



HAL
open science

Changer la vie, changer la mobilité, Voiture et sobriété

Alexandre Rigal

► **To cite this version:**

Alexandre Rigal. Changer la vie, changer la mobilité, Voiture et sobriété. Sociologie. EPFL, 2018. Français. NNT: . tel-03604759

HAL Id: tel-03604759

<https://shs.hal.science/tel-03604759>

Submitted on 10 Mar 2022

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.

**Changer le mode de vie, changer la mobilité.
Voiture et sobriété.**

THÈSE N° 8339 (2018)

PRÉSENTÉE LE 5 NOVEMBRE 2018

À LA FACULTÉ DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL, ARCHITECTURAL ET CONSTRUIT
LABORATOIRE DE SOCIOLOGIE URBAINE
PROGRAMME DOCTORAL EN ARCHITECTURE ET SCIENCES DE LA VILLE

ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE

POUR L'OBTENTION DU GRADE DE DOCTEUR ÈS SCIENCES

PAR

Alexandre André Robert RIGAL

acceptée sur proposition du jury:

Prof. Ph. Thalmann, président du jury
Prof. V. Kaufmann, Dr J. Chenal, directeurs de thèse
Prof. T. Paquot, rapporteur
Prof. J.-L. Genard, rapporteur
Prof. D. Boullier, rapporteur



ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE

Suisse
2018

LES REMERCIEMENTS

A mes directeurs de thèse, je dois des remerciements, parce qu'ils ont su gérer ce travail singulier et de longue haleine, en sachant manœuvrer pour canaliser son buissonnement et lui conférer un tronc plus solide.

Mes remerciements s'adressent ensuite à mon épouse qui est la responsable de mon goût pour le changement de mode de vie, elle qui a la joie d'être née au sein de l'Eglise copte orthodoxe qui n'existe que pour la recherche de la vie bonne.

Je suis également empli de gratitude pour mes parents. Ils m'ont donné la soif d'apprendre. Ma mère a su développer ma curiosité ; mon père a pu me donner l'exemple de la discussion libre au sujet de problèmes qui nous dépassent. A ma sœur aussi, dont le talent est dans la stabilisation des apprentissages.

Il s'agit aussi d'exprimer toute ma gratitude à Jacques Lévy pour la curiosité et la confiance dont il a fait preuve à mon égard, sans lesquelles je n'aurais pas eu la chance d'effectuer ce travail de recherche. Au sein du projet *PostCarWorld*, je souhaite aussi remercier Elena Cogato Lanza, qui a su me faire découvrir les talents des architectes et des urbanistes.

J'ai eu la chance de multiplier les promenades sur le campus de l'EPFL et ailleurs avec mon ami Dario Rodighiero, qui a réussi à me donner l'idée déraisonnable que je pouvais effectuer un travail de visualisation. De même, je tiens à remercier Farzaneh Bahrami, grâce à qui j'ai pu régulièrement digresser, avec plaisir.

Hanène Fawzy a su trouver les mots justes lors d'une soirée difficile.

Maël Goarzin m'a enseigné des rudiments de philosophie antique avec affection qu'il en soit remercié.

Merci également à mes collègues de la C.E.A.T. pour qui j'ai une grande affection : Marti Bosch, Colette Cornut, Kamil Hajji, Stéphanie Hassler, Rémi Jaligot, Armel Kemajou, Diego Mermoud, Marc Antoine Messer, Gladys Ninoles et Andrea Salmi. David Tille fut un relecteur stimulant aussi. Plusieurs membres du L.A.S.U.R. m'ont également soutenu par leur gentillesse et leur joie de pratiquer la recherche, en particulier Derek Christie et Luca Pattaroni.

Il serait regrettable par ailleurs que j'oublie les bibliothécaires de l'EPFL, que je ne saurais tous nommer, mais à qui j'ai donné du fil à retordre et qui ont su alimenter cette thèse grâce à leur travail.

En outre, les critiques et encouragements du jury ont fourni des aiguillons nécessaires à la progression de ce travail.

Enfin, sans le financement accordé par la Confédération suisse, je n'aurais pu vivre ses quatre belles années : merci à cette institution et aux citoyens qui la font vivre.

LE RÉSUMÉ

La présente thèse prend acte du réchauffement climatique et des injonctions à changer les modes de vie pour qu'ils gagnent en sobriété. Elle s'inscrit dans le mouvement de recherche qui vise à changer les modes de vie à partir de transformations dans les modes de déplacement en faveur des mobilités non-automobiles. Nous faisons l'hypothèse que c'est en prenant en compte l'ensemble des dimensions du mode de vie que l'on analyse avec efficacité les changements de modes de déplacement chez les habitants, en particulier pour comprendre comment s'abandonne la voiture.

Ce cadre appelle une description fine des apprentissages selon un appareil théorique adapté à une sociologie du changement de mode de vie axée sur la notion d'ascèse. On en retire une analyse des exercices choisis et formalisés du changement de mode de vie en général et de leurs formes adaptées à la mobilité. On saisit comment leurs influences adviennent durant des moments précis du parcours de vie – des chocs de malléabilité –, comment elles participent à des choix d'idéaux de vie ou bien au contraire contreviennent à ceux-ci – particulièrement du point de vue de la liberté et de la représentation de l'effort –, ce qui peut freiner ou arrêter l'apprentissage du nouveau mode de vie.

Par cette description, on montre la possibilité du changement et la gamme des apprentissages possibles – du choix de la voiture partagée à son rejet total, de la vie urbaine à l'autoproduction en milieu rural –. Les habitants qui quittent la voiture et apprennent à vivre plus sobrement en sont les témoins, ils sont aussi les premiers expérimentateurs des exercices du changement. Nous rapportons leurs expériences et celles d'habitants qui s'éloignent de l'apprentissage d'une vie sobre, au travers de 53 entretiens qualitatifs. Ils ont été conduit en Suisse, avec des amateurs de la mobilité, qu'elle soit active, en commun ou bien automobile. De plus, nous avons mené l'analyse secondaire du changement de mode de vie de 14 habitants décroissants, grâce à leurs entretiens à la presse militante.

On obtient ainsi pour résultat des descriptions d'expériences de changement et de freins aux apprentissages, des points de vue des idéaux de vie, des compétences, des rapports sensibles à l'environnement – entre immersion et insularisation – et aux possibilités de se déplacer en général. Cela permet d'identifier des *patterns* du changement, à la fois selon des phases d'entraînement et d'habituation et une dynamique de d'apprentissage relative à la poursuite d'un idéal de vie. Ces idéaux appartiennent au militantisme politique et à l'engagement associatif, au néo-ruralisme, au christianisme et à la spiritualité en général.

Enfin, on fournit des enseignements et des recommandations sur les exercices et les influences à proposer pour changer la mobilité et les modes de vie – notamment, un permis pour la mobilité, un travail sur les représentations des modes de vie sobres, des lieux pour s'y former, une palette d'exercices. De la sorte, ce travail de thèse participe à une sociologie du changement de mode de vie et à une ascétique contemporaine.

MODE DE VIE ; MOBILITE ; VOITURE ; CHANGEMENT ; APPRENTISSAGE ;
ENTRAINEMENT

ABSTRACT

This doctoral thesis starts from global warming and the injunctions to change lifestyles so that they become simpler. It is part of the research movement which aims to change lifestyles through transformations in modes of transport in favor of non-automobile mobility.

This framework calls for a detailed description of contemporary learning of lifestyles and mobilities, thanks to theoretical tools adapted to the sociology of lifestyle change and based on the notion of asceticism. It provides an analysis of formalized exercises necessary to lifestyle change in general and in their forms adapted to mobility. We understand how their influences occur during specific moments of the life trajectory - shocks of malleability -, how they participate in choices of ideals of life or on the contrary contravene them - particularly from the point of view of freedom and the representation of effort -, which can slow down or stop learning the new way of life.

This description illustrates the possibility of change and the range of possible learning - from the choice of the shared car to its total rejection, from urban life to self-production in rural areas -. The inhabitants who leave the car and learn to live more soberly are witnesses, they are also the first experimenters of the exercises of change. We report their experiences and those of inhabitants who are moving away from learning a sober life, through 53 qualitative interviews. They took place in Switzerland, with mobility enthusiasts of active mobility, public transport or car driving. In addition, we conducted a secondary analysis of the lifestyle change of 14 degrowth militants.

The result is a description of change experiences and barriers to learning, from the perspectives of life ideals, skills, sensitive experience of the environment - between immersion and insularization - and to alternatives in general. This allows to identify patterns of change, both in terms of training and habituation phases and in terms of a learning dynamic relating to the pursuit of an ideal of life. These ideals belong to political activism and community involvement, neo-rurality, Christianity and spirituality in general.

Finally, lessons and recommendations are provided on exercises and influences to be offered to change mobility and lifestyles - including a mobility permit, work on representations of simple lifestyles, places to train, a range of exercises. In this way, this thesis work contributes to the sociology of lifestyle change and a contemporary asceticism.

LIFESTYLE; MOBILITY; CAR; CHANGE; LEARNING; TRAINING; SOBERNESS

Première partie.

Présentation de la recherche

Chapitre 1. L'objectif de la recherche

Le présent travail porte sur les changements de mode de vie. Il utilise les changements dans les modes de déplacement en tant que clés d'entrée pour expliquer et comprendre comment se transformer en général.

Il analyse les apprentissages qui freinent et qui favorisent les changements, pour mettre en lumière des propositions d'apprentissage plus sobres, notamment en limitant la conduite automobile. Dans cette optique, une description précise des apprentissages potentiels et entrepris par des habitants qui conduisent est fournie, tout comme celle des apprentissages d'habitants plus sobres. Ce travail se concentre sur les manières de faire cesser certaines pratiques en étudiant le report modal et le choix des mobilités actives.

Les modes de vie étudiés sont abordés dans toutes leurs dimensions : valeurs, rapports à l'environnement, compétences et recherche d'une vie bonne (Pattaroni, 2013). Toutefois, il ne saurait être possible de traiter dans ce cadre de l'ensemble des dimensions du problème du futur de la mobilité et des changements qui vont l'accompagner. La présente recherche n'aborde donc pas les solutions technologiques qui pourraient réduire la nocivité de la voiture, des pratiques trop dispendieuses en énergie et contraires à la santé.

L'approche technique est parfois complémentaire de la modification des modes de vie. Si par prévention ceux-ci deviennent plus sobres, cela n'empêche pas l'émergence de solutions techniques qui rendront moins nécessaire la sobriété ou qui vont la soutenir. Néanmoins, le réchauffement est notamment le fruit d'innovations aux effets secondaires dommageables, résoudre ce problème par plus de solutions techniques risque de participer à une fuite en avant et à une exacerbation d'effets secondaires imprévus. Le changement de mode de vie constitue la meilleure issue et la plus simple, car elle est la moins contre-productive

La recherche ne se focalise pas non plus sur les enjeux de pouvoir au sein des institutions responsables de la mobilité et sur le *lobbying* et les résistances que mettent en œuvre les constructeurs automobiles. L'analyse proposée ne relève donc pas des politiques publiques. La question de l'impact économique des changements de modes de vie ne pouvait pas plus être discutée dans ce cadre.

