HAL
open science

Les mobilités périurbaines : le jeu des justifications entre contraintes et possibles

Denis Martouzet, Benoît Feildel, Hélène Bailleul, Nathalie Audas

To cite this version:

Denis Martouzet, Benoît Feildel, Hélène Bailleul, Nathalie Audas. Les mobilités périurbaines : le jeu des justifications entre contraintes et possibles. Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires : Territoires, pratiques, régulations, Nov 2010, Clermont-Ferrand, France. halshs-01954110

HAL Id: halshs-01954110

https://shs.hal.science/halshs-01954110

Submitted on 13 Dec 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.

Les mobilités périurbaines : le jeu des justifications entre contraintes et possibles

Denis MARTOUZET, Benoît FEILDEL, Hélène BAILLEUL, Nathalie AUDAS

UMR CITERES, Université de Tours

La durabilité n'est pas l'une des qualités intrinsèque d'un objet technique ou d'un territoire. Pour qu'il y ait durabilité effective d'un territoire, il est nécessaire que celui-ci potentiellement durable, soit compris comme recelant ces potentialités de durabilité que seule la pratique peut faire émerger et rendre, dans les faits, effective. Partant de cela, les espaces périurbains des villes moyennes de France peuvent être considérés comme possiblement durables, selon ce qu'en font les individus dans leurs pratiques quotidiennes, sur lesquelles nous mettons l'accent dans cette restitution des premiers pas d'une recherche. Celle-ci vise à connaître la mobilité des habitants et usagers du périurbain tourangeau comme possible révélateur, par les justifications que donnent ces personnes de leurs déplacements en lien avec leurs localisations (logement, travail…), de la durabilité potentielle de ce territoire.

Les justifications recueillies, les *explications* données relatives à ces déplacements, comme celles relatives aux lieux, permettent de saisir le rapport à l'espace des personnes enquêtées, leur habiter comme déclinaison géographique du concept heideggérien. De là, il devient possible de tracer les contours de figures des modes d'habiter mobiles décelables à partir de la forme des parcours visualisables grâce aux données obtenues par GPS, comme dans les discours de justification de cette mobilité.

Nous présentons dans un premier temps les rapports étroitement imbriqués entre habiter et mobilité émergeant nécessairement dans le cadre d'une recherche qui croise la question de la durabilité d'un territoire avec celle d'un individu qui le pratique. Ce couplage implique ensuite la mise en œuvre d'une méthode mobilisant à la fois le GPS pour la précision de l'observation spatiale et quantitative des déplacements effectués et l'entretien semi-directif pour capter les éléments de justification de ces déplacements. Les premiers résultats de cette recherche financée par le PUCA sont enfin proposés au lecteur, tant comme résultat « brut » que comme piste de réflexion pour la suite de cette recherche.

I. Positionnement du problème : entre habiter et durabilité

La mobilité, comme la « localité » tient une place particulière dans la notion d'habiter et les différentes mobilités qu'elle peut recouvrir permettent de requestionner la durabilité des territoires et des pratiques individuelles.

I a. La place de la mobilité dans l'habiter

La spatialité est à l'habiter ce que l'ensemble des déplacements est à la mobilité. Dans cette analogie, donc dans le cadre de l'équivalence de ces termes pris deux à deux dans un rapport qui reste à expliciter, le premier terme, la spatialité ou l'ensemble des déplacements, est le caractère objectif d'un fait descriptible tandis que le deuxième, l'habiter et la mobilité, est à la fois tout ce qui rend possible ce fait objectif et tout ce qui en découle.

Ainsi, alors que la spatialité d'un individu aujourd'hui est l'ensemble des lieux fréquentés et des liens parcourus pour relier ces lieux par cet individu en une durée déterminée et, plus particulièrement tout au long de sa vie, l'habiter est l'ensemble des facteurs expliquant le fait qu'il soit ici aujourd'hui, à condition de préciser que :

> Ces facteurs peuvent être de l'ordre de l'actuel : c'est l'ensemble des éléments qui dans sa situation peuvent permettre de comprendre le pourquoi de ce « ici maintenant ».

Ces facteurs peuvent être de l'ordre du virtuel : mobilisés aujourd'hui, ils peuvent référer au passé et en être la suite prévue ou la conséquence « logique », ou référer au futur et en être l'un des prémisses.

Ces facteurs peuvent être de l'ordre du potentiel : passés, futurs ou hors du temps (par le biais de l'imaginaire, par exemple, mais aussi en fonction d'idéaux, d'idéologies), ils donnent au « ici maintenant » une tonalité particulière, notamment par le décalage et l'adéquation relative qu'il montre avec le(s) potentiel(s) mobilisé(s).

Ces facteurs, qu'ils soient actuels, virtuels ou potentiels, parce qu'ils sont en rapport avec le « ici maintenant » lui donnent un sens.

Enfin, le terme « expliquer » est à prendre dans une extension sémantique large et il ne correspond pas à une explication que le chercheur donnerait d'un « ici maintenant » dont il aurait connaissance, mais à l'explication que se donne l'individu lui-même quand il est mis en situation de faire émerger le sens que seul lui-même peut donner à son « ici maintenant », l'idéal étant que l'individu lui-même se demande cette explication et non qu'elle soit à fournir au chercheur. Nous avons ailleurs (Martouzet et alii, 2010) présenté une méthode de manière à ce que la demande du chercheur – malgré tout inévitable – soit masquée et que l'individu se sente en situation de se répondre à lui-même.

Que signifie « expliquer » dans ce cadre ? Certains éléments (des paroles entendues, des événements, des ambiances, des sensations…) de la vie passée d'un individu *expliquent* en partie sa situation actuelle. Par exemple, le discours francophile d'un père allemand auprès de sa fille *explique* en partie la venue de sa fille en France, des années plus tard. De même, des éléments encore virtuels, positionnés dans un futur encore non advenu mais espéré, attendu, craint, fantasmé, souhaité, anticipé, voulu, préparé par un individu permettent d'*expliquer* en partie sa situation actuelle. Cependant, et on le sent tout de suite, ce type d'*explication* n'est pas satisfaisant : le terme *expliquer* ainsi utilisé relève du langage courant. Ce type d'*explication* n'est pas, non plus, suffisant car un élément n'*explique* pas à lui seul une situation actuelle, ni même une partie de celle-ci et l'on ne peut être sûr du lien qui uni l'élément explicatif de l'élément *expliqué*. Un discours francophile tenu 40 ans plus tôt ne peut être tenu pour la cause d'une localisation actuelle en France. En fait, les éléments passés et ceux qui relèvent d'un futur anticipé *préparent* la survenue de tel élément de la situation actuelle. Ainsi, le discours francophile prépare mais n'explique pas au sens précis du terme la venue en France. Par ailleurs, chaque élément pris isolément et chaque composition d'éléments pris conjointement préparent une multitude d'autres situations dont une seule surviendra. Il faut donc se méfier du caractère *explicatif* de tel élément car celui-ci aurait aussi *expliqué* d'autres éléments. En revanche, un faisceau d'éléments (le discours du père, la visite de villes françaises, l'apprentissage de la langue…) aura un caractère explicatif plus important sans pour autant donner une explication pleine et entière. Un faisceau d'éléments préparant est composé d'éléments non connectés (un discours francophile à tel moment et une visite touristique à tel autre moment ou éventuellement au même moment et tous les deux préparent la venue définitive en France) et d'autres qui sont connectés (par exemple, un discours francophile qui prépare une visite touristique en France et l'ensemble prépare la venue définitive en France). Ces éléments préparant la situation actuelle font en fait augmenter la probabilité que la situation actuelle, celle qui est finalement advenue, advienne.

De même, les déplacements sont la face objective, au moins objectivable, mesurable de la dimension spatiale dynamique d'un individu tandis que sa mobilité est l'ensemble des éléments ayant présidé à ses déplacements, ceux qu'il a effectivement faits, ceux qu'il a envisagés, ceux auxquels il a renoncé.

