Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Vers une approche écologique de la mobilité ?

Samuel Carpentier

▶ **To cite this version:**

Samuel Carpentier. Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Vers une approche écologique de la mobilité ?. Articulo - Journal of Urban Research, 2007, 3, http://articulo.revues.org/619. 10.4000/articulo.619 . halshs-01075748

HAL Id: halshs-01075748
https://shs.hal.science/halshs-01075748

Submitted on 20 Oct 2014

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.

Articulo - Journal of Urban Research

3 (2007)
Avant-gardes et élites

Samuel Carpentier

Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Vers une approche écologique de la mobilité ?

Warning
The contents of this site is subject to the French law on intellectual property and is the exclusive property of the publisher.
The works on this site can be accessed and reproduced on paper or digital media, provided that they are strictly used for personal, scientific or educational purposes excluding any commercial exploitation. Reproduction must necessarily mention the editor, the journal name, the author and the document reference.
Any other reproduction is strictly forbidden without permission of the publisher, except in cases provided by legislation in force in France.

revues.org

Revues.org is a platform for journals in the humanites and social sciences run by the CLEO, Centre for open electronic publishing (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Electronic reference
Samuel Carpentier, « Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Vers une approche écologique de la mobilité ? », *Articulo - Journal of Urban Research* [Online], 3 | 2007, Online since 27 November 2007, connection on 04 November 2013. URL : http://articulo.revues.org/619 ; DOI : 10.4000/articulo.619

Publisher: Articulo ASBL
http://articulo.revues.org
http://www.revues.org

Document available online on:
http://articulo.revues.org/619
Document automatically generated on 04 November 2013.
Creative Commons 3.0 – by-nc-nd, except for those images whose rights are reserved.

Samuel Carpentier

Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Vers une approche écologique de la mobilité ?

Si les modes de vie ne coïncident pas avec les types d'implantation et s'ils sont fonction de la classe et de la position dans le cycle de vie plus que des attributs écologiques de l'implantation, on ne pourra pas formuler de définition sociologique de la ville.
Herbert Gans cité par Yves Grafmeyer et Isaac Joseph (1979).

Introduction

1 Les déplacements quotidiens ont longtemps été étudiés à l'aune d'une vision technicienne visant à mesurer, modéliser, simuler et gérer la demande de mobilité et le trafic afférent. Ce faisant, les modèles « classiques » de l'économie des transports ont contribué à cautionner une politique en faveur de l'automobile, où l'investissement massif dans les infrastructures routières était justifié par une demande de déplacement en pleine expansion (Orfeuil, 2000). Dans ces modèles, l'individu considéré comme rationnel, au sens de la *rational choice theory*, est supposé être en situation et en capacité de choix (choix modal, choix de l'itinéraire, choix du lieu d'activité, choix des horaires), pour chacun des déplacements effectués. Depuis lors, les nombreuses objections adressées à ces travaux (Dupuy, 1975 ; Kaufmann, 2000) ont ouvert la voie à d'autres approches comportementales faisant place à la « subjectivité » individuelle, compte tenu de la diversité des contextes, des modes de vies et des représentations.

2 Cet article entend apporter une contribution à cette réflexion sur la mobilité quotidienne en tant que « fait socio-spatial » : à la fois interaction spatiale (induite par le degré d'anisotropie de l'espace) et interaction sociale (liée à la nécessaire coprésence des individus). Appréhendés de la sorte, les comportements de mobilité relèvent à la fois du contexte social, selon la position sociale et l'inscription dans des réseaux de relations, du contexte spatial, en fonction de l'ancrage résidentiel et des pratiques spatiales, et du contexte cognitif, c'est-à-dire du système de représentations individuel (Ramadier *et al*., 2007). La position d'un individu selon ces trois contextes est ainsi envisagée comme un facteur explicatif des comportements de mobilité. Peut-on, dès lors, analyser les comportements de mobilité selon une approche écologique, au sens de l'écologie urbaine, c'est-à-dire en replaçant les déplacements quotidiens dans leur ancrage socio-spatial[1] ?

Les déplacements comme expression de modes de vie spatialement ancrés

3 Existe-t-il un effet de lieu, c'est-à-dire une influence de l'environnement, en particulier du lieu de résidence, sur les pratiques et les représentations ? Cette question sous-entend la nécessité de réinvestir la problématique des déplacements quotidiens au regard d'une approche mettant l'accent sur les relations entre les comportements individuels et l'environnement physique et social dans lequel ils prennent corps. On suppose alors que les espaces de vie, entendus comme les espaces au sein desquels les individus déploient leurs programmes d'activités quotidiennes, sont fortement liés à la localisation du lieu de résidence, considéré comme le lieu structurant principal de ces espaces. De ce point de vue, le domicile est le lieu à partir duquel l'individu vit et voit la ville, forgeant ainsi non seulement des pratiques spatiales, mais aussi des représentations qui guident ces pratiques. En retenant le domicile comme épicentre des espaces de vie, nous rejoignons l'idée qu'il existe une identité spatiale (Proshansky, 1978), voire une identité d'habitation (Feldman, 1990) qui s'appuie sur des représentations et des pratiques différenciées. À travers la succession des expériences spatiales, et, en particulier, celles liées au lieu de domicile, l'individu va construire un ensemble de préférences, de

croyances, de valeurs ou d'aptitudes liées à l'environnement, qui vont guider ses pratiques (Ratiu, 1998).

4 Pour Authier (2007) : « *Le quartier constitue un milieu* […]*, c'est-à-dire une entité productive, disposant de propriétés propres qui ont des effets sur "le cours des actions humaines", et en particulier sur les manières d'habiter et de cohabiter* ». Mais, comment caractériser cette influence du milieu ? L'effet de lieu est-il limité « *à l'effet de la proximité et de la distance* » (Bourdieu, 1993) ? Probablement pas ; en fait, l'influence de l'environnement sur les comportements repose sur de multiples facteurs, parmi lesquels nous retenons : les caractéristiques morphologiques, fonctionnelles et l'imagibilité. Le premier facteur concerne les aspects morphologiques, c'est-à-dire l'histoire urbanistique du quartier, qui génèrent une forme d'habitat particulier caractérisée par des types de logements, la place accordée aux espaces publics ou encore la plus ou moins grande hétérogénéité de l'ensemble. L'influence de l'environnement urbain sur les comportements spatiaux peut également s'envisager à travers des facteurs fonctionnels. Ceux-ci dépendent des liens qu'un quartier entretient avec d'autres en fonction des localisations, de l'accessibilité ou encore de l'offre d'activités. L'influence des caractéristiques fonctionnelles se traduit par des contraintes spatio-temporelles qui pèsent sur la capacité des individus à atteindre une offre d'activité localisée. Enfin, des aspects liés à « l'image » du quartier peuvent orienter les comportements. Il s'agit de références psychosociales suggérées par un environnement donné, ce que Lynch (1960) appelle imagibilité, c'est-à-dire « *pour un objet physique, la qualité grâce à laquelle il a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur* ». Les caractéristiques paysagères d'un quartier sont donc « lues » par un individu à travers le filtre de ses représentations cognitives et sociales en fonction des références qu'il y trouve, ce qui implique qu'il existe une certaine lisibilité voire une lisibilité sociale (Ramadier et Moser, 1998) de l'espace. Les représentations servant de guides pour l'action, il s'ensuit que l'imagibilité fournit à l'individu des clefs pour agir dans l'espace.

5 Pour alimenter cette réflexion sur la mobilité dans son contexte écologique, la relative insuffisance des fondements théoriques actuels, encore trop peu nombreux, nous a conduit à nous tourner vers l'empirie. Il s'agit donc, ici, d'une approche exploratoire et nous considérons, comme Blanchet et Gotman (1992) que « [l]*'entretien est l'outil de prédilection de la phase exploratoire d'une enquête dans la mesure où* […] *il est lui-même un processus exploratoire* ». Ainsi, des entretiens semi-directifs ont été menés au Grand-Duché de Luxembourg. À travers l'analyse des discours individuels, il s'agit d'éprouver la pertinence de notre proposition théorique et, pour se faire, de mettre en lumière, s'ils existent, les liens entre les déplacements quotidiens et le contexte individuel.