L'échelle qui est considérée n'est pas institutionnelle ou sociétale. Il s'agit de réfléchir sociologiquement aux changements individuels à partir de cas individuels dans un contexte suisse. Le terrain de l'enquête ne s'y cantonne pas, mais s'y concentre. Les résultats n'engagent pas à propos de l'explication des transformations de la mobilité d'un habitant de l'Inde ou de la Chine.

Les modes de vie des habitants étudiés sont tant le fruit d'habitudes quotidiennes, que d'histoires longues. Ils sont exemplaires pour nous permettre de comprendre qu'il est possible de ne pas vouloir changer, qu'on puisse être freiné dans sa tentative de transformation, ou encore qu'il existe des ressorts pour changer. Pour la mobilité, ces ressorts ne se réduisent pas à l'imposition de contraintes techniques, juridiques et spatiales à la mobilité. L'influence des tiers et l'auto-influence réfléchie par un choix de lieu de résidence, de moyens de transport, d'amis ou de médias consultés permettent d'apprendre des exercices pour changer de moyen de transport et de mode de vie. Ces influences sont à décrire.

En choisissant l'influence sur les individus et par les individus sur eux-mêmes pour étudier les modifications de mode de vie, on s'engage dans trois directions complémentaires pour élaborer une sociologie qui soit :

1. descriptive des modes de vie et de leurs changements,
2. descriptive des apprentissages, depuis l'habitude tacite jusqu'aux ascèses formalisées,
3. normative, parce qu'elle s'inspire des habitants en transition pour proposer des solutions au problème de la voiture et de la sobriété, dans une perspective ascétique.

Au cours de la recherche, nous présentons des leviers pour changer les manières de se déplacer et engager les modes de vie vers plus de sobriété, en faisant un usage abondant de recherches sur les ascèses. Ils sont issus des études sociologiques – qu'on pense aux travaux de Max Weber sur l'éthique protestante et religieuse en général (1996, 2003), – des études théologiques et philosophiques — Pierre Hadot et Michel Foucault ont remis au centre cette problématique —.

Les ascèses¹ visent à transformer en profondeur toutes les dimensions d'un mode de vie. Le présent travail y fait référence, selon deux perspectives complémentaires.

1. Nous suivons la méthode de Weber qui a présenté l'exemple radical de l'éthique du capitalisme de Benjamin Franklin et les ascèses qui en découlent, afin de cerner grâce à cette radicalité à quoi correspond l'esprit du capitalisme en général (Weber, 2003, pp. 20-23). Dans notre travail, les ascèses plus intégrales d'habitants se passant de voiture et se revendiquant décroissants serviront aussi de clés de lecture des changements.

2. Les traditions de l'ascèse fournissent un vocabulaire — tel le terme ascèse lui-même — et des outils heuristiques dont nous pourrions faire usage afin de décrire les changements des habitants contemporains. Des références à des ascètes radicaux, tels ceux étudiés par Hadot et Foucault et d'autres chercheurs, donneront des informations précieuses pour déchiffrer l'apprentissage d'un nouveau mode de vie. Les études sur les ascèses fournissent des informations sur les manières de changer qu'on peut additionner (et confronter) aux ressources des sciences sociales et de la psychologie en contexte contemporain².

¹ La notion d'ascèse peut sonner passée de mode, voire morbide. Au Moyen Âge déjà (de tout temps ?), l'ascèse était soupçonnée de reposer sur le mépris du corps (Gauvard, de Libera, Zink, 2002, p. 97). Nul doute que ce reproche a fait florès depuis. L'ascèse mobilisée ici en tant qu'outil descriptif ne sous-entend ni enfermement du corps, ni d'ailleurs sa libération. Ascèse est un terme qui relève de la définition même du mode de vie, et dont le mot grec *ἀσκησις* (*askesis*) dont il provient signifie : « travail des matériaux bruts, façonner avec art, et par suite assouplir par l'exercice » (Devilliers, 1993, p. 25). Nous discutons plus loin de cette notion avec quatre autres manières d'apprendre (voir dans ce document : Quatre manières d'apprendre, 2.3.4. L'ascèse).

² Par exemple, l'éloignement en tant que moyen de limiter les désirs est une stratégie ancestrale, proposée tant par Epicure dans son jardin, que par les moines au désert égyptien. Or, selon une étude récente effectuée par deux psychologues, il semble que ce soit un moyen plus efficace pour parvenir à la maîtrise de soi, que d'exercer un effort volontaire de privation en présence de la chose désirée (Milyavskaya, Inzlicht, 2017), bien que cet effort puisse être efficace aussi. On comprend par ce petit exemple, comment des sources lointaines, peuvent se rapprocher autour du thème du mode de vie et permettre une mise à l'épreuve des savoirs pratiques des habitants avec des savoirs classiques.

Munis de ces deux perspectives, nous pouvons expliquer et comprendre comment les modes de vie sont influencés actuellement et comment les influencer dans le futur, pour changer les modes de vie.

1.1. La contrainte ou l'influence pour changer les modes de vie face à l'épreuve du réchauffement climatique ?

Pourquoi axer le travail sur la sobriété du mode de vie ? Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (G.I.E.C.) a rendu de nombreux rapports pour décrire l'état du climat et informer sur l'épreuve globale dont chacun est train de pâtir. Ces documents constituent non seulement une synthèse de travaux scientifiques sur les changements climatiques, mais aussi un appel à d'autres analyses plus sociales. Les experts encouragent la « recherche de parades »³ au fait que certains modes de vie ne passent pas l'épreuve, voire qu'ils l'aggravent. Dans le rapport de synthèse 2014⁴ à destination des décideurs, le G.I.E.C. propose d'envisager une série de pratiques face à ce problème. Sont notamment soutenues : des innovations sociales, des modifications des comportements, grâce à des politiques conformes aux besoins d'atténuation des effets néfastes sur l'environnement. Pour ce faire, les experts en appellent à l'étude et la mise en valeur des théories, croyances, valeurs et visions du monde qui influent positivement sur les réactions au réchauffement climatique. C'est pourquoi notre enquête vise à exposer les changements dans les modes de vie qui sont conformes à une atténuation des facteurs d'accroissement du réchauffement climatique.

De quelles options dispose-t-on pour favoriser ces changements ? Il existe deux bornes entre lesquelles s'agencent les différentes options : la contrainte et l'influence (Joule, Beauvois, 2002, p. 15). La contrainte implique une punition ou bien une barrière spatiale, alors que l'influence s'exerce de façon inconsciente ou bien volontairement sur un individu qui la choisit (Smelser, Baltes, 2001, p 7439).

Pour modifier les pratiques de déplacement, il peut être fait usage de menaces et de contraintes directes⁵. D'une part, l'espace dédié à la voiture est limitable : en l'interdisant dans certains quartiers, ou certains jours, en réduisant le nombre des places de parking, par la construction de pistes cyclables. D'autre part, nous pouvons privilégier le renchérissement du déplacement : par des péages urbains, le coût des parkings, des vignettes, des taxes sur le carburant, des amendes. Ces techniques sont analogues à celles utilisées pour lutter contre le tabagisme et l'alcoolisme. Ces tentatives peuvent être efficaces. Elles sont parfois contre-productives.

Pour modifier les modes de vie, nous pouvons aussi les influencer⁶, ce qui est réalisable en mettant en valeur de bonnes pratiques par l'exemple et par des œuvres fictionnelles et artistiques, par les médias de

Enfin, l'usage de citations diverses et de références multiples constitue aussi un moyen pour se sentir moins seul face au défi de la durabilité, et de la sorte, d'éviter les dénis qui naissent de l'angoisse et d'un sentiment d'impuissance, et en même temps, de rester humble quant aux solutions qui peuvent exister depuis plusieurs siècles. Le réchauffement climatique ne demande pas de tout réinventer, bien au contraire, comme nous le montrerons.

³ Consulté le 6 février 2018, http://ipcc.ch/home_languages_main_french.shtml

⁴ En particulier page 28, document consulté le 11 décembre 2017, http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/AR5_SYR_FINAL_SPM_fr.pdf

⁵ Une exploration de « l'imaginaire polémologique de la *dissuasion* » à la conduite automobile (Genard, 2016, p. 30) serait à mener par ailleurs.

⁶ Voir par exemple les travaux de l'ethnopsychiatre Tobie Nathan dans son livre *L'influence qui guérit* (1994). Dans cet ouvrage, il propose que : « La seule discipline scientifiquement défendable serait, si l'on ne pardonne ce barbarisme, une *influençologie*, qui aurait pour objet d'analyser les différentes procédures de modification de l'autre. » (ibid, p. 25)

masse, la mobilisation de groupes. Dans l'environnement, il est possible d'accroître l'offre de transport en commun, de construire des espaces pour les mobilités actives, bien que la politique de l'offre ne soit pas nécessairement efficace (Offner, 1993), tout comme les tentatives d'influence en général d'ailleurs.

Précisons plus avant ce que recouvre la notion. D'un point de vue étymologique et historique d'abord, influence définissait l'action des astres sur les hommes, avant de prendre le sens d'une action d'une personne ou d'une chose sur une autre personne⁸. Au cours du XIXe siècle, au sein des sciences sociales naissantes, la notion a été marquée par la découverte de la suggestion, l'essor du mesmérisme et de l'hypnose. L'influence est considérée alors selon son versant inconscient, en particulier dans la diffusion des opinions et des émotions au sein de la foule (Paicheler, 1985, pp. 54-56). L'imitation défendue par Tarde est indirectement un moyen de perfectionnement si l'on imite un modèle, mais surtout un trait de la vie mentale qui est incontrôlé⁹ (voir l'analyse de Genard, 1992, pp. 28-32). Freud, Le Bon, et d'autres auteurs se sont intéressés à ces processus. En ce sens, l'influence relève de la communication inconsciente (Smelser, Baltès, 2001, p. 7439), souvent étudiée selon ses aspects non verbaux, dans les études sur la propagande par exemple. L'influence paraît ainsi fort dangereuse (Moscovici, 1979, p. 10), bien que moins directe que la contrainte. Sur son versant jugé plus positif, elle constituerait également une action de mise en conformité et en cohérence de la société. Pourtant, des travaux sur les médias ont permis de montrer qu'il existe des médiations entre un message et une influence — celle de leaders d'opinion, de la famille, du groupe, etc. (Katz, Lazarsfeld, 2005) et qu'elle est rarement directe.

