



HAL
open science

Des changements de comportements de mobilité quotidienne concomitants à des déménagements? Quand les données invitent à réorienter les politiques publiques

Joël Meissonnier, Mathieu Rabaud, Nicolas Juste, Géry Lelièvre

► To cite this version:

Joël Meissonnier, Mathieu Rabaud, Nicolas Juste, Géry Lelièvre. Des changements de comportements de mobilité quotidienne concomitants à des déménagements? Quand les données invitent à réorienter les politiques publiques. Mobilités spatiales et populations - XVIIe COLLOQUE NATIONAL DE DEMOGRAPHIE, May 2016, Villeneuve d'Ascq France. halshs-01777364

HAL Id: halshs-01777364

<https://shs.hal.science/halshs-01777364v1>

Submitted on 24 Apr 2018

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.

DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS DE MOBILITE QUOTIDIENNE CONCOMITANTS À DES DEMENAGEMENTS ?

Quand les données invitent à réorienter les politiques publiques.

Par : Joël Meissonnier, Mathieu Rabaud, Nicolas Juste, Géry Lelièvre, CEREMA, Lille.

Table des matières

Résumé.....	2
1 - Contexte.....	3
2 - Données et précisions préliminaires.....	4
3 - Impact de la mobilité résidentielle sur la mobilité quotidienne : un état de l'art.....	6
4 - Constats.....	8
4.1 - Premier constat : une sur-mobilité des nouveaux résidents qui tend à s'estomper.....	8
4.2 – Second constat : une répartition modale des arbitrages de mobilité étrangement proportionnelle à l'ancienneté du ménage.....	9
4.3 – Troisième constat : ce qui se produit aujourd'hui ne se produisait pas hier ; du poids de la date d'emménagement au poids de la date d'enquête.....	10
4.4 - Quatrième constat : une évolution de comportements de mobilité spatialisée	11
5 - N'observe t-on pas simplement l'effet d'une évolution des comportements de mobilité chez les jeunes ?.....	17
6 - Conclusion.....	19
Bibliographie.....	22

Résumé

Relativement aux comportements d'individus dont les ménages sont en situation de stabilité résidentielle, ceux appartenant à des ménages ayant récemment emménagé font état :

- d'une contribution à la baisse de mobilité (nombre de déplacement/jour/personne) plus grande.
- d'une évolution particulièrement 'vertueuse' des parts modales (selon les canons de la politique publique de mobilité durable) vers les modes de transports alternatifs à la voiture particulière.

A l'aide d'une sélection d'enquêtes ménages-déplacements (EMD) ayant questionné l'ancienneté résidentielle du ménage, nous montrons que si cette différence existe aujourd'hui (enquête récentes), elle n'existait pas ou était inverse hier (enquêtes anciennes).

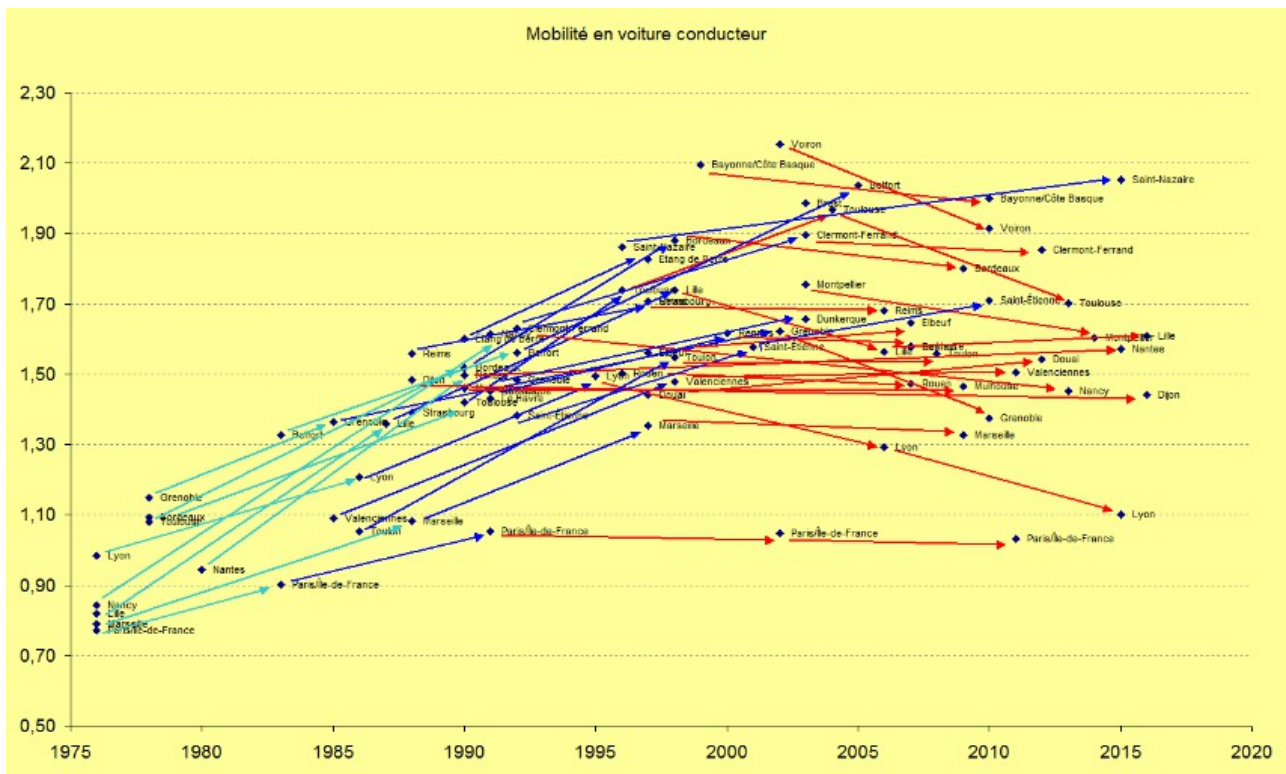
Certes, « être jeune » est un facteur plus explicatif des évolutions de mobilité que ne l'est le fait d'avoir emménagé récemment. Or les jeunes sont nettement plus enclins à déménager que le reste de la population. Toutefois, il nous semble possible de dégager un effet propre de la mobilité résidentielle sur l'évolution de la mobilité quotidienne du ménage.

Suite à la présentation des données statistiques, nous ouvrons une discussion sur leurs implications en termes de politiques publiques de mobilité « durable ». Tirant parti de nos résultats, des campagnes de communication ciblées à destination des populations entrant dans un processus de recherche d'un nouveau logement délivreraient un message aisément compréhensible et bien plus convainquant pour promouvoir des mobilités plus « durables ».

1 - Contexte

Un nombre croissant de travaux scientifiques français s'accordent à parler de « rupture », de « retournement de tendance » ou simplement « d'évolutions récentes de la mobilité urbaine » locale (dans un rayon inférieur à 80 kilomètres) (Quetelard, 2008a; Hubert, 2009; Armoogum, Hubert, Roux, Le Jeannic, 2010)¹. Au regard des tendances que dessinaient les données antérieures, la mobilité – c'est-à-dire le nombre de déplacement/jour/personne – ainsi que les parts de marché par modes dans la plupart des aires urbaines de plus 100 000 habitants et dans toutes les métropoles de plus de 250 000 habitants, aboutissent à des résultats paradoxaux mais similaires et convergents : si le temps passé individuellement dans les transports et les distances parcourues continuent de croître, depuis quelques années², la mobilité stagne ou diminue, du fait d'un moindre usage de la voiture (graph. 1), dont la possession et l'usage auraient tendance à se découpler (Quetelard, 2008b).

GRAPHIQUE 1 : MOBILITÉ EN VOITURE « CONDUCTEUR » (NBRE DÉPLACEMENTS/JOUR/PERS.)



Sources : EMD, CEREMA.