Des discours aux représentations

6 Le choix de la technique des entretiens suppose que le « matériel » collecté ne correspond pas exactement aux pratiques des individus mais à une représentation des pratiques, c'est-à-dire aux « *systèmes de valeur et* [aux] *repères normatifs à partir desquels* [les comportements] *s'orientent et se déterminent* » (Blanchet et Gotman, 1992). Ainsi, comme le souligne Ruquoy (in Arbarello, 1995), « [l]*'interview est* […] *l'instrument le plus adéquat pour cerner les systèmes de représentations, de valeur, de normes véhiculés par un individu* ». Le choix de la technique de l'entretien pose ainsi directement le problème des conditions de production des données et de leur statut. Si cette technique est largement utilisée pour l'étude des représentations sociales, il n'en reste pas moins une certaine ambiguïté lorsque l'on interroge « *un être singulier alors que les représentations sociales s'intéressent au collectif* » (Ruquoy, in Arbarello, 1995). Nous précisons alors, qu'ici, il s'agit simplement d'identifier les éléments structurants de ces représentations sociales, c'est-à-dire, leur noyau central (Abric, 1994).

Groupe test et grille d'entretien

7 S'agissant d'entretiens exploratoires, un nombre limité ($n = 9$)[2] de personnes a été interrogé. En effet, à cette étape, le but n'est pas d'obtenir une représentativité au sens statistique, mais de couvrir des situations « caractéristiques » qui puissent donner une image de la diversité

des comportements. Cette position méthodologique nous a conduit à sélectionner les enquêtés selon des profils variés concernant le contexte social (âge, profession, type de ménage) et le contexte spatial (lieu d'habitation, habitude modale). La localisation du lieu d'habitation dans la structure urbaine a été privilégiée lors de la sélection des enquêtés, car elle permet de distinguer des contextes écologiques différents.

8 Le type d'enquête retenu, à savoir l'entretien semi-directif, nous amène à élaborer une grille d'entretien servant de guide à son déroulement. Cette dernière (Figure 1) intègre cinq grands thèmes (modes de transport, lieux d'activités, lieu d'habitation, satisfaction par rapport aux pratiques, environnement) permettant de restituer les comportements de mobilité dans leur environnement. Certains enquêtés ont d'ailleurs été surpris de se voir poser des questions sur leurs lieux d'activités et leur domicile car, intuitivement, ils ne faisaient pas de lien clair avec la mobilité[3]. L'analyse de leur discours a cependant confirmé, comme nous allons le voir, l'existence de ce lien.

Figure 1 - Grille d'entretiens

Thème A : les modes de transport
Que vous évoque : *la voiture (sécurité routière, comportements des usagers…)* *la moto* *le bus* *le train* *la mobylette / scooter* *le vélo* *la marche à pied.* Qui sont d'après-vous les usagers des différents modes de transports ? (notamment transports publics et automobilistes) Dans quelles conditions envisageriez-vous de changer de mode de transport ? Pensez-vous être bien informé à propos des transports luxembourgeois ? Pensez-vous qu'il y ait une spécificité luxembourgeoise en matière d'automobile ?
Thème B : le lieu d'habitation
Que pensez-vous de votre quartier ? (situation, ambiance, voisinage, accès, desserte, etc.) Souhaitez-vous rester dans le même logement, le même quartier, la même ville ? Pourquoi ?
Thème C : les lieux d'activités
Dans quels quartiers réalisez-vous vos activités ? Pourquoi ? (proximité, ambiance, fréquentation, etc.)
Thème D : le retour d'expérience
Êtes-vous satisfait par rapport à vos déplacements : Rapidité / fluidité du trafic. Quel est l'impact des frontaliers sur le trafic ? Facilité Desserte transports en commun Réseau routier
Thème E : les préoccupations environnementales
Vous sentez-vous concerné par la protection de l'environnement ? Pensez-vous que le trafic routier est un facteur important de la pollution ? Êtes-vous prêt à changer vos habitudes de déplacements pour y contribuer ? Jusqu'à quel point ? Sous quelles conditions ?

S. Carpentier, 2007

9 L'enquête se déroule en trois parties. Dans un premier temps, l'enquêteur se présente brièvement et expose l'objet de son enquête (notons que ces deux aspects ont déjà été évoqués lors de la prise de rendez-vous au téléphone). L'enquêteur définit ensuite la notion de déplacement quotidien pour s'assurer que l'entretien ne se construit pas à partir de malentendus ou d'ambiguïtés. Dans un deuxième temps, l'entretien se déroule avec une consigne de départ très générale ; lorsque l'enquêté ne sait plus quoi dire, l'enquêteur le relance sur des thèmes plus précis en fonction de ce que l'enquêté a ou n'a pas abordé. Dans un troisième et dernier temps, l'enquêté répond à un bref questionnaire visant à recueillir des informations contextuelles (structure du ménage, profession, parc automobile).

10 Durant le mois de mars 2004, neuf entretiens ont été réalisés. Comme le montre la Figure 2, l'objectif de diversification des profils selon le type de ménage et le lieu d'habitation a été assez bien respecté. Il existe cependant quelques imperfections telles que l'absence de jeunes, en

particulier d'étudiants (la grande majorité des étudiants luxembourgeois étudient à l'étranger), et de femmes au foyer (deux femmes employées à mi-temps ont été interrogées) ainsi que la surreprésentation des personnes ayant fait des études supérieures.

Figure 2 - Répartition des enquêtés selon leurs caractéristiques socio-démographiques

Entretiens	répondu 10	refus 2	perdu 1	
Sexe	Femmes : 4	Hommes : 5		
Age	minimum 29	maximum 66		
Situation familiale	célibataires : 2	mariés : 7		
Enfants au foyer	sans enfants : 3	avec enfants : 6		
Nationalité	Luxembourgeois : 7	Français : 1	Finlandais : 1	
Domicile	Luxembourg-Ville : 4	région sud : 2	banlieue : 2	périphérie éloignée : 1
Mode de transport usuel	automobilistes : 6	transports en commun : 2	piéton : 1	

S. Carpentier, 2007

11 Au niveau spatial, les enquêtés sont répartis essentiellement dans la moitié sud du pays. Quatre d'entre eux résident à Luxembourg-Ville, deux dans la périphérie proche (Bertrange et Kopstal), deux dans la périphérie éloignée (Bascharage) et une dans une zone plus rurale du nord. Ce groupe test ne permet pas de couvrir un grand nombre de situations, mais il comprend les plus caractéristiques en fonction de la distance à la capitale.

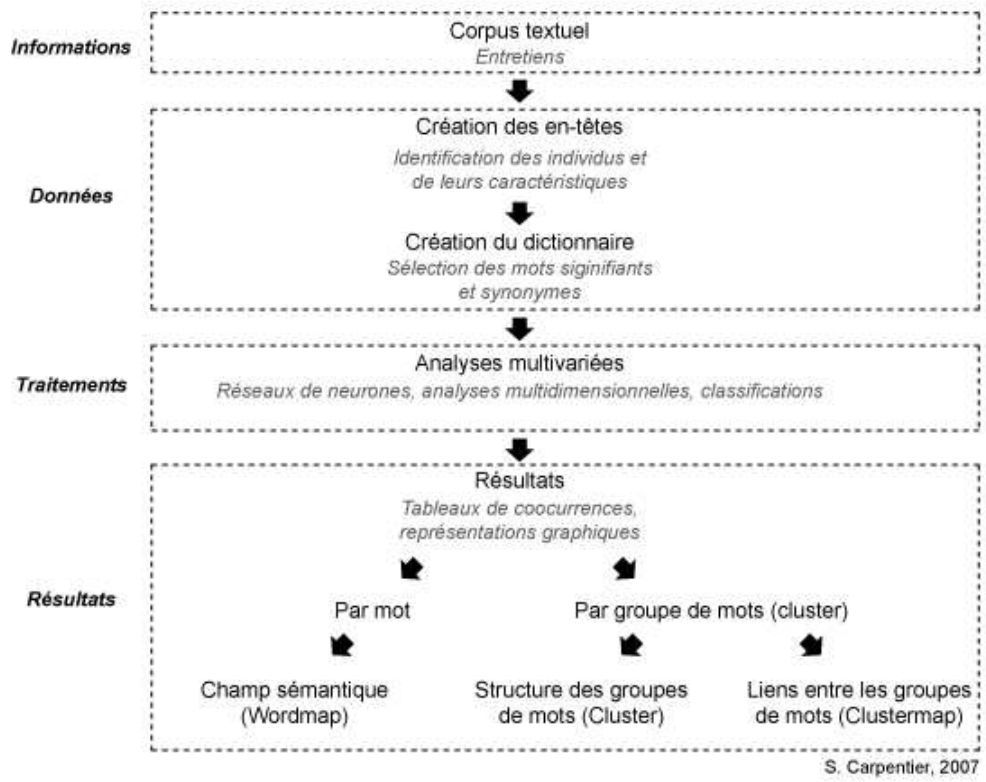
12 Les discours relevés lors des entretiens ont été enregistrés puis intégralement transcrits pour permettre leur sauvegarde puis leur analyse. Cela représente au total 90 pages de texte, ce qui, de prime abord, n'est pas aisé à saisir dans son ensemble. Pour extraire la « substantifique moelle » d'une telle masse de données, deux techniques ont été mises à contribution. Dans un premier temps, l'analyse qualitative a permis d'aborder assez finement les représentations individuelles pour nourrir notre questionnement. Il s'agit alors d'une lecture et relecture approfondie des entretiens en s'attardant sur les éléments jugés significatifs. Dans un second temps, l'approche quantitative, via l'analyse textuelle assistée par ordinateur, a conduit à approcher les représentations sociales en mettant en évidence des traits communs aux différents discours.