Munis de cet héritage, nous pouvons avancer avec Geneviève Paicheler que réfléchir à propos de l'influence revient à interroger les effets de l'environnement social sur l'individu (Paicheler, 1985, p. 13), sans omettre l'environnement spatial. Notons que l'action d'influencer est réciproque. Comme nul ne peut s'abstenir de communiquer, nul ne peut s'abstenir d'influencer. Toutefois, chacun influence une quantité de tiers et selon une façon qui diffèrent. L'influence « désigne à la fois l'intention, la réaction à l'influence et cet espace fluide se situant entre les deux et englobant le déroulement complexe de l'influence » (ibid, p. 27). Le sociologue Talcott Parsons restreint l'étendue de la notion et insiste tout particulièrement sur l'intentionnalité de l'influence en vue de modifier une opinion ou/et une pratique (1963, p. 38), par la proposition de justifications de celles-ci (ibid, p. 42).

Influencer passe notamment par la modification ou l'innovation dans les représentations sociales (Smelser, Baltès, 2001, p. 30). Le résultat le plus profond est l'intériorisation qui s'exprime même lorsque l'influence initiale est absente. Ce phénomène peut se comparer à une manière de fabriquer de la coutume. Au contraire, l'identification est plus passagère, plus consciente. Les phénomènes de mode s'en nourrissent. Enfin, le suivisme est une adoption d'une pratique ou d'un mode de vie sans adhésion intérieure et inconsciente. Un changement d'environnement modifie la pratique (Paicheler, 1985, pp. 160-161).

L'influence se mesure par le nombre de personnes touchées, les chances de succès, les changements advenus chez les habitants, leur coût, le groupe et l'environnement sur lequel l'influence s'applique (Chazel, 1998, p. 420). Dans cette enquête nous nous concentrons sur les actes qui induisent un changement profond de mode de vie chez l'habitant, à partir de la mobilité. Nous ne nous attardons pas

⁸ Article « Influence », *Trésor de la langue française*, [http://stella.atilf.fr/Dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?8;s=334254765](http://stella.atilf.fr/Dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?8;s=334254765;); consulté le 27/12/2017

⁹ Voici une définition de l'imitation par Tarde dans *Les lois de l'imitation* : « une action à distance d'un esprit sur un autre, et d'une action qui consiste dans une reproduction quasi photographique d'un cliché cérébral par la plaque sensible d'un autre cerveau. » (Tarde, 1979, p. VIII)

sur la quantité d'influencés, plutôt sur les chances de succès, les types de changement obtenus, leurs coûts et les groupes et environnements favorables.

Pourquoi privilégier l'influence aux dépens des formes de contrainte ? Les menaces et les contraintes ne seraient-elles pas efficaces dans certaines situations ?

Premièrement, l'efficacité ne permet pas de juger la justesse des principes et des méthodes. Des principes faux et des méthodes indignes peuvent produire des effets.

Deuxièmement, il y a une contradiction frappante à vouloir lutter par la contrainte contre le refus de changer de mode de vie. Utiliser une forme de puissance technique (dos-d'âne, péages, signalétique, radars) peut mener à une course parallèle aux équipements, du côté des autorités et du côté des conducteurs (ententes, carte des radars et leurs destructions)¹⁰. De plus, les interdictions, même par des moyens techniques auxquels le travail serait délégué, relèvent d'un manque de réalisme, car ces techniques sont toujours partiellement inefficaces et subverties. D'autre part et surtout, le manque de changement dans les modes de vie est le résultat d'un manque d'apprentissage de vies nouvelles. Or, la contrainte ne permet pas d'engager un apprentissage d'autres modèles. La contrainte empêche l'accomplissement d'un désir par l'habitant¹¹, mais elle ne pousse pas à pratiquer autrement. Conséquemment, les aspirations à une vie bonne ne sont pas prises en compte et il n'y a pas de tentatives de faire changer l'habitant en misant sur ses capacités à apprendre.

Lorsque la contrainte ou bien l'interdiction sont évaluées positivement au nom de l'efficacité, il en résulte simultanément un déni de la richesse du mode de vie et des capacités d'apprentissage. Le mode de vie n'est pas réductible à une relation simple entre des actes et un environnement, ni l'habitant à ses pratiques actuelles. Dans le cas de la voiture à essence, il est certain que l'automobiliste pollue l'espace environnant au sein duquel il expulse sa fumée. Toutefois, s'il enfume l'espace extérieur à l'habitacle, ce n'est sans doute pas pour intoxiquer. Les motifs qui l'y ont poussé relèvent plutôt des valeurs et tout simplement de l'aspiration à une vie qui vaut la peine d'être vécue, en particulier s'il a la possibilité de se déplacer autrement. La voiture est conduite parce qu'elle participe à un imaginaire de liberté. Ainsi, en privilégiant l'efficacité immédiate d'une mesure de contrainte ou d'interdiction de la voiture, il y a présupposition d'une définition trop limitante du mode de vie et le fond du problème n'est pas traité, voire il est masqué : l'aspiration à des vies bonnes qui reposent sur la puissance mécanique et l'illimitation des désirs — d'accessibilité, de vitesse, de plaisir, de confort. De plus, pour conduire, l'habitant en Suisse a eu des leçons à suivre, il s'est exercé et a donc fait preuve de capacité à apprendre et à changer son mode de vie, lorsqu'il a acheté sa première voiture. Ainsi, non seulement l'habitant peut aspirer à une vie qui vaut la peine d'être vécue à ses yeux, mais aussi il peut apprendre pour réaliser au moins partiellement cette vie idéale. Les changements de mode de vie et l'écologie posent des enjeux existentiels (Paquot, 2006).

¹⁰ À l'extrême, pour le réchauffement climatique, les partisans du *geo-engineering* considèrent que modifier le climat par une nouvelle forme de puissance technique est l'unique moyen de contrer les dommages d'une autre puissance technique, celle-ci maléfique (celle qui vient de la révolution industrielle).

¹¹ Nous avons choisi d'utiliser *habitant* plutôt qu'*individu*. Le terme « habitant » permet de garder à l'esprit que la mobilité et les modes de vie se tiennent selon des expériences corporelles, dans des espaces, et au sein d'un tissu de relations sociales, qui sont habités.

1.2. Le positionnement scientifique de la recherche

Nous avons besoin d'outils pour décrire les habitudes qui changent et qui ne changent pas. Dans ce but, la notion d'épreuve est appropriée. Elle ancre cette thèse au sein de la discipline sociologique. La notion a permis un renouvellement de la sociologie contemporaine, au point qu'on puisse parler d'une « sociologie des épreuves » (Nachi, 2006, p. 28 ; Barthe, de Blic, Heurtin *et al.*, 2013 ; Genard, 2011, p. 12)¹². Cette notion est pertinente pour ce travail parce qu'elle met en lien le rapport à l'environnement situé et la modification de cette situation par un acteur, dont les compétences sont dévoilées et modifiées par son action. Ainsi, la notion engage un type de lecture de l'habitant qui est assez riche pour prendre en compte le mode de vie dans son ensemble. Elle ouvre à la compréhension d'un mode de vie qui est processuel et soumis à des changements, qui est sujet à des influences et des auto-influences selon des situations empiriques précises.

Nous allons passer en revue plusieurs définitions, avant de justifier la perspective que nous choisissons pour ce travail. Dans ce but, l'article « Les deux voies de la notion d'épreuve en sociologie » de Danilo Martuccelli (2015) fournit un appui. Il met en avant deux types de définitions : l'épreuve de réalité et l'épreuve de formation de l'individu. Par la discussion de ces deux définitions, nous précisons le positionnement scientifique de ce travail au sein de la sociologie des épreuves et plus généralement contemporaine.

Ces dernières années, un renouveau s'est produit grâce aux avancées des sociologues des sciences et de la théorie de l'acteur-réseau. Michel Callon, Madeleine Akrich, John Law et Bruno Latour sont des chercheurs emblématiques de ce mouvement de recherche. Cette sociologie a usé de la notion d'épreuve. Bruno Latour en fournit une définition ramassée dans son ouvrage *Irréductions* (1984, p. 177) : « Est réel ce qui résiste dans l'épreuve ». Cette définition est issue d'une enquête sur les travaux de Pasteur. Dans sa description de la recherche de Pasteur, Bruno Latour recense les dispositifs expérimentaux constitués par le biologiste, afin d'éprouver la réalité et d'en extraire des enseignements quant à sa composition. Il en tire la définition générale que l'épreuve rend possible la définition de la réalité, qui elle resterait difficilement accessible et incertaine. Autre exemple imaginable, dans une enquête de mobilité, un traceur *G.P.S.* situé dans un téléphone portable permet de suivre les déplacements d'un habitant et de mettre à l'épreuve son discours par ses actes. L'épreuve permet de constituer une définition de la réalité en situation de doute et de recherche. Grâce à l'épreuve, cette définition s'impose à tous. Pasteur peut identifier un agent pathogène et démontrer son existence. L'habitant qui n'avait pas déclaré s'être rendu chez sa maîtresse se voit contraint de le reconnaître.

Si cette première définition est assez éloignée de la formation de soi et de l'entraînement du mode de vie, elle concerne la clôture des controverses scientifiques qui portent sur la composition de la réalité — pleine d'agents pathogènes et de faux-semblants. Il n'en reste pas moins que cette notion est très utile pour aborder mon objet de recherche, comme nous allons le voir.

¹² D'autres sociologues préfèrent utiliser la dénomination de sociologie pragmatique, en particulier en référence aux travaux de John Dewey et originellement de William James. Voir le dossier de la revue *Sociologies*, « Pragmatismes », consulté le 12 janvier 2018, <http://journals.openedition.org/sociologies/4911>

Dans la même veine rénovatrice que celle des chercheurs de la sociologie des sciences, une définition a été avancée par Luc Boltanski et Laurent Thévenot dans l'ouvrage *De la justification* (1991). Pour ces auteurs, l'épreuve a vocation à clore une dispute, mais pas uniquement dans le domaine scientifique. Ils élargissent l'usage de la notion. L'épreuve est un moyen de qualifier une réalité — les auteurs utilisent même l'expression d'« épreuve de réalité » (par exemple p. 167) — et de se mettre d'accord (p. 58), différemment selon le domaine dans lequel la controverse se tient, qu'elle soit économique, politique, morale. Pour les deux chercheurs, l'intérêt de la notion est d'insister sur les compétences des acteurs qui discutent et examinent les réalités auxquelles ils se confrontent et qu'ils qualifient (pp. 56-57). Ces derniers doivent savoir quand et pourquoi faire usage de telle épreuve plutôt que d'une autre afin d'affirmer une position. La nécessité des épreuves est particulièrement saillante lorsque l'acteur justifie ces actes (p. 54).

Autre usage voisin, l'application à une enquête inscrite dans la sociologie de la perception, par Christian Bessy et Francis Chateauraynaud dans l'ouvrage *Experts et faussaires* (2014). Ils insistent sur le fait que les épreuves peuvent être sensibles et mettent en jeu le corps lorsqu'il s'agit de qualifier des objets, en particulier des œuvres d'art, des contrefaçons ou encore du vin (voir aussi : Hennion, 2005). L'épreuve peut donc passer par le biais de moyens techniques (microscope de Pasteur, G.P.S. du chercheur en mobilité), par le biais de discours de justification, et enfin par le corps (l'œil du connaisseur, le palet de l'œnologue, etc.).

