans voiture. La planification doit donc prendre en compte des activités *a priori* secondaires pour la construction de l'offre. Plus largement, cette approche des comportements de déplacement par l'habitude plaide pour une prise en compte des rythmes journaliers dans l'analyse de la demande, qui réalise usuellement des « photographies » de la demande aux heures de pointe (Cf. 4.3. pour une approche complémentaire). Enfin, compte tenu des taux de motorisation observés en agglomération, il paraît clair que fournir aux usagers de « bonnes raisons » d'utiliser l'offre de transport public demande avant tout que la possibilité de stationnement résidentiel existe. Or, on observe que les conditions de stationnement résidentiel sont ordinairement les plus défavorables là où l'offre en transport en commun est la plus attractive.

L'équivalence déplacements / activités suggère que des aménagements confinés au domaine des transports ne sont susceptibles d'apporter que des résultats marginaux, même vis-à-vis des seules pratiques de mobilité. La prise en compte de cette hypothèse amène à une exigence particulière en matière de planification et d'aménagement. La prise en compte de la **logique de cohérence** peut permettre d'envisager un rapprochement commercial et marketing non seulement entre les réseaux de transport (intégration tarifaire, billettique commune, communication) mais aussi entre ces réseaux et certaines activités bénéficiant d'une proximité pratique ou symbolique avec le transport public : cinéma, déambulation et achats dans les zones centrales, tourisme urbain, itinéraires de promenade et loisirs de pleine nature en frange périurbaine.

Un des atouts principaux de l'automobile réside dans l'immédiateté symbolique de la mise en relation de plusieurs activités, et des possibilités qu'elle offre pour improviser des programmes d'activités. Pourtant, le cas de la vallée de Chamonix montre une situation où le système de transport public

offre des possibilités d'improvisations supérieures à l'automobile en ce qui concerne la construction de programmes d'activités de loisirs. Certains éléments sont susceptibles d'améliorer les systèmes de transport public par rapport à la **logique d'opportunité** mise à contribution par les usagers, en particulier la disponibilité de l'information et la visibilité de l'offre. L'information est en effet aujourd'hui rarement disponible sur le lieu même de l'activité, et l'optimisation technique de l'offre aboutit souvent, paradoxalement, à un service difficilement mémorisable et lisible, et donc potentiellement moins attractif⁵. Le cas chamoniard souligne de plus la puissance de la tarification comme instrument d'orientation de la demande. Dans le cas général, favoriser la logique d'opportunité peut amener à adapter la tarification aux usages exceptionnels et aux déplacements à courte portée. Le débat sur la libre circulation⁶ peut ainsi être alimenté par la question suivante : la tarification est-elle le seul moyen pour témoigner de la conscience du coût du transport collectif et d'une reconnaissance de sa valeur ? En vallée de Chamonix, nous avons vu qu'intervenait une forme de transaction sociale qui assurait une forme de respect collectif au transport public sans qu'intervienne un paiement direct du service. D'autres formes de transaction peuvent exister, notamment via la participation de l'employeur (cas de certains Plans de Déplacements d'Entreprises et Plans de Déplacements d'Administrations). Mais une participation allant jusqu'à la libre circulation apporterait à notre sens une valeur symbolique essentielle susceptible d'accroître considérablement la demande.

Enfin, la **logique d'agrément** passe par des conditions de confort généralement largement optimisées par les exploitants en ce qui concerne le transport public, particulièrement depuis la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite. Mais l'agrément constitue un élément clef pour les modes non motorisés, et un levier d'action possible pour la planification. A ce titre, des solutions expérimentales passent sans doute par des pratiques de micro-planification ; des expériences intéressantes au niveau de plans locaux de mobilité existent en France et à l'étranger, comprenant des distributions de kit sécurité pour les cyclistes, et l'amélioration des conditions de stationnement et de circulation des deux-roues.

4.3. POUR UNE ÉVALUATION DE L'OFFRE PAR LES PROGRAMMES D'ACTIVITÉS

La co-construction des programmes d'activités et de déplacements d'une part, la conceptualisation de la mobilité comme une ressource d'autre part,

⁵ La mise au point d'un service cadencé est donc parfois préférable à celle d'un service plus attractif vis-à-vis de la seule logique d'efficacité instrumentale.