Par ailleurs, ces couples spatialité-habiter et déplacements-mobilités ne se situent pas au même niveau dans la mesure où la mobilité (et donc les déplacements qu'elle implique) est une modalité – la modalité mobile – de l'habiter. Elle n'en est qu'une modalité. Une autre serait celle du statique (dont le versant objectif serait l'ensemble des localisations), soit la manière d'être-là, les facteurs qui l'*expliquent*, les intentions qui y président…

De cette façon, on illustre plus clairement le fait que l'habiter est composé des éléments relevant des lieux, d'autres relevant des liens, enfin d'autres encore relevant de la relation entre liens et lieux. Par

exemple, dans une situation actuelle (faite de possibles et de contraintes), pour un individu ayant une certaine trajectoire (et donc une compétence spatiale dont il a une connaissance relative des limites), cet individu peut se trouver dans l'obligation de concilier nombre d'éléments (liés à sa situation et à sa trajectoire) oscillant entre l'optimisation de la localisation relativement aux possibilités de déplacements. Le propre de la modernité périurbaine est d'être au plus près de la meilleure place (permettant de minimiser les déplacements) étant donné des ressources qui l'amènent à ne pouvoir y être et donc à être obligé de se déplacer. C'est la version fonctionnelle du couple « être à la bonne place » / »être à la bonne distance » (M. Lussault) des relations sociales.

I b. Que signifie habiter durablement ?

L'habiter dont on a cherché à clarifier les liens avec la spatialité, l'identité spatiale, d'une part, et les déplacements et la mobilité d'autre part, mérite de se poser la question de la possibilité d'un habiter durable. Peut-on habiter durablement ? La réflexion en cours semble montrer, en accord avec les débats ayant eu lieu lors du colloque « Habiter » des 11-12 mai 2006, à Créteil, et des conclusions qui ont pu être énoncées concernant la recherche d'une définition claire et reconnue du concept et du contenu de l'habiter de l'homme, que deux grandes tendances restent distinctes, entre un habiter philosophique découlant de la pensée de Martin Heidegger (1958) et un habiter géographique ou contextualisé, qui en découle aussi mais après avoir provoqué une rupture quant à ses dimensions spatiales et temporelles : il apparaît que l'habiter dont traitent les géographes, notamment, mais aussi à leur manière les sociologues, psychologues et les urbanistes diffère de l'habiter proprement heideggérien en ce que celui-ci est un rapport au monde sans commune mesure spatiale et temporelle avec l'habiter pratique que nous mobilisons ici. Bien que, pour l'un et l'autre, espace et temps sont indissociables, on peut distinguer :

> Sur le plan spatial, le concept d'habiter tel qu'utilisé par Martin Heidegger réfère à un rapport au monde en tant qu'entité cohérente, unique et dynamique, un système à l'échelle globale et non locale. Il ne réfère donc pas à un espace en particulier de ce monde, ni à un système d'espaces et de lieux particuliers, même si ce système qui fonde l'habiter géographique construit l'image que l'on a du monde à l'échelle globale.
>
> Sur le plan temporel, habiter dans le sens d'être-déjà-là ou d'être-toujours-déjà-là renvoie à une temporalité particulière ou à une absence de temporalité, ce qui ne permet pas de supposer une construction de l'habiter, en tout cas pas une construction du même ordre. Chez Martin Heidegger, habiter est une façon d'être qui inclut une dimension éthique, une façon de devoir-être face et dans le monde, monde qui préexiste, tandis que la construction de l'habiter des sciences sociales, sans pour autant ôter totalement cette dimension, part de l'idée que, concernant notre habiter pratique, notre monde se construit, il n'est donc pas un en-soi.

Ces deux approches ne sont pas contradictoires au point de s'exclure mais apparaissent comme complémentaires, l'une plus philosophique dont la dimension essentielle est éthique, l'autre plus socio-psychologique dont la dimension essentielle est descriptive. C'est essentiellement à l'habiter des géographes que nous faisons ici référence. En effet, le rapport à l'espace, bien qu'il puisse dans certains cas, pour certains personnes, relever de l'habiter heideggérien dans la mesure où elles incluent dans leur être à l'espace environnant un devoir-être au monde, renvoie plutôt, mais pas exclusivement, à la construction contextualisée d'un rapport à un nombre fini d'objets-villes. Le questionnement qui se pose alors réside dans la question de savoir si l'injection de durabilité dans le concept géographique d'habiter ne renvoie pas à l'habiter philosophique dans sa dimension éthique ?

En lien avec ce qui précède, la notion de durabilité qu'il ne s'agit pas d'examiner dans ses multiples dimension a fait l'objet d'une déclinaison, sur les plans des principes généraux qui relèvent plus de la philosophie sociopolitique (de l'organisation des sociétés) que de la mise en œuvre pratique d'un projet particulier, distinguant durabilité forte et durabilité faible. L'approfondissement en cours mais non restitué ici porte sur les pratiques durables en tant qu'elles peuvent appartenir à l'une ou l'autre de ces deux catégories, en portant l'accent sur les pratiques de mobilité, qui vont du mode alternatif

de déplacement à la « rentabilisation » de chaque déplacement (co-voiturage, multi-motif d'un déplacement, mobilité zigzagante), en passant par la substitution (TIC) ou le renoncement (volontaire ou obligé). Est à prendre en compte, dans une optique éthique kantienne, tout autant ce qui est fait par respect d'une idée de la durabilité que ce qui est simplement conforme à cette idée. Le fait de mettre l'accent sur les pratiques de mobilité n'exclut en rien d'analyser les pratiques autres, notamment celles liées aux différentes localisations d'un individu et des arguments ayant présidé à ces choix de localisation. Cela justifie, entre autres, le choix des individus entrant dans l'échantillon, d'une part, et, d'autre part, la nécessité d'un entretien permettant de mettre en tension lieux et liens dans les choix faits au passé comme au présent : comment, par exemple, un choix de localisation antérieur contribue à orienter les choix de déplacements actuels et comment, l'anticipation de déplacements à envisager rejaillit sur des choix de localisation.

II. Méthode

Le principe méthodologique sur lequel repose cette recherche est le couplage qui existe dans la réalité et qui est à préciser dans l'utilisation méthodologique qui en est faite, entre l'individu et le territoire.

II a. Appréhender la mobilité par l'individu

Seul ce couplage permet une évaluation de la durabilité actuelle et potentielle d'une société dans une de ses déclinaisons spatiales, par type – le périurbain – et spécifiquement – le périurbain tourangeau – sans passer par la constitution d'une grille d'analyse construite a priori à partir d'indicateurs dont la dimension normative et arbitraire n'est plus à démontrer. La durabilité, comme notion ayant une portée opératoire, se construit dans ce couplage.

Du côté de l'individu, toute pratique, tout comportement est nécessairement inscrit à la fois dans une durée et dans une série d'espaces emboîtés, juxtaposés ou organisés de manière réticulaire. Ce faisant, l'individu est nécessairement, au-delà de sa capacité d'autonomie et de l'utilisation qu'il en fait, le produit de ce que la société lui permet d'être. Par conséquent, au-delà de sa particularité qui fait de l'individu une individualité, il est toujours en même temps représentatif de quelque chose qui le dépasse (Chalas, 2001). Intégré dans la société, l'individu intègre celle-ci.

