Pour mieux analyser les comportements de déplacement, comment ajuster nos protocoles d'enquête ?

Joël Meissonnier

▶ **To cite this version:**

Joël Meissonnier. Pour mieux analyser les comportements de déplacement, comment ajuster nos protocoles d'enquête ?. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2012, 62 | 2012, pp.3-31. 10.46298/cst.12119 . halshs-01778193

HAL Id: halshs-01778193
https://shs.hal.science/halshs-01778193

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.

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

Pour mieux analyser les comportements de déplacement, comment ajuster nos protocoles d'enquête ?

How could we improve our survey protocols in order to complete mobility behaviors analysis ?

Joël Meissonnier
Chargé de recherches

Équipe de Recherche Associée “Analyse de la mobilité” (IFSTTAR/CÉTÉ)
Centre d'Études Techniques de l'Équipement / Nord-Picardie
Département “Transport-Mobilité”, Groupe “Mobilités et territoires”
2, rue de Bruxelles (Bureau 405)
BP 275
59019 Lille cedex
France
Tel : [+33] (0)3.20.49.61.34
Fax : [+33] (0)3.20.53.15.25
joel.meissonnier@developpement-durable.gouv.fr

Présentation de l'auteur : Joël Meissonnier a d'abord été logisticien avant d'entamer une carrière académique en sociologie des transports en France et à l'étranger. Il a été chargé de mission par l'Institut de Recherche sur l'Asie du Sud-Est Contemporain (IRASEC) à Bangkok, puis chargé d'étude pour la Maison des Temps et de la Mobilité à Belfort. Parti en Turquie, il devient chargé d'enseignement et de recherche à l'Université Galatasaray avant de devenir chargé de recherche au CÉTÉ Nord-Picardie (Centre d'Études Techniques de l'Équipement ; Lille), établissement d'étude et de recherche du Ministère français de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL), où il exerce actuellement. Il s'intéresse aux évolutions sociales et comportementales en matière de déplacement.

Pour mieux analyser les comportements de déplacement, comment ajuster nos protocoles d'enquête ?

How could we improve our survey protocols in order to complete mobility behaviors analysis ?

Résumé

Nous avons réalisé une observation participante de la mise en œuvre de deux Enquêtes Ménages Déplacement (EMD). Ce protocole d'enquête français portant sur la mobilité urbaine quotidienne, qui réclame à l'enquêteur de renseigner un questionnaire fermé, gagnerait à passer sur un mode moins directif dans certaines *situations de déplacement.* Lorsque le *vécu* de l'individu mobile, la multiplicité de ses *motifs,* le surgissement d'*intentions* en cours de route ou la survenance d'un *aléa* sur le trajet, affectent le comportement de déplacement, des questions plus ouvertes s'imposent. La compréhension des déplacements comportant une forme *d'utilité primaire* ou qui sont détournés de leur destination initialement prévue bénéficierait d'un croisement des méthodes quantitatives et qualitatives, afin de rendre compte des arbitrages complexes.

Bien qu'en l'état notre proposition suppose une complexe révision du standard CERTU de l' EMD ainsi qu'une refonte du mode de recrutement et de formation des enquêteurs, nous avons supposé ces obstacles levés pour apprécier les perspectives théoriques qui pourraient en découler. Dès lors, il apparait pertinent de s'appuyer sur la modélisation des déplacements le long d'un continuum entre *directed* et *undirected travel* proposée par Mokhtarian et Salomon tout en la précisant et en la prolongeant.

- Si le rapport plus ou moins tendu au temps doit être croisé avec le type d'activité entreprise, mettant en lumière une différence *d'objet* (il est des déplacements *vers* une activité ; il est des déplacements *comme* activité), cette distinction n'épuise pas tout le sens que l'opposition *directed/undirected travel* recouvre car elle serait, sinon, caricaturale.

- Le plan des affects vient montrer que l'opposition discrimine aussi trois *formes* de passage fort distinctes : le *croisement*, la *rencontre* et *l'évitement*. Il s'agit d'abord de postures psychologiques tenant à un *vécu* particulier du déplacement, mais nous montrons que ces postures se réifient parfois et peuvent se décliner en des *formes* physiques de passage : la ligne droite ou le détour. Quand les *directed travels* révèlent une aspiration au *croisement* en ligne droite, les *undirected travels* s'approchent davantage de la posture de la *rencontre,* parce qu'elle en vaut le détour.

- Le plan des relations socio-spatiales vient illustrer une tension entre des formes opposées de rapport aux hommes et aux lieux ; tension entre leur irréductible unicité et leur possible pluralité les rendant substituables les uns aux autres. Ce point de vue permet de mettre le doigt sur un autre déterminant de l'opposition entre *directed* et *undirected* travel : la teneur de la *relation de confiance*. Géographiquement ancré et socialement incarné pour nombre d'*undirected travel*, le sentiment de confiance, dans de nombreuses situations de *directed travel,* doit se fonder dans une croyance abstraite. Ne parvenant pas à éprouver la crédibilité

de tous les réseaux à la fois (réseaux sociaux, réseaux de communication, réseaux de transports...) qu'il sollicite pour établir des relations, l'individu place sa confiance dans un *système expert,* faute de mieux.

- Enfin, le plan des péripéties vient montrer que prendre en considération l'intentionnalité de l'acteur en déplacement n'est pas complètement illusoire. Il s'agit d'abord d'introduire une dimension temporelle qui autorise le possible découplage entre intention d'action et choix de déplacement, ces arbitrages pouvant être antérieur ou postérieur l'un par rapport à l'autre. Il s'agit ensuite d'introduire une dimension environnementale, jouant le rôle de possible *stimuli*. Cette sensibilité explique les possibles découplages entre intention d'action et choix de déplacement. Si le couplage est le lot de la plupart des *directed travel,* les *undirected travel* se caractérisent davantage par un découplage chronologique de ces deux arbitrages.

L*'objet* du déplacement, la *forme* du passage, la *teneur de la confiance* ainsi que le *déroulement* du déplacement apparaissent alors comme les quatre principaux « déterminants » de l'opposition fondamentale proposée par Mokhtarian et Salomon pour conceptualiser les comportements de déplacement.

Abstract

We carried out an involved watching of household mobility surveys making of. As the EMD french survey protocol on urban every day mobility asks interviewers for filling a questionnaire using closed questions, shouldn't they have to use more open ones depending on circumstances ? When commuters *feelings* impact mobility behaviors, when several *demands* explain them, when changing *intentions* during the trip or unexpected events do so, a more emic account is required. The understanding of all *undirected travels* – or *"mis-directed"* ones – would be improved with a mixed (qualitative and quantitative) methodology. It would help to bring such elaborate decisions to move to light. Such a methodological option means we need to rewrite protocoles standards and to rethink interviewers ways of recruitment. However, we could enhance Mokhtarian and Salomon's continuum between *directed* and *undirected* travel with four new layouts. They lead to show that a travel behaviours modelisation should pay attention to several decisive factors : not just *travel utility* but *travel shape*, kind of *confidence* and *chronological sequences* as well.

Nomenclature JEL : R40

Mots-clés : Comportements de déplacements, protocole d'enquête, utilité primaire du déplacement, demande dérivée, approche compréhensive.

Key-words : Mobility behaviors, survey protocol, primary utility of travel, directed travel, emic account.

Les comportements de déplacement sont souvent considérés comme la manifestation tangible de *demandes dérivées* à destination. La plupart des protocoles d'enquête quantitatifs actuels se contentent de cette définition *à minima*, faisant alors largement l'impasse de leur genèse, trop complexe à saisir. Dans les enquêtes françaises dites Enquêtes Ménages-Déplacements (EMD) on parvient tout de même à distinguer les déplacements induits par une demande et réalisés pour l'activité qu'il permettent d'entreprendre à destination (ou *directed travel*) des déplacements pour eux-mêmes (*undirected travel)* dont le motif *promenade* est supposé rendre compte. C'est ainsi que les enquêteurs parviennent à coder ces déplacements si particuliers que constituent une course cycliste, une balade, un jogging, ou un tour en voilier dont l'objet n'est pas de *se rendre à* mais pour lesquels *se déplacer* est l'objet de l'activité. Toutefois, la codification s'avère ardue dans certaines circonstances, comme notre *observation participante* d'une formation d'enquêteurs à l'EMD le montre.

Nous prendrons au sérieux les problèmes pragmatiques auxquels sont confrontés les futurs enquêteurs et leurs réticences liées à leur connaissance ordinaire de la question. Dans quelle mesure ne questionnent-ils pas nos outils et méthodologies ? Nous montrerons que l'analyse des cas particuliers de déplacements entrepris *pour eux-mêmes,* assez mal appréhendés actuellement, peut utilement tirer partie du croisement des méthodes quantitatives et qualitatives. Dès lors, une évolution des protocoles d'enquête existants, par l'introduction ponctuelle le cas échéant, de parenthèses moins directives dotées de questions ouvertes au cœur du questionnaire fermé serait pertinente ; l'analyse qui en découlerait parvenant alors à penser le comportement de déplacement dans sa complexité. Partant de la conviction que l'opposition fondamentale entre *directed* et *undirected travel* est heuristique, nous étayerons cette tension à l'aide de huit nouvelles dimensions venant tracer quatre plans en vue d'en dégager les principaux déterminants.

Le *making of* d'une EMD

Conforme au standard méthodologique du CERTU[1], l'EMD constitue l'un des outils essentiels à la réalisation d'études et recherches sur les déplacements dans les pôles urbains[2] en France (CERTU, 2008). Son protocole repose sur la constitution d'un échantillon représentatif de ménages (1 à 2% des ménages de l'aire d'étude selon les enquêtes), rencontrés à domicile en face-à-face, dont on interroge tous les membres de cinq ans et plus sur leurs déplacements de la veille. L'EMD permet d'estimer la mobilité quotidienne locale en donnant à cette notion une définition aisément quantifiable : le nombre de déplacements par jour et par personne de plus de 5 ans un jour de semaine (lundi-vendredi) hors vacances scolaire. Le principe de l'EMD consiste à codifier tous les déplacements de la veille à l'aide d'une liste de *motifs* correspondant à autant d'activités réalisées avant et après chaque déplacement et d'une liste de zones géographiques (dites *zones fines*) permettant de les positionner spatialement. Tous les déplacements utilisant la voie publique sont pris en considération, y compris les plus anodins (aller chercher du pain ou sortir le chien, par exemple).

L'EMD est la principale source d'informations sur la mobilité que les collectivités territoriales exploitent afin d'évaluer leur politique de transport, d'en concevoir une nouvelle ou de la comparer avec d'autres. Cet outil fournissant des données relativement objectives, fiables et comparables dans le temps, offre également une vision de l'évolution des pratiques de déplacement d'une enquête à l'autre au sein d'une population donnée. Depuis le début des années soixante-dix cette méthode a

1 Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

2 Pôles urbains de plus de 100 000 habitants.

permis de réaliser une centaine d'enquêtes sur près de soixante agglomérations. Si l'Insee a été en charge de la passation des premières enquêtes, aujourd'hui, les maîtres d'œuvre (les collectivités), disposent d'une assistance à maîtrise d'ouvrage fournie par l'État (Cété - Meddtl) et font appel à des prestataires (bureaux d'études privés) pour la réalisation de l'enquête. Nous avons réalisés nos observations dans deux villes françaises ayant une Emd en cours de réalisation en 2010. Par soucis de confidentialité, les villes en question, l'identité des enquêteurs et des gestionnaires d'enquête rencontrés ainsi que le nom des bureaux d'études missionnés ne seront pas mentionnés.

Une *observation participante* est une investigation compréhensive, méthode classiquement employée en anthropologie, qui permet de tirer partie utilement de l'étonnement du béotien. Outre la compréhension fine des "secrets de fabrication" de l'enquête, notre *observation participante* visait à estimer comment et en quoi le protocole quantitatif de l'Emd pouvait utilement bénéficier du concours de protocoles d'enquête plus qualitatifs, à imaginer.

Le *motif,* une notion contestée

Il a été frappant de constater que la connaissance scientifique ne corrobore qu'approximativement la connaissance ordinaire que les apprentis-enquêteurs se font intuitivement du déplacement. Plusieurs interventions spontanées de leur part interrogent la notion de *motif* dès qu'il s'agit de distinguer *motif à l'origine* (raison d'être là) et *motif à destination* (raison d'aller là-bas) ; la première relevant de l'évidence à leurs yeux.

