



Le déménagement comme occasion de rompre les routines de mobilité quotidienne et de s'engager dans une mobilité durable ?

Joël Meissonnier

► To cite this version:

Joël Meissonnier. Le déménagement comme occasion de rompre les routines de mobilité quotidienne et de s'engager dans une mobilité durable ?. Helga-Jane Scarwell, Divya Leducq, Annette Groux (éds.), Réussir la transition énergétique, Villeneuve d'Ascq, Presse Universitaire du Septentrion., , pp. 123-133., 2015, 9782757408568. 10.4000/books.septentrion.18270 . halshs-01778006

HAL Id: halshs-01778006

<https://shs.hal.science/halshs-01778006>

Submitted on 25 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.

Le déménagement comme occasion de rompre l'inertie des routines de mobilité quotidienne et de s'engager dans une *mobilité durable* ? Décryptage d'un paradoxe.

Joël Meissonnier, chargé de recherche, CEREMA, Direction Territoriale Nord-Picardie.

joel.meissonnier@cerema.fr

Le monde qui se dessine est celui d'une population mondiale massive (quasiment 7 milliards aujourd'hui et 9 au milieu du XXI^{ème} siècle), dont les aspirations au confort moderne sont croissantes et énergivores, et qui devra pourtant se contenter d'une planète devenue exsangue, de moins en moins généreuse (nous aurons épuisé au début du siècle prochain son héritage fossile) et de moins en moins hospitalière (le changement climatique annoncé par le GIEC et provoqué par les activités humaines augure de désertifications, d'une hausse des niveaux des océans et d'une multiplication des ouragans). La dichotomie classique proposée par Erving Goffman (1991) distinguant les *cadres sociaux de l'expérience* des *cadres naturels* relatifs aux événements pilotés par des déterminants naturels sans qu'aucune action humaine n'en soit la cause, semble bel et bien obsolète à l'heure où l'on s'engage dans un irréversible processus d'inversion des raretés (Bourg, Whiteside, 2009).

En réponse à ces enjeux, la *transition énergétique* s'impose. Elle passerait par un délicat changement de paradigme sociétal, tant économique que politique ; elle sonnerait le glas d'une glorieuse et dispendieuse époque moderne qu'il s'agirait de dépasser, rien de moins (Latour, 2012). Si les solutions envisagées étaient jusqu'à présent technologiques, la nécessité de s'engager sur la voie d'une évolution des comportements, des usages et des pratiques s'impose y compris à l'échelle micro-individuelle. « Réduire l'usage des énergies fossiles ne peut qu'affecter le choix des lieux de résidence et de travail, ce que nous consommons et la manière dont nous occupons nos loisirs » (Dupuis, 2007). Il reviendrait à chaque citoyen de prendre sa part, manuel de transition en main (Hopkins, 2010), au processus de *transition*. Il s'agirait de s'engager dans une mission (tel un missionnaire) de réduction progressive de ses propres émissions de gaz à effet de serre par une évolution pas à pas des comportements de consommation, de mobilité, par des relocalisations de résidence ou d'activités, par des circuits de distribution courts et des actions citoyennes.

Cet impératif suppose, de la part des pouvoirs publics, d'imaginer les politiques publiques adéquates. Désormais, « du point de vue des acteurs institutionnels et politiques de niveau national et international, la *transition énergétique*, définie comme un ensemble de changements attendus dans les manières de produire, de consommer et de penser l'énergie, se présente comme une nécessité » (Cacciari, Dodier, Fournier, Gallenga, Lamanthe, 2014). Malheureusement, la *transition énergétique* ne se décrète pas : « les acteurs politiques ne peuvent qu'accompagner le mouvement » et non l'inverser, « le faciliter en supprimant les aspérités qui le freinent » (Dupuis, 2007). Par conséquent, une approche compréhensive de la réception des politiques publiques énergétiques s'impose. C'est l'objet de notre contribution. Elle se focalise sur le cas des familles s'engageant dans un processus d'accession à la propriété dans les métropoles françaises de Lille et Lyon.