⁶ Certains considèrent actuellement (GART, 1995) que la tarification, au-delà de la source de financement qu'elle représente, est aussi liée à une problématique de qualité de l'offre ainsi qu'à son respect en tant qu'équipement collectif. D'autres (FNAUT) plaident périodiquement pour la mise en œuvre d'expériences de libre circulation.

incitent à concevoir une forme de modélisation libérée de la question – fondamentale par ailleurs – de chiffrer un niveau de clientèle attendu dans le cas d’une modification de l’offre, pour évaluer sa pertinence vis-à-vis de programmes d’activités particuliers⁷. Il s’agit de chercher quelles opportunités de programmes d’activités s’ouvrent aux usagers dans le cas d’une modification de l’offre (mise en place d’une ligne de transport en commun en site propre, bouclage d’une rocade urbaine, restrictions de circulation automobile, accroissement des fréquences d’une ligne de bus, transport à la demande par exemple). Les caractéristiques d’un tel modèle ont été définies et testées par un acteur important du courant suédois de la « *time-geography* » (voir CHARDONNEL, 1999 pour une présentation générale de ce courant). Bo LENNTORP a en effet réalisé dès 1970 une modélisation selon ce principe, à travers le modèle PESASP, comme application de la « *time-geography* » au secteur des transports (LENNTORP, 1976). Ces travaux, de portée essentiellement théorique, n’ont connu que des développements limités en raison des contraintes imposées par les limites des traitements informatiques d’alors. Celles-ci imposaient en particulier le recours à un système rudimentaire de maillage de l’espace, à l’introduction d’un réseau simplifié, ainsi qu’à la prise en compte exclusive de séquences d’activités simples plutôt que réellement caractéristiques. A partir d’une application au réseau de transport public de Karlstad (environ 50 000 habitants), l’auteur concluait notamment à la faible efficacité en termes d’organisation des déplacements de mesures uniquement basées sur l’offre : « *one-sided changes in the transport sector are unlikely to have more than marginal effects* » (LENNTORP, 1976 : 45).

Les principes de base du modèle nous paraissent très adaptés au contexte actuel de la planification des déplacements. Il consiste à simuler les possibilités de programmes d’activités quotidiennes dans un environnement de transport susceptible d’évoluer. Le modèle a donc pour vocation de tester des modifications de l’offre de transport vis-à-vis de ces programmes-tests. La version expérimentée par Bo LENNTORP permet par exemple de comparer le nombre de lieux de travail compatibles avec certaines séquences d’activités simples compte tenu du service de transport public disponible. Les modifications modélisées sont appréciées à partir du programme d’activités quotidiennes d’un individu. Le modèle cherche à évaluer si le programme d’activités qui lui est soumis est compatible avec l’offre de transport compte

⁷ Certaines approches novatrices de prévision de la demande de transport basées sur la modélisation de chaînes d’activités sont actuellement développées aux USA, dans un contexte législatif très incitatif (MVA, 2000). L’auteur parle à ce sujet d’une « troisième génération de méthodologies » qui se présentent comme une alternative aux modélisations à 4 étapes, même s’il prévient que son introduction dans les pratiques de modélisation relève encore du long terme et passera probablement par une phase de maîtrise de la modélisation à 4 étapes basée sur les chaînes de déplacements.

tenu des contraintes de l'environnement⁸ : localisation, heures d'ouverture des activités et des services. Dans le cas d'une compatibilité, le modèle fournit les possibilités admises avec leurs caractéristiques en termes de temps de déplacement et de séquences déplacements / activités. L'apport essentiel du modèle réside dans l'évaluation d'un service de transport en fonction de programmes d'activités et plus seulement par rapport aux déplacements de l'heure de pointe. Cette modélisation se rapproche donc de façon décisive de l'expérience de la mobilité construite par les usagers. Cependant, il ne s'agit plus de chiffrer la clientèle à attendre pour dimensionner un service mais d'évaluer quel service est le plus pertinent en évaluant, à durée de déplacement constante, le nombre de possibilités de programmes d'activités possibles. Il s'agit donc d'une évaluation des opportunités permises par la nouvelle offre, c'est-à-dire une évaluation de la pertinence de l'offre du point de vue de l'utilisateur et non du point de vue de l'exploitant.

Les programmes d'activité de référence correspondent à des programmes d'activités et de déplacements caractéristiques de la mobilité tous modes, tels qu'ils peuvent être connus par des instruments d'analyse de la demande comme les enquêtes ménages, et complétés par des modalités d'enquêtes liées à des approches compréhensives locales de la mobilité. Leur choix est stratégique dans la modélisation, et permet d'apprécier la clientèle potentielle du service évalué par le modèle⁹. L'instrument proposé ici est donc un outil au service d'une planification qui vise à évaluer la pertinence de l'offre vis-à-vis de l'influence qu'elle cherche à porter sur la demande.