- Un formateur tente de faire comprendre la différence entre le motif *aller chercher quelqu'un* et le motif *accompagner quelqu'un.* Il dit : « Je pars du travail. Je vais chercher mon copain Bébert chez lui et nous filons boire une bière. Quel-est le motif à l'origine de Bébert ? »
- Un enquêteur : « Bébert il est chez lui et il n'a rien demandé. Vous voulez qu'on lui donne quel motif ? »

Si les subtilités sémantiques de l'Emd sont des obstacles généralement résolus avec l'expérience, le codage des déplacements les plus atypiques s'avère moins aisément compris. C'est tout particulièrement le cas des déplacements circulaires pour le motif *promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite ;* déplacements pour lesquels aucune destination précise ne peut être géolocalisée.

– Un formateur tente d'expliquer la spécificité du motif *promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite*. Il dit : « Une promenade, on la divise arbitrairement en deux déplacements, à mi-chemin. [En effet, on assigne le motif *promenade* au point géographique le plus distant du lieu de départ de la promenade] ».
– Un enquêteur : « C'est tordu... non ? »

Le problème du *jugement*

Il est expressément stipulé aux enquêteurs de ne porter aucun jugement de valeur sur les pratiques de déplacement des enquêtés. S'engager sur le terrain du jugement de valeur n'est ni souhaitable ni conforme à la rigueur exigée par le protocole de l'Emd. Mais paradoxalement, l'activité de codage leur donne le sentiment de porter un jugement les plaçant alors en situation d'injonction paradoxale.

Un enquêteur comprend mal les modalités d'attribution des motifs *"loisirs, activités sportives, culturelles ou associatives"* et *"promenade, lèche-vitrine sans achat, leçon de conduite" :* « Attendez... celui qui se contente d'aller marcher au stade, c'est un *sportif*. Mais pas celui qui va courir au parcours de santé ! Lui, ce n'est qu'un *promeneur* ! ».

Classifier, c'est porter un jugement, inévitablement. Mais ici, il faut bien reconnaître le caractère rigide du protocole tendant à priver l'enquêté de porter un jugement sur son propre déplacement quand il le souhaite. Au demeurant, ce jugement du premier concerné n'est pas inintéressant. Le

problème soulevé nous amène à réaliser que la frontière entre se déplacer *vers* une activité et se déplacer *comme* une activité est ténue[3] et qu'elle ne peut être placée sans faire appel à un *vécu* de la part de l'enquêté. Dans l'exemple ci-dessus, c'est le lieu (le stade ou le parcours de santé) qui permet d'attribuer le *motif.* Mais cette solution est évidemment arbitraire ; rien ne dit que le stade n'était pas une destination-prétexte à un jogging, entrepris dès la sortie du logement. Ne pourrait-on imaginer un protocole d'enquête qui, dans ce cas précis, fasse appel aux jugements (de l'enquêté et non de l'enquêteur) pour laisser moins de place à l'arbitraire *?*

La disparition de *l'intention*

Les formateurs invitent les apprentis-enquêteurs à ne jamais déterminer un *motif* ni en fonction du *jugement* ni en fonction de *l'intention* que l'enquêté relate. Mais concrètement, ce travail s'avère parfois délicat.

Considérons le cas d'une mère qui, pour aller au travail, utilise son véhicule. La fille l'utilise également, mais pour aller à l'école. Trois cas totalement différents peuvent se présenter :
1 – Elles sont ensembles parce que la mère tient à accompagner sa fille et fait un détour pour cela : il convient d'attribuer le *motif accompagnement* à la mère.
2 - Elles sont ensembles parce que l'école est sur le chemin du travail de la mère, mais elles ne seraient pas ensembles sinon : il convient d'attribuer le *motif accompagnement* à la mère malgré tout.
3 – Elles sont ensembles parce la fille étudie dans l'établissement où la mère est enseignante. Il ne convient pas d'attribuer le *motif accompagnement* à la mère.
Alors que l'intention d'accompagner est délibérée dans le seul cas n°1 et éventuellement dans le cas n°3, on demande à l'enquêteur d'opter pour ce motif dans les cas n°1 et 2 seulement. Le cas n°3 n'est pourtant pas si différent du cas n°2. Ce recoupement partiel entre *motif* et *intention* pose incontestablement problème aux enquêteurs.

La méthodologie de l'EMD permet de saisir les déplacements effectivement réalisés, mais néglige les *intentions* (qui expliquent pourtant le déplacement à son départ) au profit de *motifs,* bien que plus ou moins prévus initialement (et qui tiennent parfois à des impondérables). C'est une des causes de l'utilisation du motif *promenade* par défaut, risquant de rendre son interprétation abusive.

En cas d'aléa, le motif *promenade* comme motif par défaut

Les gestionnaires des bureaux d'étude mentionnent que le codage disponible ne permet pas de rendre compte de l'intégralité des situations de déplacement. Et souvent, le motif *promenade* tient lieu de motif par défaut.

Une gestionnaire explique : « Oui, les motifs posent des problèmes aux enquêteurs. Par exemple, lorsqu'une mamie déclare qu'elle part chez le médecin et que finalement, en cours de route, elle s'aperçoit que sa couche est pleine et revient chez elle. C'est curieux de coder *promenade*. Ou bien c'est le cas d'une maman qui va chercher son fils à l'école et qui, en arrivant, s'aperçoit qu'il n'y est plus parce qu'il est rentré seul ou avec une voisine. On doit encore coder *promenade* ».

Si la catégorie de motif *promenade* rassemble un ensemble de déplacements pour lesquels les motifs sont inclassables, on se prive de faire une analyse pertinente des véritables *promenades,* c'est-à-dire de tous les déplacements qui trouvent moins une justification dans leur destination que dans l'action de se déplacer elle-même.

Ces difficultés soulignent que la nomenclature des *motifs* d'une EMD est finalement peu adaptée à l'imprévu, et vise, de fait, à négliger l'*intention,* même si elle évolue.

3 Entre *directed travel* et *undirected travel,* Mokhtarian et Salomon (2001) suggèrent même qu'il y a moins "frontière" que "continuum".

– Une enquêtrice dit : « Mais si on avait prévu d'aller simplement faire du lèche-vitrine (sans achat) et que finalement on succombe à la tentation ? ».

– Le formateur répond : « S'il n'y a pas achat, on parle de promenade. S'il y a achat, on change de motif ».

– L'enquêtrice : « Mais ce n'est pas le motif de départ ! »

– Le formateur : « Finalement, si l'activité change, on dira que le motif du déplacement change. Ne vous préoccupez pas de l'intention de départ. De toute façon, ce n'est pas l'intention qui compte ; l'intention, ça change trop souvent. Il nous faut tous les déplacements effectivement réalisés ».

La disparition du *vécu*

On constate que les enquêteurs ont également du mal à accepter que l'enquête impose une succession de motifs et ne permette pas une coexistence de plusieurs motifs à la fois.

– Un formateur : « En chemin il a retiré de l'argent. Pour nous c'est un *motif*. Même si au départ il est parti au boulot et qu'il n'a pensé à retirer de l'argent qu'en chemin, on dit qu'il a quitté le motif domicile pour le motif achat (de billets). (…) Alors vous voyez le motif, pour les gens c'est aller au travail mais pour nous, c'est pas ça. Tous les petits achats comme le journal, tout ce qu'on fait au passage... eh bien tout cela représente autant de *motifs* différents et successifs ».

– Un enquêteur : « Mais pourquoi on ne pourrait pas avoir plusieurs *motifs* à la fois ? »

– Face au scepticisme des enquêteurs, le formateur déclare : « Écoutez, on se déplace toujours pour un motif, pour faire une activité. Se déplacer, c'est partir d'un motif pour aller vers un autre. Vous connaissez un déplacement sans motif, vous ? (…) Si vous n'arrivez pas à trouver LE motif des gens, dites-vous que vous n'avez pas compris. »

Lorsqu'il hésite entre plusieurs *motifs* l'apprenti-enquêteur se met à la place de l'enquêté. Il est poussé à utiliser la perception que l'enquêté lui renvoie d'une activité pour déterminer le bon motif. Et sa tentation est de faire intervenir l'appréciation d'un *vécu* qui hiérarchise les motifs. Dans cette représentation, il y a une activité principale et des activités secondaires, accessoires, réalisées en chemin. Si le protocole d'enquête *informe* la réalité du déplacement pour mieux l'objectiver on peut se demander dans quelle mesure il ne la déforme pas. En passant sous silence la notion de *vécu* parvient-on à rendre mieux compte de nos déplacements ? Rien n'est moins sûr.

– Une enquêtrice à qui on vient d'apprendre que retirer de l'argent c'est un *achat de billets* : « Aller jouer au casino, c'est un loisir ou un achat ? Il y a des cas où on hésite dans la codification ».

Faute de pouvoir évaluer et coder diverses formes de *vécus,* parce que trop subjectifs, on en vient à affecter arbitrairement des motifs sans faire intervenir aucune interprétation de la part de l'enquêté (de peur qu'elle soit celle de l'enquêteur) quitte à perdre le sens que la personne interrogée donne pourtant à son déplacement.
Le fait que les notions employées soient contre-intuitives pour les apprentis-enquêteurs est une chose ; au demeurant bénigne. Le fait que la notion de *motif* contourne la notion *d'intention,* celle de *vécu* ou celle *d'aléa,* n'est-il pas plus problématique ? Si les notions proposées par les chercheurs s'éloignent tant de l'expérience intime que les apprentis-enquêteurs ont du déplacement dans leur propre vie quotidienne, n'est-ce pas aussi que ces notions ne sont pas complètement adéquates pour la traduire ? Et auquel cas, devons-nous repenser nos concepts ?

Oser penser le déplacement dans sa complexité

Lorsque l'apprentis-enquêteur consigne un *motif*, il souhaiterait pouvoir inscrire une *intention* ou un *vécu* de déplacement alors que ce n'est pas l'objet de l'enquête. Mais à sa décharge, il convient de

reconnaître tout l'intérêt que pourrait avoir un protocole d'enquête complémentaire, apte à saisir l'intentionnalité du déplacement et son évolution au cours du temps. *Vécu, jugement*, *intention, multiplicité des motifs* ou *aléa* sont des dimensions trop largement négligées qui pourtant permettent de comprendre les comportements dans leur complexité. On touche ici à l'ambition que les protocoles d'enquête de demain, grâce à des approches combinées, qualitative et quantitative, peuvent se donner.

Au tournant du 21e siècle, le regard socio-anthropologique a introduit une perspective critique stimulante. Il a permis de contester la conceptualisation systématique des déplacements comme des *demandes dérivées* orientées vers le but unique que serait la destination, remettant en question la théorie socio-économique classique sur laquelle se fonde la plupart des protocoles d'enquêtes, aujourd'hui encore, à l'instar de l'EMD. Les travaux fondateurs de Patricia Mokhtarian et Ilan Salomon (2001) proposent de placer la masse de nos déplacements sur un continuum.

> Whereas the strict view of travel as a derived demand would hold that the destination is always 100% primary, we suggest that the set of all travel for which destination is primary is a fuzzy one. Stated another way, the relative proportions of "primariness" of the travel and the destination constitute a continuum.

Cette proposition de continuum est fondatrice d'une nouvelle façon de concevoir les déplacements parce qu'elle permet l'introduction d'une diversité de degrés dans la modélisation. En effet, le passage d'une conceptualisation relativement logique (sur le mode oui/non, entré/sorti, présent/absent, motif à l'origine/motif à destination) à une conceptualisation davantage analogique (le long d'un continuum), si elle complique sérieusement la tâche d'analyse statistique (Diana, 2006), a l'immense intérêt de permettre la nuance. Concrètement, Mokhtarian et Salomon proposent de ne jamais réduire le déplacement à sa seule destination et positionnent tout déplacement sur un continuum opposant *directed travel* et *undirected travel.* L'idée de continuum vient instituer une possible et utile distinction opposant, tout en reliant, le déplacement comme *demande dérivée* et le déplacement ayant une *utilité primaire*. On parle d'*utilité primaire* d'un déplacement lorsque le fait de se déplacer comporte un intérêt en soi, comme peut en avoir une promenade sans destination précise.