1 - L'enquête

La recherche ANR Transénergie s'est intéressée aux stratégies de localisation des accédants à la propriété avec la question énergétique pour focale. Dans une perspective comparative, les métropoles de Lyon et Lille ont fait l'objet d'investigations. Notre propos s'appuie sur une quarantaine d'entretiens peu directifs réalisés avec des ménages en situation d'accession à la propriété (processus en cours, plus ou moins avancé). Les familles ont été repérées de proche en proche, par

l'intermédiaire d'agents immobiliers, de l'ADIL ou par le biais d'un forum Internet. Les entretiens ont été réalisés par six sociologues-anthropologues en 2012-2013. Ils ont été menés sur le thème du choix résidentiel sans précision particulière de la problématique énergétique. En effet, il s'agissait de comprendre les processus à l'œuvre sans induire les réponses, sans orienter l'arbitrage ni induire artificiellement un intérêt pour ces questions énergétiques. Autant que possible, nous avons tenté de réinterroger une seconde fois les familles à un stade plus avancé de leur recherche immobilière afin de déterminer comment évoluaient les processus engagés et d'étudier comment étaient préservés ou sacrifiés les divers 'critères' énoncés par les familles. Il s'agissait tout particulièrement de focaliser notre intérêt sur ceux qui comportent explicitement ou implicitement une dimension énergétique.

2 - La paradoxale inertie des routines de mobilité en période de relocalisation résidentielle

« Les déplacements, notamment pour se rendre au travail, constituent des habitudes quotidiennes, des routines dans lesquelles le changement s'insinue difficilement. A 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' », explique Jean-Claude Kaufmann (1997). En effet, 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 terme de mode (comme expérimenter le vélo, ou les deux-roues motorisés) ou bien en terme d'usage (comme par exemple changer son usage individuel de l'automobile pour un usage partagé – location, autopartage – ou collectif – covoiturage) ». La 'sociologie de la conduite de vie' souligne l'importance que revêt la constitution de routines en tant que mécanisme stabilisateur de la vie quotidienne et réducteur de la charge mentale d'arbitrage. Les recherches menées par Michaël Flamm (2004) sur la mobilité quotidienne mettent en évidence que les individus tendent à privilégier le « choix » d'un certain moyen de transport par habitude, l'affectation des autres types de ressources étant adaptée en fonction de ce choix.

Le déménagement est une rupture majeure dans l'histoire de vie (Desjeux et alii., 1998) qui suppose une complète recomposition des habitudes et un réexamen des pratiques routinières du quotidien. Cette période est *a priori* idéale pour repenser nos mobilités quotidiennes (Meissonnier, 2011) et, peut-on l'espérer, pour questionner l'évidence du 'choix' modal de l'automobile au quotidien. « Les périodes de transition et de changement, plus ou moins imprévisibles dans les trajectoires de vie, s'avèrent être des contextes favorisant la recomposition des habitudes modales », écrit Stéphanie Vincent (2010) « Si elles n'amènent pas de manière mécanique et déterministe à l'adoption de pratiques altermobiles, [elles] tendent (...) à créer des périodes de flottement où les routines, mises à mal par ces changements, se trouvent plus facilement questionnées, remises en cause et modifiées ». La mobilité résidentielle serait donc une période propice aux *déclics comportementaux* du point de vue de la mobilité quotidienne (Stranbridge, Lyons, Farthing, 2004) étant donné :

- la progression des valeurs *éco-responsables* chez les Français qui « avancent à grands pas sur la longue route écologique » (Bigot, Hoibian, 2010) et qui ont aspiré à une mobilité nettement plus sobre au cours des dix dernières années (Kaufmann et alii 2010),
- la tendance concomitante à la hausse des prix des carburants.