1 Après des dizaines d'années de croissance soutenue et ininterrompue, on assiste à une diminution du nombre de véhicules.kilomètres effectués par l'ensemble des véhicules français (transports de marchandises et voyageurs confondus) à partir de 2004, précise Bernard Quételard (2008a) en s'appuyant sur le bilan annuel de la circulation routière de la Commission des comptes de transports. « Ce phénomène n'a jamais été observé, pas même lors du ralentissement du premier choc pétrolier de 1974-75 ni lors de la courte stabilité temporaire en 2000 » (Quételard, 2008b).

2 On situe le retournement de tendance en 2000 pour les villes les plus précoces et en 2005 pour les plus tardives.

2 - Données et précisions préliminaires

Nous utilisons un corpus d'Enquêtes Ménages-Déplacements (EMD) (tabl. 2). Ces enquêtes consistent à recueillir les déplacements réalisés par tous les membres d'un ménage de cinq ans et plus habitant le territoire enquêté, un jour de semaine, du lundi au vendredi, hors vacances scolaires et jours fériés, pour tous les motifs de déplacements et quel que soit le mode. Le recueil à lieu entre octobre et avril. La question de l'ancienneté dans le logement ne faisant pas partie du questionnaire standard (CERTU), nous avons sélectionné les enquêtes qui en font mention. Par ailleurs, faute de standard, elle peut être posée différemment d'un questionnaire à l'autre (encadré 3). Toutefois, si cet inconvénient est regrettable, nous pensons qu'il n'est pas susceptible d'invalider toute analyse.

Ainsi, après examen de la structure des données et de leur compatibilité, nous avons choisi d'asseoir notre propos sur les EMD suivantes : Lille 1987, 1998, 2006 ; Amiens 1991, 2010 ; Grenoble 1992, 2001 ; Toulouse 2003, 2013 et Nancy 2013.

TABLEAU 2 : LES ENQUÊTES MÉNAGE-DÉPLACEMENT UTILISÉES

Ville Centre	Année	Nombre de communes	Population totale	Population enquêtée	Taux de sondage
Lille	1987	126	1 093 000	11 909	1,09%
Lille	1998	126	1 176 000	12 187	1,04%
Lille	2006	85	1 088 897	8 990	0,83%
Amiens	1991	10	153 000	4 867	3,18%
Amiens	201	33	174 000	4 849	2,79%
Grenoble	1992	25	349 000	4 012	1,15%
Grenoble	2001	254	712 000	16 089	2,26%
Toulouse	2003	167	935 000	10 711	1,15%
Toulouse	2013	179	1 071 200	12 872	1,20%
Nancy	2013	55	338 100	7 096	2,10%

Sources : EMD, CEREMA.

Encadré 3 : Différents libellés de questions

- Depuis combien de temps habitez vous cette commune ? (Grenoble, 2001)
- Depuis combien d'années habitez-vous ce logement ? (Lille, 2006)
- Depuis quelle année habitez-vous ce logement ? (Montpellier, 2013)
- Année d'arrivée dans le logement : (Mulhouse, 2009)

Étant donné qu'un ménage la quitte mécaniquement selon sa date d'emménagement, nous parlons

bien d'une sous-catégorie (mouvante, évolutive et relative à la date d'enquête) et non d'une sous-population au sens sociologique du terme. Cependant, la sous-catégorie d'individus ayant récemment emménagé présente un profil de mobilité particulier auquel il convient de s'intéresser de près. Elle semble contribuer de manière particulière aux évolutions récentes de mobilité observées chez les résidents des centres urbains. Cet article vise à montrer que la sous-catégorie des résidents récents (au moment de l'enquête) contribue au léger recul de la mobilité et au rééquilibrage des choix modaux au profit des modes alternatifs à la voiture.

La sous-catégorie de population ayant récemment emménagé n'est pas représentative de la population totale. On rappellera, sans prétendre à l'exhaustivité que toutes choses étant égales par ailleurs, on déménage plus souvent lorsqu'on est jeune, lorsqu'on se situe à un tournant biographique majeur (mariage, naissance, décès, divorce...), lorsqu'on est locataire ou lorsqu'on habite les centres urbains (Rogers, 1988). Par conséquent, dans les analyses qui suivent, on s'étonnera peu que cette sous-catégorie de population puisse présenter un profil de mobilité particulier et davantage des évolutions que présente ce profil d'une enquête à l'autre.

3 - Impact de la mobilité résidentielle sur la mobilité quotidienne : un état de l'art

Que se passe-t-il au moment d'un déménagement ? Pour E. Goodwin (1985), il se produit une rupture dans un système de routines. « Souvent, les moments de transitions dans le cycle de vie sont l'occasion de modifier les habitudes ». Or le chercheur est très attentif à ce type de rupture car « seules les ruptures dans les habitudes peuvent amener à un changement » de comportement de mobilité.

Pour Anaïs Rocci (2007), l'habitude est l'hypothèse la plus vraisemblable pour expliquer le fait que des individus « ne pensent pas forcément à d'autres alternatives en termes de mode ou en termes d'usage ». Jean-Claude Kaufmann ajoute que « les déplacements, notamment pour se rendre au travail, constituent des habitudes quotidiennes, des routines dans lesquelles le changement s'insinue difficilement. À l'instar de la plupart des actes quotidiens, ils relèvent bien moins d'un acte souverain et réfléchi de l'individu que d'une 'évidence intériorisée' », (Kaufmann, 1997, cité par Vincent, 2010). « Le changement des habitudes de déplacement sur le trajet domicile-travail se heurte principalement à la question de la remise en cause des routines » (Vincent, 2010), d'autant plus que l'affectation de beaucoup d'autres ressources est « adaptée en fonction de ce choix » (Flamm, 2004 a&b). D'un côté les routines réduisent la conscience qu'existent des alternatives modales et accentuent la prégnance du mode choisi (Verplanken et al., 1997). D'un autre côté, elles biaisent le regard porté sur les autres modes de transport en surévaluant leur coût notamment (Kenyon, Lyons, 2003 ; Prillwitz, Barr, 2009)

A la suite de Goodwin, plusieurs auteurs ont qualifié de tournant biographique (ou *key-event*), les bouleversements des paramètres de la vie quotidienne (naissance, divorce, changement d'emploi) qui contraignent à un réajustement des routines. (Krizek, 2003 ; Kloekner, 2003). Bien souvent, un déménagement est un tel tournant ; il en est sinon la conséquence.

Mais la « sociologie de la conduite de vie » souligne toute l'importance que revêt la constitution de routines en tant que mécanisme stabilisateur de la vie quotidienne (Juan, 2014, De Coninck, 2014). Parce qu'elles réduisent la charge mentale, les routines sont fonctionnelles pour l'individu (Verplanken, Aarts, 1999). Il y a donc fort à parier qu'entre routines d'hier et routines d'aujourd'hui la fenêtre d'attention à l'éventail des offres de transport qui s'offrent à soi au moment d'un

déménagement soit courte.

Pourtant, à l'heure où l'on constate en France une tendance molle à plus de sensibilité environnementale concomitante d'une évolution des valeurs (Bigot, Hoibian, 2010), certains auteurs développent la thèse d'un éveil aux alternatives modales concurrentes à la voiture lié à des moments précis de l'histoire de vie où se produisent des ruptures dans les routines. Ainsi en est-il des expérimentations menées par Werner Brög (Coester, Vessiller, Collombat, 2002) montrant qu'un individu peut accepter de « s'auto-administrer des restrictions d'usage à l'automobile à condition de disposer d'alternatives qu'[il] considère comme crédibles et pour résoudre un problème collectif qu'[il] considère important ». L'individu adhère alors à une logique axiologique (au sens de Weber) se souciant de l'intérêt du bien commun sans bénéfice individuel immédiat. Si ce comportement de mobilité « vertueux » demeure anecdotique (d'un point de vue statistique), reste que « l'image des moyens de transports alternatifs à l'automobile est désormais positive » (Kaufmann, Tabaka, Louvet, 2010). L'institut de sondage TNS Sofrès (2010)³ précise même que « les valeurs environnementales sont en train d'impacter profondément le comportement mobile des Français. Si cette prise de conscience ne s'exprime pas encore pleinement au quotidien, elle commence à exercer une pression certaine sur la mobilité, en particulier sur le choix des modes de déplacement ».