Reconnaissons que dans la majorité des déplacements, le protocole des EMD parvient bien à consigner le comportement de déplacement. Il rend compte plutôt fidèlement des déplacements effectués...

- lorsque *l'intention* d'action et le choix de la destination se produisent de manière simultanée
- lorsque le *motif* du déplacement est clair et unique
- lorsque *l'intention* d'action n'évolue pas en cours de déplacement
- lorsque le *vécu* du déplacement n'affecte guère l'itinéraire
- lorsque le déplacement se *déroule* comme initialement prévu.

Mais ce protocole d'enquête ne parvient pas à rendre compte :

- des possibles découplages entre *intention* et *choix* d'une destination.
- de la possible multiplicité des *motifs*
- de l'impact du déplacement sur *l'intention*
- de l'impact du *vécu* sur le déroulement du déplacement
- des diverses situations d'aléas : aléas des *motifs* (c'est-à-dire des activités menées) d'une part, aléas des *intentions* et des *vécus* d'autre part.

En quelques sortes, plus on s'éloigne du pôle des *directed travel* pour tendre vers les *undirected travel,* moins le protocole d'enquête parvient à saisir le comportement de déplacement et plus il

semble opportun d'y adjoindre un approche complémentaire, plus compréhensive. Par conséquent, il nous semble important de prendre en considération les limites des méthodologies actuellement employées afin d'y remédier par l'intégration du *vécu,* de l'*aléa* ou de l'*intention,* des notions complémentaires à celle de *motif.* Plutôt que d'en nier le rôle, une articulation judicieuse de ces notions apporterait une description plus nuancée et plus complète des comportements de déplacement dans l'ambition de les *comprendre*[4].

Avec Anaïs Rocci (2007), nous pensons qu'il est *« nécessaire de prendre en compte l'intentionnalité des acteurs, les raisons qui définissent leurs formes de mobilité, ou de non mobilité, de manière compréhensive. Cela suppose d'intégrer leurs aspirations, et le système de contraintes dans lequel se construisent leurs logiques d'action ».* Mais cette ambition suppose une révision de nos protocoles d'investigation et de nos pratiques de recherche comme de nos concepts.

Il ne s'agit évidemment pas de faire table rase du passé et il convient de reconnaître toute la pertinence du protocole d'enquête quantitatif et standardisé de l'EMD dans sa version actuelle car bon nombre de nos déplacements sont générés par l'activité à destination (*directed travel*). Mais notre observation participante nous alerte sur le risque que l'EMD puisse déformer la réalité dans les cas de déplacements réalisés pour eux-mêmes ou lorsqu'ils ne se déroulent pas comme prévu (vaste catégorie des *undirected travel)*. Il s'agit d'en prendre acte afin de mieux identifier les cas où un assouplissement du protocole d'enquête est souhaitable. On peut imaginer permettre à l'enquêteur de quitter momentanément le fil de son questionnaire fermé pour ouvrir une parenthèse (à l'aide de questions ouvertes) lorsque l'enquêté mentionne plusieurs *motifs* qu'il hiérarchise ; lorsqu'il mentionne un *aléa* qui n'avait pas été prévu ; lorsqu'il dit avoir été affecté par un *vécu* particulier ou lorsque *l'intention* qu'il dit avoir eu n'est survenue qu'en cours de déplacement. En somme, lorsque l'on s'éloigne de l'idéal-type du *directed travel*, nous préconisons de faire davantage cas de la *situation* de déplacement, toujours contingente.

Dans l'hypothèse d'une évolution du protocole d'enquête, quels horizons de modélisation ?

Si une telle évolution du protocole d'enquête était rendue possible[5] en pratique, quelles exploitations pourrions-nous en tirer ? Et comment pourrions-nous organiser l'espace de modélisation des matériaux qualitatifs ainsi obtenus ? Comme le suggère Francis Papon (2012, à paraître), *l'utilité* d'un déplacement est principalement définie par la somme de son *utilité primaire relative* et de *son utilité dérivée relative* auxquelles « s'ajoutent » d'éventuelles autres formes *d'utilité* à identifier.

S'appuyant sur les résultats d'une partie de l'Enquête Nationale Transport Déplacements (2010), à l'occasion de laquelle des questions étaient posées en vue d'estimer la part *d'utilité* des déplacements expliquée par une *demande dérivée* relativement à celle expliquée par une *utilité propre*, Francis Papon propose « de calibrer une sorte de thermomètre, en attribuant 0° aux *transferts* (déplacements qui n'ont aucun élément d'utilité primaire), et 100° aux *promenades* (dont

4 En laissant ponctuellement la possibilité à l'enquêteur d'adopter une posture empathique, selon les principes fondateurs de l'anthropologie dite *compréhensive* et de la sociologie schutzienne.

5 Notre proposition requiert, de la part des enquêteurs, des compétences accrues dans la maîtrise des techniques d'entretien en sciences humaines pour faire preuve de l'empathie adéquate lorsqu'un basculement de l'entretien sur un mode compréhensif est requis. En effet, il convient alors de sursoir aux questions fermées et d'intégrer ponctuellement des questions plus ouvertes si le déplacement s'explique moins par la destination atteinte que par le fait même de se déplacer ou le déroulement du déplacement. Cette évolution se situerait en contradiction avec certaines réalités économiques (suppose une rémunération des enquêteurs au temps passé et non plus au nombre de formulaires remplis) ainsi qu'avec certains garde-fous méthodologiques du standard Certu (suppose de ne plus limiter la production par enquêteur à quinze ménages par semaine). Toutefois, si la professionnalisation des enquêteurs devient possible, les bureaux d'études réduiront l'important turn-over des enquêteurs et l'énergie que ces bureaux d'études s'épuisent à consacrer à leur formation actuellement.

l'utilité est seulement *primaire*) ». Suite à l'estimation d'un modèle linéaire sur les seuls *transferts* et *promenades* (estimé sur 3911 observations, r2=0,82), Papon parvient à montrer le rôle joué par d'autres variables sur le positionnement du déplacement entre ces deux pôles. Il estime par exemple qu'un déplacement « agréable » ajoute 83° (écart type ±1°) et qu'un déplacement « désagréable » ajoute 63° (±7°). Il constate qu'un déplacement « fatigant » ajoute 15° (±7°, « fatigue nerveuse »), 8° (±3°, « fatigue physique ») , ou 10° (±7°, les deux). Il estime également qu'une « activité » entreprise pendant le déplacement ajoute 23° (±1°) et « l'importance attachée aux activités plutôt qu'aux lieux » ajoute 9° (±2°)[6].

Ces données constituent des indications forts utiles pour commencer à comprendre comment se répartissent les diverses *utilités* en parts plus ou moins inégales dans la genèse d'un déplacement. Manifestement, elles nous invitent à considérer le rôle joué par les affects sur *l'expérience* du déplacement, la manière dont sont occupés les temps du déplacement, la diversité des acteurs croisés et des lieux fréquentés...

Toutefois, peut-on vraiment réduire la modélisation du comportement de déplacement à l'unique opposition entre *directed travel* et *undirected travel* proposée par Mokhtarian et Salomon ? Ou plus exactement, cette opposition n'en recouvre-t-elle pas d'autres ? A l'aide de quelques *situations de déplacement* de la vie quotidienne que nous tenterons de positionner graphiquement (encart n°1), nous montrerons que des doutes subsistent sur la manière dont il faut comprendre cette opposition qui peut susciter des confusions ou approximations. Et finalement, nous serons amenés à enrichir la modélisation par l'adjonction de nouvelles oppositions le long de nouveaux continuum.

6 Même si Papon estime qu'un incident n'a pas d'effet significatif sur le positionnement du déplacement dans l'espace modélisé, par précaution, nous considérerons aussi la chronologie du déplacement, comme une succession de péripéties qui surviennent de manière aléatoire et peuvent affecter la position du déplacement le long dudit continuum.

Encart n°1 : Les vingt *situations de déplacement* envisagées

Nous avons choisi vingt situations de déplacement de la vie quotidienne ; autant que possible, nous les avons ordonnées selon leurs *utilités* relatives présumées le long du continuum *directed/undirected travel*[7]. Nous associons arbitrairement la couleur bleue aux trois *situations de déplacement* dont l'utilité se situe principalement à destination (*directed travel*) et la couleur orange aux trois *situations de déplacement* dont l'utilité intrinsèque est plus évidente (*undirected travel)*.

DIRECTED TRAVEL (l'utilité se situe dans l'activité à destination)

- Aller déposer un chèque dans une agence bancaire
- Être en retard à un rendez-vous et piétiner d'impatience dans une rame de métro.
- Aller passer la nuit dans une chaîne hôtelière en bord de route pour ne pas avoir à entrer dans la ville
- Prendre le volant pour la première fois avec la fascination de l'enfant que l'on autorise à se servir d'un nouveau jouet.
- Faire un détour pour éviter de traverser un quartier par crainte, un quartier où l'on se souvient avoir fait de « mauvaises » rencontres par le passé.
- Être en retard dans son travail et profiter d'un trajet en train pour le rattraper
- Après avoir manqué de se faire renverser, préférer les passages piétons, quitte à faire de petits détours
- Penser à s'arrêter dans une pharmacie en y passant devant
- Décider de s'arrêter sur l'aire d'autoroute pour profiter de « la vue des Alpes » comme le panneau aperçu un kilomètre auparavant l'indiquait.
- A midi, avoir faim et partir manger en ville sans savoir à l'avance ni où ni quoi
- Choisir d'aller passer la nuit dans une chambre d'hôte
- Choisir une autre route parce que c'est un itinéraire touristique recommandé.
- Alors que le WE approche, éprouver le besoin de vacances, de repos et de déconnexion ; vouloir partir, n'importe où, mais partir... et consacrer l'essentiel du temps du déplacement à dormir.
- Entreprendre un entrainement sportif (tel qu'un jogging)
- Entreprendre une compétition d'athlétisme
- Rechercher son enfant, alors qu'il s'est perdu dans les rayons d'un supermarché
- Sortir son chien et croiser son voisin
- Déambuler tout en fumant sa cigarette aux abords d'un lieu de travail
- Faire une promenade amoureuse
- Entre supporteurs, manifester sa joie dans la rue à l'issue d'un match de football victorieux

UNDIRECTED TRAVEL (l'utilité se situe dans le fait de se déplacer)

A l'aide de quelques tranches de vie (réalistes, bien qu'imaginaires, partielles et sorties de l'intégralité de leurs contextes), nous donnerons corps aux notions relativement abstraites proposées par Mokhtarian et Salomon. Si l'introduction de ces notions est stimulante et novatrice, elles sont malheureusement polysémiques, ce qui les rend confuses, sinon complexes. Sans que les définitions qu'en font les auteurs ne le mentionnent explicitement, les notions de *directed / undirected travel* sont soumises à plusieurs clés de discrimination sous-entendues (encart n°2). Or, ces clés méritent d'être clairement énoncées et distinguées (tableau n°1) et leurs rôles dans l'opposition *directed/undirected travel* doit être estimée et relativisée sous une forme graphique.

7 La hiérarchisation des différentes situations de déplacement évoquées le long du continuum est en partie arbitraire car il se peut qu'il faille positionner deux situations de déplacement analogues très différemment selon les circonstances ou les individus ; le but de ces situations n'est qu'illustratif. Elles permettent au lecteur d'imaginer, à l'aide d'exemples réalistes, qu'un type de déplacement puisse occuper une position donnée sur l'axe.

Encart n°2: Plusieurs clés discriminant implicitement *directed* et *undirected travels.*

A la lumière des travaux de Mokhtarian et Salomon et des exemples qu'ils donnent, l'occurrence de *situations* de déplacement tendant vers le pôle des *directed travels* apparaît plus probable lorsque...
→ L'individu en mouvement se situe **dans un rapport tendu au temps**.
→ Il s'implique activement dans le **déroulement de son itinéraire** et ne peut donc pas se consacrer à une activité accessoire pendant le déplacement.
→ Ce déplacement est relativement **désagréable, négatif ou difficile**.
→ Il est **routinier**, il ne porte pas à conséquence et il se noiera vite dans la masse des souvenirs
→ Les individus croisés sont considérés dans leurs **rôles institutionnels**
→ Les lieux fréquentés sont relativement **interchangeables**, c'est l'activité à destination qui compte.
→ L'environnement constitue une **contrainte, une astreinte**.
→ L'intention d'action et le choix de la destination sont supposés **simultanés et pérennes**.