L'analyse textuelle : une aide à l'interprétation

13 Dans ce travail, l'analyse automatique des discours n'est pas l'outil principal de l'interprétation des entretiens. En effet, les techniques de *text mining* actuelles ne permettent pas, d'après nous, de saisir la diversité et les subtilités des propos formulés par les enquêtés. La contribution de ce type d'outil se situe plutôt au niveau d'une aide à l'interprétation en permettant de repérer et de représenter plus efficacement les cooccurrences de mots.

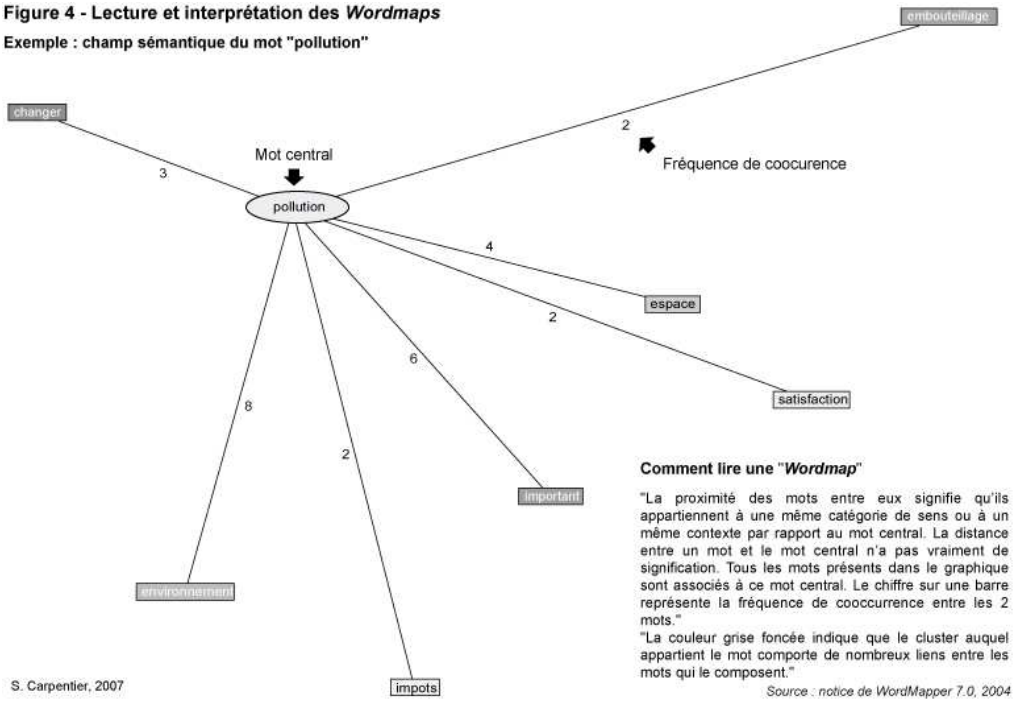
14 La préparation des données pour l'analyse textuelle comprend essentiellement deux étapes décrites dans la Figure 3. Il s'agit, tout d'abord, de créer des en-têtes précédant chaque entretien, afin d'identifier les individus selon des critères précis ; dans notre cas : le lieu d'habitation, l'âge, la profession, la situation matrimoniale et le nombre d'enfants. Ensuite il convient de procéder à l'élaboration d'un dictionnaire de mots signifiants en regroupant les termes jugés équivalents (par exemple, les mots « voiture » — au singulier et au pluriel — et « automobile » sont agrégés). Au niveau des résultats, le logiciel utilisé, Wordmapper™, permet, à partir d'analyses multivariées (réseaux de neurones, analyses multidimensionnelles et classifications), la production de WordMap, c'est-à-dire de champs sémantiques associés à un mot signifiant. Leur représentation graphique permet de visualiser les différents contextes dans lequel un mot a été utilisé.

Figure 3 - Démarche de l'analyse textuelle *via Wordmapper*



15 La Figure 4 donne les clefs de lecture pour l'interprétation des champs sémantiques obtenus grâce à l'analyse textuelle. Les Wordmap représentent les différents contextes dans lesquels le mot central a été utilisé en indiquant la force des liens avec chaque mot du champ sémantique. On obtient alors un graphique en étoile qui, pour chaque mot signifiant, permet de compléter l'analyse qualitative par la prise en compte des cooccurrences. Ces graphiques en étoile peuvent être interprétés comme des substituts de la représentation sociale du concept placé au centre de l'étoile.

Figure 4 - Lecture et interprétation des *Wordmaps*
Exemple : champ sémantique du mot "pollution"



16 À présent, en combinant ces représentations synthétiques et des extraits d'entretiens, nous allons voir dans quelle mesure les discours individuels révèlent les processus écologiques liés à la mobilité quotidienne.

De l'importance des référentiels spatiaux dans les discours individuels

17 Les résultats présentés ici reprennent les thèmes proposés dans la grille d'entretiens. Il n'est pour autant pas question de considérer les discours produits par les enquêtés d'une manière analytique en séparant chaque thème ; ceci serait, en effet, contradictoire avec l'idée même d'une approche écologique visant à appréhender les déplacements au regard du contexte social et spatial de leur élaboration. Il s'agit au contraire, à travers des pérégrinations « thématiques », d'identifier quelles sont les interactions entre les différents éléments qui structurent, au niveau individuel, la mobilité quotidienne. Pour ce faire, nous commencerons par le thème le mieux représenté, en termes de fréquence, à savoir, les modes de transports.

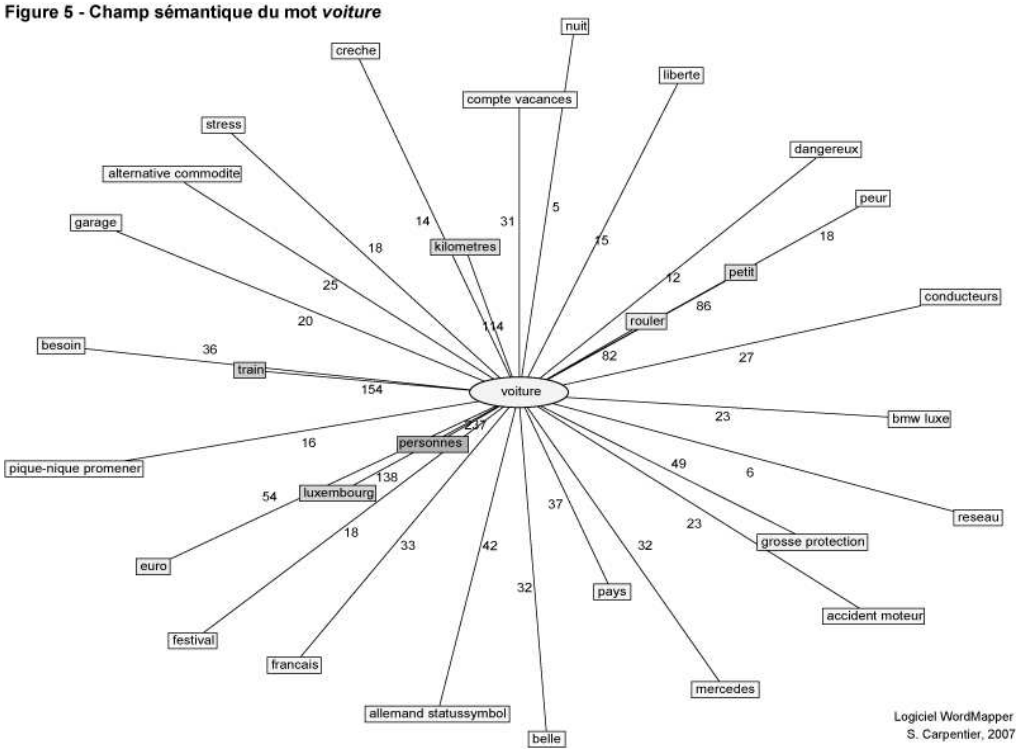
Les modes de transports

18 Le fait que la question des modes de transport est le thème le mieux représenté dans les entretiens est, de prime abord, révélateur d'une façon d'appréhender la mobilité, véhiculée par les médias ou les discours politiques. En effet, la question de la mobilité y est souvent abordée par le biais de l'offre de transport (tram, tram-train, nouveaux bus) ou de dispositions relatives à ces modes (taxes sur les véhicules polluants, stationnement limité et payant en ville, etc.). Mais, nous allons voir que, dans les discours formulés par les individus, la question des modes de déplacements n'est pas indépendante du contexte socio-spatial.