Pourtant, rien de tel si l'on s'en tient aux statistiques disponibles, même les plus récentes. En période de déménagement, les évolutions des pratiques quotidiennes de déplacement ne sont pas significatives. L'analyse qualitative des processus à l'œuvre s'impose alors pour élucider le paradoxe.

3 - Éléments d'analyse du paradoxe

Dans notre corpus d'entretiens auprès de ménages en accession à la propriété, les *bonnes raisons* de ne pas faire évoluer ses routines de mobilité sont légions. Quand les uns vantent l'inégalable confort de la voiture individuelle, les autres justifient leur arbitrage par l'inexistence d'une offre de

transport alternative pour se rendre, par exemple, sur un lieu de travail situé dans une zone d'activité périurbaine. Dans les lignes qui suivent, nous focalisons intentionnellement notre regard sur les ménages qui, à un moment donné, aspirent à une autre mobilité quotidienne à l'occasion d'un emménagement. Or, nous faisons un constat essentiel et primordial pour orienter la politique publique : les difficultés que ces témoignages relatent tiennent toutes à des questions d'**accès à l'information**.

3.1 - Prescripteurs : des sources d'informations douteuses ?

Les professionnels de l'immobilier comptent logiquement parmi les principaux prescripteurs des familles en accession à la propriété. Or, la représentation selon laquelle l'accès en automobile est une évidence est largement véhiculée par les agents immobiliers. Tout se passe comme si l'accédant à la propriété serait nécessairement un individu motorisé.

Lorsqu'elle rencontre un nouvel agent immobilier, Emmanuelle¹ précise en préambule : « Moi, je ne suis pas une dingue de la voiture (...) les embouteillages, le matin, c'est pas mon truc (...). On a qu'une [seule] voiture et moi je suis très 'transport en commun' ». Son conjoint, François², explique qu'ils avaient présenté leurs souhaits aux agents immobiliers de la sorte : « Pas loin du métro, ou du tram. On avait dit 3 / 4 chambres minimum. Un budget qui était de 200 000 tout compris... on avait fixé ça aussi . Avec un petit jardin, et le métro ou le tram à moins de 10 minutes. Mais vraiment le métro ou le tramway... on ne voulait pas le bus ». Le couple poursuit ainsi : « On a visité une ou deux maisons mais souvent c'était très loin du métro. (...) Donc c'était... [non], mais ils [les agents immobiliers] ont essayé(...). Ils le savaient, qu'on ne voulait pas [de maison loin du métro], mais ils ont essayé ».

La stratégie d'un agent immobilier dont l'objectif premier est de 'placer ses biens' peut être à l'origine d'un changement d'échelle, d'un élargissement du périmètre d'investigation. Ces professionnels semblent donc jouer un rôle dans la minimisation des conséquences de la localisation sur la mobilité quotidienne.

Cécile³ et Nicolas⁴ racontent qu'initialement « toutes les recherches se concentraient dans Lille intra-muros ». Le couple s'est laissé convaincre d'élargir le périmètre d'investigation et de visiter des maisons à Croix par un agent immobilier. « Jamais un seul instant je ne pensais habiter Croix un jour. On ne connaissait pas du tout et je ne sais plus... c'est un agent qui m'a dit un jour *vous devriez regarder à Croix, j'ai une maison sympa*, et j'ai commencé à regarder pouf comme ça ! (...) On n'y avait jamais mis les pieds ».

3.2 – Partir à la pêche aux informations

Le peu d'informations dont les accédants à la propriété disposent en matière de mobilité quotidienne depuis et vers les logements qu'ils entrevoient d'acquérir est patent. La présence d'une station de métro, de tram ou d'une gare est souvent connue. Mais une estimation plus précise des fréquences de desserte, des temps d'accès aux destinations du quotidien, des niveaux de congestion des routes à emprunter matin et soir et de la teneur des offres de transports alternatives à la voiture solo fait défaut.