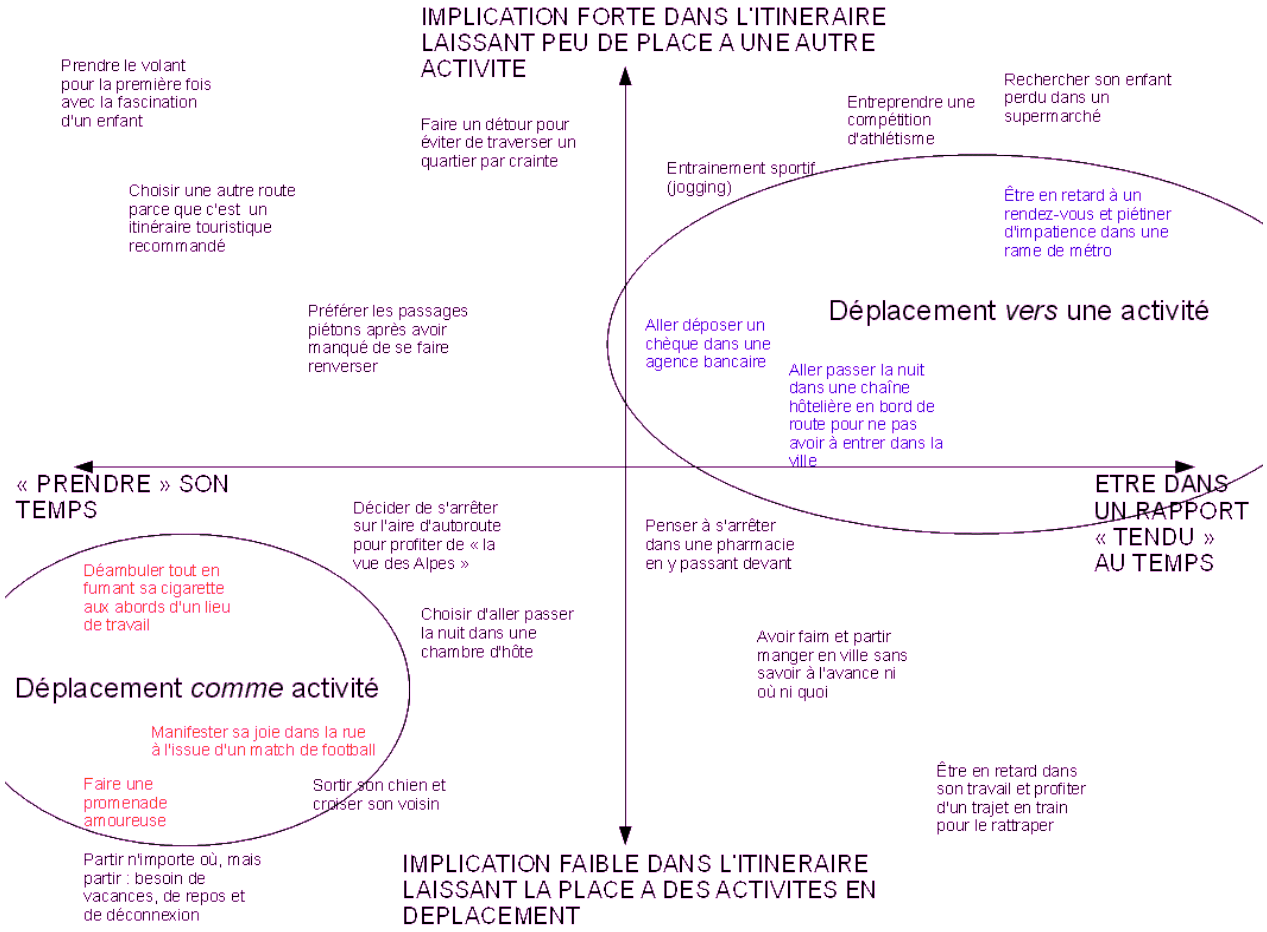
A contrario, l'occurrence de *situations* de déplacement tendant vers les *undirected travels* semble plus probable lorsque...
→ L'individu en mouvement **a (ou prend) le temps** de son déplacement.
→ Il s'implique faiblement dans le déroulement de l'itinéraire et peut donc **se consacrer à une activité accessoire** pendant le déplacement.
→ Ce déplacement est relativement **agréable, positif ou facile**.
→ Les individus rencontrés sont considérés dans **leur singularité**
→ Les lieux fréquentés sont **irréductibles** (singuliers et irremplaçables), ce sont eux qui comptent
→ L'environnement constitue une **ressource, une opportunité**
→ L'intention d'action comme les choix de destination sont **évolutifs et pas toujours simultanés**.

Confrontés à la nécessité de l'expliciter pour l'appréhender, nous avons donc repéré huit axes structurant l'opposition en question entre *undirected travel* et *directed travel*. Croisés deux à deux, ces axes permettent d'identifier quatre déterminants qui affinent la *compréhension* que l'on peut avoir d'une *situation de déplacement* : *l'objet* du déplacement, la *forme* du déplacement, la *confiance* que suppose un déplacement, et le *déroulement* de celui-ci.

Entre utilité primaire et demande dérivée, une modélisation sur quatre plans

Tableau n°1 **Plans**	**Axes**	**Pôles vers lesquels tendent les déplacements dotés d'une utilité primaire *(undirected travel)***	**Pôles vers lesquels tendent les déplacements qui sont des demandes dérivées d'activités à destination (*directed travel)***	**Déterminants mis en évidence par croisement des axes.**
N°1 PLAN DES COMPORTEMENTS	**Niveau d'urgence**	Prendre son temps	Être dans un rapport tendu au temps	L'**objet** du déplacement : *vers* une activité ou *comme* une activité ?
	Niveau d'implication dans l'itinéraire	Implication faible laissant la place à des activités accessoires	Implication forte laissant peu de place à une autre activité	
N°2 PLAN DES AFFECTS	**Jugement de l'expérience du déplacement**	Agréable, facile ou positive	Désagréable, difficile ou négative	La **forme** du passage : une *rencontre*, un *évitement* ou un simple *croisement* ?
	Vécu du déplacement	Mémorable, inoubliable et aux conséquences parfois irréversibles	Routinier, ne porte pas à conséquence, noyé dans la masse des souvenirs	
N°3 PLAN DES MISES EN RELATION SOCIO-SPATIALES	**Rapport à l'altérité**	L'Autre est unique et irremplaçable	L'Autre est acteur d'un rôle impersonnel	L'acte de se déplacer suppose une forme de **confiance** : *ancrée et incarnée* ou *abstraite et placée dans un système expert* ?
	Rapport aux lieux	L'espace est singulier (irréductible)	L'espace est pluriel (interchangeable)	
N°4 PLAN DES PERIPETIES	**Statut de l'environnement traversé**	L'environnement comme ressource	L'environnement comme contrainte	Le **déroulement** du déplacement : *congruence* entre intention et action, biais de *l'imprévu* ou biais de *l'incertain* ?
	Genèse du déplacement	L'intention d'action précède le choix de la destination ou Le choix de se déplacer précède l'intention d'action (extrémités de l'axe)	 Postulat de simultanéité (centre de l'axe)	

Le plan des comportements



L'opposition entre *directed travel* et *undirected travel* renvoie aux comportements individuels et collectifs *de* et *en* déplacement ; les comportements *de* déplacement témoignant d'une diversité de rapports aux temps et les comportements *en* déplacement d'une diversité d'activités menées pendant ces déplacements. Les premiers traduisent le degré d'urgence dans lequel l'individu qui se déplace se situe et les seconds permettent d'affirmer qu'un déplacement n'est pas un temps nécessairement « mort » ou « perdu ». Ces deux dimensions ont largement contribué à alimenter la critique de la théorie classique n'envisageant la mobilité que dans la perspective de *demandes dérivées,* tous les déplacements ne s'effectuant pas avec le même niveau d'urgence et n'étant pas nécessairement de simples translations d'un point A à un point B.

Si l'on situe sur un axe horizontal l'éventail des niveaux d'urgence, on doit placer les déplacements essentiellement générés par une *demande dérivée* dans un rapport plutôt tendu au temps. Puisqu'ils ont peu d'intérêt propre contrairement à l'activité à destination, ils ont vocation à être courts ; alors que les déplacements ayant une utilité intrinsèque s'apprécient ou se savourent et se produisent donc moins dans l'urgence.

Ces comportements *de* déplacement peuvent ou non être agrémentés d'activités *en* déplacement plus ou moins 'prenantes'. En effet, le temps de déplacement est valorisé différemment selon les

circonstances. Nous plaçons sur l'axe vertical l'éventail des niveaux d'implication dans l'itinéraire. Cet axe oppose les déplacements qui réclament une intense activité cognitive directionnelle (besoins de gérer l'enchainement des modes, besoin de (se) conduire, de s'orienter dans l'espace...), aux déplacements qui peuvent s'en dispenser (parce que routiniers, parce que longs, parce que sans rupture de charge ou sans volant à prendre...). Le temps du déplacement est, dès lors, rendu disponible pour d'autres centres d'intérêt, pour d'autres activités *en* déplacement. Par exemple, un déplacement en train peut être l'occasion de rencontres et d'échanges entre certains voyageurs comme il peut être l'occasion d'un isolement studieux pour rattraper un retard dans son travail. Ce temps est souvent l'occasion de penser, de manger, de se maquiller, d'étudier ou de lire (Meissonnier, 2001).

Conformément aux deux premières clés de discrimination, de nombreuses occasions de « prendre » son temps tout en entreprenant une activité *en* déplacement viennent de *situations de déplacement* de loisir (entreprendre une promenade amoureuse, déambuler dans les rues à l'issue d'un match de football victorieux tout en chantant...). Mais comme Mokhtarian et Salomon le précisent, on ne saurait réduire le pôle des *undirected travels* à ces seules *situations* typiques.

[We should] realize that so many people, for so much of their limited discretionary time, choose to spend it not just traveling to activities, but on traveling as an activity. (Mokhtarian, Salomon, 2001)

Force est de constater qu'il est des déplacements qui se placent dans un rapport extrêmement tendu au temps et dans une impossibilité absolue de s'intéresser à tout autre chose qu'à l'itinéraire emprunté, sans pour autant entreprendre un *directed travel* au sens propre. C'est le cas d'un parent qui, dans l'angoisse d'avoir perdu son jeune enfant dans les rayons d'un supermarché, se lance à sa recherche. C'est aussi le cas d'un sportif de haut niveau qui, à l'occasion d'une compétition d'athlétisme, ne pense qu'à sa trajectoire une fois dans les *starting blocks :* son corps se tend, son regard est fixe et son 'mental' se donne une performance physique à atteindre ; il n'y a pas lieu de s'adonner à une autre activité, pas même penser, il faut « faire le vide ».

A l'autre extrémité des continuum, on constate aussi qu'on peut vouloir prendre son temps et ne pas s'impliquer dans l'itinéraire parcouru sans pour autant que la destination ne soit pas *l'objet* du déplacement. C'est le cas d'une personne éreintée par une vie professionnelle survoltée pour qui l'heure du départ sur un lieu de villégiature quelconque est enfin arrivée. Elle souhaite partir n'importe où, mais partir. L'essentiel du temps du déplacement est alors consacré à somnoler, il n'y a ni urgence ni empressement. Le fait que l'activité menée *en* déplacement soit très peu 'prenante' ne présume pas que le comportement de déplacement soit moins *undirected*.