L'automobile, un objet dialectique

19 Voiture (Figure 5) est le mot le plus souvent prononcé lors des entretiens. À première vue, l'image de la voiture semble globalement positive ; pour caractériser ce mode, les enquêtés mettent en avant les qualificatifs pratique, commode et flexible, c'est-à-dire, une vision utilitariste de cet objet. Ce côté pratique et les facilités que procure la voiture ont cependant leur revers que les individus évoquent à travers la notion de dépendance (Petit, 2007) ; ainsi, comme le dit cet enquêté : « *Je crois que c'est la voiture qui nous a rendu commode* ». Cela implique que de nombreux automobilistes ne se mettent pas en situation de choix modal ; la voiture fait partie intégrante d'un mode de vie, et, pour beaucoup, le quotidien s'organise en fonction de ce moyen de transport. Or, bien que la plupart des enquêtés mettent en avant une approche utilitariste, on observe que la vie quotidienne est assez peu présente dans le champ sémantique de la voiture (crèche) ; en revanche, l'affectif et les valeurs sont très présents (liberté, dangereux, peur, stress, belle). Il s'agit là, après le hiatus relevé précédemment entre la commodité et la dépendance, d'une deuxième contradiction autour de cet objet.

Figure 5 - Champ sémantique du mot *voiture*



20 Deux valeurs principales sont accordées à l'automobile à travers les entretiens. La première est la liberté. Ainsi, la voiture n'est pas seulement un moyen de locomotion qui permet de se rendre à son lieu de travail ; elle est également un objet de loisir qui permet de profiter de sa liberté, de son temps libre (pique-nique, promener). La seconde valeur forte accordée à la voiture est la réussite sociale, ce que les Luxembourgeois appellent le *statussymbol*. Cela renvoie à l'idée d'une distinction sociale à travers l'automobile. Or, si les enquêtés s'accordent sur le fait que la voiture permet d'afficher un statut, ils se défendent de participer à cette « compétition », ce qui illustre peut-être l'existence d'une zone muette (Guimelli, 1994) dans la représentation de l'automobile. Mais, entre ces deux valeurs, liberté et distinction sociale, existe également une contradiction. En effet, accorder à la voiture les attributs de la compétition sociale entérine l'existence, sur cet objet, d'un contrôle social qui s'oppose intrinsèquement à la liberté individuelle. Or, le lien le plus fort qui apparaît sur la Figure 5 associe justement la voiture et la personne. La voiture est ainsi un espace privé, personnel, voire un prolongement de soi (Dubois, 2004) qui exprime bel et bien, pour nombre d'individus, une identité sociale s'appuyant sur le processus de distinction.

21 Pour huit des neufs enquêtés, ce processus de distinction ne se limite pas aux seules classes sociales. Ils sont également convaincus que les Luxembourgeois ont un rapport particulier à la voiture qui se singularise de celui des pays voisins :

> Mais au Luxembourg on est très voiture, non, vous avez pas encore remarqué ? […] Oui, je le ressens plus qu'en ayant habité la France et la Belgique oui… surtout le rapport avec la voiture, il est très important ici, tout le monde aime bien les belles voitures.

22 Si les enquêtés adhèrent à l'idée d'une spécificité luxembourgeoise dans le rapport à l'automobile, celle-ci n'est pas toujours définie de la même façon. Certains évoquent le besoin de reconnaissance sociale (« *On est quelqu'un dans une belle voiture et ça c'est souvent le sentiment qu'on a* »), d'autres évoquent un rapport affectif (« *Ah oui mais ça vous le savez… Les Luxembourgeois c'est d'abord l'auto puis la femme* »), d'autres encore limitent cette singularité à un parc automobile plus récent et de meilleure qualité sans chercher de motifs à cela. Différents éléments peuvent expliquer cette spécificité : le niveau de vie élevé qui permet un accès relativement facile à l'automobile (et à la bimotorisation) pour une grande partie des ménages, ou bien l'existence d'une véritable « culture automobile ». La représentation de l'automobile serait donc, au moins en partie, « culturelle » :

> La voiture pour une grande partie des Luxembourgeois, pour le Luxembourgeois moyen c'est pas seulement un objet de transport hein. C'est lavé tous les samedis […] c'est chouchouté. C'est quelque chose qu'ils adorent, […] Mais c'est vrai que c'est un plaisir pour les Luxembourgeois, c'est quelque chose où ils investissent quand même pas mal d'argent.

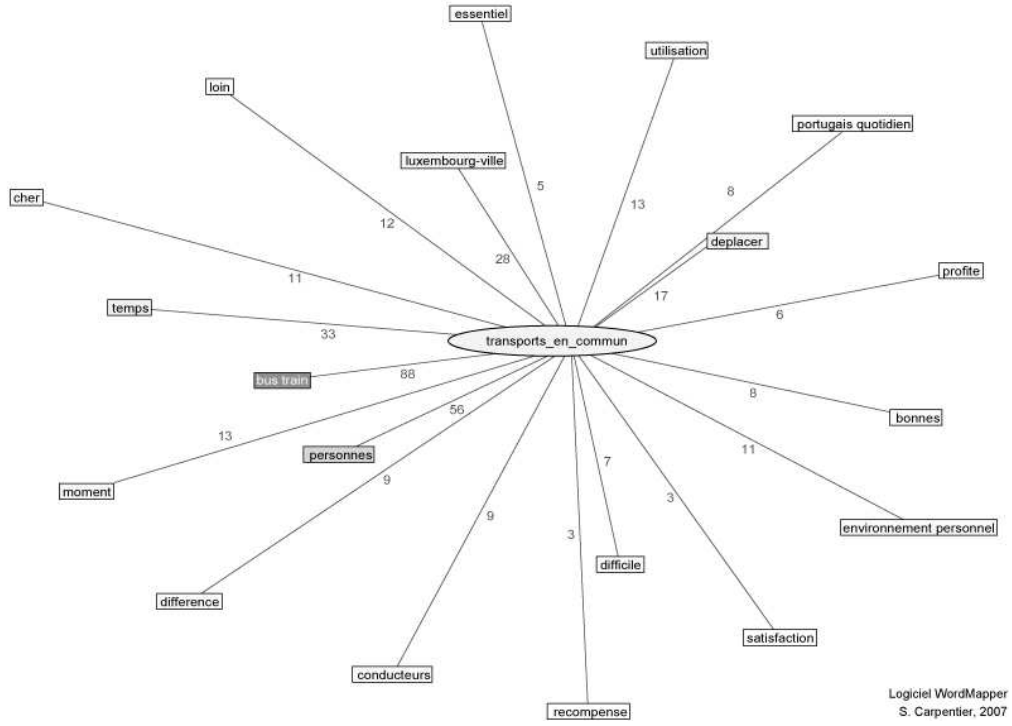
23 Le rapport à l'automobile relève donc d'enjeux sociaux voire identitaires qui ne permettent pas de le considérer d'un point de vue strictement utilitariste. En définitive, il apparaît que la voiture est un objet éminemment dialectique qui comprend un grand nombre de contradictions apparentes. À ce stade de l'analyse, nous ne pouvons pas encore nous prononcer sur le statut de ces contradictions ; s'agit-il de dissonance cognitive (Festinger, 1957) ou d'un biais de désirabilité sociale ? Pour essayer de mieux comprendre les discours formulés sur l'automobile, nous allons les mettre en regard des autres éléments du contexte écologique individuel, en commençant par les transports collectifs.

Les transports en commun

24 Bien que seulement deux enquêtés utilisent régulièrement les transports en commun, ce thème est bien représenté en termes de fréquence ; que l'on utilise ou non les transports en commun, il semble que tout le monde ait une opinion sur le sujet. Il apparaît néanmoins que la représentation des transports en commun se différencie en fonction de la pratique ou de la non-pratique de ces derniers. Par exemple, l'évaluation du prix semble dépendre de la pratique modale. Les usagers des transports publics considèrent le prix intéressant (l'abonnement pour un mois, pour le bus et le train, avec des trajets sur l'ensemble du pays, coûtait, en 2004, 41 €), tandis que les automobilistes le trouvent trop cher.