Ainsi, une évolution des valeurs participe peut-être à expliquer certains changements de comportement de mobilité. Mais trop de travaux en restent là, n'établissant jamais de lien clair entre rupture dans l'histoire résidentielle et renouveau des routines de mobilité.

3 Etude TNS Sofrès, « La mobilité - De l'Homo Numericus à l'Homo Mobilis », Hors- série, TNS Sofres, février 2010.

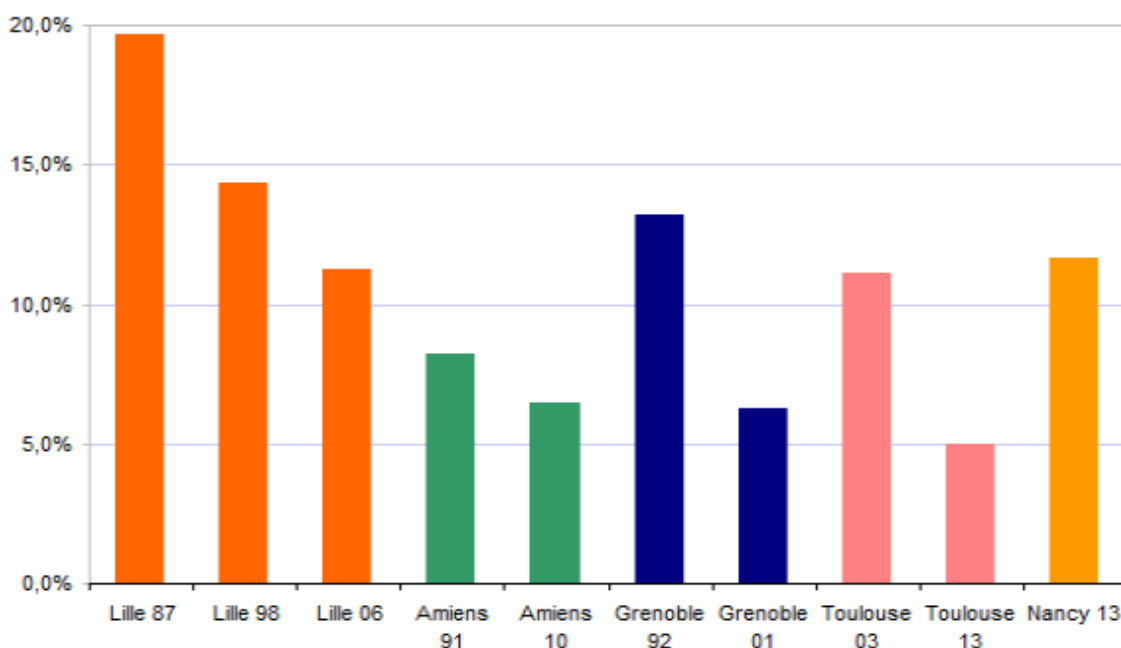
4 - Constats

4.1 - Premier constat : une sur-mobilité des nouveaux résidents qui tend à s'estomper

Le comportement des ménages ayant récemment emménagé présente une relative sur-mobilité (graph. 4 & tabl. 5). Celle-ci apparaît sur toutes les enquêtes analysées. Cette sur-mobilité des individus issus de la sous-catégorie des ménages ayant emménagé le plus récemment (moins de 2 ans) par rapport à ceux qui résident dans leur logement depuis longtemps (7 ans ou plus) s'explique assez aisément par des distorsions de structure de nos sous-catégories. En effet, il est bien connu que les actifs sont nettement plus mobiles que les inactifs. Or, l'ancienneté dans le logement implique des différences significatives de ce point de vue. A Lille, par exemple les ménages installés récemment sont composés à 45% d'actifs et à 5% de retraités. Les ménages plus anciennement installés sont composés à 35% d'actifs et à plus de 20% de retraités. Mais au-delà de ces différences de mobilité en niveau, assez évidentes, on doit s'interroger sur leurs variations relatives.

GRAPHIQUE 4 : UNE "SUR-MOBILITÉ" DES NOUVEAUX RÉSIDENTS (- DE 2 ANS) PAR RAPPORT AUX ANCIENS (7 ANS OU +) QUI S'ESTOMPE AU FIL DES ANS.

"Sur-mobilité" des nouveaux résidents (- de 2 ans) par rapport aux anciens (7 ans ou +)



Source : EMD, CEREMA.

TABLEAU 5 : MOBILITÉ SELON L'ANCIENNETÉ DANS LE LOGEMENT.

1980-1990	Lille 1987									
1990-2000		Lille 1998		Amiens 1991		Grenoble 1992				
2000-2010			Lille 2006				Grenoble 2002	Toulouse 2004		
2010-					Amiens 2010				Toulouse 2013	Nancy 2013
Mobilité (nbre de déplacement/jour/personne). Tous modes et pour 100% de la population	3,78	4,29	4,05	3,32	4,04	3,82	4,30	4,13	3,86	3,69
Filtres	Ménage ancienneté <= 2 ans	4,22	4,66	4,28	3,46	4,12	4,10	4,44	4,34	3,90
	Ménage ancienneté > 6 ans	3,53	4,07	3,84	3,20	3,87	3,62	4,18	3,94	3,75
	Ménage ancienneté <= 2 ans + mobilité VP Conducteur	1,69	1,97	1,61	1,40	1,49	1,78	1,55	1,97	1,70
	Ménage ancienneté > 6 ans + mobilité VP Conducteur	1,33	1,78	1,68	1,35	1,67	1,40	1,69	2,07	1,89

Source : EMD, CEREMA.

Sur tous les territoires pour lesquels nous avons au moins deux points de mesure, on observe une « sur-mobilité » qui diminue systématiquement pour les nouveaux résidents par rapport aux anciens. A Lille en 1987, les membres des nouveaux ménages réalisaient 20 % de déplacements en plus que les anciens, cette sur-mobilité n'étaient plus que de 10 % environ en 2006.

L'un des points remarquables étant que l'essentiel de la baisse de la mobilité peut être attribué à une baisse de l'usage de la voiture, il paraît opportun de se pencher sur les évolutions des parts modales de chacune des deux sous-catégories de population. Penser la mobilité en termes de parts modales, c'est s'affranchir de la sur-mobilité en valeurs absolues ci-dessus évoquée, mais rendre comparables les sous-catégories de population pour faire apparaître leurs différences et évolutions relatives. Que constate-t-on ?