Vigorous physical effort is neither a necessary nor a sufficient condition for an activity to constitute undirected travel, although physical exercise may be one motivation for engaging in such an activity. (Mokhtarian, Salomon, 2001)

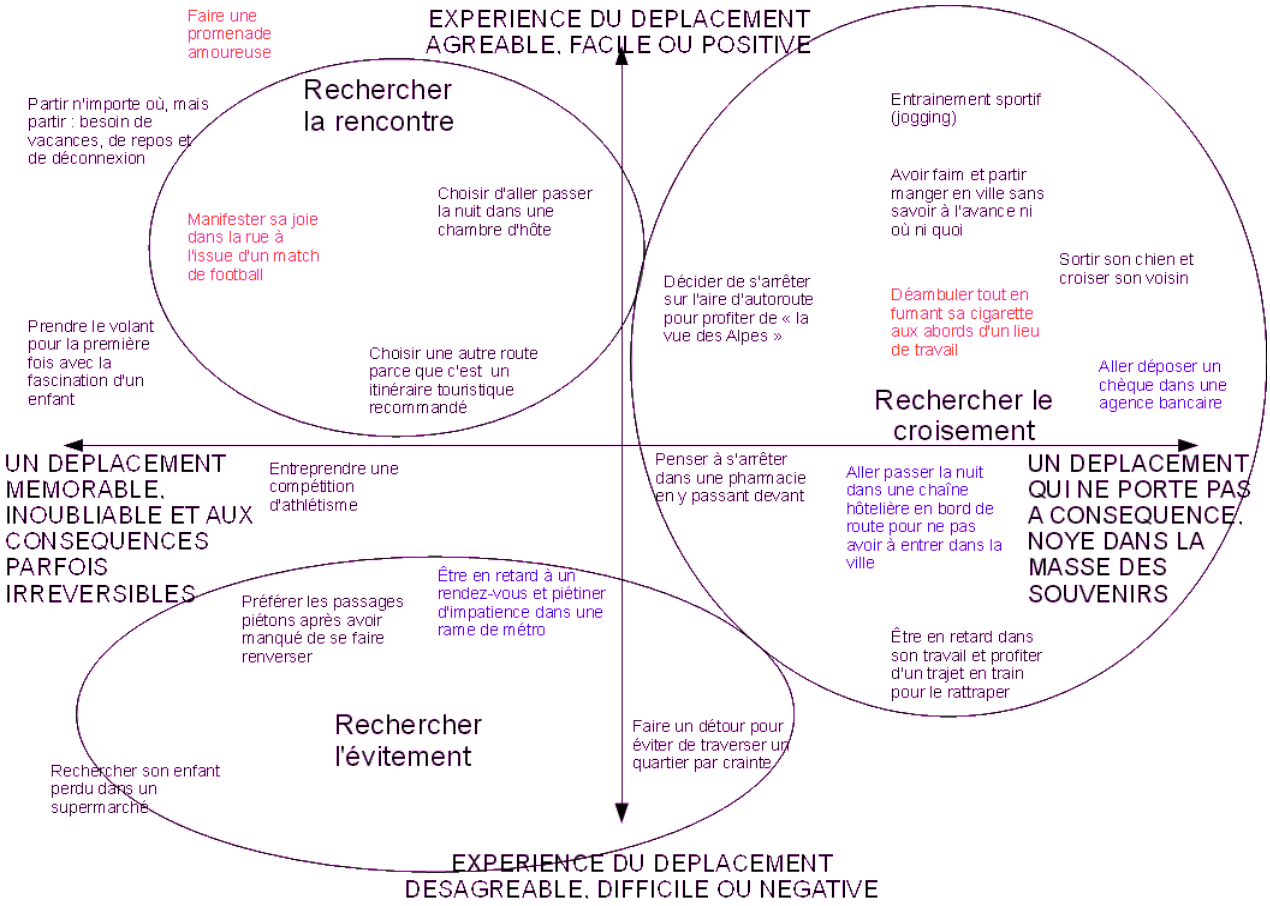
Pourtant, le but de ce déplacement étant de s'échapper, de s'extraire du quotidien, c'est bien la destination qui compte plus que le temps du déplacement lui-même (qui demeure une contrainte incontournable), ce qui rend cette *situation* de déplacement ambigüe. En effet, cette destination n'importe pas pour sa singularité mais seulement pour sa différence, pour la déconnexion des lieux du quotidien qu'elle permet, mais elle est parfaitement substituable à mille autres.

Parmi les *situations de déplacement* choisies, somme toute anodines, peu sont des formes pures de *directed* ou *undirected travel*. Il paraît donc urgent de réintroduire la diversité des *utilités* dans l'analyse de tout comportement de déplacement. Les formes ou s'entremêlent à la fois une *demande dérivée* de déplacement et une *utilité primaire* propre au fait de se déplacer sont bien moins rares qu'il n'y paraît. Dès lors, dans le cadre d'une Enquête Ménages Déplacement, peut-on plus

longtemps se contenter d'estimer la prégnance de *l'utilité primaire* en considérant les seuls déplacements dont les motifs déclarés ont pu être classés dans la catégorie « promenade, lèche vitrine » ?

Notre « plan des comportements » vient confirmer que l'un des principaux déterminants de l'opposition entre *directed travel* et *undirected travel* tient à l'objet du déplacement. Il peut s'agir davantage d'un déplacement *vers* une activité ou, au contraire, d'un déplacement *comme* activité. Mais les deux axes croisés qui structurent ce plan avec le plus d'évidence (le rapport au temps et le niveau d'implication dans l'itinéraire / l'activité annexe) ne parviennent qu'imparfaitement à traduire cette opposition entre *directed travel* et *undirected travel.* Ils doivent être complétés par d'autres dimensions encore absentes du modèle. Michaël Flamm (2004 a&b) plaide pour une vision systémique de la modélisation des comportements de déplacement[8]. Positionner les comportements de déplacement sur un axe (ou même sur un unique plan) paraît assez rapidement réducteur et insuffisant pour rendre compte de leur multiplicité.

Le plan des affects



L'idéal-type du déplacement *pour lui-même* qu'est une promenade fait une place importante à l'agrément que le déplacement procure, à la qualité de ce moment. Il ne faut pas présumer, pour autant, que tous les *undirected travels* sont systématiquement associés à des jugements positifs, pas plus que les *directed travel* ne le sont à des jugements négatifs.

8 L'auteur propose une pyramide formée de 5 plans et 7 axes.

Undirected travel (...) contribute to its positive utility : the sensation of speed, the exposure to the environment and movement through that environment, the ability to control movement in a demanding and skillful way, the enjoyment of scenic beauty or other attractions of a route, not just a destination. It is likely that those same positive aspects of travel apply, to some extend, to ancillary or directed travel as well. (Mokhtarian, Salomon, 2001)

Afin de construire une représentation graphique des émotions qui affectent l'individu tout au long de son itinéraire, nous suggérons de croiser l'axe des *jugements de l'expérience* du déplacement (elle peut être qualifiée de positive, facile, agréable, indifférente ou négative...) avec l'axe des *vécus* de ce déplacement (il peut être considéré comme mémorable, inoubliable et irréversible ou au contraire, il peut se « noyer » rapidement dans la masse des souvenirs routiniers). Dans quelle mesure chacun de ces axes discriminent-ils effectivement les vingt *situations de déplacement* choisies selon leurs *utilités* relatives ?

On constate cette fois que les trois *situations* que nous jugions les plus *directed* tout comme celles que nous jugions les plus *undirected* sont relativement éclatées sur ce plan. Certes, comme attendu, les déplacements dont l'utilité est intrinsèque sont davantage jugés agréables et constituent davantage des expériences mémorables. Cependant, les nuances sont nombreuses et l'opposition *directed/undirected travel* s'analyse au travers d'une opposition secondaire qui tient davantage à la *forme* : forme de l'interaction sociale d'une part, forme de l'itinéraire d'autre part : le *croisement*, *l'évitement* ou la *rencontre*. Elles témoignent d'une volonté de confrontation aux espaces et aux hommes, d'une volonté d'esquiver cette confrontation et d'une tentative de s'en affranchir.

Le croisement

Le *croisement* est une forme de passage caractérisée par le fait que l'individu mobile n'attend rien de particulier de celui qui vient en face et qui se rend en direction opposée, sinon une *coopération par évitement* (Raymond et Trouard-Riolle, 1981). Spatialement, cette posture se traduit par une recherche de ligne droite traduisant une volonté de s'affranchir de l'espace physique. Plus souvent associée aux *directed travels,* cette aspiration à l'affranchissement spatial a clairement été repérée par Mokhtarian et Salomon.

The individual who wants to tour the US by car, or Europe by rail, may selectively teleport himself between some desired destinations, but complete teleportation from spot to spot is unlikely to appeal to those who want a sense of connectivity between locations, linkage to the surrounding geographical and cultural context, and/or enjoyment of a route as well as a destination. This orientation contributes to a preference, for some people in some circumstances, of ground-based alternatives over air travel (which begins to approach teleportation in its disconnection between origin and destination). (Mokhtarian, Salomon, 2001)

Les auteurs suggèrent d'entreprendre le 'test de la téléportation' en posant une question sous forme de test projectif. La personne interrogée est invitée à s'imaginer dans un monde virtuel où il serait possible de s'exonérer des distances. Plus elle aspire à cette téléportation, plus le passage s'apparente à un *croisement,* par l'évitement des obstacles sur un itinéraire s'approchant de la ligne droite.

La rencontre

La *rencontre* est une forme de passage qui consiste à oser pénétrer le flux et/ou l'espace, à oser entrer en confrontation avec ceux-ci. S'il y a détour, c'est qu'il le vaut bien. Cette confrontation à l'espace et aux hommes est délibérée. C'est la posture comportementale du curieux, généralement

celle du voyageur en quête d'altérite. Cette confrontation « positive » (souhaitée, recherchée) visant à se laisser envahir par l'altérité en présence d'autres hommes, d'autres lieux ou des deux, c'est bien ce à quoi aspire un promeneur ouvert sur l'environnement qu'il traverse et dont le déplacement relève essentiellement d'une *utilité primaire.* Lorsque le déplacement est une expérience de rencontre avec l'altérité, elle s'approche de ce déplacement *pour lui-même* qu'est parfois aussi un voyage exceptionnel (Michel, 2004). Mais lorsque le voyage devient plus routinier (cas des grands mobiles), les individus mobiles ne portent souvent qu'une « attention distante aux paysages comme aux hommes » (Chevrier, Sauvage, 2002).

On parlera de *rencontre*, également, pour qualifier le comportement de déplacement de supporteurs victorieux à l'issue d'une compétition sportive qui vont à la *rencontre* de la ville. La déambulation urbaine de ces supporteurs manifestant bruyamment leur joie n'est autre qu'une parade et leur errance est souvent circulaire, sans destination précise (on se lance volontiers dans des rodéos urbains, d'ailleurs). L'objet du déplacement n'est autre que de signifier la victoire en gravant symboliquement cet événement dans l'espace temporel comme dans l'espace territorialisé par une présence singulière, inhabituelle. L'expérience de déplacement est ici *vécue* comme signifiante (de la fête, de la victoire) mais aussi de l'union. C'est une expérience unique et souvent inoubliable, déterminante pour l'activation du lien social au sein du groupe. Et puisqu'il s'agit de se montrer, de s'exposer, les résidents deviennent spectateurs malgré eux. L'*utilité primaire* du déplacement se comprend, par conséquent, par l'incidence de ce *vécu* positif suscité par la *rencontre,* même si celle-ci n'est pas toujours bienveillante et empathique : lorsque les supporteurs victorieux croisent ceux de l'équipe adverse, il n'est pas rare qu'elle se termine en un affrontement verbal et / ou physique.

L'évitement

Can we identify the impact a positive utility for travel has on the objective amount an individual travels that is, its contribution to 'excess travel' ? Measuring an individual's affinity or liking for travel is a fundamental first step in this process. (...) Obtaining a reliable measurement of travel liking, however, is a non-trivial matter. (Mokhtarian, Salomon, 2001)

Si Mokhtarian et Salomon pensent devoir rechercher la contribution de *l'utilité primaire* des déplacements à ce qu'ils qualifient *d'excess travel* dans les seuls facteurs de « goût » pour le déplacement (qu'il soit issu des activités menées à destination, des activités menées pendant le déplacement ou bien, simplement, de l'émotion que procure le déplacement lui-même), nous nous demandons s'il ne faut pas également prendre les répulsions en ligne de compte.