Pour la sociologie des sciences, la sociologie de la justification et pour la sociologie de la perception, l'épreuve est ce qui stabilise « le bruit du monde » (Boltanski, Thévenot, 1991, p. 171). Par des dispositifs scientifiques, des acteurs en discussion et par la mobilisation des sens.

Toutefois, la notion ne se limite pas à la qualification de la réalité de l'environnement. L'épreuve scolaire est une manière de déterminer qui possède le niveau pour entrer dans la classe supérieure — une épreuve de qualification. C'est aussi une manière de progresser pour l'élève — une épreuve de l'ordre de l'entraînement. Or, dans le domaine de l'ascèse ou de l'entraînement du mode de vie, les épreuves peuvent certes se trouver valorisées lorsqu'elles permettent des réussites ou des victoires, mais l'essentiel est de former l'acteur, autrement dit qu'il poursuive sa progression sur son chemin de vie bonne.

Dans l'article déjà mentionné, Danilo Martucelli (2015) développe l'intérêt pour ce deuxième type d'épreuve, qui permet d'interroger les processus d'individuation à travers les apprentissages (sur l'usage de la notion en ce sens, voir : Martucelli, 2006¹³). Les épreuves peuvent former l'individu tout en étant non désirées et incontrôlées, telle la mort d'un proche ou un contrôle-surprise, mais elles peuvent aussi suivre ses *desiderata*, tels les exercices des ascètes et de tous les habitants qui poursuivent des entraînements. Le joueur poursuit une ascèse qui n'a pas pour fin première de tester la réalité, plutôt de maintenir sa bonne forme, bien que cela le renseigne sur son état physique.

¹³ Dans l'ouvrage *Forgé par l'épreuve*, Danilo Martucelli utilise la notion d'épreuve pour étudier les traits communs des processus d'individuation, dans la France contemporaine. La notion d'épreuve est alors : « l'opérateur analytique central de cet ouvrage, nous permettant de relier les processus structurels, et les places sociales avec les itinéraires personnels. Les épreuves sont le résultat d'une série de déterminants structurels et institutionnels, se déclinant différemment selon les trajectoires et les places sociales » (2006, p. 10).

Au demeurant, le sportif a inspiré des analyses philosophiques contemporaines. Michel Serres et Peter Sloterdijk insistent sur le fait que l'exercice transforme, soit en stabilisant l'apprentissage, soit en amenant sa révision (Serres, 2001, pp. 43-46 ; Sloterdijk, 2011, p. 15). L'exercice, comme tout appel à l'action ouvre à des surprises (Dewey, 1961, p. 12). Il peut donc être stabilisant, en prolongeant l'apprentissage déjà engagé, ou bien déstabilisant, en mettant fin à un apprentissage, ou bien en encourageant la naissance d'un nouvel apprentissage. De plus, cette notion s'applique à toute action, puisque toute action est porteuse d'un potentiel¹⁴. Le faire et l'apprendre sont nécessairement liés (Oakeshott, 1995, p. 36).

Danilo Martucelli fait le lien avec les ascèses prises au sens traditionnel, telles qu'étudiées par Hadot et Foucault¹⁵ (ibid, p. 51). Dans cette optique, l'épreuve est moins un moyen de sanctionner ce qui est réel pour un collectif ou un individu, qu'un défi qui se pose, qu'il soit proposé ou imposé par un collectif (Martucelli, 2015, p. 50) — dans le cas de l'école par exemple —, ou bien relevé par l'individu de son propre chef — manger un poulpe cru, tel Diogène —. Ce dernier exemple légendaire rappelle d'ailleurs qu'une épreuve peut mal finir : Diogène serait mort d'indigestion.

La prise en compte de ces épreuves spécifiques permet de suivre la trajectoire d'individuation d'acteurs enquêtés (Martucelli, Lits, 2009) et de cerner les tournants majeurs qui ont transformé leur mode de vie — par exemple : du permis de conduire à la découverte des bienfaits du jeûne —. Les épreuves de formation qui nous intéressent ici ont ainsi quatre caractéristiques (ibidem) :

1. elles s'inscrivent dans un récit de vie que nous interrogeons dans l'enquête ;
2. elles constituent des examens, des tests qui éprouvent les habitants et provoquent des émotions ;
3. elles dévoilent et modifient les compétences de l'habitant ;
4. elles désignent des enjeux des modes de vie contemporains.

Ces traits permettent de développer une sociologie des changements individuels, tout en discutant les points communs entre les épreuves rencontrées par chacun et leurs sources collectives. Ces épreuves sont tant : intellectuelle, telle la conférence d'un spécialiste de la permaculture, qu'institutionnelle, telle une incitation à venir au travail à vélo que matérielle, comme la panne d'une voiture.

¹⁴ Peter Sloterdijk utilise l'exemple des athlètes et des ascètes pour analyser la question de l'apprentissage dans tous les modes de vie, jusque dans les gestes les plus quelconques : « Depuis qu'un petit nombre de personnes s'exercent explicitement, il devient évident que tous s'exercent implicitement, plus encore : que l'homme est une créature vivante qui ne peut pas ne pas s'exercer — si s'exercer signifie : répéter un modèle d'action de telle sorte qu'à la suite de son exécution on soit mieux disposé à effectuer la répétition suivante. » (2011, p. 581)

¹⁵ Hadot privilégie la notion d'exercice spirituel, Foucault, de techniques de soi, selon des acceptions proches et des différences discutées par les deux auteurs par ailleurs. En particulier, Hadot reproche à Foucault un usage esthétisant de ces techniques d'ascèse, à la manière d'un dandy, alors qu'il privilégie la recherche de l'expérience du sentiment océanique.

1.3. De l'épreuve à l'exercice

Subséquentement, en vue d'éviter les confusions entre les différentes définitions de la notion d'épreuve, nous usons du terme *exercice* pour nommer les épreuves de formation ou d'entraînement. En recourant à ce terme, nous renvoyons à la définition étymologique de l'ascèse : *askesis* signifie exercice ou s'exercer.

A ce point, nous pouvons récapituler les différences entre les exercices et les épreuves de réalité. Les exercices n'ont pas pour finalité la démonstration d'une réalité partagée, mais ils obéissent plus explicitement à la recherche d'une vie bonne. De plus, si ces exercices peuvent stabiliser des compétences chez l'habitant, ils sont également moteurs d'un mouvement général de progression individuelle qui n'a pas de terme véritable. Ainsi, c'est plus selon la progression ou bien la régression des compétences qu'ils sont évalués et moins selon leur force de stabilisation de la réalité de l'habitant — telle son identité. Enfin, par l'emploi du terme exercice l'insistance est mise sur la dynamique d'incorporation de compétences et sur le fait qu'être éprouvé signifie expérimenter dans son corps des douleurs, des efforts, des plaisirs. En lien avec l'usage de la notion d'épreuve, l'expérience centrale pour l'enquête n'est plus le fruit d'un dispositif scientifique, mais d'un dispositif existentiel. Les exercices peuvent être passifs et acceptés, ou bien actifs et volontaires (Lemoine, 2013, p. 220). Ils façonnent des trajectoires d'apprentissage suivant des transformations et des auto-transformations.

Ainsi, en partant de l'expérience d'un habitant soumis à des exercices et pris dans des dynamiques d'apprentissage, nous pouvons étudier les socialisations contemporaines (notamment secondaires¹⁶). Ses potentiels d'apprentissage sont insondables *a priori*. Il peut nous surprendre. De la sorte, nous ne visons pas à obtenir une catégorisation des habitants, par exemple en fonction de leur origine sociale, de leur statut économique ou de leur inscription dans un champ. Nous explorons des relations entre des types d'exercices (permis de conduire, jeûnes, accident de voiture) et des trajectoires d'individuation, ou plus simplement d'entraînement. A la suite de cette analyse, nous pourrions décrire quels exercices particuliers permettent de répondre à l'exercice passif (c'est-à-dire qui s'impose) du réchauffement climatique et quels exercices ne permettent pas d'apprendre à vivre avec ce phénomène parce qu'ils ne parviennent pas à faire passer cette épreuve aux habitants. L'objectif est de dés-objectiver la réalité de l'habitant et d'« assumer une anthropologie de l'acteur “capable” et “compétent” » (Genard, 2011, p. 15), en maintenant l'ouverture propre à la sociologie des épreuves.

1.4. La sociologie des épreuves et la sociologie des exercices

Grâce à ces précisions, nous considérons maintenant l'inscription de ce travail au sein de la sociologie contemporaine.

Cette recherche participe à la sociologie des épreuves, dite aussi pragmatique. De ce fait, elle est fondée sur deux choix l'éloignant d'une sociologie structurale. Les sociologues des épreuves partent du postulat

¹⁶ « La socialisation primaire est la première socialisation que l'individu subit dans son enfance, et grâce à laquelle il devient un membre de la société. La socialisation secondaire consiste en tout processus postérieur qui permet d'incorporer un individu déjà socialisé dans des nouveaux secteurs du monde objectif de sa société. Nous pouvons laisser de côté ici la question particulière ayant trait à l'acquisition de connaissances au sujet du monde objectif de sociétés autres que celle dont nous sommes devenus membres, ainsi que les processus d'intériorisation d'un tel monde en tant que réalité — un processus qui démontre, au moins superficiellement, certaines similitudes avec la socialisation aussi bien primaire que secondaire, encore qu'il ne soit structurellement identique à aucune des deux. » (Berger, Luckmann, 2006, p. 225)

d'une réalité incertaine et donc de la contingence des trajectoires individuelles. Par conséquent, ils ne posent pas de tableaux de catégories d'individus *a priori* pour les lire et les ranger. Dans cette voie, nous souhaitons contribuer à l'étude de trajectoires processuelles et relationnelles d'individuation, en analysant les exercices dont il est fait usage pour changer de mode de vie ou bien pour éviter de changer en négligeant l'épreuve climatique et les critiques de la voiture dans leurs pratiques et en justifiant leur mode de vie actuel.

Outre ce premier postulat d'une réalité ouverte à des possibles inattendus (Genard, Cantelli, 2008, p. 9)¹⁷, les sociologues pragmatiques portent également un intérêt aux compétences des acteurs (Genard, Cantelli, 2008). Nous les rejoignons en étudiant les ascèses des habitants, en partant de leur mobilité, puisque celles-ci engagent des gains, mais aussi des pertes de compétences, volontaires et involontaires (Genard, 2011, p. 9).