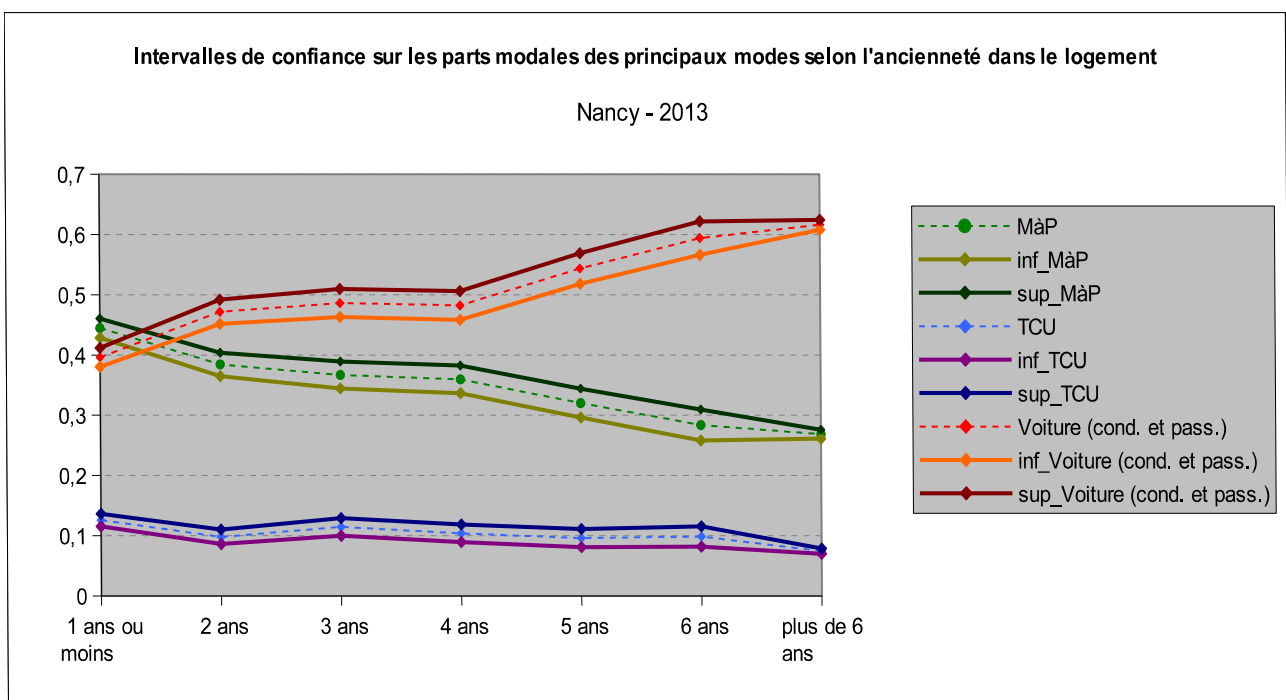
4.2 – Second constat : une répartition modale des arbitrages de mobilité étrangement proportionnelle à l'ancienneté du ménage.

À Nancy, nous n'avons qu'un seul point d'observation, relativement récent (2013). La sous-catégorie de population des ménages ayant récemment emménagés présente des caractéristiques étonnamment « vertueuses » du point de vue des critères de la mobilité durable. On constate que les ménages ayant récemment emménagé, relativement au reste de la population, se caractérisent par

une part modale automobile plus faible au profit de la marche et des transport en commun (TCU).

Si on compare les parts modales de la voiture particulière (VP), elles augmentent significativement au fur et à mesure que le ménage gagne en ancienneté dans le logement. Les résultats doivent ici être analysés avec prudence (étant entendu qu'une plus faible taille d'échantillon dégrade la qualité des résultats). Mais les intervalles de confiance à 95 %, ne laissent aucun doute sur la réalité du phénomène (graph. 6). On fait un constat similaire à Lille, en 2006, où la part modale de la voiture paraît corrélée, année après année, à l'ancienneté dans le logement du ménage.

GRAPHIQUE 6 : PARTS MODALES DES PRINCIPAUX MODES SELON L'ANCIENNETÉ DANS LE LOGEMENT (IC 95%) - NANCY 2013



Source : EMD, CEREMA.

4.3 – Troisième constat : ce qui se produit aujourd’hui ne se produisait pas hier ; du poids de la date d’emménagement au poids de la date d’enquête.

Jusqu’à la fin des années 1990, les parts modales des ménages ayant récemment emménagés

montraient une prédilection pour la voiture au détriment de la marche. C'est le cas à Lille en 1987 ou à Grenoble en 1992. C'est-à-dire que relativement au reste de la population, non seulement cette sous-catégorie de ménages se déplaçait plus (cf : premier constat) mais aussi plus souvent en voiture et moins souvent à pied ou en transports en commun. Or c'est précisément de cette sous-catégorie de population que vient la surprise : une inversion de tendance s'est produite entre 1992 et 2002 à Grenoble, entre 1998 et 2006 à Lille, entre 1991 et 2001 à Amiens, et entre 2003 et 2013 à Toulouse (tabl. 7).

TABLEAU 7 : PARTS MODALES DES PRINCIPAUX MODES SELON L'ANCIENNETÉ DANS LE LOGEMENT

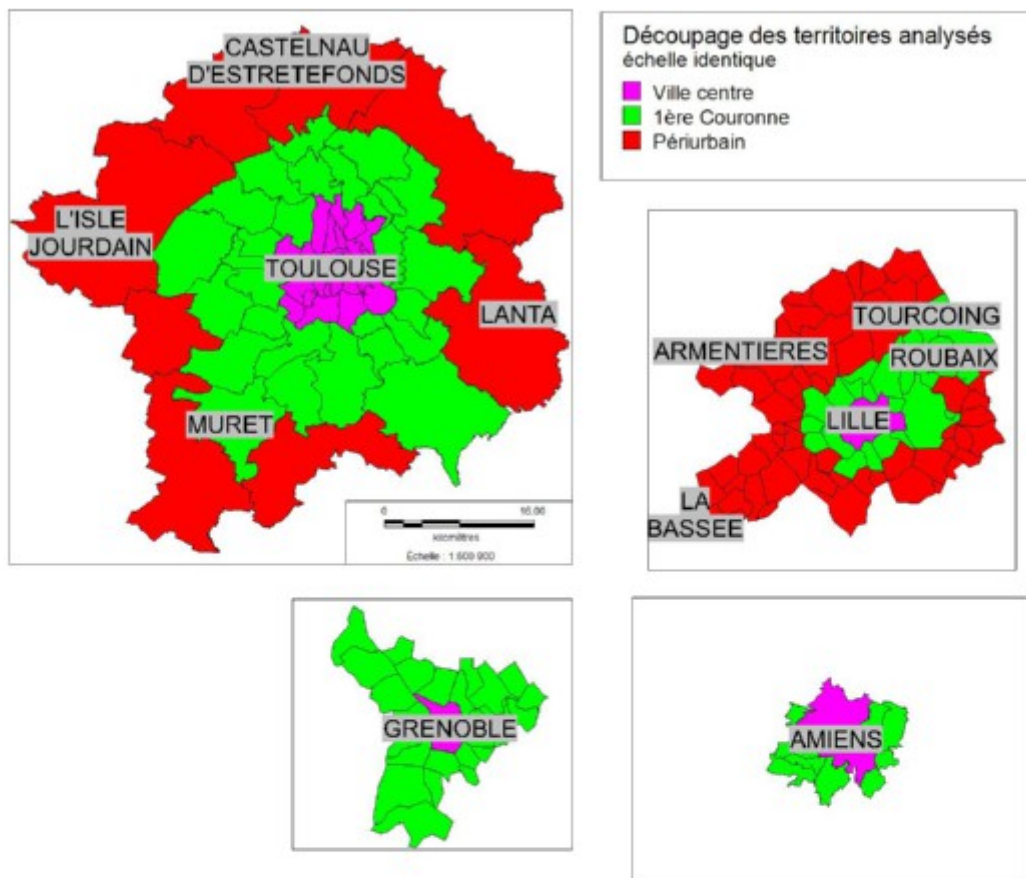
1980-1990		Lille 1987										
1990-2000		Lille 1998			Amiens 1991		Grenoble 1992					
2000-2010		Lille 2006					Grenoble 2002		Toulouse 2004			
2010-					Amiens 2010				Toulouse 2013		Nancy 2013	
Parts modales (part de marché des modes) %	Ménages anciens (ancienneté >= 2 ans)	VP Conducteur	40%	42%	38%	41%	36%	43%	35%	45%	44%	36%
		TC-MiAP	40%	40%	48%	44%	48%	40%	51%	37%	41%	51%
		Autres	20%	18%	14%	16%	16%	16%	14%	17%	16%	13%
	Ménages anciens (ancienneté < 2 ans)	VP Conducteur	38%	44%	44%	42%	43%	39%	40%	52%	50%	48%
		TC-MiAP	41%	36%	38%	40%	39%	42%	42%	27%	31%	36%
		Autres	21%	20%	18%	18%	18%	19%	17%	20%	19%	16%

Source : EMD, CEREMA.