Être dans une posture *d'évitement* consiste à contourner, par crainte de traverser. Il s'agit d'esquiver la confrontation à l'espace. Elle traduit une inquiétude face à l'altérité, face au risque que la rencontre pourrait engendrer. En effet, il est des formes de passage prescrites par l'espace territorialisé. Une lecture sociologique des territoires permet de comprendre que les lieux *disent* l'espace urbanisé et constituent un langage socio-spatial. Les limites ne sont pas toutes manifeste (panneau *propriété privée* ou bien *réservé aux riverains*). Il arrive que les gradations entre *couloirs publics* et *enceintes réservées* soient plus insensibles, nous dit Jean-Samuel Bordreuil (2000). Il existe, nous dit Bordreuil, une *hospitalité paradoxale des lieux sans hôtes*. Les lieux, en proportion inverse de leur degré d'appropriation territoriale, invitent à être traversés ou découragent l'importun à poursuivre ses investigations incongrues et le prient, au contraire, de faire un détour.

Une part non négligeable de ce que Mokhtarian et Salomon appellent *excess travel* parce que ces déplacements ne trouvent pas d'explication 'rationnelle' (du point de vue de la rationalité logistique d'optimisation des temps, des distances ou des coûts) ne sont-ils pas expliqués par des *vécus*

produisant des externalités négatives poussant au détour ? L'étude micro-sociologique des parcours de vie révèle des itinéraires identitaires mais expliquent également des itinéraires physiques inscrits dans l'espace urbain qui confirment notre hypothèse. Si les vies quotidiennes sont semées d'embûches, elles en laissent parfois des traces. Ces *impedimenta,* invisibles traces psychologiques, se réifient et peuvent être observées au détour d'un itinéraire dans l'espace physique : les contournements spatiaux dont il est question sont synonymes d'esquives liés à ce que Eric Le Breton [2008] qualifie de *territoires de l'autonomie* devenus *territoires interdits* au fil de la vie.

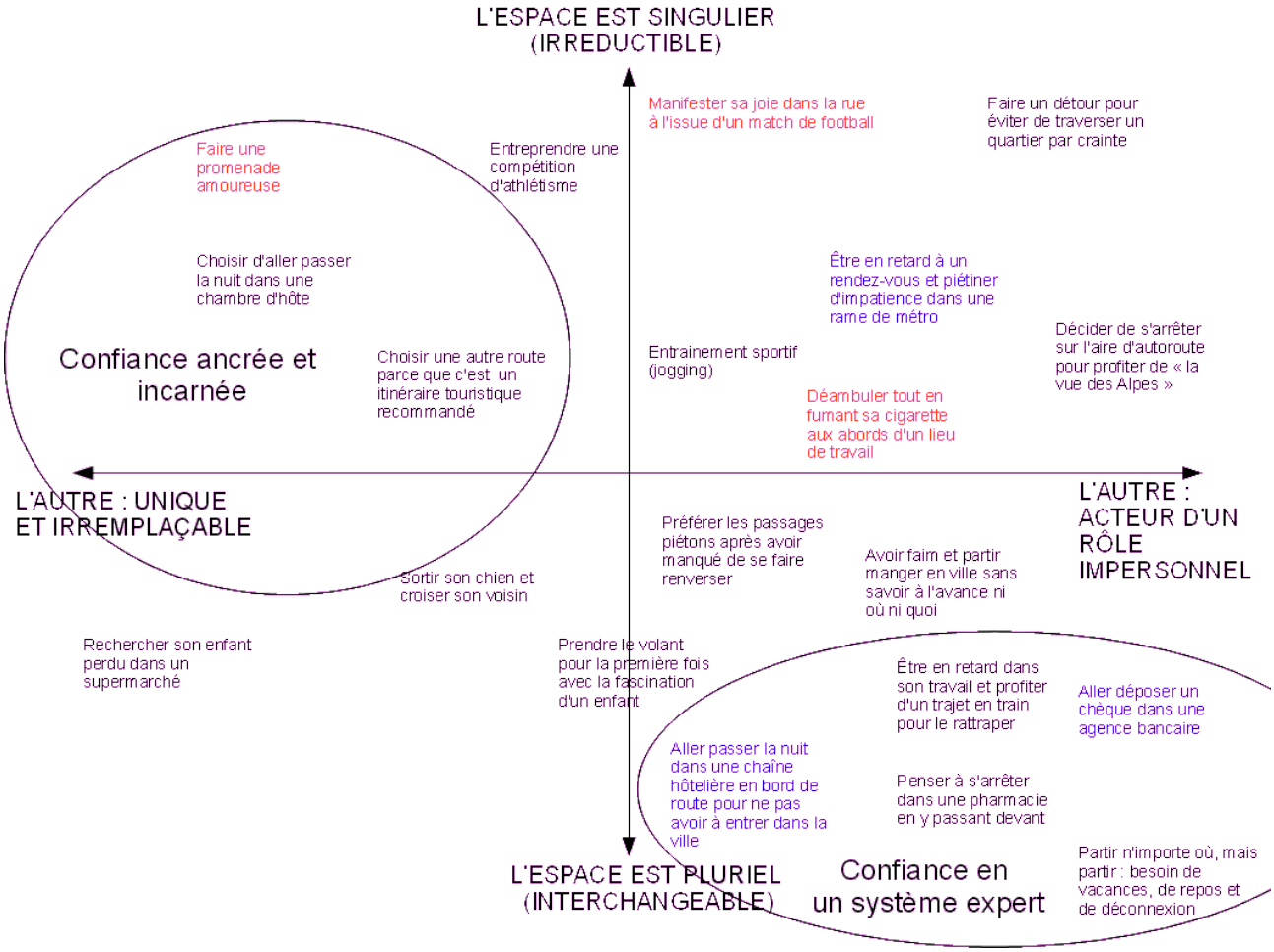
Les *territoires de l'autonomie* sont « des territoires balisés par les quelques kilomètres que [chacun] fait à pied, (…) où [les individus] se sentent 'chez eux' ». Le Breton rapporte le cas d'une femme pour qui sa commune de résidence était un *territoire de l'autonomie* lorsqu'elle était mariée. Mais après sa séparation conflictuelle d'avec son conjoint, celui-ci peut devenir *territoire interdit*. « Cette expérience traumatisante a, en quelque sorte, *coloré* le territoire et confère [à ce territoire] une ambiance sombre, désagréable aux yeux de cette femme », explique Le Breton. Quand bien même le plus court chemin pour un déplacement est de traverser ledit quartier, l'individu fait un détour pour ne pas avoir à mettre le pied dans des endroits où il ne se sent plus à sa place ni socialement, ni symboliquement.

Comme le souligne le sémiologue Jean-Marie Floch (1990) « un trajet n'est pas une suite gratuite de mouvements ou de stationnements, une pure gesticulation. Choisir d'analyser sémiotiquement les trajets des voyageurs, c'est postuler qu'ils ont du sens ». Ici, les itinéraires spatiaux traduisent, partiellement au moins, les itinéraires de vie. La compréhension de ces parcours identitaires semble venir de la possible traversée de l'espace, ou de la préférence pour le détour, signe d'une impossible confrontation.

La posture de l'*évitement* se traduit donc par *une forme* particulière de déplacement. Contrairement à *la rencontre,* qui produit du détour « positif », l'évitement produit du détour « négatif », c'est à dire par défaut. Il s'agit d'esquiver la confrontation à l'espace et aux hommes que suscite le déplacement, le plus souvent par crainte, angoisse ou timidité.

Les trois *formes* de passage mises en évidence reflètent trois postures comportementales possibles lorsque le déplacement produit de l'interaction sociale. Elles constituent un déterminant constitutif de l'opposition entre *directed* et *undirected travel* qui nous permet de mieux la comprendre. En outre, le plan des affects fait état du rôle joué par le *vécu* et le *jugement* relatif à l'expérience de déplacement. Ils induisent des *formes abstraites* de passages (les postures psychologiques révélées) mais aussi des *formes concrètes* de passages (détours suscités, écarts réalisés...) qu'aucun protocole d'enquête ne parvient vraiment à saisir à ce jour.

Le plan des mises en relations socio-spatiales



Pour expliquer certains déplacements ne leur semblant pas 'rationnels' d'un point de vue économique, Mokhtarian et Salomon développent la thèse d'une aspiration à la diversité, à la variété et au changement, par exemple pour expliquer que l'on puisse préférer fréquenter un magasin ou café franchisé plus distant qu'un autre, pourtant rigoureusement identique et manifestement plus proche.

Consider the situation in which, in a dense urban environment, there are a number of franchises of the same 'favorite' restaurant or coffee house. Only one is 'nearest'. Yet an individual may habitually visit more distant ones as well as the closest, not because of an intrinsic greater attractiveness of the more distant franchises, nor even particularly because of a greater attractiveness of the neighborhoods in which the more distant facilities are located, nor because of trip chaining economies, but purely out of a variety-seeking impulse. In this example, a variety-seeking orientation leads to excess travel. (Mokhtarian, Salomon, 2001)

Les auteurs sont donc séduits par la thèse d'une mobilité de *curiosité* qui serait une réponse impulsive (peu réfléchie) où l'individu serait guidé par ses pas (ou par son véhicule) plus que l'inverse. Ils imaginent également que l'activité à destination puisse n'être qu'un prétexte pour justifier un comportement de déplacement activement recherché et désiré.

The demand for an activity may arise as a consequence of the desire to travel. (...) The destination/activity becomes an excuse or justification for a desired travel. (...) Such cases may arise more often than we realize, because we have not

tried to measure them as such. (Mokhtarian, Salomon, 2001)

Toutefois, un déplacement n'est rarement qu'une mise en relation spatiale des corps et des lieux ; c'est souvent, aussi, une mise en relation sociale des individus entre eux. Aller au café, même dans une chaine franchisée, c'est une activité qui consiste généralement à rencontrer (collègues, amis...) sinon à croiser (clients, serveurs...) d'autres personnes. Or, ces individus peuvent avoir leur propres logiques de proximité avec laquelle il faut composer. En outre, cette interaction sociale, même réduite à sa portion la plus congrue, la plus impersonnelle et la plus normative (*bonjour – merci – au revoir*), se produit tout de même entre des êtres humains particuliers (pas complètement substituables l'un par l'autre) qui peuvent plus ou moins se (re)connaître et/ou s'apprécier, ce qui peut justifier le détour. L'idée que certains des déplacements ou certaines destinations puissent être plus substituables que d'autres apparaît féconde. Elle a déjà été développée par Jean Rémy notamment (encart n°4).

Encart n°4 : De la substituabilité des déplacements à l'expression d'un sentiment de confiance

D'après Jean Rémy (2007), lorsque l'on déménage « on peut garder ses médecins, alors qu'on n'hésitera pas à changer d'agence bancaire. Dans ce dernier cas, la confiance porte moins sur la personne que sur l'institution ». Cette remarque renvoie au débat sur le rôle crucial du sentiment de confiance initié par Simmel et revisité par Giddens pour comprendre l'interaction sociale. Avec la modernité est apparue la nécessité de « faire confiance », prétend Simmel (1991) : « Notre existence moderne repose beaucoup plus largement qu'on ne le reconnaît habituellement sur la foi en l'honnêteté des autres. (…) La vie moderne est une économie de crédit, bien au delà du sens strictement économique ». Dans la grande ville, nous sommes amenés à faire confiance de manière incessante car on ne connaît rien de la personne que l'on croise alors qu'inversement, dans la promiscuité d'un village, il n'y avait de secret possible que dans l'éloignement géographique (Watier, 1991) et Antony Giddens (1994) de développer la notion de *système expert* pour montrer que le principe de confiance ne se limite pas à la dimension interpersonnelle que lui donnait Simmel mais qu'il s'élargit à de nombreuses entités immatérielles. Ce sentiment de confiance en un *système expert e*st infiniment plus fragile qu'une confiance interpersonnelle. En effet, la confiance béate que la modernité, à ses premières heures, nous faisait placer dans la science et la technologie des *systèmes experts* est régulièrement mise à mal. Les pandémies liées à des virus rebelles à la médecine ou les explosions de centrales nucléaires sont autant d'exemples de ces risques permanents qui nous menacent et contre lesquels nous sommes (presque) impuissants. Face à un « système expert » qui lui échappe partiellement, le consommateur n'a d'autre alternative que de « faire confiance »

L'intérêt de la notion de *système expert* proposée par Giddens, est de rendre compte de ce que le sentiment de confiance, qui est au fondement de toute action[9], en s'affranchissant de sa dimension incarnée (dimension interpersonnelle), s'affranchit aussi de l'impératif de spatialisation. C'est le principe de la chaîne de magasins franchisés : où que l'on aille, on dispose d'une assez grande probabilité de retrouver la même disposition des gondoles et exactement les mêmes produits à l'intérieur. La confiance en un *système expert* se joue de l'espace par la multiplicité et par l'interchangeabilité de ses localisations physiques. La teneur du système de confiance que traduit tout déplacement *vers* une activité, un lieu, une personne, un service ou un bien donné nous apparaît primordiale pour comprendre spatialement la destination du déplacement : ici elle est impérative, là elle n'est qu'un possible parmi d'autres destinations alternatives[10].