Brigitte⁵ a entrepris un calcul comparatif méthodique des temps d'accès en transports en

1 chargée de mission, 32 ans, Lille.

2 contractuel de l'éducation nationale, 33 ans, Lille.

3 juriste, 33 ans, Lille.

4 libraire, 35 ans, Lille.

5 secrétaire d'université, 41 ans, Lille.

commun entre chaque maison visitée et différents lieux de travail (celui où elle exerce actuellement et ceux où elle est susceptible d'exercer à l'avenir). Brigitte s'est donné une limite : « C'est 20 minutes au niveau des transports en commun par rapport à la Gare Lille Flandre. Bon, là, je travaille dans le vieux Lille, mais comme je travaille pour les universités, si jamais je vais travailler sur le campus Lille 2 ou Lille 3, la gare Lille Flandre, c'est vraiment un point central. Et après, il reste un quart d'heure [de marche ou métro]. Donc au total, je me suis fixé 40-45 minutes pour l'instant [de porte à porte]. Donc c'est aussi ça qui a déterminé les quartiers ».

Examen des fiches horaires de bus, consultation des fréquences des métros sur Internet, Brigitte entreprend un vaste travail comparatif qui l'amène à “découvrir” la meilleure performance des bus à haut niveau de service.

Brigitte : « Si je n'avais pas fait ce travail, je ne me serais pas rendu compte que selon le mode de transport [disponible à proximité] on ne peut pas aller au même endroit. Quand on prend le métro, on peut aller plus loin [en 20 minutes]. Récemment, je me suis aperçu que Bondues, on pouvait y aller en 20 minutes. (...) Avec la Liane [Bus à Haut Niveau de Service], on va beaucoup plus loin. La liane elle va rapidement [à Bondues]. Alors que dès qu'on est sur du bus [classique], c'est pas pareil... ». Une telle entreprise suppose une motivation forte. « On reste toujours avec le critère qu'on veut qu'une seule voiture », dit Brigitte.

Faute d'informations appropriées, les accédants à la propriété les plus décidés à trouver d'autres solutions de transport que la voiture individuelle sont amenés à faire leurs propres estimations et anticipations des contraintes de déplacement. La « travail » de Brigitte est considérable et la rigueur avec laquelle elle l'entreprend est évidemment anecdotique. Le plus souvent, les accédants à la propriété en sont réduits à quelques estimations *à la louche* voire à une simple évaluation *à vol d'oiseau*.

3.3 – Une information tardive : l'histoire d'un rétropédalage

Faute d'avoir été informés à temps, un certain nombre d'accédants à la propriété découvrent les conséquences d'une localisation périurbaine alors qu'il est déjà trop tard : la promesse de vente signée, les prêts sont engagés, le déménagement est terminé.

« Ce n'était pas la ville qu'il nous fallait », explique David⁶ pour justifier son intention d'un départ dans une commune périurbaine à 60 km de Lille. « On ne profitait pas de la ville, dès qu'on pouvait, on s'échappait le week-end à la campagne chez les parents ou dans leur maison à la mer ». Enchanté à l'idée de renouer avec ses « origines d'agriculteur », David est parti vivre « à la campagne [dans] une maison à rénover, un peu 'fermette' ». Avec du recul, David dit aujourd'hui : « ça nous a éloigné complètement (...) : 45 minutes, 1 heure de route. Ce n'était pas possible. (...) Je bossais sur Villeneuve-d'Ascq et ma femme faisait pas mal de déplacements dans la métropole ». Le couple a aussitôt revendu et s'est installé à Roubaix : « il fallait revoir à la baisse, [le projet de] fermette c'était un peu fou... ».