Nous considérons l'individu plutôt comme un individu-aujourd'hui (ou -hier ou -demain) c'est-à-dire comme le résultat de la rencontre d'une trajectoire personnelle et d'une situation-sociale-aujourd'hui. La trajectoire d'un individu est l'ensemble des individus-aujourd'hui passés, présents et à venir qu'a été, est et sera l'individu, en tant qu'il est capable d'autonomie et de décision, par rapport et en rapport à ce qui l'entoure, même si on ne peut omettre l'idée d'une influence de cet environnement. On suppose ainsi une cohérence d'ensemble de cette trajectoire, une cohérence temporelle qui permet au chercheur de possiblement trouver une trame d'explications causales et conséquentielles, c'est-à-dire d'expliquer (au sens précédemment présenté) l'individu d'aujourd'hui par les individus qu'il a été précédemment et par ceux qu'il sera dans le futur. Il est le résultat aujourd'hui de ce qu'il a été et de ce qu'il a décidé dans le passé et le résultat par anticipation de ce qu'il sera. Si l'individu est là aujourd'hui (et ce *là* n'est pas que spatial) c'est *parce qu*'il a été ce qu'il a été et *parce qu*'il sera ou tentera d'être ce qu'il sera ou souhaite être. La formulation ne doit pas prêter à confusion en laissant entendre un déterminisme lourd qui apparenterait cette trajectoire à une destinée décidée ailleurs, mais au contraire la capacité de l'individu à se projeter, à anticiper, et à se remémorer, bref à influer sur sa propre trajectoire. La situation est l'ensemble des éléments extérieurs à l'individu formant le milieu de vie dans lequel il habite, c'est-à-dire la somme et l'interaction des influences qu'il subit ou dont il profite, des contraintes, des possibilités et impossibilités… qui se présentent à l'individu.

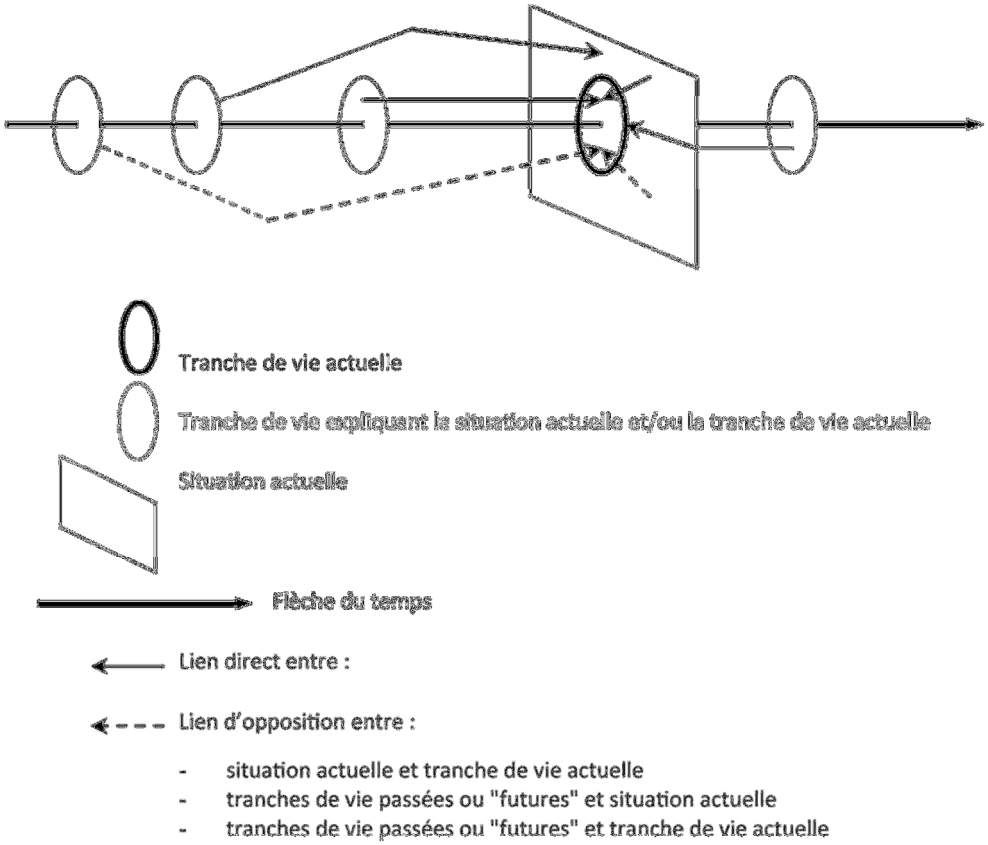

Figure 1. La trajectoire de vie d'un individu entre tranches et situation

L'individu est considéré comme œuvrant par héritage (héritage social, héritage familial, habitude, routine…) ou par rupture. Il est en même temps autonome vis-à-vis de la situation et contraint pas celle-ci. Par ailleurs, ayant une certaine représentation de lui-même, son autonomie objective et son niveau de contrainte objectif est nuancé par la croyance qu'il porte sur son autonomie (augmentant et diminuant ainsi celle-ci) et sur les contraintes dont il a une connaissance partielle et qui, pour certains, ne sont que des contraintes qu'ils s'imposent à eux-mêmes sans que cela leur soit imposé de l'extérieur. Ainsi, l'individu a des compétences, notamment spatiales, des incapacités, des prétentions (compétences pensées mais non effectives) et des complexes (compétences non pensées mais qui seraient effectives si elles étaient connues et reconnues). Dans les choix qu'il fait, il peut être ou prétendre être ou non durable. L'individu, du fait, entre autres, de son autonomie et de sa position en situation et doué de la capacité de réflexivité. La réflexivité est la capacité à réfléchir sur soi, à se réfléchir

Le territoire apparaît à la fois comme l'enveloppe de la somme des lieux mobilisés par l'individu, le milieu de vie de celui-ci et comme une offre limitée et donc nécessairement mais relativement insatisfaisant de possibles et, en contrepoint, d'impossibilités. Plus spécifiquement, le territoire concerné est le périurbain tourangeau compris comme l'extension maximale du territoire à l'intérieur duquel des liaisons domicile-travail s'effectuent, dans une situation de relation centre-périphérie, journellement (à l'exception de l'agglomération de Tours et des navetteurs TGV).

Cette réflexion sur le périurbain tourangeau, en confrontation avec la notion qui sous-tend cet exemple passe par la réalisation d'un diagnostic critique de cet espace, notamment en termes de mobilité, ce qui inclut/induit la question des localisations tout comme celle des déplacements. Il

s'agit ainsi de savoir ce qu'offre le territoire en matière de déplacements et de localisations, tant en actuel qu'en potentiel, ce qu'il n'offre pas mais pourrait offrir par comparaison avec d'autres territoires plus ou moins similaires, comme par évaluation vis-à-vis d'un modèle.
Le territoire compris comme un ensemble organisé de déplacements et de localisations possibles, effectif ou non, amène à considérer les motifs de déplacement dans la quotidienneté d'une semaine type. Nous évacuons du champ de la recherche ce qui relève de l'extraordinaire. Le territoire apparaît comme un contexte d'action, qui révèle ou empêche l'action, la rend possible ou non, la facilite ou la rend hasardeuse. Dans le cadre dialectique associant liberté et contrainte, observé du côté de l'individu, c'est-à-dire dans le cadre de « situations » telles que définies précédemment, le territoire en est dans le cadre de cette recherche la dimension première.
De ce fait, dans le couplage individu-territoire, le territoire de recherche est aussi la superposition de couches déconnectées a priori que sont chacun des territoires personnels. Il est nécessaire de mobiliser l'idée d'habiter poly-topique de Mathis Stock (2006), tant il est vrai que nous sommes dans une société valorisant la mobilité et, par conséquent la multiplicité des lieux (topos). Le territoire de chacun est composé, à l'image de ce qu'ont pu montrer SCALAB (Lévy, 2008) et EhEA (2008), d'un ensemble de lieux reliés par des liens