Sur l'axe horizontal du plan des mises en relations socio-spatiales, nous estimons la teneur de la relation à autrui pendant le déplacement. L'Autre est-il principalement considéré dans le rôle impersonnel que lui donne une institution (un contrôleur dans le train, un receveur à une gare de péage, une caissière de supermarché...) ? Ou bien est-il davantage considéré dans sa personnalité et pour ses particularités individuelles ?

Sur l'axe vertical, nous estimons la teneur de la relation à l'espace. Est-il considéré dans sa

9 Niklas Luhmann (2001) indique que *faire confiance*, c'est supposer que tout va bien se passer, parce que les mésaventures sont peu probables, mais aussi parce que c'est préférable. Il faudrait sinon vivre dans un état d'insécurité permanente, se priver de nos certitudes sans pouvoir rien mettre à la place.

10 Ce clivage apparaît également dans l'opposition entre *mobilité de consommation* (tendance à la contiguïté domo-centrée) et *mobilité de sociabilité* (tendance à la connexité éparpillée) proposée par Thierry Ramadier (2002).

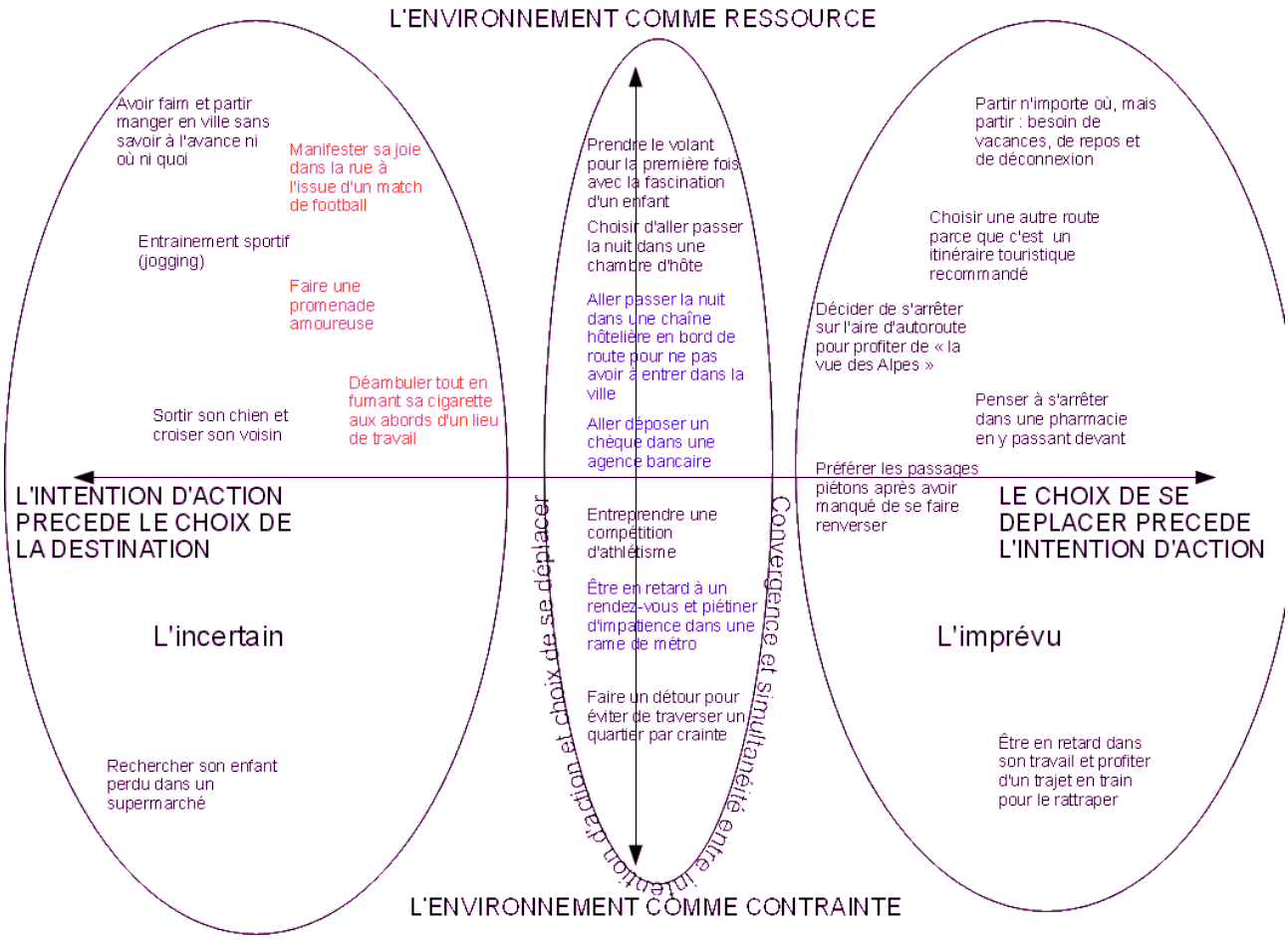
singularité, dans son unicité et est-il traversé pour ses particularités (ce qui le rend irréductible) ? Ou bien l'espace traversé n'est-il qu'un cadre sans valeur propre, un non-lieu[11] parfaitement substituable par d'autres, auquel l'individu n'attache aucune importance particulière ?

Le plan des mises en relations socio-spatiales vient illustrer cette tension entre des formes opposées de rapport aux hommes et aux lieux ; tension entre leur irréductible unicité et leur possible pluralité les rendant substituables les uns aux autres. De notre point de vue, elle met en évidence deux formes opposées de *confiance.* Dans un cas le déplacement est l'expression d'une mise en relation entre des hommes qui se reconnaissent et des lieux qui importent : la confiance est géographiquement ancrée et socialement incarnée. Dans l'autre cas, le déplacement est davantage l'expression d'un sentiment de confiance qui se porte plus difficilement sur l'individu ou le lieu (parce qu'impersonnels) et qui doit se résoudre à se porter sur un *système expert* dont le principe est parfaitement invérifiable par soi-même (sécurité d'un métro automatique, chaîne alimentaire du froid...).

Les six *situations de déplacement* que nous avons jugées proches des pôles *directed travel / undirected travel* ne se répartissent qu'imparfaitement sur ce troisième plan sans que leurs positions relatives n'invalident notre propos : la teneur du sentiment de confiance qu'exprime le déplacement serait l'un des déterminants participant à discriminer l'opposition entre *directed* et *undirected travel*. De surcroît, le plan des mises en relations socio-spatiales suggère d'évaluer un niveau de substituabilité propre à chaque *situation de déplacement,* ce dont aucun protocole d'enquête ne tient compte aujourd'hui, bien que le choix de nos itinéraires en soit quotidiennement la conséquence.

11 La notion de non-lieu proposée par l'anthropologue Marc Augé (1992) reprise et nuancée par la géographie sociale avec celle de lieu faible (Lévy, Lussault, 2000) laisse entendre que des lieux (de transit notamment) seraient des espaces dépourvus de signification anthropologique, saturés par la transition et la circulation. Augé constate que certains espaces sont plus souvent ignorés et moins souvent appropriés que d'autres (les halls d'aéroports, les aires d'autoroutes ou les bretelles d'accès routiers…). La relation aux hommes y serait impersonnelle ; la relation aux espaces y serait fonctionnelle. La thèse de l'auteur a été fort critiquée en anthropologie car c'est l'acteur qui suscite alternativement, par son comportement, un « lieu » ici ou un « non-lieu » là. Lorsqu'on se penche attentivement sur les pratiques sociales des espaces, aussi impersonnels soient-ils, tel un aéroport, on découvrira quelques signes d'identification (de la part de commerçants) et même des formes de territoires (de la part de voyageurs en transit long ou de sans domicile fixe). Il n'y a donc pas de non-lieux par essence. Il n'y a que des espaces parfois appropriés, parfois ignorés, parfois traversés ou contournés. Seul l'imaginaire du rapport à l'espace diffère.

Le plan des péripéties



Deux nouveaux continuum permettent de rendre compte de la chronologie des intentions d'action et des choix de destination, qui ne sont pas toujours simultanés. En effet, si notre modélisation s'appuyant pour l'instant sur trois plans et six axes s'enrichit, il lui manque un caractère dynamique. Elle ne prend pas encore en considération le problème posé par la conjonction temporelle – très relative – entre choix de se déplacer et intention d'action ni même le problème des aléas rencontrés au cours d'un déplacement et qui peuvent faire évoluer l'itinéraire et/ou l'intention en chemin. Pour parvenir à affiner le modèle, nous suggérons donc d'introduire un quatrième et dernier plan : le plan des *péripéties*.

Consider for example, the choice to eat out instead of eating at home, even though ample food is available at home. In some cases, eating out may be preferred because a certain type of food or a certain neighborhood or a certain ambiance is actively desired. In these situations, the decision to eat out and the destination may be chosen simultaneously, and the utility of a particular destination combination (the net of the positive attractiveness of the destination and the putatively negative utility of travel) exceeds the utility of the home alternative (the net of a lower attractiveness plus zero travel). In other cases, the disutility of cooking and cleaning up is the primary motivation for going out to eat, and the destination may be a secondary choice. (...) Many other such examples are possible, in which the decision to travel is made first, and the destination/activity is invented to support that decision and yes, increase its utility. (Mokhtarian, Salomon, 2001)

Mokhtarian et Salomon soulignent à raison la possible autonomie des processus d'arbitrage. L'intention d'action et la décision de se déplacer ne sont pas nécessairement concomitantes et la première n'est pas nécessairement explicative de la seconde. De leur point de vue, cela tient

exclusivement au fait que l'on néglige *l'utilité* que peut avoir le fait de se déplacer, en lui-même.

The demand for an activity may arise as a consequence of the desire to travel. (...) The destination/activity becomes an excuse or justification for a desired travel. (...) Such cases may arise more often than we realize, because we have not tried to measure them as such. (Mokhtarian, Salomon, 2001)

De notre point de vue, cette relative déconnexion des processus d'arbitrage tient aussi aux circonstances dans lesquelles se déroulent le déplacement. L'environnement traversé n'est pas neutre : il suggère, il incite, il détourne nos regards et parfois nos pas. Nous qualifions de *péripétie* cet ensemble de contingences relativement imprévisibles. Certes, nos intentions d'action et nos choix de destination se font souvent de manière simultanée (au centre de l'axe horizontal). Comment imaginer, par exemple dans le cadre d'une compétition sportive qu'intention d'action et choix de la trajectoire ne se fassent pas de manière simultanée et en complète coordination motrice et cognitive ? Pour autant, ce constat nous amène à confondre deux processus pourtant distincts. Il arrive que le choix de se déplacer précède l'intention d'action (à droite de cet axe horizontal) ou, qu'au contraire, l'intention d'action précède le choix de la destination (à gauche de l'axe). L'environnement, lui, peut interférer dans ces processus d'arbitrage comme une ressource ou au contraire comme un contrainte ou une astreinte, ce que relate l'axe vertical.

L'incertain d'une intention endogène

Reprenons l'exemple du choix d'un lieu de restauration d'un salarié à l'heure de midi. Supposons qu'il sorte sur l'espace public avec une intention claire : manger. Il part donc sans nécessairement avoir une destination déterminée à l'avance. Il peut espérer croiser des collègues pour aller manger avec eux à la cantine ; il peut partir dans la direction d'une rue commerçante où il sait pouvoir trouver des sandwicheries sans savoir à l'avance ni laquelle ni quel type de sandwich il choisira ; il peut également se laisser tenter par un achat de plat préparé dans le supermarché qu'il croise sur son chemin...