Une véritable difficulté d'anticipation de la mobilité quotidienne existe ; et notamment, on le constate à travers cet exemple, face à la tentation du périurbain où les prix du foncier demeurent attractifs. Faute d'une politique publique dissuasive, les ménages composent avec leurs aspirations les plus fortes (aspiration au jardin), avec des contraintes familiales pas toujours compatibles, avec des employeurs pas toujours compréhensifs, avec des sentiments d'insécurité... La tentation du pavillon périurbain est parfois si grande qu'elle justifie un bouleversement radical du mode de vie au risque d'en sous-estimer les coûts (économique et énergétique) et les conséquences (fatigue,

6 directeur de crèche, 45 ans, Lille.

rythmes).

3.4 – Aspirations initiales « oubliées » face au principe de réalité du marché immobilier : des informations minimisées.

Lors d'une première entrevue, Pascal⁷ et Béatrice⁸ envisagent leur futur logement en des termes écoresponsables. Le refus d'utiliser la voiture est largement motivé et le discours argumentatif élaboré :

Béatrice : « Il faut que ce soit dans l'agglomération lyonnaise. On n'a pas de voiture et on n'a pas l'intention d'en acheter. Pascal, il ne part pas travailler en voiture mais à pattes. Donc c'est soit en métro, soit pas trop loin à pied, soit en vélo... (...) Je ne vois pas l'intérêt d'acheter une voiture en étant à Lyon. (...) Ça fait deux ans que je n'ai plus de voiture (...) Et de toute façon Pascal n'a pas le permis ».

Lorsque, quelques mois plus tard, Pascal et Béatrice sont à nouveau interviewés sur leur projet immobilier, le discours est d'une teneur différente. Certes, le projet d'achat s'éloigne avec la perspective imminente d'un départ à l'étranger mais aussi, eu égard aux niveaux des prix du marché immobilier lyonnais et de la perspective d'un enfant.

Béatrice : « [Après le retour du Canada, dans 1 an et demi,] peut être qu'on élargira un petit peu notre vue sur d'autres quartiers, un petit peu plus excentrés. Là c'est vrai qu'en tant que jeunes qui aimons sortir... l'idéal pour nous ça aurait été de retourner dans le 1^{er}, sur les pentes de la Croix-Rousse ou dans le 5^{ème} ou sur la presqu'île. Quand on va revenir, dans un an et demi, ce ne sera plus la vision des choses [perspective d'enfant] : il ne faut pas qu'il y ait trop de bruit... que ce soit peut-être possible de garer la voiture si on a besoin d'une voiture... On avait vu que l'on ne voulait pas être trop excentré parce que Pascal est cuistot et quand il finit tard, c'est la merde si on est trop loin, où que ce soit. Peut-être que du coup, si on a un appart, une voiture, peut-être qu'il pourra rentrer en voiture et qu'on pourra être plus loin ».

Malgré leurs intentions initiales de délaisser la voiture, Béatrice et Pascal font évoluer leur projet. Cette résignation tient à la réalité du marché immobilier lyonnais mais aussi à l'anticipation d'un passage à une autre étape du cycle de vie. Au fur et à mesure du processus d'accession, les critères de proximité et d'accessibilité initialement jugés primordiaux sont peu à peu minimisés.

Conclusion : vers une politique publique qui permettrait une meilleure connaissance des dimensions économiques et énergétiques de la localisation résidentielle ?

Les arbitrages résidentiels allant dans le sens d'une mobilité quotidienne plus *durable* ne sont paradoxalement pas légion. Pourtant, une conjonction de facteurs pouvaient laisser penser à une imminente révision des critères et à une évolution des choix de localisation des ménages. Comme notre enquête permet de le penser, ce paradoxe tient à des informations douteuses, complexes à trouver, tardives ou minimisées au fur et à mesure du processus d'accession à la propriété.