4.4 - Quatrième constat : une évolution de comportements de mobilité spatialisée

Les corrélations que nous observons entre ancienneté résidentielle et comportements de mobilité peuvent être filtrées selon un critère spatial de localisation résidentielle. Voici les zones géographiques que les EMD nous permettent de distinguer à Lille , Toulouse, Grenoble et Amiens.

CARTE 8 : PÉRIMÈTRES D'ENQUÊTES À TOULOUSE, LILLE, GRENOBLE ET AMIENS.

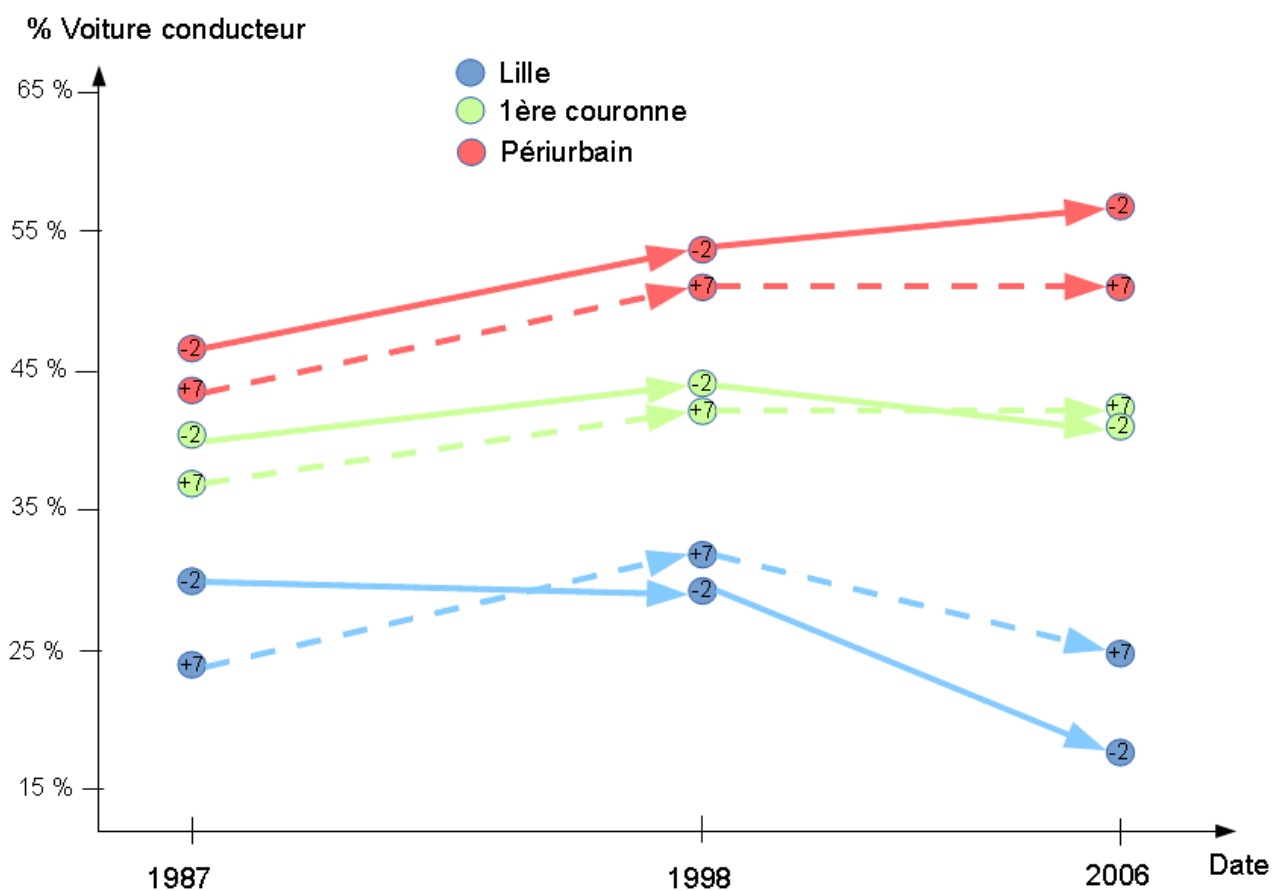


Source : EMD, CEREMA.

Dans les analyses qui suivent, pour des raisons de lisibilité des graphiques, nous ne nous intéressons

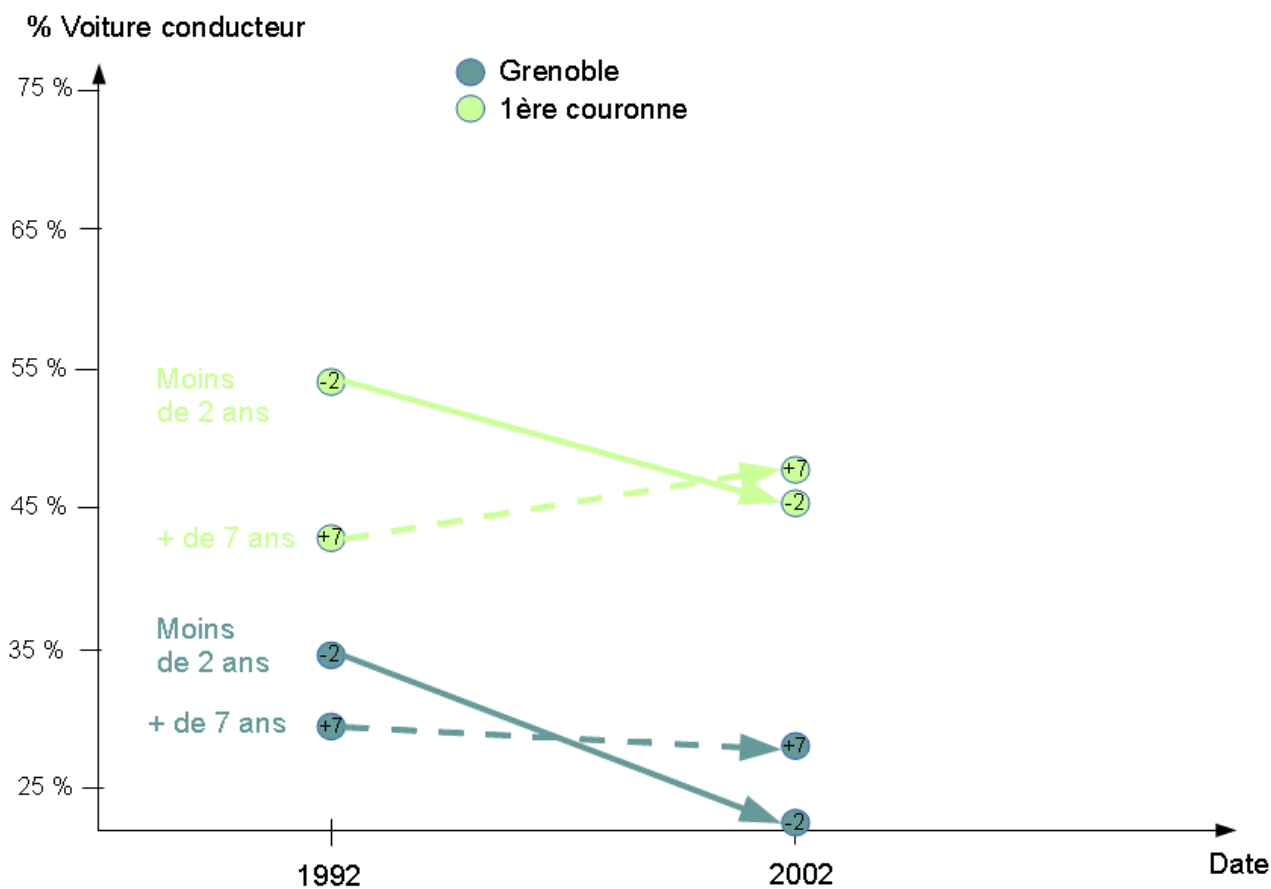
qu'aux sous-catégories de population dont l'opposition est la plus marquée ; à savoir les ménages ayant « 2 ans et moins » (-2) et « 7 ans et plus » (+7) d'ancienneté dans le logement, étant entendu que la catégorie « 3-6 ans » non représentée a un profil médian entre nos deux situations extrêmes. L'évolution la plus significative des répartitions modales s'observe dans les villes-centres et dans une moindre mesure dans les premières couronnes. A Lille ou Grenoble, les nouveaux résidents des villes centres et de 1^{ère} couronne utilisent désormais moins la voiture que les anciens résidents (graph. 9&10).