CONCLUSION

L'individu usager des systèmes de transport est aussi un acteur social. La sociologie de l'expérience permet de rendre compte de la mobilité de ces acteurs en référence à plusieurs logiques d'action, que les discours des usagers eux-mêmes permettent de reconstruire. Mais une seule d'entre elles est de façon traditionnelle activement mise à profit par la planification des transports : la logique d'efficacité instrumentale, qui incite à développer la qualité de l'offre de transport public en termes de coût généralisé. Sa prise en compte conduit théoriquement à chercher des solutions techniquement performantes pour les TC tout en cherchant à restreindre les performances du réseau viaire en maintenant sa capacité. Mais d'autres déterminants interviennent dans la construction des pratiques de déplacements. L'habitude en particulier semble déterminante car elle permet aux acteurs une économie substantielle par le recours aux routines quotidiennes. Cette logique est

⁸ Il est aussi possible d'introduire des contraintes sur le temps de transport maximum admissible.

⁹ Avec les difficultés que cela représente en matière de traitement des enquêtes ménages, compte tenu de la complexification croissante des programmes d'activités.

tempérée par celle d'opportunité qui permet à l'utilisateur d'improviser son emploi du temps et de l'espace. D'autre part, les justifications des acteurs laissent penser que les pratiques modales sont au moins autant liées à une logique d'agrément qu'à une logique d'optimisation sous contrainte, et que les acteurs peuvent être sensibles à la cohérence pratique et symbolique entre déplacements et activités. Il est important de noter que ces logiques sont à tout moment disponibles pour chaque acteur, qui en dispose librement pour les combiner et construire ainsi sa propre expérience sociale de mobilité : il est très rare en effet qu'un acteur ne s'inscrive que dans une seule de ces logiques. La mobilité s'affirme donc comme indissociable de routines quotidiennes et de routines modales, ce qui conduit à poser une équivalence formelle entre activités et déplacements. Toute modification de la structure de la mobilité est donc aussi une intervention sur des logiques d'organisation de la vie quotidienne. La mobilité constitue donc une ressource, mise à profit ou non en combinant plusieurs logiques constitutives de l'expérience.

Si on accepte de concevoir ce schéma issu d'une étude de cas ponctuelle comme un schéma possible pour expliquer les comportements de mobilité quotidienne, deux conséquences importantes peuvent être signalées :

- . **Le comportement de l'utilisateur n'est pas réductible à celui de l'*homo oeconomicus*.** Cette assertion est loin d'être nouvelle, mais l'étude de cas réalisée ici permet de la préciser. En effet, elle montre que la logique d'efficacité instrumentale, si elle encadre et structure fortement les pratiques, ne les détermine pas pour autant. Pratiquement, l'utilisateur n'est pas un individu pourvu d'une loi de comportement mais un acteur disposant d'une certaine marge de manœuvre lorsqu'il navigue dans un système. **Dans le cas de la vallée de Chamonix, cette marge de manœuvre n'est pas marginale**, et il est raisonnable de penser qu'il peut en être de même, de façon plus générale, en matière de mobilité quotidienne.
- . **La multidimensionalité de l'expérience de l'acteur usager rend la notion de choix inadaptée pour rendre compte des décisions prises par l'individu dans le cadre de ses pratiques de mobilité.** Un choix dans un tel univers est par nature indéterminé et ne peut donc conduire à une décision de façon suffisamment simple en pratique. En effet, la notion de choix suppose l'existence d'une alternative. La théorie économique construit pour caractériser l'utilisateur un univers unidimensionnel qui est bien un univers de choix ; mais si l'alternative peut se construire sur la composante de l'efficacité instrumentale, l'utilisateur ne dispose pas de méthode simple pour combiner plusieurs choix sur des logiques « orthogonales ». De plus, la présence de logiques non instrumentales dans l'expérience de mobilité lui confère une portée territoriale. Mais l'expression d'une territorialité ne se choisit pas : elle se construit. Les pratiques modales ne nous paraissent

donc pas relever d'un choix, mais d'une construction. **La notion de choix modal, usuellement manipulée par la planification, est donc très éloignée de l'expérience de mobilité construite par les individus.**

L'évolution probable à court terme de la modélisation vers l'intégration des chaînes de déplacements est susceptible de réduire la séparation artificielle actuelle entre les déplacements et les autres activités quotidiennes. A plus long terme, une modélisation basée sur les chaînes d'activités contribuerait encore à rapprocher la prévision de la demande de schémas plus compatibles avec la façon dont les acteurs usagers construisent leur mobilité. Mais une approche complémentaire reste possible, en déplaçant la problématique de la modélisation du dimensionnement des réseaux vers celle de leur pertinence vis-à-vis de types particuliers de programmes d'activités, soit que ceux-ci apparaissent caractéristiques de l'organisation globale de la mobilité, soit qu'ils représentent des programmes d'activités jugés stratégiques dans une approche de planification de la demande. Il est alors utile de revisiter certaines tentatives de modélisation réalisées par les fondateurs de la « time-geography » suédoise, qui permettent de tester des scénarios d'évolution de l'offre en évaluant l'augmentation des potentialités de programmes d'activités associée à l'évolution de l'offre de transport.