Ce résultat interroge la pertinence d'une politique publique qui, du point de vue énergétique, paraît myope. Si elle s'intéresse de près aux qualités énergétiques intrinsèques au bâti (DPE rendus obligatoires pour toute transaction immobilière établis en fonction de la qualité des isolants, du type de chauffage, de l'état des vitrages...), elle passe sous silence les conséquences énergétiques de la localisation résidentielle sur la mobilité quotidienne des familles. C'est pourtant ce choix de localisation qui participe à produire cette mobilité. Il y a une disproportion de traitement, de la part

7 cuisinier, 30 ans, Lyon.

8 chargée de clientèle dans l'informatique, 28 ans, Lyon.

des politiques publiques, des deux principales dimensions énergétiques que comporte un choix résidentiel.

Au fond, si le déménagement ne joue guère son rôle de 'déclat' dans l'évolution tant recherchée des comportements par une rupture de l'inertie des routines, n'est-ce pas que le fait d'une politique publique focalisée sur les seules qualités énergétiques intrinsèques au logement ? L'information délivrée aux familles ne doit-elle pas être plus ouverte sur toutes les dimensions énergétiques du choix résidentiel, notamment celles qui découlent de la localisation ? Finalement, la loi ne devrait-elle pas provoquer la rencontre entre tout candidat à l'accession à la propriété et un conseiller info-énergie étant en mesure de rendre comparable toutes les conséquences énergétiques, économiques et spatio-temporelles des différents biens immobiliers envisagés ?

Bibliographie

Bigot Régis, Hoibian Sandra, 2010, *Les Français avancent à grands pas sur la longue route écologique*, Cahier de recherche n°272, CREDOC, décembre 2010.

Bourg D., Whiteside K., *Vers une démocratie écologique. Le citoyen, le savant et le politique*, Paris, Seuil, 2010.

Cacciari Joseph, Dodier Rodolphe, Fournier Pierre, Gallenga Ghislaine, Lamanthe Annie, « Observer la transition énergétique par le bas. L'exemple des acteurs du bassin minier de Provence », *Métropolitiques*, 15 janvier 2014. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Observer-la-transition-energetique.html>

Desjeux Dominique, Monjaret Anne, Taponier Sophie, 1998, *Quand les Français déménagent. Circulation des objets domestiques et rituels de mobilité dans la vie quotidienne en France*, Paris, PUF.

Dupuy Gabriel, 2007, "Les nouveaux travaux d'Hercule" in : Lannoy Pierre, Ramadier Thierry (éds.), *La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-la-Neuve, Bruylant-Academia, pp.41-45.

Flamm Mickaël, 2004, *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.

Goffman Erving, 1991 (tr. fr.), *Les cadres de l'expérience*, Paris, Minuit.

Hopkins Rob, 2010, *Manuel de transition : de la dépendance au pétrole à la résilience locale*, Éditions Écosociété.

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

Kaufmann Vincent, Tabaka Kamila, Louvet Nicolas, Guidez Jean-Marie, 2010, *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ? Evolution de l'image des modes de transport*, Lyon, Édition CERTU.

Latour Bruno, 2012, *Enquête sur les modes d'existence ; une anthropologie des modernes*, Paris, La découverte.

Meissonnier Joël, 2011, "Le déménagement : un déclencheur des changements dans les choix modaux ? Le cas de trois agglomérations du nord de la France", *Dixièmes rencontres francophones Est-Ouest de socio-économie des transports*, DRI - Ecole polytechnique de Montréal, 1-5 juin 2011, Montréal, Canada.

Rocci Anaïs, 2010, « Changer nos comportements de mobilité, légitimité et acceptabilité de l'action publique » in Hanja Maksim, Stéphanie Vincent, Caroline Gallez, Vincent Kaufmann (éds.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'Harmattan, 'Logiques sociales', pp. 93-117.

Stranbridge K., Lyons G., Farthing S., 2004, « Travel behaviour change and residential relocation », Paper presented at the 3rd International Conference of Traffic and Transport Psychology,

Nottingham, 5-9 september 2004.

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.