GRAPHIQUE 9 : EVOLUTIONS DES PARTS MODALES VP CONDUCTEUR À LILLE SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE



Source : EMD, CEREMA.

GRAPHIQUE 10 : EVOLUTIONS DES PARTS MODALES VP CONDUCTEUR À GRENOBLE SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE

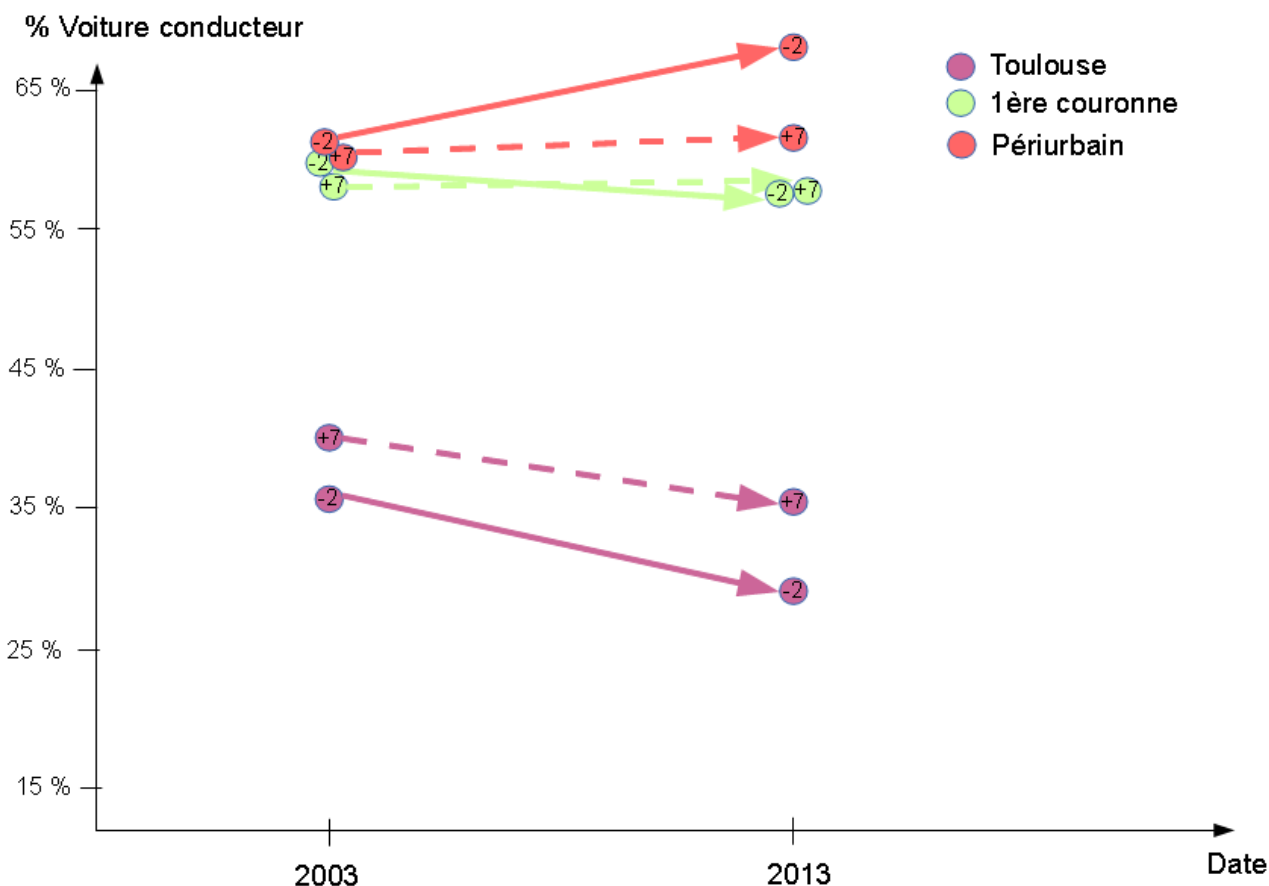


Source : EMD, CEREMA.

C'est principalement dans les ville-centres que des profils de ménages relativement peu vertueux en termes de mobilité durable hier, ont été remplacés, en quelques années, par un profil de ménages présentant une distribution modale bien moins favorable à l'usage de la voiture au quotidien.

A Toulouse, en 2003, les nouveaux résidents de la ville de Toulouse ont déjà une part modale VP plus faible que les anciens. L'absence d'enquête antérieure ne permet pas de savoir s'il en a toujours été ainsi ou si une inversion a également eu lieu dans la ville-centre. Mais les évolutions entre 2003 et 2013 sont en tous points semblables aux évolutions de Lille entre 1998 et 2006 (graph. 11).

GRAPHIQUE 11 : EVOLUTIONS DES PARTS MODALES VP CONDUCTEUR À TOULOUSE SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE



Source : EMD, CEREMA.

A Amiens, si les tendances sont similaires, le nombre de déplacements sur lesquelles elles reposent ne nous permet pas de faire un traitement statistique distinguant significativement les pratiques des résidents de la ville-centre et de la première couronne. Quant à Nancy, nous ne pouvons présumer d'aucune évolution puisque nous n'avons qu'une seule date d'enquête.

Il y aurait donc une logique spatiale à ce retournement de tendance particulièrement marqué dans la sous-catégorie de population des ménages ayant récemment emménagé. On peut être tenté de voir une logique de diffusion spatiale historique du retournement de tendance en question : d'abord observé dans la ville centre de Lille entre 1987 et 1998, il s'observe ensuite dans la première couronne entre 1998 et 2006. A Grenoble, le retournement s'observe entre 1992 et 2002 à la fois dans la ville centre et dans la première couronne mais de façon bien plus nette dans la ville centre. A

Toulouse, le retournement se serait produit avant 2003 et s'accroît après. Toutefois, à Lille comme à Toulouse (les deux seuls territoires fournissant des données au-delà de la première couronne périurbaine) les tendances de la ville-centre et de la première couronne ne s'observent pas au-delà, dans le périurbain⁴.

La localisation résidentielle relativement au centre urbain jouerait donc un rôle déterminant dans l'évolution des parts modales mise en évidence. Cet « effet spatial » est à relier avec la performance des réseaux de transport alternatifs à la voiture et à l'accessibilité qu'ils offrent lorsqu'on vit dans les pôles urbains. Ce résultat vient corroborer l'analyse que font Hubert et Delisle (2010) à partir des résultats de l'Enquête Nationale Transport-Déplacements. Ils relient les évolutions de mobilité – et en particulier de mobilité automobile – aux niveaux de densité en emplois et en habitants de la commune de résidence entre 1994 et 2008. L'analyse par décile de densité montre des augmentations de mobilité pour les individus de 6 ans et plus au sein des 5 premiers déciles (zones les moins denses) et de nettes baisses sur les 5 derniers déciles (zones urbaines les plus denses) et dans les deux cas on explique ces variations de mobilité par des variations de l'usage de l'automobile. « Le choix de la résidence détermine de plus en plus celui d'un type de mobilité. (...) Les zones les plus denses des centres se singulariseraient par une mobilité en baisse et de moins en moins dépendante de l'automobile ».

4 On notera toutefois que les échelles de ces périurbains sont très différentes pour Lille (superficie totale d'environ 1000 km²) et Toulouse (plus de 3000 km²).