BIBLIOGRAPHIE

BASSAND M., KAUFMANN V. (1996) L'automobilité urbaine, une impasse. In L. VOYÉ (dir.) **Ville et transactions sociales**. L'Harmattan, Paris, 293 p.

BAYE E., DEBIZET G. (2001) **Des nouvelles problématiques urbaines à l'innovation de l'expertise transport/ déplacement. Mise en parallèle et convergence : Allemagne – France – Royaume Uni**. PREDIT 1996-2000, Economie et Humanisme, CERAT, 166 p.

BONNAFOUS A. (1989) **Le siècle des ténèbres de l'économie**. Anthropos Economica, Paris, 183 p.

BONNEL P., ZHANG C. (2001) **Définition d'une typologie de la mobilité adaptée à la modélisation de la demande**. Lyon, ISIS et LET, 85 p.

CHARDONNEL S. (1999) **Emplois du temps et de l'espace, pratiques des populations d'une station touristique de montagne**. Grenoble, Thèse de Géographie, Université Joseph Fourier Grenoble 1, 201 p.

CROZET Y. (1997) **Analyse économique de l'État**. Paris, Armand Colin, 191 p.

DE CERTEAU M. (1980 [1990]) **L'invention du quotidien 1, arts de faire**. Gallimard, 344 p. (Coll. folio essais).

DUBET F. (1994) **Sociologie de l'expérience**. Seuil, Paris, 272 p.

- ETTEMA D., TIMMERMANS H. (ed) (1997) **Activity-based approaches to travel analysis**. Oxford, Pergamon, 371 p.
- FLAMM M. (2002) La mobilité quotidienne dans la perspective de conduite de vie. **Premier colloque du groupe de travail « Mobilité spatiale et fluidité sociale »** de l'association internationale des sociologues de langue française, Louvain-la-Neuve, 14-16 février.
- GART (1995) **Politique tarifaire, héritage du passé ou stratégie de reconquête de la clientèle**. Paris, GART, 150 p.
- GUMUCHIAN H. (1991) **Représentations et aménagement du territoire**. Paris, Anthropos Economica, 143 p.
- JODELET D. (dir) (1997) **Les représentations sociales**. Paris, PUF, 423 p. (Coll. Sociologie d'aujourd'hui).
- JONES P., KOPPELMAN F., ORFEUIL J.-P. (1990) Activity analysis : state of the art and future directions. In P. JONES (ed.) **Developments in dynamic and activity-based approaches to travel**. Avebury, Aldershot, pp. 34-55.
- KAUFMANN V. (2000) **Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal**. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 252 p.
- KAUFMANN V. (2001) Mobilités et fluidité. In M. BASSAND, V. KAUFMANN, D. JOYE (dir.) **Enjeux de la sociologie urbaine**. Science technique société, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 280 p.
- KITAMURA R. (1988) An evaluation of activity-based travel analysis. **Transportation**, 15 (1/2), pp. 9-34.
- LENNTORP B. (1976) **A time-space structured study of the travel possibilities of the public transport passenger**. Lunds Universiters kultur-geografiska institution, 47 p.
- LEVIN I. (1979) The development of attitudinal modelling approaches in transport research. In D. HENSCH, P. STOPHER (eds), **Behavioural travel**.
- LÉVY J. (2000) Echelles de la mobilité et nouvelles mobilités. In M. BONNET, D. DESJEUX (dir.) **Les territoires de la mobilité**. Paris, PUF.
- MONDADA L. (2000) **Décrire la ville, la construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte**. Paris, Anthropos, Economica, 284 p.
- MVA, 2000, **Modèles de déplacements en milieu urbain : l'expérience américaine**. rapport pour la DRAST, 46 p.
- OFFNER J.-M. (1993) Vingt-cinq ans (1967-1992) de planification des transports urbains en France. **RERU** n° 5, pp. 833-847.