Cela amène naturellement au troisième point. Les habitants ne sont pas considérés en tant qu'idiots culturels, autrement dit, sans interprétation et justification des exercices auxquels ils participent et dans l'illusion quant à ces derniers (Boltanski, 1990). Au contraire, à la suite de la philosophie pragmatique, à laquelle contribua Dewey — voir *Le public et ses problèmes* (2003) et *Expérience et nature* (2012) —, il est clair que les habitants sont munis de compétences pour expérimenter la réalité et que les controverses autour de la mobilité et des modes de vie sont aussi des sources de réflexion pour eux. Ces controverses fournissent des occasions pour réfléchir à son mode de vie et le justifier à nouveaux frais. Ainsi, la sociologie pragmatique conteste la thèse de la rupture épistémologique et constate un *continuum* entre les compétences des habitants et celles du sociologue (Barthe, de Blic, Heurtin, 2013, §22 ; Genard, 2011, p. 2-3)¹⁸. Conséquemment, elle reprend à son compte les termes de l'ethnométhodologue Harold Garfinkel, selon lequel les habitants sont des « théoriciens pratiques » (Garfinkel, 2007, p. 415). Les étudiés sont pris en tenaille entre une plus ou moins grande capacité à être affectés par l'exercice de formation du climat et une plus ou moins grande capacité à agir sur leur mode de vie suivant cette affectation. Entre ces deux variables se définit un *continuum* d'expérimentations ascétiques plus ou moins omises ou bien explicites¹⁹. Le rôle du sociologue est alors en premier lieu de rendre de compte de ces interprétations, justifications et expérimentations des modes de vie et d'ascèses.

1.5. Le positionnement normatif de l'enquête

Une fois précisée l'inscription de cette recherche au sein des travaux de la sociologie contemporaine, il est temps de confronter l'enjeu de sobriété des modes de vie mis en lumière par le G.I.E.C. et la possibilité d'une enquête scientifique *et* normative, telle qu'envisagée par l'épistémologie de la discipline sociologique. Pour ce faire, nous allons montrer que si l'usage de la notion d'épreuve est dual, il en va de même pour l'usage de la notion d'exercice²⁰. Une fois cette dualité présentée, le positionnement normatif de la recherche peut être décrit.

¹⁷ Ces sociologies « font droit au possible » (Genard, Canzelli, p. 9).

¹⁸ Nous défendons le même *continuum* en ce qui concerne les ascèses.

¹⁹ Il est bon de rappeler que le postulat d'un acteur réflexif est un choix épistémologique de la part de la sociologie des épreuves et qu'il est compatible avec d'autres nuances dans l'approche de la réalité sociale. Luc Boltanski explique par exemple qu'il a souhaité insister sur la réflexivité des acteurs, sans pour autant nier la prégnance des objets ou bien des habitudes (1990, p. 56).

²⁰ Par ce double usage de la notion d'exercice, on rejoint ainsi une pratique propre à la sociologie critique, qui use de termes à double porté, tels ceux d'exploitation, d'aliénation, d'idéologie, etc. (De Munck, 2011, pp. 10-11). Ce double-usage que Jean-

Pour mener cette recherche, le recours à l'exercice est pertinent selon deux niveaux de définition. Premier usage, l'*exercice-épreuve* est privilégié pour décrire une situation. L'épreuve sportive communale n'est pas l'épreuve olympique qui suppose d'autres objets, d'autres qualités, etc. Deuxième usage, on peut s'attacher à décrire l'*exercice-ascèse*²¹. Il vise à considérer des effets de formation sur l'habitant. Un quart d'heure de marche ne modifie pas l'habitant de la même façon qu'une heure de course à pied et les objectifs du marcheur et du coureur diffèrent en qualité et en intensité.

Comment comprendre ces deux facettes de la notion d'exercice d'un point de vue critique ? Au niveau de l'exercice situé, il est possible de considérer s'il est imposé ou plutôt choisi, dans la veine d'une critique émancipatrice. Nous avons déjà discuté du parti pris pour l'influence et contre la contrainte ci-dessus, nous n'y revenons pas.

A ce point, nous préférons envisager plus en détail la question des effets de formation des exercices. Ces effets ne sont pas neutres et c'est notamment ici que peut se déployer un regard normatif dans une recherche sur les changements de modes de vie. Prenons un exemple à travers le conflit d'usage entre conduite automobile et marche. Dans ce cas, il serait tout à fait possible de décrire et critiquer les aménagements de l'espace qui peuvent favoriser la voiture au détriment de la marche. Il est tout aussi fructueux d'interroger les raisons et les effets sur le mode de vie du privilège de la voiture sur la marche. De la sorte, une critique de la domination qui peut être nécessaire par ailleurs est mise en sourdine. Nous privilégions au contraire une critique qui porte sur les types d'ascèses implicites et explicites. Il s'agit d'en dévoiler les effets, les motifs et de tenter de saisir comment les orienter vers plus de sobriété face à l'épreuve climatique. Le sociologue ressemble alors un peu plus à un *coach*, à un entraîneur, à un pédagogue. Il décrit comment se rapprocher de la sobriété à partir des pratiques de chacun.

Puisque les scientifiques du climat ont décrit les effets négatifs que certains modes de vie produisent, il est difficile de s'abstenir d'évaluer les modes de vie en faisant fi de cette préoccupation. Ne serait-ce pas reproduire le déni du réchauffement climatique au sein même de l'enquête ? Ne serait-ce pas risquer une position climatosceptique par omission ? La réalité est bien contingente et ouverte, dans le sens où le futur des habitants et des collectifs n'est pas écrit. Cependant, il subit d'ores et déjà les effets du climat. Ne pas se référer à cette épreuve du réchauffement serait doublement contre-productif : 1/car les habitants s'y réfèrent (pour Genève, voir Piraud, Pattaroni, Joye, 2014), 2/parce qu'une enquête peut fournir des pistes pour faire face à cette épreuve. Cet événement est une sorte d'épreuve de formation climatique, il fournit un exercice global pour tous les modes de vie. Il est intéressant conséquemment de les ausculter en fonction de leur rapport à celui-ci, dans toutes leurs marges de liberté.

La recherche de mesure est donc à la fois une nécessité à laquelle appellent les scientifiques du climat, mais surtout pour ce travail, certains habitants qui s'efforcent de simplifier leur mode de vie. Les habitants interrogés sont ainsi considérés en fonction de leurs compétences morales et de mise en pratique de ces principes selon des ascèses. Nous comprenons alors l'intérêt de l'ascétique, ce que nous pouvons baptiser autrement aujourd'hui : une sociologie du changement de mode de vie. De la sorte, ce travail participe à l'élaboration d'une science pratique définissant des moyens de formation et les obstacles auxquels elle fait face (Vacant, 1908, pp. 2041-2042). Elle est transdisciplinaire, au croisement des humanités, des sciences sociales, tel tout travail de sociologie normative (Brohm, 2004, p. 80).

Louis Genard (2011, pp. 10-11) identifie plus directement à la sociologie de Axel Honneth lui permet d'identifier l'un des ressorts contemporains d'un travail de sociologie critique, qui vise tant à expliquer, comprendre, que critiquer.

²¹ Rappelons que l'ascèse définit tant l'exercice anodin qui transforme l'habitant en ascète non déclaré — marcher, fumer une cigarette —, que l'entraînement intensif de l'ascète déclaré — le marcheur olympique ou bien l'amateur de cigares —.

Cette recherche se fait la porte-parole des habitants en formation, face à l'épreuve climatique, en vue de promouvoir leurs modes de vie plus mesurés. Le rôle de porte-parole rempli par le sociologue est à la fois valorisé par la sociologie pragmatique issue de Luc Boltanski (voir Genard, 2011, p. 5), et par celle des tenants de l'acteur-réseau (voir notamment : Latour, 2004). Ce rôle n'empêche pas la montée en généralité, bien au contraire (De Munck, 2011, p. 14).

La sociologie de cette thèse ne s'établit donc pas depuis le point de vue de Sirius. Elle suit les acteurs (voir Latour, 2007), qui sont en entraînement, c'est-à-dire « en train de se faire » (Genard, Cantelli, 2008, p. 2). Si les habitants ne sont pas de simples informateurs (Latour, 2007, p. 49), c'est parce que certains sont d'exemplaires exerçants, du point de vue de la sobriété. Alors que le sociologue (ou le psychanalyste) a parfois considéré que l'habitant était peu capable de changer sans son intervention, nous montrons que ce sont ses expérimentations qui vont permettre à tous de se transformer, en les mettant en lumière et en les amplifiant, le tout étant contrôlé par la comparaison avec des expériences ascétiques historiques et parallèles. Ainsi, les appuis normatifs sont doubles : recommandations des scientifiques du climat, valeurs et modes de vie défendus par certains habitants en cours d'ascèse.

L'un des objectifs de cette recherche est en conséquence de mettre en avant les exercices transformateurs que poursuivent certains habitants fournissant des exemples à suivre et expérimentant des techniques d'ascèse pour réussir l'exercice climatique.

Il s'agit de pointer les réalités peu visibles de modes de vie en transformation. Ces exercices en cours peuvent constituer des ressources pour mener à bien les transformations appelées par l'épreuve climatique. Alors qu'une sociologie du dévoilement visait à émanciper l'individu en lui mettant sous les yeux une réalité qui lui serait restée inconnue sans son intervention, ce travail rend visible une réalité méconnue par certains habitants, mais façonnée par d'autres.

Le lecteur est ainsi sollicité suivant un double-regard. D'une part, il peut lire des descriptions processuelles de modes de vie évoluant suivant des exercices-épreuves. D'autre part, il peut s'interroger sur les transformations à engager au regard des exercices-ascèses mis en lumière. Pourquoi ne pas imiter le mode de vie de certains des enquêtés et en contre-imiter d'autres ? Lire de la sociologie constitue un travail scientifique, mais aussi un exercice de formation de soi face à l'épreuve climatique²², en écrire de même.

Pour le ramasser en une formule : nous nous intéressons aux exemples exemplaires. Il s'agit donc d'un travail critique face à certains modes de vie, mais avant tout de l'élaboration d'une sociologie des existences exemplaires face à l'exercice de formation climatique. On participe ainsi aux travaux sociologiques qui considèrent les critères d'une vie bonne ou afin d'envisager ensuite en quoi cela participe d'une société plus juste (voir Genard, 2015) — car moins dégradée par le réchauffement climatique.

Ne pas discuter de la vie mesurée à partir de sources solides est dangereux. Notamment du point de vue de l'état de l'environnement, cela revient au laissez-faire et donc à l'absence de limitation de la destruction des créatures et des ressources de la Terre. Tous les modes de vie ne se valent pas pour maintenir la capacité de la planète à faire cohabiter les humains et les autres espèces (Lovelock, 2006, p. 25).