25 Au-delà de ces différences, il apparaît que, globalement, les transports en commun souffrent d'une mauvaise image (Figure 6), en particulier en raison d'un manque de flexibilité (« *Si on travaille pas huit à cinq c'est vraiment difficile, moi je travaille huit à onze ou bien huit à neuf heures et demi, des trucs comme ça, alors je prends la voiture* »). Ce qui est au cœur des griefs adressés aux transports publics concerne principalement la question du temps ; à ce niveau, ces derniers sont considérés comme chronophages (temps de trajets, temps d'attente, temps entre les correspondances). Comparativement, la question de la desserte spatiale est très peu évoquée ce qui révèle indirectement, dans le cas du Luxembourg, la bonne couverture spatiale du réseau.

Figure 6 - Champ sémantique du mot *transports en commun*



26 Pour autant, et de la même façon que pour la voiture, les aspects « pratiques », « utilitaires », ne fournissent qu'une partie de l'explication du choix modal. Il est à nouveau question, en ce

qui concerne les représentations des transports en commun, de positionnements identitaires. Le bus est ainsi stigmatisé comme un moyen de transport pour les individus qui ont le temps, en particulier les adolescents et les personnes âgées :

> À vrai dire quand j'utilise les transports en commun pour aller au centre-ville, c'est clair il y a une catégorie de personne qui se distingue des autres. C'est les femmes très âgées […] 70, 80 ans […] ça c'est la personne type qui prend un transport en commun dans mon quartier.
>
> Dans mon train par exemple il y a beaucoup d'étudiants ; il y a quelques personnes qui vont travailler, mais la plus grande part c'est quand même les étudiants.

27 Des oppositions apparaissent également, dans les discours, entre les actifs et les inactifs ou encore entre le secteur privé et la fonction publique. D'après ces analyses, et comme le souligne Petit (2003), le transport public est souvent représenté comme un mode de transport destiné aux « autres », à des catégories dans lesquelles on ne se reconnaît pas (les « vieux », les « jeunes », les fonctionnaires…). Par exemple, les actifs ne se sentent pas concernés par ce mode de transport qui ne correspond pas, à leurs yeux, à leur statut. Ce constat remet partiellement en cause l'idée d'un choix modal, car selon certaines représentations, il n'y pas réellement de choix si l'on considère que les modes collectifs ne sont pas faits pour soi. Les représentations des transports collectifs montrent que ces modes sont souvent abordés par défaut en raison d'une incapacité à conduire : absence de permis, absence de voiture, âge trop élevé pour conduire.

28 À ces aspects identitaires individuels, s'ajoutent des liens entre les modes de transports et certains types d'espaces, en particulier à travers l'association entre transports en commun et ville. Les transports collectifs sont ainsi considérés comme des modes urbains et sont fortement associés à la capitale. En conséquence, un certain nombre d'enquêtés résidant hors de l'agglomération de Luxembourg-Ville ne se sentent pas concernés par ces modes pour leur quotidien. Ceci se traduit dans leurs pratiques par une utilisation exclusive de la voiture, leur seule expérience des transports en commun se limitant bien souvent à des trajets vers la capitale :

> Oui, enfin je connais l'horaire des bus qui vont en ville quand même. (rires) Je le prends une ou deux fois par an mais pas plus… mais je connais les horaires…

29 Une autre enquêtée ajoute :

> Moi je l'ai parfois pris pour aller en ville. Quand même, très rarement.

30 Pourtant, bien qu'un grand nombre de lignes convergent vers la capitale, le réseau de bus luxembourgeois couvre tout le pays. Des propos sur les modes de transports, il ressort que le choix modal relève non seulement de critères pratiques (gestion du temps, flexibilité) mais également de critères identitaires (« *Parfois les gens ils se définissent par rapport à leur voiture, c'est incroyable…* »). Le choix modal semble également lié à des types d'espaces, ainsi, il apparaît que la ville est fortement associée aux transports en commun. Tous ces éléments posent la question de l'articulation, à partir de l'analyse des représentations et des pratiques, entre les notions d'identité et de mode de vie dans le contexte de la mobilité quotidienne. Pour étayer cette proposition, il est alors nécessaire de caractériser le positionnement des enquêtés en fonction des logiques spatiales sous-jacentes à ces choix modaux.

Les logiques spatiales

31 À travers les entretiens, la question de l'ancrage spatial est apparue fondamentale pour la compréhension des pratiques de mobilité, ce qui conforte, sans pour l'instant la valider, notre position théorique. Comme le soulignent les propos suivants, les logiques spatiales s'appuient, d'abord, sur le lieu de résidence :

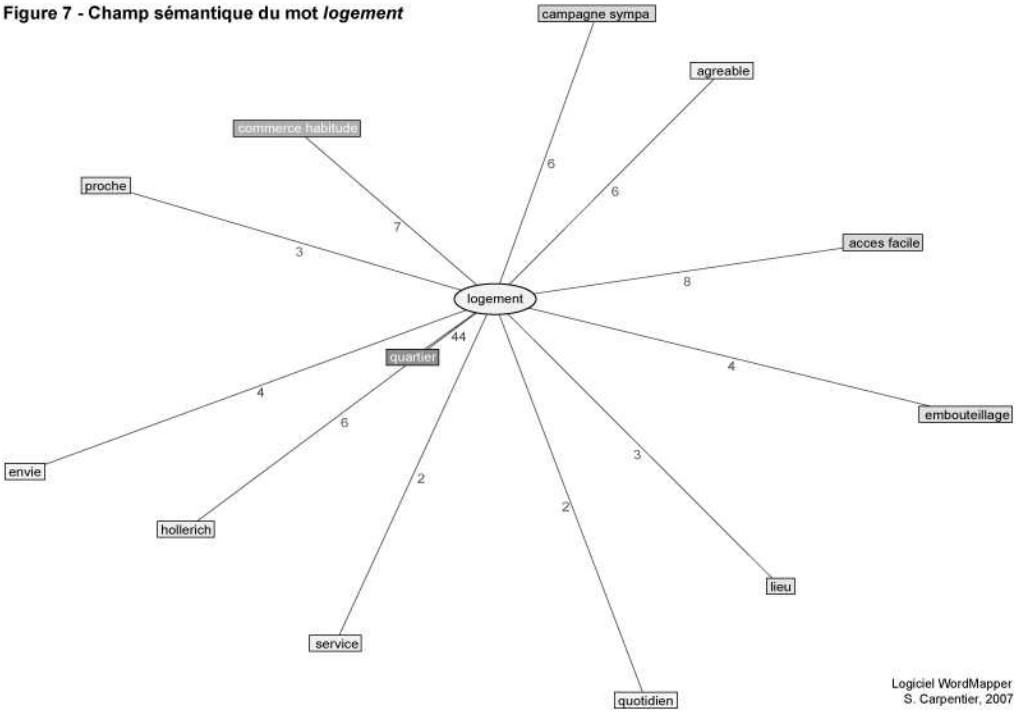
> Donc tout dépend le lieu où on habite, il est clair qu'il y aura une plus ou moins importante utilisation des transports en commun ; bon le fait qu'il y a pas de place pour se garer à Luxembourg-Ville, le fait que les parkings sont payants, qu'il y a du trafic sur la route, les gens ils disent bon autant prendre le bus ou le train, avec un abonnement vraiment pas cher, plutôt que de rester dans les embouteillages.

Le lieu d'habitation

32 Le logement (Figure 7) est ici assimilé au domicile, c'est le lieu qui semble structurer le plus les territoires des individus. Le terme quartier apparaît comme le lien le plus fort ; cette entité spatiale, aux limites souvent floues, conserve apparemment du sens pour les enquêtés et révèle, dans certains cas, un sentiment d'appartenance, voire un attachement.

33 Cependant, quelle que soit leur localisation résidentielle, les personnes interrogées situent également leur lieu d'habitation par rapport à un contexte géographique plus large que le seul quartier. Plusieurs référentiels sont évoqués ; la ville de Luxembourg ; les secteurs Sud (bassin sidérurgique), Centre (la ville et sa périphérie proche) et Nord (zone rurale de l'Oesling), ainsi que les autoroutes et voies rapides. La représentation du lieu d'habitation est donc double. Elle dépend des qualités intrinsèques du quartier (cadre architectural, offre d'activité, réputation) et de sa situation par rapport aux lieux « clefs » du territoire et en particulier la capitale. Elle associe donc proximité et connexité en distinguant principalement deux conceptions de l'ancrage résidentiel. D'une part, une vision qui met plus en valeur la proximité (du centre-ville, des activités, des commerces), correspondant souvent à un mode de vie citadin ; d'autre part, une conception qui repose à la fois sur un cadre « verdoyant » et une bonne accessibilité aux aménités urbaines, s'apparentant à un mode de vie urbain.