Dans cet exemple, alors que l'intention était clairement définie dès le départ la destination ne l'était pas, les aléas du déplacement ont permis l'arbitrage par l'adoption d'une posture psychologique de sensibilité à l'environnement et de réceptivité aux aménités offertes. L'intention d'action a précédé le choix de la destination. Les *péripéties* y ont pourvu. Un individu dont l'intention endogène est claire et arrêtée peut parfaitement conserver incertaines les conditions et circonstances de sa réalisation. C'est relativement fréquent pour de nombreux déplacements *pour eux-mêmes (undirected travels)*. Commencer une promenade ou entamer la visite d'un musée ou d'un site traduisent des intentions claires, sans présumer d'avance de l'itinéraire qui sera choisi. La trajectoire se décide en cours de route, en fonction des circonstances et de l'agrément présumé qu'offrent les alternatives qui se présentent à soi. L'intention d'action précède donc le choix du déplacement, dont l'itinéraire se construit au fur et à mesure.

L'imprévu d'une intention exogène

Ayant opté pour un sandwich, notre individu affamé se restaure tout en déambulant dans l'espace urbain pendant qu'il le consomme. A un moment donné, son regard est davantage sensible aux vitrines et à toutes les *invitations à agir* qui peuplent l'espace urbain. Apercevant l'enseigne lumineuse clignotante en forme de croix caractéristique des pharmacies, il se souvient qu'il doit y faire un achat et profite de l'occasion et du temps disponible qui lui est donné pour obtempérer.

Cette fois, c'est bien le comportement de déplacement lui-même qui a réveillé un projet d'action en sommeil : la décision de se déplacer a précédé et a suscité l'intention d'action. Les *péripéties* ont été génératrices d'une *intention*.

Cette *situation de déplacement* montre assez clairement qu'en une fraction de seconde, un déplacement *comme* activité (*undirected travel)* peut changer de statut et devenir un déplacement *vers* une activité (*directed travel*). Selon l'état de sensibilité de l'individu à l'environnement traversé, une intention exogène peut surgir en cours de déplacement.

Stéphane Chevrier et Stéphane Juguet (2003) constatent que l'espace urbain est rempli d'*affordances* qu'ils définissent comme des *invitations à agir,* en s'inspirant de travaux plus anciens (Gibson, 1979). L'environnement urbain, espace d'une *praxis*, est aussi un espace à lire et à interpréter. Les signaux distribués dans l'espace sont autant d'invitations à réaliser une action particulière (la poubelle invite à jeter, la publicité à être regardée, l'enseigne à entrer…) ; mais ce ne sont que des invitations. Pressés, les uns passent leur chemin sans les voir. ; en situation de veille (attente d'un bus, par exemple) ou disposé à se laisser guider, le regard des autres se laisse séduire par ces *affordances*. L'environnement peut donc constituer, selon le cas, une ressource bienvenue (un parcmètre « donne » l'heure) ou une déplorable contrainte (un commerçant ferme boutique entre midi et deux...) pour l'individu en mouvement.

Si nombre de nos déplacements sont orientés vers un enjeu unique (qu'il s'agisse de la destination ou de l'acte de se déplacer lui-même) d'autres témoignent davantage d'une quête d'une multitude de ressources distribuées dans l'espace. Le *terrain* urbain contemporain dans lequel on évolue le plus souvent participe incontestablement à ce que le déplacement soit articulé autour de cette diversité de motifs, l'un pouvant être principal, les autres secondaires, l'un pouvant être intentionnel et à l'origine du déplacement, les autres improvisés et imprévus.

Comprendre un déplacement c'est aussi comprendre sa *péripétie.* Son *déroulement* chronologique constitue à nos yeux le quatrième et dernier déterminant de l'opposition entre *directed travel* et *undirected travel.* En effet, on trouve les déplacements les plus *directed* parmi ceux qui ne laissent pas de place ni à l'incertain ni à l'imprévu, contrairement aux déplacement *pour eux mêmes* qui font davantage confiance à l'environnement pour faire converger de manière satisfaisante intention d'action et destination. Cette dimension chronologique du déroulement de l'action de se déplacer nous paraît constitutive et explicative du comportement de déplacement finalement observé (et recueilli par les protocoles d'enquête classiques). Pourtant, à ce jour, aucune enquête ne parvient à intégrer l'aléa du déplacement comme une éventualité acceptable et plus fréquente que rare.

Conclusion

Comment parer aux limites des protocoles d'enquêtes quantitatifs conventionnels tel que l'EMD lorsqu'il convient, pour comprendre le déplacement, de recueillir des données moins tangibles que le seul *motif* à destination ? Notre contribution suggère de faire cas du *vécu,* de la multiplicité *des motifs,* du surgissement d'une *intention* en cours de route où de la survenance d'un *aléa* sur le trajet. Le renouvellement d'approche que nous appelons de nos vœux consiste à rapporter la compréhension du comportement de déplacement au contexte de sa genèse quand celui-ci l'exige. Plus précisément, lorsque le comportement de déplacement tend à devenir *undirected,* nous plaidons pour davantage de relativisme en prenant la *situation de mobilité* en ligne de compte car à lui seul, l'itinéraire d'un point A à un point B ne saurait suffire à le comprendre. On ne peut déduire du seul mouvement observé les linéaments de sa genèse. La *situation de mobilité* dans laquelle se trouve l'individu qui effectue ce déplacement est déterminante, bien que contingente. Pour saisir les

tenants et les aboutissants d'une *situation* entièrement ou partiellement explicative du déplacement, il est indispensable de recourir à des enquêteurs rompus aux techniques d'entretien semi-directives. Si l'on souhaite mieux appréhender *l'utilité primaire* de certains déplacements, il convient d'introduire quelques parenthèses moins directives[12] d'une part et d'envisager repenser le recrutement des enquêteurs en charge des EMD d'autre part.

L'artéfact cognitif que constitue un continuum permet de contester la rupture franche entre les contraires. Tout en nous emparant de l'idée, proposée par Mokhtarian et Salomon en vue de mieux conceptualiser les comportements de déplacement entre *directed* et *undirected travel,* nous avons souligné la relative polysémie de ces notions, donc l'inévitable risque de confusion qu'elle génère. Dès lors, il nous a semblé utile de décliner l'idée de *continuum* afin de construire un modèle doté de quatre plans et huit axes permettant de mieux saisir la multitude des interprétations que l'opposition entre *directed* et *undirected travel* permet. Chaque plan constitue autant de facette d'une même réalité. Ils ont permis de mettre en évidence les quatre « déterminants » qui construisent cette opposition : *l'objet* du déplacement, la *forme* de ce passage, la teneur de la *confiance* qu'il suppose et le *déroulement* de celui-ci.

A ce jour, l'objectif des protocoles d'enquête est de rendre compte des pratiques de déplacement observables, mais sans réellement offrir les moyens de les comprendre ou de les expliquer, ce dont l'analyse souffre. Si de futurs protocoles d'investigation des déplacements se donnent pour objectif d'être au plus près de leur genèse, de leur vécu par les individus en mouvement ou de leurs temporalités, il conviendra de prendre en considération des paramètres moins objectifs et plus délicats à recueillir, à consigner et à comparer. Les quatre plans que nous proposons offrent un premier aperçu des directions d'investigation à envisager. Lorsque l'utilité d'un déplacement semble manifestement moins se trouver dans l'activité à destination que dans le fait de se déplacer, il conviendrait d'estimer huit paramètres :
- Dans quelle mesure l'individu mobile a-t-il eu un rapport particulier au temps (prendre son temps, se dépêcher, s'impatienter...) ?
- Dans quelle mesure s'implique-t-il dans une autre activité que « se diriger » ?
- Dans quelle mesure le déplacement suscite-t-il un jugement positif ou négatif ?
- Dans quelle mesure ce déplacement est-il considéré comme routinier ou mémorable ?
- Dans quelle mesure autrui est-il considéré dans son rôle impersonnel ou dans son unicité ?
- Dans quelle mesure les lieux sont-ils considérés dans leur pluralité ou dans leur irréductible particularité ?
- Dans quelle mesure l'environnement interfère-t-il dans le déplacement ?
- Dans quelle mesure le déplacement est-il généré par une intention d'action et un choix de destination couplés ou chronologiquement dissociés ?

12 Comme il en existe déjà quelques unes de temps à autre, par exemple, lorsqu'on demande à l'enquêté d'expliquer les raisons de son choix résidentiel.

Bibliographie

Amar G. (2004) Notes sur la mobilité à l'âge du signe. In : D. Kaplan, H. Lafont (éds.), **mobilités.net**, Paris, LGDJ – RATP – FING, pp. 37-44.

Augé M., (1992) **Non-lieux - Introduction à une anthropologie de la surmodernité -.** Paris, Seuil, La librairie du XX^{ème} siècle.

Bordreuil J-S. (2000), Micro-sociabilité et mobilités dans la ville. In M. Bonnet, D. Desjeux (éds.), **Les territoires de la mobilité.** Paris, PUF, « Sciences sociales et sociétés », pp. 109-125.

Certu (2008) **Guide méthodologique : l'Enquête Ménages Déplacements "Standard Certu".** Lyon, Metl.

Chevrier S., Juguet S. (2003) **Arrêt demandé – Réflexion anthropologique sur la pratique des temps et des espaces d'attente du bus.** Paris, Enigmatek – LARES.

Chevrier S., Sauvage A. (2002), **Villes et grands mobiles : Grenoble, Lille, Rennes, Strasbourg**, Rennes – Paris, LARES – PUCA.

Diana M. (2006) Utilité primaire des déplacements et multimodalité – conception et réalisation d'un outil d'enquête novateur. In **Recherche – Transports – Sécurité**, n°93, Paris, INRETS, pp. 279-294.

Flamm M. (2004a) La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie. In B. Montulet, V. Kaufmann (éds.), **Mobilités, fluidités… libertés ?** Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, coll. « Travaux et recherchers », pp. 71-94.

Flamm M. (2004b) **Comprendre le choix modal – Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport.** Thèse de doctorat sous la direction de M. Bassand, Lausanne, EPFL.

Floch J-M. (1990) **Sémiotique, marketing et communication – sous les signes des stratégies.** Paris, PUF, « Formes sémiotiques ».

Gibson J.J. (1979) **The Ecological Approach to Visual Perception.** Boston, Hougton Mifflin.

Giddens A. (1994) **Les conséquences de la modernité.** Paris, L'Harmattan. (1ère édition : 1990).

Le Breton E. (2008) **Domicile-travail ; les salariés à bout de souffle.** Paris, Les carnets de l'info.

Lévy J., Lussault M (2000) **Logiques de l'espace, esprit des lieux – Géographies à Cerisy.** Paris, Belin, coll. Mappemonde.

Luhmann N. (2001) **La confiance : un mécanisme de réduction de la complexité sociale.** Paris, Économica. (1ère édition : 1968)

Meissonnier J. (2001), **Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province.** Paris, L'Harmattan, coll. « Logiques sociales ».

Michel F. (2004), **Désirs d'ailleurs – essai d'anthropologie des voyages.** Saint-Nicolas, Presses de l'Université de Laval.

Mokhtarian P. L., Salomon I. (2001) How derived is the demand for travel, some conceptual and measurement considerations ? In **Transportation Research**, A 35/8, pp. 695-719.

Papon F. (2012), (à paraître).

Papon F., Armoogum J., Diana M. (2008) Specific Experimental Trials Versus Large-Scale Mobility Surveys Insets To Investigate Transport-Related Behavioural Issues : The Case Of The Primary Utility Of Travel, **Actes de la 8ème International Conference on Surveys Methods in Transports**, Annecy, 25-31 mai.

Ramadier T. (2002) Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne. In **Espaces et Sociétés.** n°108-109, pp. 111-132.

Raymond H., Trouard-Riolle H. (1981) **Le geste du transport : un rite quotidien.** Paris, LASSAU - Ministère des transports - ATP Socio-économie des transports, pp. 43-51.

Rémy J. (2007) De l'automobilisme à l'automobilité. Iin P. Lannoy, T. Ramadier (éds.) **La mobilité généralisée.** Louvain-la-Neuve, Academia Brylant, « Sciences, ethique et société », pp. 21-40.

Rocci A. (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.

Sansot P. (2000) **Du bon usage de la lenteur.** Paris, Rivages.

Simmel G (1991) **Secret et sociétés secrètes.** Strasbourg, Circé. (1ère édition : 1908).

Watier P (1991) Postface. In G. Simmel, **Secret et sociétés secrètes.** Strasbourg, Circé.