²² Lire peut constituer un exercice de formation dans les traditions ascétiques (voir Hadot, 1993, p. 73)

Au niveau de la mobilité, tous les moyens de transport ne s'équivalent pas pour maintenir une coexistence la moins conflictuelle possible et les capacités physiques des habitants et leur santé mentale. Il paraît nécessaire de discuter en quelques lignes de l'abâtissement qui naît de la position relativiste. Le relativisme fait la preuve de toute sa valeur à partir du moment où : d'une part, il omet le contexte dans lequel les modes de vie se tiennent (la Terre qui se réchauffe), d'autre part, si l'on minore les conflits entre les modes de vie (et les moyens de transport), au point de dénier aux victimes ce statut (notamment en parlant d'accidents à propos des massacres à l'automobile, qui sont récurrents et attendus). Uniquement pour l'année 2015, plus d'un million de personnes sont mortes des suites d'un accident de voiture²³. En Suisse, toutes les quarante et une heures, un habitant meurt sur la route (moyenne pour l'année 2016²⁴). En 2016, la presse a relayé la première mort par accident de voiture automatique²⁵. De plus, du point de vue du climat, le secteur des transports contribue à un quart des émissions des vingt-huit pays de l'Union européenne²⁶. En Suisse, le secteur des transports voit sa part grimper jusqu'à 51 % des émissions totales²⁷ si l'on considère uniquement les émissions causées par les ménages, et non par les entreprises.

A la lecture de ces chiffres, comment être relativiste ? Cela reviendrait à ne pas lutter contre la destruction des personnes et de l'environnement. La Terre qui se réchauffe, qui est polluée, et les victimes des modes de vie qui reposent sur la puissance technique mettent un point final aux expérimentations relativistes et en fait à l'ère de la transgression.

De plus, refuser le relativisme n'enlève rien à la recherche de la pluralité, voire cela l'accroît. Pour un Socrate, il y a un Diogène et pour un Platon, un Aristote, pour un saint Thomas, un saint François, etc. Le pluralisme n'est donc pas absolu, mais est pris au sein de limites climatiques qui fixent des bornes. Car accepter les modes de vie qui détruisent la possibilité des autres modes de vie reviendrait à sacrifier un pluralisme réel (maintenir le mode de vie d'indigènes amazoniens), au prix d'un pluralisme idéal (ne pas poser de norme et donc maintenir les modes dispendieux). La pluralité s'obtient non par le rejet ou l'abandon des modèles de vies incarnées et des entraînements, plutôt par la transmission de leur diversité (Sloterdijk, 2012, p. 352), en tant que compatible avec une meilleure situation climatique. Sans cette transmission, il n'y aurait certes guère de choix entre le fatalisme du relativiste et le désir de contrôle autoritaire.

Conséquemment, il paraît essentiel de prolonger la mise en chantier les sciences humaines et sociales dans le domaine des mœurs. C'est rendu indispensable par la destruction de l'environnement et d'autres habitants, pour des désirs de vitesse, de confort et d'accessibilité. La neutralité confinerait au nihilisme. Les sciences humaines et sociales sont capables d'étudier les apprentissages de nouveaux modes de vie par l'influence, et elles ont hérité de méthodes de transformation de soi et des autres. Elles peuvent

²³ Consulté le 25 juillet 2017,

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_data/en/

²⁴ Consulté le 25 juillet 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/accidents-impact-environnement/accidents-transport/route.html>

²⁵ Consulté le 25 juillet 2017, http://www.liberation.fr/futurs/2016/07/05/tesla-conserve-sa-ligne-de-conduite-malgre-un-accident-mortel_1463968

²⁶ Consulté le 25 juillet 2017, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-5>

²⁷ Consulté le 25 juillet 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/espace-environnement/comptabilite-environnementale/emissions-air.html>

participer à l'effort du G.I.E.C. et de toutes les institutions et personnes qui changent pour plus de sobriété.

1.6. Le plan de la recherche

Dans cette voie, le travail s'articule autour de quatre parties. La première établit le cadre de la recherche, la seconde entame l'enquête et décrit comment la mobilité s'apprend, la troisième comment la mobilité offre une porte d'entrée pour lire les modes de vie, et la quatrième explicite les influences efficaces pour changer le mode de vie dans son entier.

Dans le temps de départ, nous définissons la démarche de l'enquête et aussi les termes du sujet : modes de vie, mobilité, manières d'apprendre. Une fois ce cadrage réalisé, nous pouvons présenter la méthode que nous allons suivre.

Dans la deuxième partie ouvrant l'enquête empirique par l'analyse de 53 entretiens, nous décrivons des apprentissages tant de la voiture que des autres modes de transport. Pour ce faire, nous proposons deux perspectives temporelles : un temps d'exploration des habitudes quotidiennes, un temps d'exploration des apprentissages de la mobilité tout au long de la vie. Le premier temps permet de décrire les différentes propriétés des habitudes de déplacement en général, mais aussi des propriétés différentes selon les modes de transport. On en déduit des manières de fragiliser les habitudes automobiles et de renforcer les habitudes non automobiles. Ensuite, le second temps, selon une perspective temporelle beaucoup plus longue, permet de discerner quels sont les moments de la vie durant lesquels les apprentissages de la mobilité se produisent en priorité. Une fois ces informations reconnues, nous pouvons tenter de les utiliser pour imaginer des moyens d'influencer les pratiques de déplacement.

On saisit ainsi en troisième partie, combien les modes de vie s'apprennent selon des valeurs. La valeur principale raccordée à la mobilité est celle de la liberté. Des conceptions de la liberté engagent différentes manières de se déplacer et certains rapports à l'espace. Les expériences temporelles constituent aussi une dimension importante de la mobilité, qui est sujette à des évaluations. Les expériences spatiales et temporelles des déplacements sont justifiées selon des discours que nous avons recueillis. Les pratiques correspondantes à ces discours rendent plus ou moins envisageable un changement de mode de vie à l'échelle individuelle et notamment le non-exercice de la conduite automobile. Privilégiant des expériences de l'espace et du temps spécifiques que nous décrivons, certains habitants ont préféré ne pas conduire. Cela rend indispensable la mobilisation des discours alternatifs pour justifier leurs modes de vie. Ces habitants permettent aussi de comprendre comment se met en place une recherche d'une vie bonne et plus mesurée.

Ensuite, la dernière partie a pour visée d'exploiter les résultats des descriptions précédentes afin de proposer des solutions pour changer les modes de vie et d'analyser 14 entretiens additionnels. On repère les exercices qui ont influencé les habitants qui ont quitté la voiture. Ces exercices sont répliquables pour d'autres, on en présente des exemples. On comprend aussi que les modèles de vie à imiter sont au cœur des recherches de vies bonnes, et qu'il s'agit de proposer des modèles de vie mesurée. Les modes de vie sobres peuvent s'apprendre dans des moments et des lieux spécifiques, dont nous présentons les propriétés.

Enfin, nous récapitulons l'ensemble des résultats et présentons une méthode d'influence pour changer les modes de vie.

Ainsi, la thèse monte en généralité, partant des déplacements quotidiens, s'ouvrant au parcours de vie, puis enrichissant l'étude des déplacements par un regard sur les connexions avec les modes de vie dans toutes leurs composantes. On peut comprendre de la sorte comment les modes de vie changent ou non, en lien avec la voiture. Ces résultats et les techniques d'entraînement permettent ensuite de proposer des exercices pour influencer les modes de vie et de faire fructifier l'enquête des changements de modes de vie, pour plus de sobriété.

Chapitre 2. Le cadre théorique

Afin d'engager l'enquête sur des fondements solides, nous allons commencer par définir les notions de mode de vie et de mobilité. Ces définitions intègrent à la fois la réalité des expériences de l'individu et des bouleversements environnementaux. Nous expliquons ainsi comment mode de vie et mobilité reposent sur des apprentissages. Ce travail préparatoire permet de spécifier les processus d'apprentissage qui sont en jeu, qui sont de l'ordre de l'habituation et de l'entraînement : en lien avec l'environnement, des valeurs, la voiture et la mobilité en général.

Ensuite, les résultats de ces deux premiers temps peuvent être repris afin de proposer quatre types de processus d'habituation et d'entraînement, c'est-à-dire quatre manières d'apprendre (l'habitude, l'habitus, l'invention et l'ascèse). Elles vont permettre de décrire les mobilités et les modes de vie des habitants dans l'enquête, d'une manière ordonnée et précise.

2.1. *La mobilité et le mode de vie*

2.1.1. L'apprentissage du mode de vie

La notion de mode de vie diffère de celle de mœurs, en tant qu'elle est neutre et n'induit pas directement un arrière-plan moral collectif. Le mode de vie est pris entre le style et le genre de vie (Bourg, Roch, 2012, pp. 11-12). La notion de mode de vie se distingue de celle de style de vie, plus individuelle, et parce que cette dernière introduit un questionnement esthétique. Cela rejoint une critique adressée par Pierre Hadot à Michel Foucault (Hadot, 2001). Le premier considère que le second risque le « dandysme » (pp. 214-215) dans son analyse du mode de vie dans la philosophie antique en insistant sur la sculpture de soi. Plus que sur la distinction, le goût et les choix esthétiques, nous souhaitons insister sur l'aventure existentielle. D'autre part, la notion de genre de vie est liée à la géographie traditionnelle, notamment de Vidal de la Blache, chez qui elle s'approche la coutume. Cette notion ne s'applique pas à l'individu, mais à une population donnée. Celle de mode de vie émerge plutôt en sociologie urbaine, domaine proche des études de la mobilité. Au croisement entre les coutumes et leurs interprétations individuelles, émergent ainsi des modes de vie. Ces derniers sont modifiables au travers des motivations individuelles et des actions institutionnelles (Bourg, Roch, 2012, pp. 11-12). Afin de montrer en quoi les modes de vie reposent sur des apprentissages, partons de la définition avancée par le sociologue Luca Pattaroni :

« Le mode de vie renvoie à un ensemble d'aspirations et de capacités des personnes qui se constituent à la rencontre entre les caractéristiques de la personne (liées à son expérience passée, ses ressources, ses apprentissages) et les prises offertes par son environnement. Il est constitué par l'ensemble des expériences et des activités au travers duquel une personne s'efforce de vivre une existence qui mérite d'être vécue (Sen, 1999) » (Pattaroni, 2013).

Cette définition du mode de vie est éclairante par sa concision, elle ébauche un cadre approprié à l'étude des déplacements des habitants. Elle décrit le mode de vie selon trois dimensions : les compétences, l'environnement, les valeurs. Nous en donnons des définitions pour explorer empiriquement ces dimensions. Dit simplement, les compétences sont des aptitudes à effectuer certains actes. Les

compétences sont au cœur de la sociologie des épreuves, comme nous l'avons précisé plus haut. Au sens étymologique, l'environnement signifie ce qui est aux environs, ce qui est autour. La question de l'espace s'insère ici. Notons sur ce point que la Terre est l'environnement de tous les environnements (voir la théorie du système Gaïa : Lovelock, 1990). Ensuite, la définition de la notion de valeur est plus ardue. Celle proposée par Dewey dans son ouvrage sur la formation des valeurs est intéressante, car il fait appel à l'agir et à l'expérience, mais aussi aux propriétés de la chose évaluée. La valeur d'une chose est le fruit de la rencontre entre une évaluation et certaines de ses caractéristiques. « Un jugement évaluatif ne consiste donc pas simplement à dire que l'on a apprécié quelque chose ; c'est un examen des *prétentions* de la chose en question à être estimée, appréciée, prise ou chérie » (Dewey, 2011, pp. 218-219).