II b. De la mesure quantitative à l'épreuve de justification

Le protocole élaboré dans le cadre de la recherche PériVia vise la compréhension des modes d'habiter périurbains, dans leur grande diversité, l'identification des mécanismes sociaux et collectifs de structuration de ces modes d'habiter, ainsi que l'analyse des choix, et des justifications de ces choix, opérés par les individus, tant au niveau des localisations spatiales que des modalités de déplacements. Ainsi, l'objectif porté par le protocole d'enquête mis en œuvre et explicité ci-après est bien d'apporter des éléments de compréhension sur la structuration et l'organisation tant des espaces que des modes d'habiter périurbains, et de tendre ainsi, dans une perspective pragmatique, vers l'identification de solutions susceptibles de répondre à cet enjeu constitutif de la périurbanité, la mobilité, à l'épreuve de la durabilité des espaces.
Le protocole vise donc, pour la partie de l'enquête qui concerne la dimension individuelle, à interroger des individus identifiés a priori comme périurbains, habitants du périurbain et se revendiquant comme tel, mais aussi personnes développant des modes de faire avec l'espace pouvant correspondre aux critères de périurbanité, sur leurs mobilités quotidiennes et, plus largement, leurs modes d'habiter. L'approche adoptée vise notamment à confronter le discours des habitants à la réalité de leurs pratiques spatiales.
En ce sens, le protocole d'enquête a été construit de façon à permettre l'expression en première instance de l'image que l'individu se fait de sa mobilité, depuis les conditions exprimées de son actualisation dans la quotidienneté, à l'échelle d'une semaine, à l'inscription de cette manière de « faire mobile » avec l'espace dans une trajectoire biographique, et les multiples évolutions de cette mobilité que sont susceptibles d'engendrer les différentes étapes de la vie de l'individu. Dans un premier temps, il a donc été établi la nécessité de récolter un « récit des mobilités » précédant un relevé GPS objectif des pratiques spatiales des individus. Dans ce premier entretien, l'enquêteur donne pour consigne à la personne de « raconter les principales modalités de sa mobilité », afin non seulement de faire émerger des données sur la mobilité, mais également un « discours d'existence » permettant de connaître les conditions dans lesquelles se manifestent ces pratiques mobiles. Le premier entretien permet d'établir un « schéma de la mobilité » type (incluant les lieux, leur localisation, la fréquence des déplacements, les activités dans les lieux visés par la mobilité, etc.) et d'entrevoir les opportunités et les contraintes ressenties par l'individu par rapport à sa mobilité, mais aussi le sens que la personne enquêtée lui donne. La pertinence du « récit de mobilités » est justifiée, notamment parce qu'il permet une mise en perspective de la mobilité avec les modes d'habiter, les valeurs, les habitudes, etc. des individus, incitant l'individu à mobiliser des éléments plus lointains dans le temps que l'échelle de la quotidienneté obtenue grâce au relevé GPS mis en œuvre dans la seconde phase de l'enquête.

Dans un deuxième temps donc, nous avons proposé d'équiper l'individu enquêté d'un matériel GPS permettant de « pister » l'ensemble de ses déplacements quotidiens à l'échelle d'une semaine. À l'issue de cette seconde étape nous obtenons donc un relevé objectif de l'ensemble des pratiques spatiales quotidiennes de l'individu. Ces données permettent dès lors d'opérer une mesure statistique et objective des pratiques spatiales pouvant être qualifiées de périurbaines et un traitement cartographique de la trace GPS, l'identification des temps et des modes de déplacement, ainsi que l'identification des principaux lieux fréquentés par l'individu, autrement dit l'identification de l'échelle spatiale de son habiter. L'exploitation des données récoltées grâce à l'équipement GPS des individus ne se limite cependant pas à ces traitements statistiques et cartographiques, puisque notre protocole d'enquête a été construit de façon à utiliser l'image de cette trace GPS, sur une semaine, comme outil de réactivation, susceptible de fonctionner comme un embrayeur de discours, amenant l'individu à questionner l'image qu'il se fait de son habiter par la confrontation avec une image de la réalité de ses pratiques spatiales.

La troisième et dernière étape du protocole d'enquête consiste ainsi à revenir vers l'individu interrogé et pisté pour lui soumettre, au cours d'un entretien de réactivation, l'image cartographique de sa trace GPS, procédant de la sorte à une « herméneutique cartographique » (Bailleul & Feildel, 2010 ; Feildel, 2010 ; Martouzet *et alii*, 2010) de ses pratiques spatiales quotidiennes, cette dernière étape devant nous permettre d'approfondir avec l'individu lui-même les conditions, entre contraintes et opportunités, susceptibles de constituer des leviers, au niveau individuel, à la réalisation de la durabilité des espaces périurbains.

Dernière précision : le stock de personnes contactées, stock dans lequel nous puisons pour constituer notre échantillon définitif répond à l'exigence de diversité social (âge, sexe, catégorie professionnelle, composition de la famille) et à une double exigence géographique (fig. 2) : la répartition sur l'ensemble du territoire, notamment en fonction du type de commune de localisation du logement (proche banlieue, pôle secondaire, petite commune dépendant de l'agglomération et/ou d'un pôle secondaire, à proximité des grands axes ou non) et une répartition en fonction d'une typologie de quartier, référant elle-même à des grandes figures de logement.

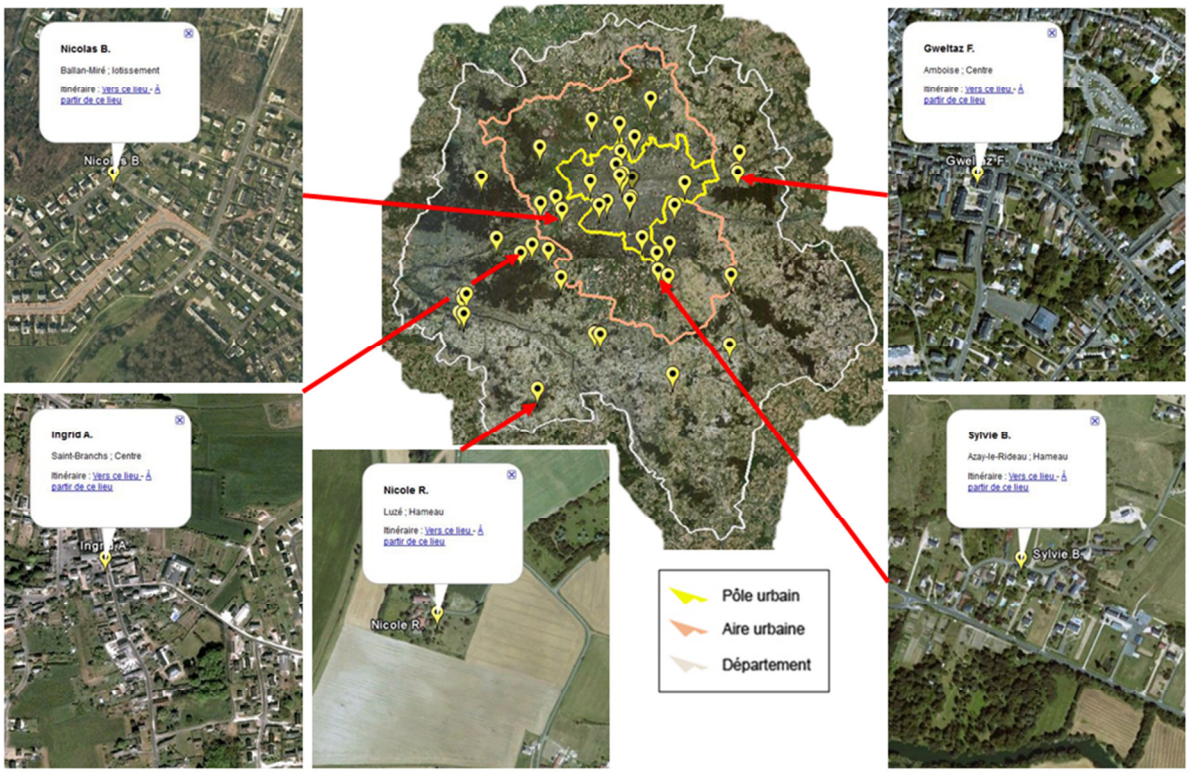

Figure 2. La morphologie des espaces de résidence de 5 individus extraits de l'échantillon potentiel de 79 personnes

III. Premiers tests et résultats méthodologiques

Deux relevés GPS et un entretien ont déjà été effectués qui nous permettent d'identifier dans un premier temps, avec toute la prudence qu'il est nécessaire d'avoir à ce stade de l'enquête, quelques éléments d'analyse sur la forme et l'organisation temporelle des mobilités.