Figure 7 - Champ sémantique du mot *logement*

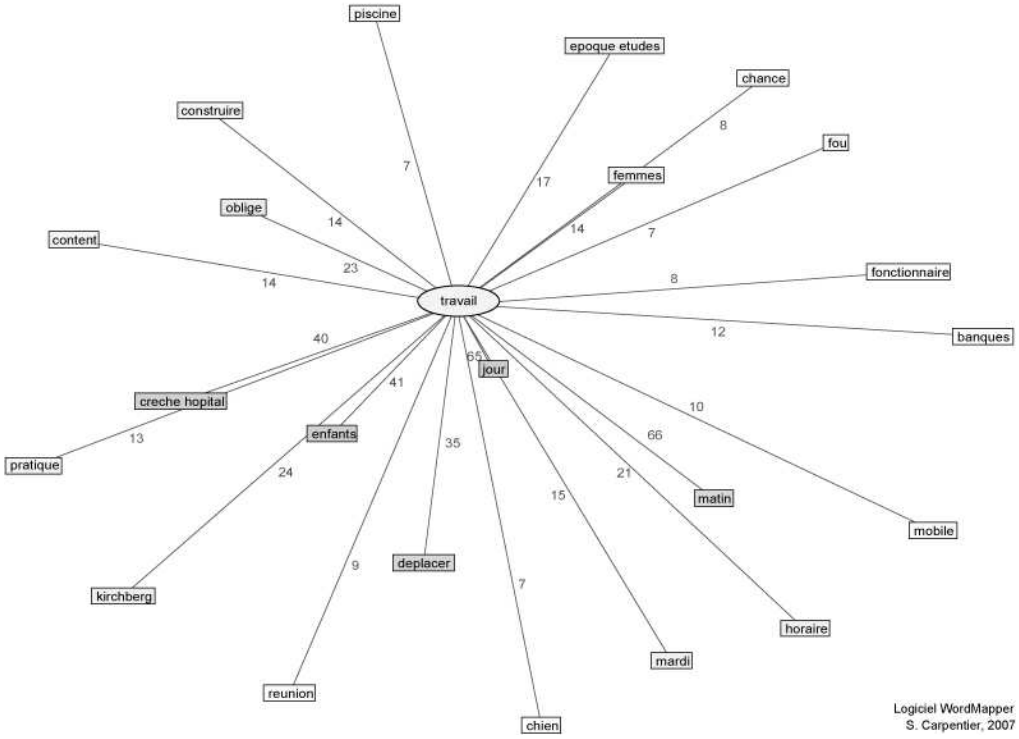


34 Ces résultats mettent en lumière une articulation forte entre les déplacements et la localisation résidentielle. Cette articulation ne se situe pas seulement au niveau des pratiques, à travers les possibilités disponibles pour chaque individu, elle se place plus fondamentalement au niveau des identités et des représentations associées, ceci parfois de façon inconsciente. La définition d'un contexte écologique devrait donc tenir compte, non pas du seul lieu de résidence mais bien aussi de l'ensemble de l'espace de vie. Pour étayer cette position, voyons dans quelle mesure les discours formulés sur les autres lieux d'activité peuvent la corroborer.

Les autres activités

35 Parmi les activités, le travail (Figure 8) est celle qui a été le plus citée, ce qui n'est pas étonnant puisque le « groupe test » comprend 8 actifs sur 9 individus. Avec le domicile, le lieu de travail apparaît comme un lieu structurant de la vie quotidienne. Une association forte existe entre le travail et les déplacements, témoignant de l'importance du trajet domicile-travail dans la vie quotidienne. En effet, parmi les huit actifs, seuls deux d'entre eux habitent à moins de deux kilomètres de leur lieu de travail, et un seul s'y rend à pied.

Figure 8 - Champ sémantique du mot *travail*



36 Concernant les activités de loisir (Figure 9), on remarque que quel que soit le lieu de résidence ou le lieu de travail, Luxembourg-Ville est le dénominateur commun de nombreux lieux d'activités, notamment pour la culture et le shopping. Cette attractivité de la capitale implique, pour de nombreuses personnes, un déplacement ; ainsi les loisirs génèrent de nombreux trajets vers la ville. De ce fait, telle qu'elle est évoquée dans les entretiens, la ville est fortement associée, voire réduite, à son centre. Les différents termes associés à la capitale dans les entretiens (cinéma, loisirs, amis, soir) esquissent un mode de vie « urbain » où sont mis en avant les loisirs et en particulier les sorties. Ce constat implique que la ville fait partie de l'espace de vie de la plupart des Luxembourgeois et, ainsi, que la position par rapport à la capitale définit autant de façons de vivre la ville.

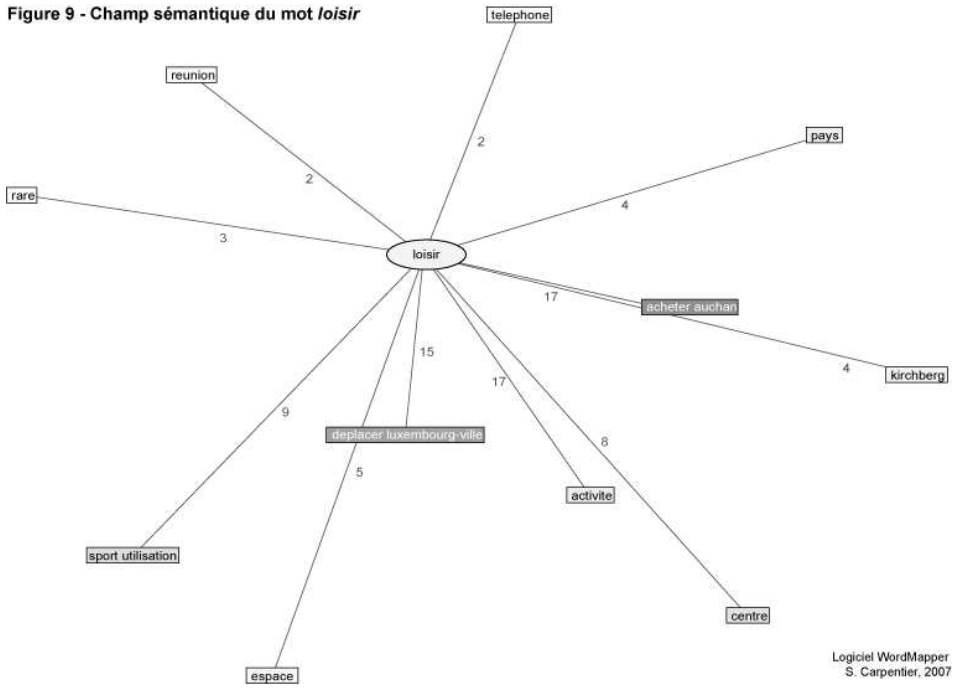
37 Par ailleurs, et de la même façon que pour le choix modal ou le choix du lieu de résidence, une composante identitaire a été évoquée par plusieurs personnes lors du choix des lieux d'activités. Ce dernier n'est alors pas seulement fonction de la localisation de l'offre d'activité et de l'accessibilité, mais bien aussi de représentations de l'espace en fonction de son imagibilité :

> Il y a beaucoup de gens qui sont plus attirés par Esch, il y a deux grandes villes au Luxembourg en fait, c'est Luxembourg et Esch et ça c'est individuellement en fait, nous on est… de par les études, je les ai faites à Luxembourg, on est plus attirés vers Luxembourg, ça c'est un choix, c'est un peu plus loin mais c'est un choix.