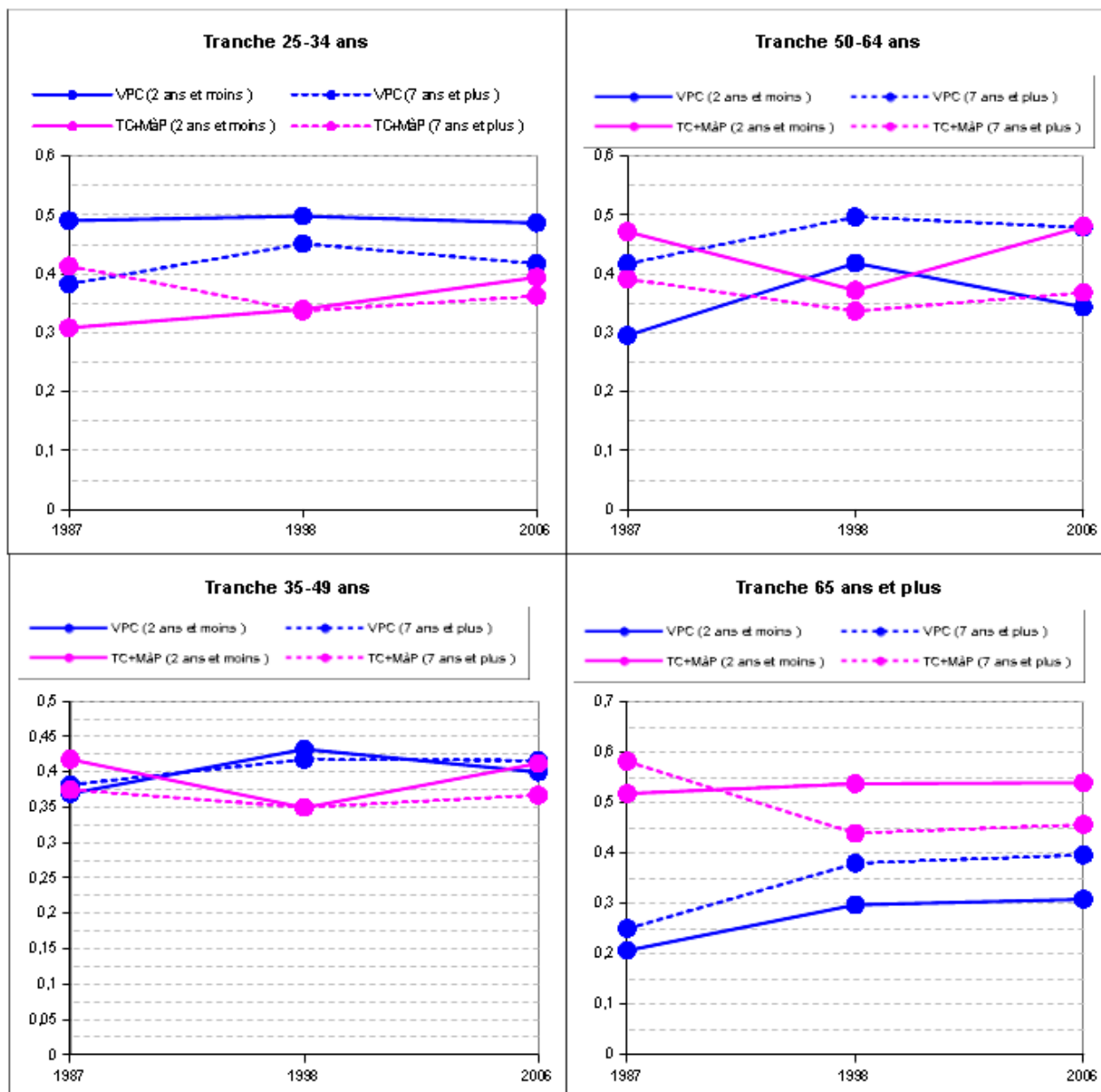
5 - N'observe t-on pas simplement l'effet d'une évolution des comportements de mobilité chez les jeunes ?

Il nous a semblé important de contrôler que la particularité comportementale des nouveaux résidents ne tient pas exclusivement à un effet d'âge puisqu'on sait que les ménages qui déménagent sont, relativement à l'ensemble des ménages, plus jeunes. Il est parfaitement possible que les évolutions de comportements de déplacement et particulièrement de choix modaux soient, en fait, le reflet d'une simple évolution générationnelle, ce que d'autres travaux réalisés en Allemagne et en Angleterre peuvent laisser penser (Kuhnimhof, Buehler, Dargay, 2011).

Nous avons trié nos données selon la classe d'âge de la personne de référence du ménage. Et à Grenoble, Toulouse, Amiens ou Lille, les résultats convergent : la classe d'âge ne permet pas, à elle seule, d'expliquer les retournements de tendance observés en termes de répartition modale. A Lille par exemple, ce sont même les jeunes ménages qui y contribuent le moins (graph. 12). Lorsqu'on compare deux à deux chaque classe d'âge de chacune des sous-populations, on constate que la rupture dans les choix modaux, observée entre 1998 et 2006, se produit nettement chez les ménages nouveaux venus dont la personne de référence a 35-49 ans ou 50-64 ans et la résistance à la tentation de la voiture est plus forte chez les plus de 65 ans nouvellement venus. On ne peut donc pas dire que les phénomènes observés tiennent exclusivement aux évolutions de comportements des jeunes générations. La mobilité résidentielle comporterait bien un effet propre dans l'évolution de la mobilité quotidienne.

GRAPHIQUE 11 : EVOLUTION DES PARTS MODALES INDIVIDUELLES SELON LA CLASSE D'ÂGE À LAQUELLE APPARTIENT LA PERSONNE DE RÉFÉRENCE DU MÉNAGE – LILLE (LMCU PUIS MEL)

Evolution des parts modales individuelles selon la classe d'âge à laquelle appartient la personne de référence du ménage
Lille (LMCU puis MEL)



Source : EMD, CEREMA.

6 - Conclusion

Ce que nous disent les données d'enquêtes, c'est que les nouveaux résidents d'aujourd'hui n'ont pas les mêmes comportements que les nouveaux résidents d'hier. Or, parmi les différences les plus significatives entre ces générations de nouveaux résidents, on peut signaler l'existence de comportements de mobilité quotidienne inattendus.

La période de relocalisation résidentielle semble ouvrir une fenêtre d'opportunité intéressante pendant laquelle les ménages réexaminent leurs pratiques de mobilité. Lorsqu'ils ont choisi la ville centre ou sa 1^{ère} couronne, l'issue de ce réexamen semble désormais favorable à une baisse de mobilité d'une part, à un rééquilibrage modal au profit des transports alternatifs à la voiture d'autre part. Ce n'était pas le cas il y a 30 ans.

Pour aller plus loin et affiner ce constat, il serait intéressant de tester d'autres hypothèses influençant le choix du mode de déplacement consécutif à un déménagement. Le niveau de revenu, par exemple, n'est malheureusement pas spécifié dans les EMD.

De façon concomitante à un emménagement, la question de l'accessibilité se pose aux membres du ménage. Il est possible que l'éventail des choix modaux serait aujourd'hui plus consciemment considéré, étudié, comparé et testé à ce moment précis ; ce qui favoriserait des comportements de déplacement plus 'durables'.