III a. Les tracés GPS et l'organisation de la mobilité

En premier lieu, il convient de noter que la mobilité à l'échelle de la semaine est principalement orchestrée autour du trajet domicile-travail qui s'effectue cependant à des horaires et avec une régularité qui n'est pas toujours si évidente. Dans les deux cas étudiés, celui de N1 et H1, l'une enseignante dans le primaire et l'autre enseignant-chercheur à l'université, le trajet domicile-travail s'adapte à un emploi du temps loin d'être identique au cours de la semaine. Sur un même trajet, les heures de départ peuvent varier, ainsi que les étapes réalisées au cours du trajet, mais aussi les chemins empruntés.

Le tableau suivant (**Tableau 1**, page suivante) indique jour par jour les trajets effectués par N1 (25 ans, professeur des écoles remplaçante, en couple, sans enfant). Ses horaires de départ varient selon qu'elle enseigne dans l'une ou l'autre école où elle a été affectée (Amboise jeudi et vendredi, Veretz lundi et mardi), mais ils diffèrent également selon la préparation nécessaire à la journée de classe (arrivée 1h avant, 45 minutes avant ou 30 minutes avant). De la même manière, le choix du trajet en voiture diffère d'un jour à l'autre puisqu'elle indique que « ayant commencé le travail à Veretz depuis un mois et demi… [elle] cherche encore le meilleur chemin pour le retour » (N1, *Entretien*). La spécificité de la mobilité de N1 est que celle-ci se limite quasiment, dans la semaine étudiée, à sa mobilité pour le travail. Les jours sans travail (mercredi et week-end) sont entièrement passés dans la sphère domestique, mis à part quelques sorties dans la semaine pour la pratique du jogging aux alentours de la maison (3 fois par semaine sans enregistrement GPS). La sociabilité de N1 dans son voisinage proche est très limitée.

Emploi du temps semaine N1											
N1 - Trajets Vendredi 24/09/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moye	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.415779	0.982431	47.407249	0.997008	07:35:30	07:47:43	11850	2800	Travail	Ecole Amboise	Vélo
Trajet 2	47.407249	0.997008	47.412773	0.981309	13:57:48	14:26:28	1425	1960	Sortie Classe	Ecole/ Quai	Pied
Trajet 3	47.413162	0.981466	47.407227	0.997368	14:48:31	16:14:57	716	2600	Sortie Classe	Quai / Ecole	Pied
Trajet 4	47.407227	0.997368	47.415714	0.982703	16:39:21	16:47:48	11930	2165	Domicile	Ecole/Maison	Vélo
Trajet 5	47.415798	0.982729	47.357231	0.804613	17:20:02	17:46:17	63378	23639	Réunion Travail	Ecole Veretz	Voiture
Trajet 6	47.357262	0.804710	47.415562	0.982381	20:35:23	21:04:32	59425	25900	Domicile	Maison	Voiture
N1 - Trajets samedi 25/09/2010											
N1 - Trajets dimanche 26/09/2010											
N1 - Trajets lundi 27/09/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moye	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.415646	0.982230	47.357403	0.804719	07:09:39	07:33:20	66172	23798	Travail	Ecole Veretz	Voiture
Trajet 2	47.357265	0.803872	47.415775	0.982561	17:31:57	18:02:17	61702	25674	Domicile	Maison	Voiture
Trajet 3	47.415775	0.982561	47.415775	0.982561	21:00:00	22:00:00	1425	1960	Jogging	Ile d'Or	Pied
N1 - Trajets mardi 28/09/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moye	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.415897	0.982563	47.357288	0.804107	07:20:21	07:44:15	65569	23670	Travail	Ecole Veretz	Voiture
Trajet 2	47.357288	0.804107	47.415897	0.982563	17:31:57	18:02:17	61702	25674	Domicile	Maison	Voiture
N1 - Trajets merdredi 29/09/2010											
N1 - Trajets jeudi 30/09/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moye	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.415646	0.982402	47.407295	0.997489	07:43:18	07:58:45	9690	2612	Travail	Ecole Amboise	Vélo
Trajet 2	47.407242	0.997437	47.415737	0.982551	17:19:21	17:30:16	10404	2016	Domicile	Maison	Vélo

Tableau 1. Emploi du temps et trajets de N1 du 24/10 au 30/10

Comme l'indique la carte des trajets correspondant aux jours où elle s'est rendue à Veretz (cf. **Fig. 3**), elle a effectué différentes tentatives qui correspondent à des trajets plus ou moins rapides et plus ou moins longs en termes de distance. Le fait qu'elle ne prenne pas le même chemin à l'aller et au retour tient au plan de circulation de la commune de Veretz qui la conduit à repartir par l'est et l'obligerait à faire un détour qu'elle juge important, si elle voulait rejoindre la route empruntée le matin. La mobilité de N1 est donc clairement dissociée dans la semaine en fonction de ses deux lieux

de travail : les jours où elle utilise sa voiture pour réaliser l'aller-retour à Veretz (1h de voiture) et les jours où elle se déplace à vélo pour le trajet vers l'école d'Amboise (30 minutes de vélo). Nous reviendrons plus particulièrement sur son ressenti par rapport à ces modes de déplacements dans la seconde partie.

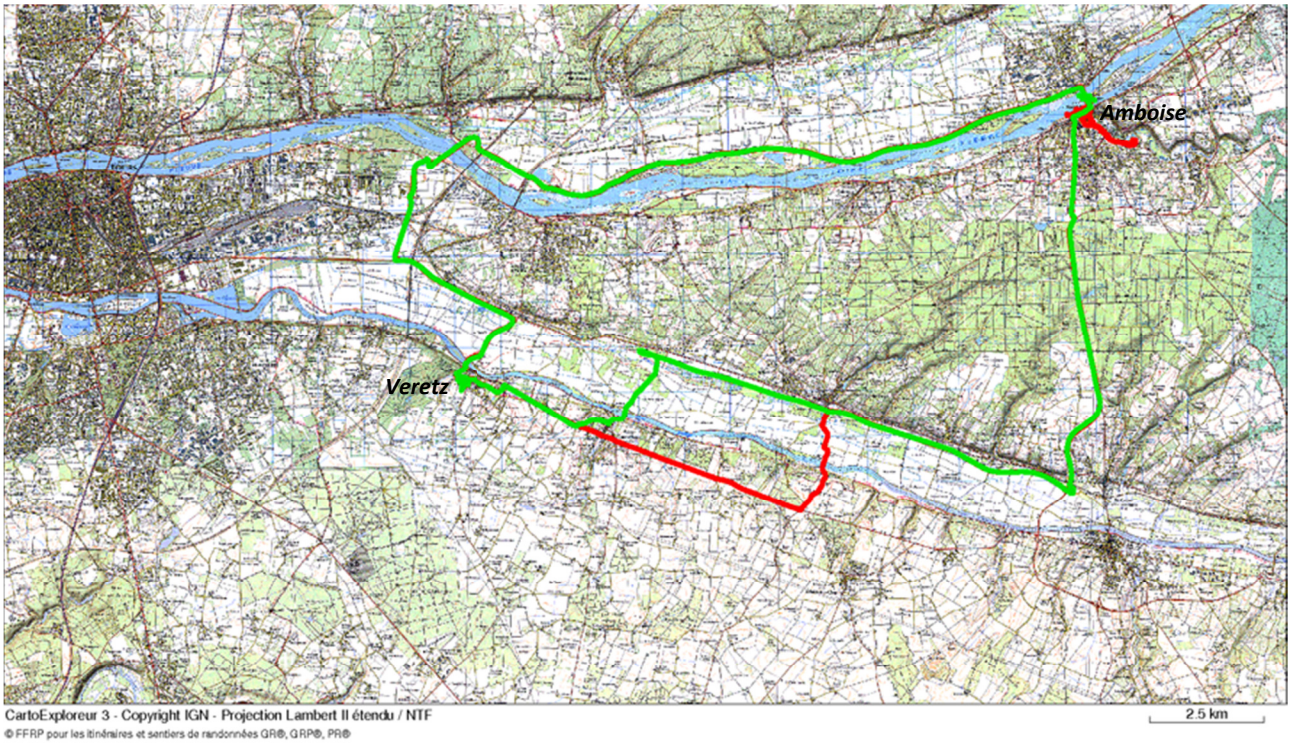

Figure 3. Les différents trajets testés par N1 pour le retour de son lieu de travail (24/09 en rouge et 27/09 en vert)

Dans le cas de H1, au contraire, le même trajet domicile-travail est quotidiennement réalisé. L'aller et le retour se font par le même chemin. La distance parcourue quotidiennement étant relativement importante (50 kilomètres), ce trajet est l'occasion de réaliser des étapes. Ce qui est particulièrement observable en termes d'adaptation du déplacement à la diversité des activités quotidiennes sont les « arrêts » que H1 peut effectuer au cours du trajet (cf. **Tableau 2**).