38 Les déterminants psychosociaux du choix des lieux d'activités ont cependant un poids plus ou moins important selon la nature des activités ; en effet, il existe des stratégies différenciées selon le caractère libre ou contraint des activités. Les activités contraintes, par exemple faire les courses, favorisent une logique de proximité et de gain de temps, tandis que les activités libres offrent un choix plus large :

> La première chose c'est plutôt une nécessité, où on réfléchit pas trop, il faut y aller alors on y va. Et la deuxième chose c'est loisir on peut le préparer, c'est pas… absolument nécessaire, c'est une autre manière de penser…

Figure 9 - Champ sémantique du mot *loisir*



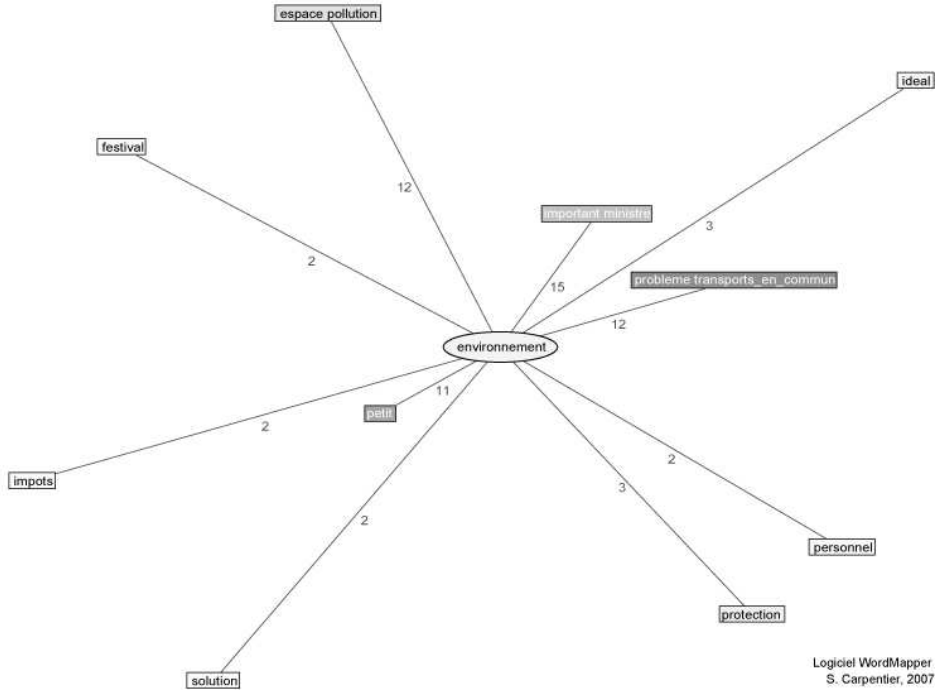
39 À ce stade de l'exploration, il semble que mobilité et ancrage résidentiel forment un ensemble cohérent, un mode de vie, ou plus précisément un mode d'habiter (Stock, 2005). Pratiques et représentations sont ainsi en interaction dynamique et procèdent d'ajustements permanents en fonction de contraintes et d'opportunités fournies par le contexte écologique. Les comportements ne se limitent cependant pas, comme nous l'avons vu, à des arbitrages concernant des facteurs « pratiques » de la vie quotidienne, tels que la gestion du temps ; les logiques comportementales mettent en jeu des valeurs, des normes voire des identités qui limitent le champ des possibles en matière de choix (choix modal, choix de destination, etc.). À travers un dernier thème abordé lors des entretiens, à savoir les préoccupations environnementales, nous allons compléter notre analyse en nous focalisant sur l'influence de ces normes et représentations dans les comportements.

L'environnement

40 Le thème de l'environnement a parfois installé un certain malaise, révélant le fait que les individus ont conscience que leur pratique automobile est contradictoire avec les préoccupations environnementales. Pour rendre cette contradiction plus supportable, des argumentaires sont développés pour se déresponsabiliser. Le premier consiste à invoquer la responsabilité de l'État en matière d'environnement (comme en témoigne le lien fort avec le terme ministre sur la Figure 10) et de transport en insistant sur le manque d'alternatives efficaces au niveau des transports collectifs (illustré par les termes problèmes, transport en commun). Ainsi une enquêtée affirme :

> […] si un jour on veut venir à une vraie protection de l'environnement c'est que même moi, même la majorité des Luxembourgeois et du monde entier devrait avoir recours aux transports en commun. Je suis totalement d'accord mais… […] c'est le gouvernement qui doit quand même un jour ou l'autre se […]

Figure 10 - Champ sémantique du mot *environnement*



41 Ces propos trouvent un écho chez cet autre enquêté :

> L'environnement ça peut avoir une répercussion plus importante ; c'est en termes de politique, en termes de politique collective, genre… une ville décide de faire payer tous ses parking, bon c'est clair que là il y a aura un flux d'automobiles moins important. Donc là, l'impact sur l'environnement pourra être important. La démarche individuelle n'a pas beaucoup d'impact.

42 Une deuxième stratégie de légitimation de la pratique automobile consiste à stigmatiser un prétendu « intégrisme environnemental » en revendiquant un droit de parcourir son « quota » de kilomètres quotidien :

> Enquêteur : « J'aurais aimé savoir si vous vous sentez concerné par la protection de l'environnement ? »
>
> Enquêté : « Oh oui, mais sans exagérer hein. […] Maintenant pour aller au Cactus [centre commercial] à pied, vu que je pourrais mettre un peu moins de CO ou des trucs comme ça hein. J'ai dit, je roule que ce que je dois rouler, alors ça je roule quand même. Il y a des jours où je fais seulement 40 kilomètres, si je calcule les 40 kilomètres que je fais, donc j'ai fait 2 kilomètres et demi fois deux pour aller au Cactus entre temps, ça fait 5 kilomètres pour soi par jour, hein. C'est quand même pas la mer à boire. »

43 Si certains automobilistes semblent ressentir une relative culpabilité au sujet de leur pratique modale, il est intéressant de remarquer qu'à l'inverse, les usagers des transports en commun ne mettent pas en avant les préoccupations environnementales comme moteur de leur choix. Ainsi, cet homme, usager des transports collectifs affirme :

> Donc oui quand même je suis intéressé par tout ce qui est environnement oui… Mais il faut relativiser l'importance de l'environnement dans mes choix.

44 Il semble donc qu'il n'y ait pas d'appropriation de ce thème et ce pour deux raisons. Tout d'abord parce que ce thème paraît abstrait, distant ; ensuite parce que la prise en compte des problèmes environnementaux pourrait remettre en cause les modes de vie. Ainsi, bien que tout le monde semble s'accorder sur la nécessité de changer, personne n'exprime de réelle volonté individuelle de modifier ses pratiques :

> Il faudra bien changer, oui je pense. Si je dis que pour moi [les transports sont] la deuxième cause de pollution, je pense que c'est grave quand même. Mais d'abord les industries quand même [rires] … Mais oui, il faudrait changer… Mais je sais pas comment changer avec le mode de vie qu'on a.

45 L'analyse de la représentation des problèmes environnementaux permet de préciser le poids et le rôle des représentations dans les comportements de mobilité. En effet, on observe que

les préoccupations environnementales jouent, pour les enquêtés, un rôle marginal dans la construction des pratiques. Parce qu'elles sont contradictoires avec les modes de vie des individus, ces dernières sont largement ignorées. Les représentations de l'environnement sont, en conséquence, adaptées en externalisant les responsabilités, ce qui permet à l'individu de réduire à un seuil supportable la dissonance cognitive. Le thème de l'environnement n'est cependant qu'un exemple de tels processus d'adaptation, il en existe bien d'autres, mettant en jeu soit les représentations, soit les pratiques, qui ont pour but commun d'assurer à l'individu la faisabilité des programmes d'activités, c'est-à-dire de préserver la viabilité des modes de vie et de leurs spatialisation.

Conclusion

46 L'approche écologique que nous suggérons, comme d'autres avant nous (Amar, 1993 ; Bourdin, 2007), semble, au terme de l'exploration des entretiens, confortée par les discours des enquêtés. En effets, les choix individuels sont manifestement influencés par un système d'opportunités et de contraintes dépendant du contexte écologique. Cela comprend alors, comme le montrent les travaux de la *time geography* (Hägerstrand, 1970), une dimension spatiale (distances, localisations, espace-temps), mais aussi une dimension sociale (arbitrage familiaux, réseaux sociaux, milieu professionnel) et enfin une dimension psychologique, puisque ces contextes sont interprétés à travers le filtre des représentations cognitives et sociales. Par exemple, le choix modal semble bien souvent tronqué par des représentations largement défavorables aux transports publics, ces derniers étant stigmatisés comme les transports des personnes « inactives » (adolescents, personnes âgées). Le concept de choix ne peut donc être raisonnablement réduit à des logiques utilitaristes ; il est également affaire de représentations, de normes et de valeurs qui sont l'expression de l'identité des individus.

47 D'après les entretiens, l'appropriation identitaire du contexte écologique se structure non seulement à travers le domicile mais également par rapport à l'espace de vie. L'ancrage résidentiel donne naissance à des stratégies de déplacement différenciées pour réaliser les activités de la vie quotidienne, qui donnent corps à une spatialisation des modes de vie. Dans ce contexte, l'ancrage spatial, et en particulier le lieu de domicile, apparaît comme un élément structurant, non seulement de l'espace de vie mais également de l'identité spatiale de l'individu (Proshansky, 1978). Les déplacements quotidiens et l'ancrage résidentiel forment ainsi un système d'insertion socio-spatial, un mode d'habiter qui révèle la manière dont les individus voient et vivent la ville. Par exemple, les discours sur les modes de transports ont mis en évidence l'importance de la localisation résidentielle dans le choix modal, ou encore le rôle des références identitaires dans les choix de lieux d'activités.