Stéphane Labranche (2012) estime que nous assistons à une transition dans les représentations que nous avons de l'impact environnemental de nos pratiques. Elle produit de la dissonance cognitive : « La réduction de l'écart [entre valeurs et pratiques] passe par la modification du discours, des idées, relative aux pratiques dissonantes, plutôt que par un changement des comportements » (Labranche, 2012). Divers « systèmes de justification » (Rocci, 2010) aideraient à supporter cette dissonance. Les valeurs environnementales produiraient un malaise à l'échelle individuelle mais assez rarement un changement mécanique dans les pratiques au quotidien. Par exemple, « le changement climatique n'est pas un facteur de décision dans la mobilité quotidienne. [...] Le confort, la rapidité et la liberté [dans les transports] sont plus déterminants et ce, même pour les acteurs pour qui le climat représente le défi du 21^{ème} siècle ». Est-il possible que l'emménagement soit l'occasion de résoudre cette dissonance cognitive soit par une localisation résidentielle plus judicieuse soit en

profitant de cette rupture biographique forte pour faire évoluer des pratiques de mobilité et des choix modaux ?

Si le statut de « déclencheur » du changement des comportements de déplacement (*key-event*) que le déménagement semble avoir se confirme chez des individus emménageant dans les pôles les mieux desservis en transports en commun des métropoles urbaines, il conviendrait d'en tenir compte dans une politique favorisant les modes doux et les solutions alternatives à la voiture. Des politiques publiques ciblées pourraient aisément tirer parti de ce résultat en mettant en œuvre des campagnes de communication à destination de la population ayant récemment emménagé afin de délivrer un message plus facilement audible, compréhensible et convainquant. Elles pourraient alors accompagner, et peut-être pérenniser, une évolution vertueuse des comportements de déplacements vers un usage mesuré de l'automobile.

Faisant une analyse de données françaises de l'INSEE, Jean-Claude Driant (Lab'Urba)⁵, indique que le taux d'emménagés récents (4 années précédant l'enquête) se situe entre 25 % et 30 %. Il passe de 30 % en 1992 à 33 % en 2003 et 26,6% en 2013. Ceci signifie qu'à tout moment, l' élu d'un pôle urbain a la certitude qu'un quart des ménages a emménagé dans les 4 ans qui précèdent. Imaginer une politique publique s'adressant aux ménages nouveaux résidents, c'est s'adresser, en quelques années, à une part importante de la population.

Le déménagement, en ce qu'il constitue une rupture biographique forte contraignant les ménages à repenser leurs routines pourrait désormais jouer un rôle de déclic. Au fond, à l'heure où les politiques publiques exhortent encore les populations aux changements de comportement de mobilité, convaincre n'est peut-être plus le problème. À l'heure des inlassables injonctions à l'électro-mobilité pour que la mobilité devienne « durable », ne faudrait-il pas passer à des accompagnements plus appropriés et plus ciblés ? Ne conviendrait-il pas davantage d'accompagner le changement et en particulier de comprendre les conditions de pérennisation des processus à l'oeuvre ? Ne faudrait-il pas se mettre en quête des processus d'apprentissage et de stabilisation des choix de mobilité de la vie quotidienne, au moment de la relocalisation résidentielle des ménages en particulier ? Désormais, c'est moins la pertinence d'une politique de mobilité durable qu'il s'agit de prouver que la possibilité de sa mise en œuvre qu'il s'agit de trouver.

5 Séminaire de formation « Mobilité résidentielle », 12 juin 2015, CVRH Paris.

Bibliographie

Armoogum Jimmy, Hubert Jean-Paul, Roux Sophie, Le Jeannic Thomas, 2010, « Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens : une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf en ville et campagne » in *Revue du CGDD – La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, CGDD – SOeS, Décembre 2010, pp. 5-24

Bigot Régis, Hoibian Sandra, 2010, *Les Français avancent à grands pas sur la longue route écologique*, Cahier de recherche, CREDOC, Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie, n°272, décembre 2010.

Coester Pierre, Vessiller Béatrice, Collombat Hélène, 2002, « Management de la mobilité par le marketing individualisé, une approche innovante pour changer durablement les comportements dans les déplacements quotidiens », *Socialdata – CERTU*, mars 2002.

Coninck Frédéric (de), 2015, « L'invention des routines », *Espace populations sociétés*, 2015/1-2 | 2015, <http://eps.revues.org/5951> ; DOI : 10.4000/eps.5951.

Flamm Michaël, 2004b, « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie » in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, coll. « Travaux et recherches », pp. 71-94.

Flamm Mickaël, 2004a, *Comprendre le choix modal. Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transports*, thèse sous la direction de M. Bassand, Lausanne, EPFL.

Goodwin Phil, 1985, *Changes in transport users' motivations for modal choice: passenger transport*, Report of the 68th Round table on Transport economics, European Conference of Ministers of Transport, OECD, Paris.

Hubert Jean-Paul, 2009, « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs », Paris, INSEE, n°1252.

Hubert Jean-Paul, Delisle François, 2010, « L'allongement des déplacements quotidiens contribue à l'émergence d'espaces urbains multipolaires, tandis que la mobilité baisse au centre des grandes

agglomération » in *Revue du CGDD – La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, CGDD – SoeS, Décembre 2010, pp. 47-64

Juan Salvador, 2015, « Le concept de routine dans la socio-anthropologie de la vie quotidienne », *Espace populations sociétés*, 2015/1-2 | 2015, <http://eps.revues.org/5935> ; DOI : 10.4000/eps.5935

Kaufmann Jean-Claude, 1997, *Le coeur à l'ouvrage – théorie de l'action ménagère*, Paris, Nathan.

Kaufmann Vincent, Tabaka Kamila, Louvet Nicolas, 2010, « Quels potentiels de transferts modaux dans les agglomérations françaises ? Analyses de 19 EMD », Rapport CERTU, 6T- Bureau de recherches - Laboratoire de Sociologie Urbaine [LaSUR], Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Kenyon S., Lyons G., 2003, « The Value of Integrated Multimodal Traveller Information and its Potential Contribution to Modal Change », *Transportation Research, Part F*, n°6, pp. 1-21.

Kloekner C, 2004, « How single events change travel mode choice – a life span perspective ». Paper presented at the 4th International Conference of Traffic and Psychology. 5th-9th september 2003, Nottingham, UK.

Krizek K. J., 2003, « Planning, Household travel, and household lifestyles » in K. Goulias (éd.), *Transportation Systems Planning. Methods and Applications*. CRC Press LLC.

Kuhnimhof Tobias, Buehler Ralph, Dargay Joyce, 2011, « Travel Trends among Young Germans and Britons », TRB 2011 Annual Meeting, Working paper.

Labranche Stéphane, 2012, « La schizophrénie écologique : le cas des déplacements quotidiens à Lyon », *VertigO*, Hors-série n°11 | mai 2012.

Prillwitz Jan, Barr Stewart, 2009, « Motivations and Barriers to Adopting Sustainable Travel Behaviour », working paper, <http://geography.exeter.ac.uk/prost/Downloads/WP2-Motivations-Barrierers.pdf>

Quetelard Bernard, 2008a, « Du nouveau dans le partage modal » in *Transports urbains*, n°112, pp 9-12.

Quetelard Bernard, 2008b, « Les évolutions récentes de la mobilité urbaine : un renversement de tendance ? », *Revue de l'AUDIAR*, mai 2008.

Rocci Anaïs, 2007, *De l'automobilité à la multimodalité, Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture*, Paris, Thèse de doctorat, Inrets – Université Paris V, décembre, ronéotypé.

Rogers A., 1988, « Age Patterns of Elderly Migration : An International Comparison » in *Demography*, n°25/3, pp. 355-370.

Verplanken B., Aarts H., 1999, « Habit, Attitude, and Planned Behavior : Is Habit an Empty Construct or an Interesting Case of Goal-directed Automaticity ? » in *European Review of Social Psychology*, vol. 10, pp. 101-134.

Verplanken B., Aarts H., Van Knippenberg A., 1997, « Habit, information acquisition, and the process of making travel modes choices » in *European Review of Social Psychology*, n°27, pp. 539-560.

Vincent Stéphanie, 2010, « Etre ou ne pas être 'altermobile' ? L'appropriation individuelle de pratiques alternatives à la voiture » in Hanja Maksim, Stéphanie Vincent, Caroline Gallez, Vincent Kaufmann (éds.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'harmattan, Logiques sociales.