Emploi du Temps semaine H1											
H1 - Trajets Vendredi 08/10/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.369598	0.678054	47.346138	0.461390	16:37:41	17:03:23	63060	21764	Travail/Enfants	Ecole	Voiture
Trajet 2	47.346138	0.461390	47.348038	0.460342	17:10:20	17:11:50	19500	480	Ecole/Parc	Parc	Voiture
Trajet 3	47.348038	0.460342	47.357254	0.486202	17:21:10	17:24:57	48700	2700	Parc/Maison	Domicile	Voiture
Trajet 4	47.357254	0.486202	47.357254	0.486202	17:39:32	18:40:07	778	1825	Ballade	Alentours	Pied
H1 - Trajets Samedi 09/10/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.355396	0.479557	47.378979	0.411118	14:25:12	14:41:14	58319	8911	Bois	Mazieres	Voiture
Trajet 2	47.378979	0.411118	47.378849	0.411050	14:41:14	16:36:43	257	2986	Ballade	Mazieres	Pied
Trajet 3	47.378849	0.411050	47.357189	0.486221	16:36:43	16:46:15	60865	9045	Domicile	Maison	Voiture
Trajet 4	47.357258	0.486225	47.355568	0.482628	18:08:31	18:14:28	2936	487	Voisins	Quartier	Pied
Trajet 5	47.355614	0.482972	47.357262	0.486444	18:46:25	18:52:32	2615	464	Domicile	Maison	Pied
H1 - Trajets Dimanche 10/10/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.357628	0.486466	47.443295	0.500340	09:55:51	10:15:15	62934	13926	Famille	Pernay	Voiture
Trajet 2	47.443275	0.500569	47.355625	0.482581	13:04:27	13:17:41	66826	13656	Voisins	Quartier	Voiture
Trajet 3	47.355415	0.482672	47.357193	0.486276	14:20:02	14:21:02	20555	370	Domicile	Quartier	Voiture
Trajet 4	47.357197	0.486166	47.343918	0.477112	14:53:09	15:10:16	7450	2356	Plage	Bord de Loire	Pied
Trajet 5	47.344730	0.477884	47.357349	0.486310	16:14:36	16:27:33	9295	2198	Domicile	Maison	Pied
H1 - Trajets Lundi 11/10/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.357155	0.486284	47.346146	0.461449	08:27:34	08:30:45	58576	2881	Accompagnement	Ecole	Voiture
Trajet 2	47.346146	0.461449	47.366768	0.680409	08:34:10	09:05:53	56037	22344	Travail	Deux-Lions	Voiture
Trajet 3	47.367111	0.679969	47.369316	0.515084	16:28:26	16:44:48	67080	16631	Commerce	St Etienne de Chigny	Voiture
Trajet 4	47.369114	0.514936	47.346382	0.458248	16:47:28	16:53:12	53653	5150	Commerce	Rue de la Gare	Voiture
Trajet 5	47.346371	0.458072	47.346210	0.461490	17:04:01	17:05:02	32483	502	Accompagnement	Ecole	Voiture
Trajet 6	47.346169	0.461482	47.357281	0.486279	17:10:56	17:14:41	51826	2892	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Mardi 12/10/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.352085	0.479428	47.346157	0.461402	08:22:15	08:27:19	54775	2017	Accompagnement	Ecole	Voiture
Trajet 2	47.346077	0.461501	47.367462	0.679623	08:33:46	09:02:06	58603	21980	Travail	Deux-Lions	Voiture
Trajet 3	47.367447	0.679680	47.361435	0.663760	15:18:15	15:24:18	45290	3970		Rue de Beaulieu	Voiture
Trajet 4	47.361607	0.663898	47.357296	0.486261	15:54:11	16:11:19	70004	18542	Domicile	Maison	Voiture
Trajet 5	47.357361	0.486270	47.346134	0.461448	16:40:40	16:44:34	55540	2855	Accompagnement	Ecole	Voiture
Trajet 6	47.346088	0.461501	47.347595	0.462189	16:52:12	16:53:27	13550	340	Commerce	Rue de la Gare	Voiture
Trajet 7	47.347507	0.462334	47.357220	0.486267	16:57:33	17:00:17	54691	2405	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Mercredi 13/10/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.353210	0.481310	47.346947	0.461462	10:40:30	10:42:45	59511	1858	Garderie?	Centre Cinq-Mars	Voiture
Trajet 2	47.346845	0.461569	47.325638	0.408633	10:48:45	10:55:49	50343	4962	Commerces	Langeais	Voiture
Trajet 3	47.325630	0.408628	47.324696	0.407411	11:00:26	11:01:11	12415	197	Commerces	Langeais	Voiture
Trajet 4	47.324791	0.407341	47.324718	0.403419	11:04:44	11:06:42	15262	491	Commerces	Langeais	Voiture
Trajet 5	47.324680	0.403425	47.346951	0.461448	11:19:20	11:27:57	43881	4058	Garderie?	Centre Cinq-Mars	Voiture
Trajet 6	47.346848	0.461408	47.357220	0.486218	11:38:25	11:42:18	50389	2677	Domicile	Maison	Voiture
Trajet 7	47.357235	0.486298	47.365421	0.677401	14:07:02	14:28:21	55682	19695	Cinema	Deux-Lions	Voiture
Trajet 8	47.365318	0.677249	47.357204	0.486216	16:59:13	17:19:37	62737	19382	Domicile	Maison	Voiture
Trajet 9	47.357243	0.486260	47.262630	0.460206	17:48:28	18:02:12	73992	16172	Famille?	Azay-Le-Rideau	Voiture
Trajet 10	47.262691	0.460034	47.267723	0.474560	18:12:03	18:14:14	55212	1744	Commerces	Azay-Le-Rideau	Voiture
Trajet 11	47.267857	0.474942	47.357243	0.486269	18:26:12	18:39:38	72792	15836	Domicile	Maison	Voiture
H1 - Trajets Jeudi 14/10/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.357208	0.486196	47.367256	0.679917	08:41:19	09:06:35	56478	19314	Travail	Deux-Lions	Voiture
Trajet 2	47.366932	0.680284	47.363945	0.681104	15:37:20	15:41:19	5948	550	Poste	Deux-Lions	Pied
Trajet 3	47.363514	0.680338	47.366657	0.680365	15:42:45	15:46:16	6050	490	Travail	Deux-Lions	Pied
Trajet 4	47.367355	0.680274	47.377026	0.657463	18:25:27	18:30:49	37129	2828	Commerces	La Riche	Voiture
Trajet 5	47.377094	0.657449	47.411106	0.707542	19:36:38	19:54:42	40420	9751	Amis	Tours Nord	Voiture
H1 - Trajets Vendredi 15/10/2010											
	Coordonnées Départ		Coordonnées Arrivée		Heure Départ	Heure Arrivée	Vitesse Moyenne	Distance	Motif	Lieu	Mode
Trajet 1	47.411182	0.707502	47.367344	0.679962	07:36:40	07:55:58	49090	11470	Travail	Deux-Lions	Voiture