- PETIT J. (2002a) La mobilité comme figure de l'expérience sociale : conséquences sur la caractérisation de la demande de transport. **Recherche Transport Sécurité**, n° 76, pp. 190-207.
- PETIT J. (2002b) **L'expert, l'utilisateur, l'acteur et la planification des déplacements**. Grenoble, Thèse de Géographie, Université Joseph Fourier Grenoble 1.
- RÉMY J. (2000) Métropolisation et diffusion de l'urbain : les ambiguïtés de la mobilité. In M. BONNET, D. DESJEUX (dir.) **Les territoires de la mobilité**. Paris, PUF.
- ROE P.G. (2000) Qualitative research on intra-urban travel: an alternative approach. **Journal of transport geography**, n° 8, pp. 99-106.
- TOURAINÉ A. (1992) **Critique de la modernité**. Paris, Fayard, 462 p.
- URBAIN J.-D. (1991) **L'idiot du voyage**. Plon.
- VIGNAUX G. (1999) **L'argumentation : du discours à la pensée, optiques philosophiques**. Hatier, 79 p.
- VOSS G.-G. (1991) **Lebensführung als Arbeit, Über die Autonomie der Person im Alltag der Gesellschaft**. Stuttgart, Ferdinand Enke Verlag.
- WEBER M. (1922 [1971]) **Economie et société 1**. Plon, 410 p.
- ZAHAVI Y., TALVITIE A. (1980) Regularities in travel time and money expenditure. **Transportation research record** 750, pp. 13-19.

ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE

Cet article utilise les résultats d'un travail de terrain mené par l'auteur en vallée de Chamonix entre juillet 2000 et juin 2001, qui se décline en deux enquêtes (PETIT, 2002b). La première concerne les résidents de la vallée ; la seconde a été effectuée auprès des visiteurs (clientèle de séjour et excursionnistes) d'été de la vallée.

(1) ENQUÊTE AUPRÈS DES RÉSIDENTS :

Elle a pour objectif l'étude des expériences sociales de la mobilité élaborées par les usagers locaux. L'échantillonnage est basé sur la maximisation de la diversité des discours vis-à-vis de l'objet d'étude. On a donc cherché non seulement à diversifier les profils sociaux des personnes rencontrées (30 individus) mais aussi à les choisir sur la base de caractéristiques attendues de mobilité, selon des informations fournies par des personnes relais. A partir du récit d'une journée particulière d'activités et de déplacements (la veille),

l'entretien évolue progressivement vers une appréciation de l'organisation locale des déplacements. L'analyse thématique des entretiens, basée sur l'identification de différentes logiques argumentaires (VIGNAUX, 1999), permet de structurer les discours élaborés par chaque acteur à propos de la mobilité. Des carnets de bord hebdomadaires permettent de valider l'échantillonnage en vérifiant que les pratiques spatiales de l'échantillon couvrent un territoire cohérent avec la délimitation du terrain d'étude ; ils permettent aussi de comparer le discours recueilli lors des entretiens avec l'expression de pratiques concrètes, et de comparer les durées des déplacements estimées par les répondants à celles estimées théoriquement via l'utilisation d'un module de calcul d'itinéraires dans un SIG (Géoconcept 4.2). La méthode de l'entretien permet de montrer comment la « polyphonie » concernant l'objet de l'enquête peut d'une part éclairer, interpréter un ensemble de pratiques, et d'autre part anticiper sur son statut à venir. L'entretien est considéré comme une co-construction du réel dans le cadre d'une interaction entre enquêteur et enquêté (MONDADA, 2000). Il n'est donc pas considéré comme strictement informatif ; sa pertinence provient au contraire des processus, raisonnements, argumentaires mis en œuvre lors de la conversation pour décrire, défendre, justifier des constats concernant des « expériences individuelles de mobilité » (ROE, 2000).

(2) ENQUÊTE AUPRÈS DES VISITEURS :

39 entretiens directifs préparatoires ont été menés auprès de touristes en séjour et d'excursionnistes visitant la vallée durant la première semaine d'août 2000. L'objectif est de tester la pertinence, de leur point de vue, du système de transport collectif de la vallée, et de reconstruire des récits concernant les contraintes et les agréments liés aux déplacements dans le cadre de leurs activités de loisir. L'enquête par questionnaire auprès des visiteurs (215 questionnaires) a été réalisée en août 2001 sur la base d'un mode d'échantillonnage empirique par itinéraire issu de la phase préparatoire. Elle vise d'une part à croiser les caractéristiques de séjour et les caractéristiques de mobilité des visiteurs, et d'autre part à analyser les motifs de choix modal des usagers.