On comprend facilement que les compétences relèvent de l'apprentissage, c'est moins évident au premier regard en ce qui concerne la relation d'un habitant à l'environnement ou bien à des valeurs. Nous y reviendrons. Pour le moment, disons seulement que le rapport à l'environnement est médié par exemple par des moyens de transport dont il a fallu apprendre l'usage et qui conditionnent des perceptions particulières (panneaux, limites de vitesse, etc.). Dans le même temps, les valeurs de chacun sont le résultat de l'influence de l'entourage imité et de l'attention aux médias et de la capacité à expérimenter les prétentions d'une chose à être valorisée. Dans ces trois dimensions, l'imitation de modèles rencontrés ou perçus constitue l'un des types fondamentaux d'apprentissages, avec l'apprentissage par essai et erreur (Bandura, 1971). Avant que cela ne soit confirmé par des études empiriques et de laboratoire, Tarde avait mis en évidence l'importance de l'imitation dans les *Lois de l'imitation*.

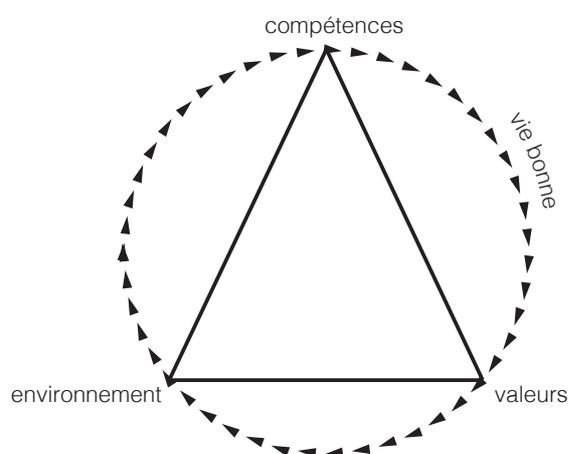


Figure 1. Le mode de vie

La figure qui schématise le mode de vie a pour visée de montrer à quel point les dimensions sont interreliées de fait (ce que signifie le triangle), avec ou sans réflexion sur ces interrelations et combien la cohésion harmonieuse des différents éléments du mode de vie demande du travail (ce que montre le cercle fléché qui se forme potentiellement entre toutes les dimensions). Cette harmonie est le fruit de ce qu'on peut appeler : la recherche d'une vie bonne. La vie bonne est une question qui est revenue sur le devant en sciences sociales, en particulier à propos de la réflexion sur les *capabilités* — voir les travaux d'Amartya Sen et Martha Nussbaum (2011) et grâce aux militants de la décroissance (Latouche, 2016).

Dans cette veine, notons l'importance du *buen vivir*, concept alternatif à celui de développement, qui relie épanouissement individuel, communautaire et des écosystèmes naturels. Plus généralement, c'est une interrogation qui anime tous les groupes humains²⁸, dans leur questionnement recherche de sagesse, qui relève en particulier de l'ascétique. Il existe donc une variété de définitions des finalités et des moyens de parvenir à une vie bonne.

Cette question anime les habitants. Leurs définitions et leurs quêtes ne sont pas considérées uniquement en tant qu'illusions masquant des déterminations, recherche cynique d'un intérêt. Nous souhaitons ainsi rendre justice à ces ascèses d'amateurs. Toutefois, il ne faut pas non plus oublier les degrés divers de définition de la vie bonne, les contradictions entre plusieurs modèles, et les situations dans lesquelles la question ne se pose pas, quand est sujet à compromis ou à relativisation ou bien est volontairement écartée. Faire tendre une existence vers une vie bonne est un travail, qui peut s'engager ou bien être délaissé.

Des types de modes de vie distincts naissent des relations entre compétences, environnement et valeurs. On peut savoir conduire et non rouler à vélo, vivre en ville ou bien dans le périurbain, valoriser l'individu ou bien la famille, etc. Ces trois plans sont intégrables de manière plus continue par la recherche réfléchie d'unité dans une forme d'existence idéale et racontable, autrement dit, une vie évaluée en tant que bonne à vivre (MacIntyre, 1985, pp. 218-219)²⁹. Celle-ci peut consister à mener une existence parfaitement philosophique, ou bien à être un moine dans chacun de ces actes, qu'on pense aussi au sportif de haut niveau dont le corps, l'alimentation et les valeurs de compétition tendent à former une unité cohérente. Les exemples les extrêmes sont les plus évidents, mais un militant pro vélo peut aussi considérer que posséder un bon vélo, pouvoir grimper les pentes de Lausanne et savoir réparer sa machine constitue une vie assez harmonieuse et sans trop de contradictions du point de vue de la mobilité. La recherche d'une vie meilleure suppose des modèles³⁰ — Socrate, saint Benoît, Michael Jordan, un parent, un voisin —, qui permettent ensuite de mettre sa biographie en récit. Au contraire, ne pas apprendre à vivre suivant une certaine unité ne permet pas de constituer une vie bonne.

Les modes de vie s'apprennent dans toutes leurs dimensions. Nous savons bien sûr que les êtres humains peuvent apprendre. Aujourd'hui, les scientifiques démontrent que ce processus existe aussi chez les non-humains vivants³¹ — comme déjà Montaigne le décrivait au sujet de sa chatte (1962, pp. 53-57) —, et même certaines machines³². C'est pourquoi nous pouvons écrire de manière

²⁸ « L'objectif de la vie bonne se décline de multiples façons selon les contextes. S'il faut absolument lui donner un nom, cet objectif pourrait s'appeler, par exemple, le *buen vivir* des cultures amérindiennes andines, l'*umran* (épanouissement) comme chez Ibn Khaldûn, la *swadeshi-sarvodaya* (l'amélioration des conditions sociales de tous) comme chez Gandhi, ou la *Fidnaa/Gabbina* (le "rayonnement d'une personne bien nourrie et libérée de tout souci") comme chez les Borana d'Éthiopie » (Latouche, 2016, p. 27).

²⁹ Cette quête d'harmonie, ou d'absence de contradiction, est notamment l'objectif quotidien des vies monastiques et mystiques chrétiennes et bouddhistes (de Dreuille, 2000, p. 333), par exemple : « le travail, dans tous les monachismes, n'est jamais considéré comme la valeur suprême ; il est un élément de labeur spirituel et forme avec les autres moyens d'ascèse un tout harmonieux qui unifie la personne et favorise l'élan vers l'Absolu.

³⁰ Pour l'exploration des modèles de vie bonne avec une méthode sociologique, on pourra se référer aux travaux de Michèle Lamont qui a questionné directement ce qui constitue la vie bonne pour des membres masculins des classes moyennes inférieures américaines et françaises (2000).

³¹ Montaigne l'avait montré déjà (1962), longtemps avant que Donna Haraway ne conte ses acrobaties avec sa chienne (2008), on peut aussi repérer dans la littérature de la biologie, l'exemple d'un être apprenant bien que sans réseau de neurones, nommé *Physarum polycephalum* (Boisseau, Vogel, Dussutour, 2016).

³² Depuis le développement de la cybernétique, nul n'ignore que les machines apprennent aussi, comme le montrent les récents travaux autour du *deep learning* (Lecun, Bengio, Hinton, 2015).

scientifique et non dans un excès lyrique, que les modes de vie s'insèrent dans « un monde fait d'intelligences multiples » (Abram, 2013, p. 30). Cette intelligence distribuée est rencontrée avec les autres créatures, dans l'exemple de personnes, dans les objets qui entraînent à apprendre. Par suite, tout mode de vie est constitué d'une suite d'apprentissages enchevêtrés au sein des suites d'autres créatures et d'autres objets (Laborit, 1994 ; Ruyer, 1977, p. 58³³ ; Serres, 2001, p. 153³⁴ ; Bateson, 1972, p. 447³⁵ ; Sloterdijk, 2013, pp. 196-197³⁶). La notion d'apprentissage est particulièrement précieuse du point de vue de l'enquête, parce qu'elle lie les différentes compétences et techniques entre elles sans discrimination, des plus triviales aux plus nobles (Goyet, 2003, p. 1073). Rajoutons que cette notion permet l'étude conjuguée de tous les apprenants : ceux qui s'engagent et ceux qui s'abstiennent d'apprendre à changer ; et de toutes les sources d'apprentissages : vivants, machines, médias, espaces divers.

Ainsi, chaque mode de vie constitue une fructification d'apprentissages, qui sont nés d'exercices situés et de sensibilités aux propositions d'espace et d'objets, et de l'héritage de pratiques plus anciennes et des conditions mêmes d'apprentissage – apprendre à marcher avec des parents, le permis de conduire avec un moniteur d'auto-école, préférer marcher plutôt que prendre le bus une fois sensible au grand air, etc. Conséquemment, chaque individu en les incarnant, revit les apprentissages incarnés ailleurs, autrefois. « Nous ne sommes en fait que les autres, aussi bien dans le résultat de la combinaison génétique que dans notre apprentissage de la vie. Tous les autres, les vivants et les morts » (Laborit, 1994, p. 186). En les interprétant, chaque habitant fait naître de nouvelles variations, qui seront transmises ou non. Tous les habitants ne possèdent pas les mêmes compétences ni les mêmes capacités d'apprentissage. Certains modes de vie vont rendre possible l'engagement de nouveaux apprentissages au contact de propositions de l'environnement ; d'autres, au contraire, vont détruire ces occasions et rendre ainsi de plus en plus incertaine et difficile la lutte des apprentissages.

Le mode de vie manifeste³⁷ une suite d'apprentissages qui sont issus de propositions de l'environnement (Gibson, Pick, 2000). Toutefois, dans l'environnement, toutes les occasions ne sont pas considérées ou perçues. Ainsi, toute existence est un manifeste pour des apprentissages saisis, mais aussi pour d'autres omis. C'est ce balancement que traite l'enquête empirique. Puisque certaines propositions d'apprentissage sont rejetées et d'autres acceptées, les modes de vie découlent de couplages de fermetures et d'ouvertures à des apprentissages³⁸. Non seulement on peut ne rien apprendre en étant

³³ Ruyer développe une philosophie à partir des réseaux de co-apprentissages qui unissent toutes les créatures : « L'univers n'est fait que de formes conscientes d'elles-mêmes et d'interactions de ces formes par information mutuelle. » (Ruyer, 1977, p. 58).