Tableau 2. Emploi du temps et trajets de H1 du 08/10 au 15/10

Dans son cas H1, enseignant-chercheur de 40 ans, divorcé ayant deux enfants, profite de ses trajets domicile-travail pour déposer ses enfants à la crèche de sa commune de résidence et pour réaliser des activités diverses comme les courses ou les loisirs. Ses cheminements sont donc relativement complexes, organisés selon un principe de chainage des activités, qui favorisent particulièrement le recours à la voiture mais aussi la diversification des profils de déplacements d'un jour à l'autre. Dans le tableau des trajets sur une semaine, apparaissent un nombre important de déplacements par jour qui favorisent majoritairement la voiture, mais où apparaissent également des trajets à pieds (pour les loisirs, mais aussi dans le cadre d'une sociabilité de quartier). La localisation de H1 dans le périurbain est également l'occasion pour lui d'une pratique importante des communes périurbaines alentours, principalement concentrée sur le week-end, et du pôle secondaire de Langeais pour les commerces. Son positionnement en périphérie du bourg de sa commune (3 kilomètres) l'incite à concentrer ses activités sur des déplacements en chaîne (retour du travail, commerce,

accompagnement des enfants, retour au domicile). La pratique des espaces verts environnant apparaît également soit à pieds pour les bords de Loire, soit en voiture pour le bois de Mazières-de-Touraine. Contrairement à N1, H1 a des pratiques spatiales relativement diversifiées et importantes le week-end, même si les distances parcourues restent deux fois moins élevées que durant la semaine. Dans le cas de cette semaine test, H1 a parcouru 315 kilomètres, alors que N1 n'a parcouru que 164 kilomètres. Ces deux exemples sont significatifs de la diversité des pratiques spatiales dans le périurbain, notamment dues aux profils des enquêtés mais également à leur situation familiale et à leur réseaux de sociabilité. Avant d'envisager ce que le premier entretien nous permet d'identifier quant à la perception de la mobilité et à quels modes de justification les individus ont recours, il nous faut revenir rapidement sur la comparaison de ces deux premiers tracés GPS et sur ce qu'elle peut nous apprendre de l'organisation des pratiques spatiales des habitants du périurbain.

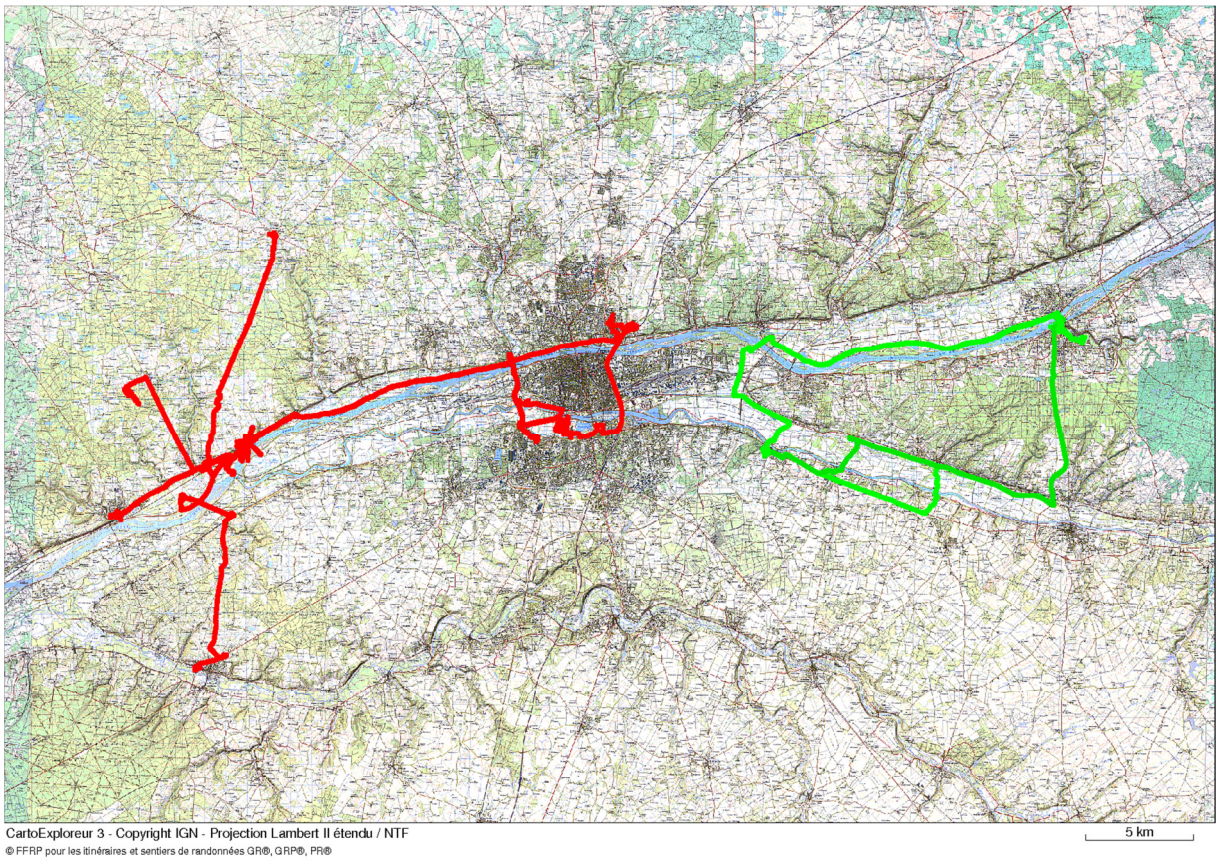

Figure 4. Tracés comparatifs de N1 (vert) et H1 (rouge)

En visualisant sur la même carte les deux tracés, il apparaît intéressant d'identifier les pistes d'analyse que pourra apporter cette méthode d'enquête par relevés GPS. D'une part, ces tracés permettent de visualiser l'étendue de la spatialité des individus, mais aussi leur organisation en fonction du territoire dans lequel elle prend place. Même si l'échantillon potentiel de 79 personnes reste limité, il semble que la diversité des profils enquêtés permettra certainement d'identifier des types de périurbains en fonction de leurs caractéristiques sociologiques et de leur identité, mais également en fonction de leur inscription spatiale et de leur manière d'habiter le territoire (déplacements en étoile, en boucle(s), cas mixtes…, déplacement mettant en lien ville et périurbain ou périurbain et périurbain). Dans les deux cas présentés ici, il ressort déjà deux profils bien distincts quant à la pratique de l'espace, à l'organisation de la mobilité, au rapport à la ville centre et aux pôles secondaires. Il sera certainement utile dans la suite de l'enquête de favoriser ces comparaisons afin de faire ressortir les logiques individuelles qui prévalent à l'organisation spatiale des mobilités.