48 En analysant les comportements de mobilité selon un contexte écologique qui articule localisation résidentielle et espace de vie, on comprend alors mieux la signification des contradictions apparentes entre les discours et les pratiques, qui témoignent d'une possible dissonance cognitive, notamment en ce qui concerne l'automobile ou les préoccupations environnementales. Ainsi, la légitimation des pratiques dans les discours (le « droit » de rouler son quota de kilomètres, l'externalisation des responsabilités environnementales vers les pouvoirs publics) sert en fait à réduire cette dissonance compte tenu du fait que l'individu à pour but d'assurer la faisabilité de son programme d'activités et des déplacements afférents, en s'adaptant aux système de contraintes produit par son ancrage. Le coût cognitif de cette adaptation étant moindre dans le cas de la mobilité quotidienne que de la mobilité résidentielle, il est alors plus simple de légitimer des pratiques de déplacement « dissonantes » que de remettre en cause un mode d'habiter et donc, dans ce cas, une part de son identité.

49 Les résultats de ces entretiens exploratoires ne sont pas, en l'état, généralisables. En effet, non seulement le nombre d'entretien est insuffisant pour une telle tentative, mais, de plus, les investigations sont limitées au contexte singulier du Luxembourg. Cependant, certains résultats rejoignent d'autres travaux menés dans des contextes différents (Ramadier *et al.*, 2007) et méritent vraisemblablement d'être approfondis.

Bibliography

ABRIC Jean-Claude, 1994, *Pratiques sociales et représentations*, Paris : P.U.F.

ALBARELLO Luc *et al*., 1995, *Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales*, Paris : Armand Colin.

AMAR Georges, 1993, « Pour une écologie urbaine des transports », *Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, pp. 140-151.

AUTHIER Jean-Yves, BACQUÉ Marie-Hélène, GUÉRIN-PACE France, (dir.) 2007, *Le quartier : enjeux scientifiques, action politiques et pratiques sociales*, Paris : La Découverte.

BLANCHET Alain, GOTMAN Anne, 1992, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris : Nathan.

BOURDIEU Pierre (dir.), 1993, *La misère du monde*, Paris : Seuil.

BOURDIN Alain (dir.), 2007, *Mobilité et écologie urbaine*, Paris : Descartes & Cie.

CARPENTIER Samuel, 2007, *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple du Luxembourg*, Thèse de doctorat en géographie, Université Louis Pasteur, Strasbourg I.

DUBOIS Nicolas, 2004, *L'automobile : un espace vécu comme un autre chez-soi*, Thèse de doctorat en psychologie, Université Paris X - Nanterre.

DUPUY Gabriel, 1975, *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*, Paris : Document de travail « Action concertée de recherches urbaines ».

EDWARDS Allen Louis, 1957 [1982], *The social desirability variable in personality assessment and research*, New York : Greenwood Press.

FELDMAN Roberta, 1990, « Settlement identity: psychological bounds with home places in a mobile society », *Environment and Behavior*, vol. 22, n° 2, pp.183-229.

FESTINGER Louis, 1957, *A theory of cognitive dissonance*, Stanford : Stanford University Press.

GRAFMEYER Yves, JOSEPH Isaac, 1979, *L'école de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*, Paris : Aubier.

GUIMELLI Christian, 1994, *Structure et transformation des représentations sociales*, Pari : Delachaux et Niestlé.

HÄGERSTRAND Thorsten, 1970, « What about people in regional science? », *Papers of the Regional Science Association*, n° 24, pp. 7-21.

KAUFMANN Vincent, 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

LANNOY Pierre, 2003, « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », *Revue française de sociologie*, vol. 44, n° 3, pp. 497-529.

LYNCH Kevin, 1960, *The image of the city*, Cambridge : The M.I.T. Press.

ORFEUIL Jean-Pierre, 2000, *L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, INRETS, synthèse 37.

PETIT Jerôme, 2003, « Cinq logiques de mobilité et leurs conséquences sur la planification des déplacements urbains », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 42, pp. 35-58.

PETIT Sébastien, 2007, « Le processus de dépendance automobile au Grand-Duché de Luxembourg », *Population et territoire*, CEPS/INSTEAD, n° 11.

PROSHANSKY Harold, 1978, « The city and self-identity », *Environment and Behavior*, vol. 10, n° 2, pp.147-169.

RAMADIER Thierry, MOSER Gabriel, 1998, « Social legibility, the cognitive map and urban behavior », *Journal of Environmental Psychology*, vol. 18, n° 3, pp. 307-319.

RAMADIER Thierry *et al.*, 2007, *Les mobilités quotidiennes, représentations et pratiques : vers l'identité de déplacement*, Rapport de recherches, CNRS, ATIP 41799.

RATIU Eugénia, 1998, *Logement temporaire : contexte et dynamique du « chez-soi »*, Rapport de recherche, PUCA.

Notes

1 Le lecteur familier des travaux de l'école de Chicago peut, au premier abord, s'étonner de la proposition d'une approche écologique de la mobilité. En effet, comme le signale Lannoy (2003), le développement fulgurant de la motorisation des ménages qu'ont connu les villes américaines dans la première moitié du XIX^{e} siècle a pratiquement été passé sous silence dans les travaux de Park et son équipe. Ce constat mériterait d'être nuancé (nous renvoyons le lecteur intéressé vers l'article de Lannoy), mais on peut néanmoins retenir que si la mobilité quotidienne, alors qu'elle aurait pu être un objet de recherche légitime, a été quasiment ignorée, c'est essentiellement en raison d'un clivage disciplinaire émergent entre l'ingénierie des transports et la sociologie. En conséquence, il n'existe pas d'obstacle paradigmatique majeur qui empêcherait de concevoir la mobilité comme un processus écologique.

2 10 personnes ont été interrogées, mais un enregistrement a été perdu lors d'un transfert informatique ; ce sont donc 9 entretiens qui ont été exploités.

3 Ce manque de clairvoyance dans les intentions de l'enquête est plutôt favorable à la qualité des données, car un enquêté qui n'a pas d'idée précise de la finalité des questions cherchera vraisemblablement moins à se faire valoir aux yeux de l'enquêteur, atténuant ainsi le phénomène de désirabilité sociale (Edwards, 1957 [1982]).

References

Electronic reference

Samuel Carpentier, « Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Vers une approche écologique de la mobilité ? », *Articulo - Journal of Urban Research* [Online], 3 | 2007, Online since 27 November 2007, connection on 04 November 2013. URL : http://articulo.revues.org/619 ; DOI : 10.4000/articulo.619

Author

Samuel Carpentier
Samuel Carpentier holds a PhD in Geography. He is a researcher at the Centre for Population, Poverty and Public Policy Studies (CEPS/INSTEAD) in Luxembourg. His major research interests lie in urban geography, mobilities and transportation. Email: samuel.carpentier@ceps.lu

Copyright

Creative Commons 3.0 – by-nc-nd, except for those images whose rights are reserved.

Abstracts

Cet article apporte une contribution à la réflexion sur la mobilité quotidienne en tant que « fait socio-spatial » à la fois interaction spatiale et interaction sociale. Il s'agit, ici, de jeter les bases d'une approche théorique replaçant les déplacements quotidiens dans leur ancrage spatial et en particulier résidentiel. Pour alimenter cette réflexion théorique, des entretiens semi-directifs (n=9) ont été réalisés au Luxembourg et ont permis de recueillir les représentations individuelles de la mobilité et du cadre de vie. Les résultats de l'analyse des discours laissent entendre que les déplacements quotidiens et l'ancrage résidentiel forment un système d'insertion spatiale, un mode d'habiter, à partir duquel les individus voient et vivent la ville, ouvrant ainsi la voie à une approche écologique de la mobilité.

An exploratory analysis of the links between daily mobility and residential base. Towards an ecological approach to mobility?

The aim of this paper is to contribute to ongoing considerations on daily mobility conceived of as a « sociospatial fact », being both spatial interaction and social interaction. It does so by laying the foundations of a theoretical approach, setting daily trips into their spatial, and particularly territorial, base. Structured interviews (n=9), conducted in Luxembourg, both

nourished the theoretical reflection and allowed to collect the individual representations of mobility and of their living environment. Results suggest that daily trips and the residential base form a system of spatial insertion, a way of living, based on which individuals see and live the city, thus opening the way towards an ecological approach to mobility.

Index terms

Mots-clés : analyse textuelle, ancrage résidentiel, entretien semi-directif, espace de vie, Luxembourg, mobilité quotidienne
Keywords : textual analysis, residential and daily mobility, Luxembourg, interviews