III b. Première approche des justifications de la mobilité

A ce stade de l'enquête nous ne disposons que d'un entretien, celui de N1, qui nous permet cependant d'expliciter l'un des objectifs de cette recherche à savoir la manière dont les individus justifient et arbitrent les contraintes auxquels ils ont à faire dans leur mobilité quotidienne. Le cas particulier de N1 nous permet de mettre en évidence la manière dont ces contraintes sont rendues signifiantes au cours de l'entretien de réactivation. Lors de son entretien, N1 nous a fait part d'un parcours de vie marqué par des résidences principalement situées en périurbain, même si elle a été amenée à changer de départements régulièrement du fait de la profession de militaire de son père (Indre-et-Loire, Charente-Maritime, Loiret, puis Indre-et-Loire). Elle a toujours vécu en maison, dans des communes périurbaines de Tours, de La Rochelle, ou d'Orléans. Elle associe sa première résidence à Parçay-Meslay (37) à l'idée de campagne, « une maison entourée de vignes » (N1, *Entretien*) dont elle garde un très bon souvenir « je me souviens qu'on faisait beaucoup de déplacements à pieds, pour aller à l'école… C'est vraiment de super bons souvenirs, je trouvais ça génial, on avait une certaine liberté » (N1, *Entretien*). Au moment du collège et du second déménagement pour La Rochelle, elle expérimente les bus scolaires, dont elle se souvient en riant qu'il devait y avoir « deux bus par jour… donc il ne fallait pas le louper » (N1, *Entretien*). A partir de 13 ans, le déménagement vers La Rochelle « vraiment pas très loin du centre-ville » (N1, *Entretien*) mais toujours dans un lotissement, lui évoque le souvenir d'un sentiment positif « vu que j'entrais dans l'adolescence, j'étais quand même contente d'arriver plus en ville » (N1, *Entretien*). Elle considère que la campagne est un milieu favorable quand on est petit, mais devient une contrainte en grandissant. Quand elle évoque son troisième déménagement, à Saint-Jean-de-la-Ruelle près d'Orléans, elle explique au détour d'une phrase que ses parents ont toujours préféré s'installer autour des grandes villes (préfectures) plutôt qu'à proximité du lieu de travail du père (Rochefort lorsqu'ils habitaient à La Rochelle ; Châteaudun en Eure-et-Loir lorsqu'ils habitaient à Orléans). Pendant la période de lycée, elle prend l'habitude, pour échapper aux contraintes du bus, de se déplacer à vélo, d'autant qu'elle « aime bien faire du sport » (N1, *Entretien*). La pratique du vélo lui est restée puisqu'elle se déplace encore aujourd'hui à vélo pour aller à son travail à l'école d'Amboise. Quand elle décrit ses déplacements quotidiens à Véretz, elle insiste bien sur le fait que la voiture n'est pas son mode de déplacement privilégié : « je n'aime pas trop prendre la voiture, pour moi, plus je prends la voiture, plus c'est contraignant » (N1, *Entretien*). Elle décrit les trajets en voiture comme une perte de temps « alors que dans le train je peux travailler, me reposer » (N1, *Entretien*). Cependant, cette contrainte de la voiture ne l'amènerait pas à transiger par rapport à la localisation de sa résidence, dans une ville comme Amboise « pratique pour aller faire les courses, pour aller à Tours… » (N1, *Entretien*). Si elle devait voir augmenter son temps de trajet quotidien en voiture, elle préfèrerait encore avoir cette contrainte au niveau de ses déplacements plutôt que d'habiter « dans un endroit paumé, loin de tout » (N1, *Entretien*). La voiture est acceptée comme contrainte quotidienne tant qu'elle reste à l'échelle du déplacement pour le travail, moins si elle doit être le seul mode à disposition pour l'ensemble des déplacements (courses, culture, convivialité). Au niveau de la justification quant au mode de transport et à la question de la durabilité, N1 a fait beaucoup plus de commentaires positifs sur son trajet en vélo, où elle prend le temps de regarder le paysage urbain, même si elle considère que certaines portions du trajet sont dangereuses. Pour l'aller-retour à Véretz, elle explique que « déjà je prends ma voiture donc c'est moins agréable que le vélo, après c'est mieux que l'année dernière (aller-retour à Fondettes) parce que c'est des routes où il n'y a pas de feu, où ce n'est trop stressant… il n'y a pas trop d'embouteillage » (N1, *Entretien*). Son rapport plutôt négatif à la voiture, la conduit à ne jamais prendre la voiture lorsqu'elle va dans le centre de Tours (elle y va en train) ou lorsqu'elle part en vacances. Quand elle compare avec la période où elle vivait dans le centre-ville d'Orléans, elle constate également qu'elle a abandonné certaines pratiques (boutiques, shopping) qui l'obligerait aujourd'hui à prendre sa voiture. Elle y voit aussi une opportunité dans le sens où elle fait des économies en se passant de certaines activités. Elle précise également, quand on l'interroge sur sa sensibilité par rapport au développement durable et son opinion sur l'idée de diminuer globalement la pollution, « je suis sensible dans le cas où j'y vois

un intérêt pour moi… c'est un peu égoïste, par exemple prendre le train c'est d'abord parce que j'y vois un intérêt pour moi… après c'est vrai que c'est mieux aussi de moins prendre la voiture… Mais je n'y pense pas tous les jours » (N1, *Entretien*). Son attitude par rapport aux problématiques de l'environnement reste plutôt centrée sur les bénéfices qu'elle peut en retirer. Elle explique à ce propos qu'elle aimerait dans l'avenir avoir une maison pour pouvoir cultiver son propre potager et ainsi connaître la provenance des produits qu'elle consommerait « savoir que je mange quelque chose de meilleur, et savoir que ce n'est pas une production qui nécessite des transports » (N1, *Entretien*). Par rapport au changement de mode de déplacement, elle explique que l'utilisation des transports en commun est rendue difficile par la flexibilité dont elle a besoin par rapport à ses heures d'arrivée et de départ le matin et le soir. Elle remarque cependant que la question des déplacements est aussi importante que le choix d'un type d'habitat (maison, appartement) et précise qu'elle est « quand même attachée au fait de ne pas avoir à trop [se] déplacer en voiture » (N1, *Entretien*). Elle ajoute en ce sens qu'elle a fait des tentatives pour combiner différents modes de transport (train-vélo) ou encore de covoiturage (elle s'était inscrite sur un site l'année précédente), mais qu'en l'état actuel de ses horaires (mi-temps dans deux écoles) ces solutions ne sont plus possibles.

Le premier entretien fait émerger différentes logiques explicatives et justificatives de la mobilité et nous permet d'envisager quelques pistes d'analyse pour les futurs entretiens. D'une part, le système des contraintes, temporelles, économiques et spatiales, qui sous-tend la mobilité est un système négocié, où les individus bénéficieront d'un niveau de liberté différencié, selon : leur situation familiale, leur dépendance vis-à-vis de leur lieu de domicile (déménagement), leur évaluation des priorités afférant à la qualité du cadre de vie, à la contrainte du transport, à la configuration de leur réseau social, etc. Dans ce système entrent également en compte les habitudes et les préférences qui impliquent pour l'individu la valorisation ou la dévalorisation de certaines pratiques. L'entretien permet de mettre au jour d'une part l'organisation des mobilités, mais surtout le jugement que les personnes enquêtées font de leur mobilité. C'est dans l'espace de ce jugement que transparaît la question de la durabilité, d'une référence possible au développement durable, comme principe favorisant l'auto-évaluation des pratiques. Dans le cas de N1, il est apparu que la durabilité n'était pas ressentie dans sa version forte, mais bien comme un principe secondaire par rapport des considérations plus personnelles (en termes économiques, en termes de bénéfice personnel, mais aussi en termes de distinction sociale).

Bibliographie

Bailleul Hélène, Feildel Benoît, (à paraître) 2010, "Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales : un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique", in Ramadier Thierry, Depeau Sandrine, *La mobilité quotidienne en classes : les identités sociales au regard des pratiques spatiales*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 25 p.

EhEA, 2008, Espaces habités et espaces anticipés : qualification de l'espace, Rapport de recherche ANR, 141 p.

Feildel Benoît, 2010, Espaces et projets à l'épreuve des affects. Pour une reconnaissance du rapport affectif à l'espace dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme, Thèse de doctorat, Aménagement, Tours, Université François Rabelais, 651 p.

Lévy Jacques, 2008, *Echelles de l'habiter*, Paris, PUCA : Plan Urbanisme Construction Architecture, 368 p

Martouzet Denis, Bailleul Hélène, Feildel Benoît, Gaignard Lise (2010), "La carte : fonctionnalité transitionnelle et dépassement du récit de vie", *Nature, Sciences, Sociétés*, n°18, pp. 158-170

Scalab, 2004, *Les échelles de l'habiter*, Rapport de recherche PUCA, 338 p.

Stock Mathis, 2006, "L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles", Textuel, n°19.12.2006, http://espacestemps.net/document1853.html