³⁴ « Qu'est-ce donc que la vie en général, je veux dire la vie telle que la partagent les vivants dans leur ensemble ? Le premier pas de la connaissance du monde. Mais d'où vient la vie ? Du monde lui-même. Il produit le premier chaînon de son auto-connaissance. Commençant dans et par le monde et perpétuée par une perception de l'un de ses fragments qui seule lui permet de survivre, toute vie fournit un segment qui seule lui permet de survivre, toute vie fournit un segment de cercle original dans le cycle en feed-back du monde et du savoir. » (Serres, 2001, p. 153)

³⁵ Bateson, reprend les intuitions de la cybernétique et place au centre de sa pensée la communication chez les vivants : « All biological and evolving systems (*i.e.*, individual organisms, animals and human societies, ecosystems, and the like) consist of complex cybernetic networks, and all such systems share certain formal characteristics. » (Bateson, 1972, p. 447)

³⁶ « Dans son apparence, la nature se donne elle-même à comprendre — elle émet des signaux, elle montre une image d'elle-même : elle se laisse entendre et voir, elle se communique dans son ouverture, dans son retentissement. La nature, pourrât-on dire sous la réserve qu'on vient de faire [processus médiaux], est un auteur publié en auto-édition. » (Sloterdijk, 2013, pp. 196–197).

³⁷ En utilisant *manifeste* dans un double sens : l'*expression* et l'*affirmation d'une position*.

³⁸ Voir le travail de Peter Sloterdijk au sujet de l'immunité qui dépend à la fois de la juste ouverture et de la juste fermeture, pour assurer la meilleure adaptation à l'habitant à son environnement :

clos, mais il est inévitable aussi de se clore à certaines occasions pour en apprendre d'autres — se fermer aux charmes de la voiture si l'on souhaite parvenir à l'abandonner, tout en s'ouvrant aux joies de la marche. Partant du fait que les capacités d'attention de chaque habitant sont limitées, même le plus curieux et avide de nouveautés vit avec des clôtures. Ainsi, l'ouvert et le clôt sont couplés et ne s'opposent pas. Conséquemment, les habitants ne seront envisagés ni en tant que :

- cristallisés et hermétiquement fermés : imparfaits et trop rigides pour changer ;
- liquéfiés et grand ouverts : fluctuants et en métamorphose ininterrompue.

Il ne s'agit pas de postuler les rigidités et les fluidités, ni de pures ouvertures et fermetures³⁹. Aucun de ces postulats ne permet d'entreprendre une étude empirique sans parti pris trop limitatif. D'un point de vue théorique, la controverse entre les deux perspectives paraît sans conclusion possible⁴⁰. Que l'on choisisse le premier ou le second postulat, l'enquête de terrain pourrait uniquement conclure à propos de la validité ou de l'invalidité d'une des deux thèses — au risque de ne pas prendre en compte les apprentissages dans leur richesse. Et pour quel résultat ? Du point de vue du changement à mettre en œuvre, le premier postulat le rend impossible d'office ou improbable, et nous replonge dans le fatalisme. Le second le rend tellement récurrent et probable qu'on se demande pourquoi les modes de vie ne sont pas d'ores et déjà sobres. Il ne s'agit pas d'expliquer uniquement l'absence de changement ni le changement, mais de joindre l'étude des deux phénomènes. Grâce à sa composante empirique, ce travail va permettre d'interroger les modalités de fluidification et de rigidification des modes de vie. Cette investigation des apprentissages qui composent les modes de vie est dès lors une enquête pragmatique pour laquelle « *une théorie devient un instrument de recherche, au lieu d'être la réponse à une énigme et la cessation de toute recherche* » (1968, p. 53), telle que le décrit William James, principal fondateur de la psychologie universitaire aux Etats-Unis et qui est philosophe tenant du courant pragmatique.

Les apprentissages ne sont pas neutres. Ils sont déterminés par des manières de percevoir, de se mouvoir, mais aussi par des valeurs. Les évaluations des modes de vie établies par les habitants peuvent être : exprimées dans des discussions, par des remarques, et aussi lisibles dans des expressions corporelles — la minceur des ermites, valorisation de la continence ; les mollets musclés du cycliste, valorisation de l'effort corporel ; le mouvement du regard vers une voiture de sport, un désir d'automobile, etc. Ces signes doivent être confirmés par les dires de l'habitant, le choix de ses mots et expressions et leurs liens avec ses pratiques. Outre les signes explicites, il existe aussi des modèles de vie qui sont imités, de manière consciente ou non.

Les valeurs naissent de la reprise et de l'imitation (Tarde, 1979) : des désirs et de pratiques de personnes proches (Rogers, 1995, p. 18), de figures médiatiques ou traditionnelles (Mauss, 1936, p. 9). Ainsi, il est

« Ainsi commence à progresser l'idée selon laquelle la vie tient moins de l'être-là par ouverture et participation autant qu'elle ne se stabilise par autofermeture et refus sélectif de la participation. » (Sloterdijk, 2013, p. 173).

³⁹ Dans le domaine du *management*, il semble se poser le même dilemme entre théories de la stabilité et du chaos (Dawson, 2012).

⁴⁰ « Si nombre des théories de la permanence et du changement ont été formulées au fil des siècles de civilisation occidentale, la plupart étaient des théories de la permanence *ou* des théories du changement, et non des théories de la permanence et du changement. » (Watzlawick, Weakland, Fisch, 1975, p. 20).

Luc Boltanski fait écho de la nécessité d'un vocabulaire unifié pour l'étude, tant de l'advenue de révolutions, que de leurs non-advenues (2013), alors qu'on ne connaît que des théories de la soumission volontaire ou de la révolution incompatibles entre elles.

possible tomber amoureux du vélo dans l'enfance, après avoir vu courir Merckx, Virenque ou Froome. Mais il est possible aussi d'apprécier le vélo sur les conseils d'un ami ou lors d'une opération de promotion du vélo sur un lieu de travail, du type de la campagne « *bike to work* »⁴¹. Quels qu'en soient les motifs, ces reprises constituent des évaluations des modes de vie possibles, imités ou non imités. Ces évaluations imprègnent en retour le mode de vie de l'habitant-évaluateur.

Or, aujourd'hui, l'évaluation engagée par les modes de vie s'élargit de manière importante, pour tous les habitants. Elle prend une échelle tout autre. Les cris d'appel au changement se font entendre plus fortement depuis la décennie 1970, en rapport avec la dégradation de l'état de l'environnement de la Terre. Changer d'existence pour la rendre plus sobre est devenue une injonction très présente en Suisse. En relation avec le réchauffement, « chacun a besoin de se reconnaître et d'être reconnu comme ce dont l'apprentissage importe pour tous » (Pignarre, Stengers, 2007, p. 161). Or, tous les apprentissages ne se valent pas pour lutter contre le réchauffement et pour la sobriété. Apprendre à changer de vie, en être incapable ou bien s'en abstenir prend une valeur importante, désormais à l'échelle des créatures de toute la planète.

Par le passé l'identité entre le lieu de l'acte réalisé et le lieu qui subissait les effets l'acte était présupposé. Par exemple, les gaz d'échappement d'une automobile polluent autour de la voiture. Désormais, nous savons qu'observer le site de l'ion est insuffisant pour en suivre les conséquences (Anders, 2008, p. 129)⁴², puisque la pollution issue d'une voiture peut produire des effets sur le réchauffement global. Les effets d'un acte s'enchaînent au sein d'une cascade d'effets situés en des lieux non identiques⁴³. Tel que montré plus haut, le mode de vie est une évaluation de la valeur de la vie d'autrui, du point de vue social — par la distinction, l'imitation, mais aussi du point de vue vital — le réchauffement qui naît de l'intoxication de l'atmosphère par les déplacements en voiture, en avion, à partir de la Suisse, participent à la disparition d'autres espèces sur d'autres continents. Autrui ne se cantonne pas à l'humain, toutes les créatures terrestres interagissant les unes avec les autres au sein du climat (Lovelock, 1995), entre autres par la pollution de l'air. En conséquence, nous commençons à reconnaître à quel point le mode de vie et les valeurs sont inscrits dans l'environnement, à une échelle amplement insoupçonnée. De plus, il ne faut pas oublier que les modes de vie sont le résultat d'héritages qui lient les lignées humaines depuis l'origine (Dewey, 1961, p. 21). « Il faut y voir des techniques et l'ouvrage de la raison pratique collective et individuelle, là où l'on ne voit d'ordinaire que l'âme et ses facultés de répétition » (Mauss, 1936, p. 7). De ce fait, les modes de vie intègrent tant le réseau de relations spatiales que les lignées temporelles selon une grande échelle.

Il est donc possible de lire les modes de vie en tant que résultats de l'intrication de trois éléments : les valeurs, les compétences, l'environnement, qui sont plus ou moins unifiés par une recherche de vie bonne. Chacun de ses éléments dépend des apprentissages entrepris par les habitants, qui sont eux-mêmes conditionnés par ce qui leur est offert par l'environnement. Dans un second temps, nous avons insisté sur la nouveauté qui motive une recherche avec la mesure pour horizon. Aux évaluations que les modes de vie supposent (quel moyen de transport privilégié, selon quelles qualités et en vue de quel

⁴¹ <https://www.biketowork.ch/fr/>

⁴² Le philosophe Günther Anders fournit une analyse très riche de ce phénomène qu'on peut caricaturer, pour en donner une idée : appuyer sur un bouton à Washington, lâcher une bombe dans le ciel du Japon, Hiroshima et Nagasaki.

⁴³ Les travaux des sociologues de l'acteur-réseau, entre autres, ont rendu évidente cette distribution d'effets d'une action située (Akrich, Callon, Latour, 2006).

objectif?), se rajoute désormais l'enjeu du choix de polluer ou non aux échelles locales et globales. En Suisse, chaque mode de déplacement utilisé constitue une réponse volontaire ou bien involontaire à l'injonction à apprendre un mode de vie plus mesuré, à laquelle un grand nombre d'habitants sont favorables⁴⁴.

2.1.2. La mobilité et le mode de vie

Pour examiner les modes de vie, nous allons maintenant montrer que la mobilité est une entrée pertinente. Qu'est-ce que la mobilité? Elle se définit comme « l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré » (Bassand, 1986, p. 25 cité par Gallez, Kaufmann, 2009, p. 47). Il s'agit donc d'un phénomène tant spatial que social.

La mobilité permet ainsi de prendre en compte les configurations spatiales et temporelles des activités des habitants, tout en sondant les valeurs qui informent leurs pratiques. Elle participe grandement aux modes de vie, selon toutes leurs composantes.

Notamment, le permis de conduire est un temps d'acquisition de compétences, de découverte d'un environnement inaccessible (les autoroutes par exemple), de valeurs (la vitesse). Nous pénétrons ainsi peu à peu dans le détail du sujet, à travers un passage en revue des travaux liant déplacement, modes de vie et valeurs. Une fois cette étape réalisée et le lien mode de vie-mobilité-réchauffement justifié, nous pourrions revenir à l'enquête des apprentissages et à sa méthode.

Les études de la mobilité ou *mobility studies*, ont permis de mettre en lumière à quel point le mouvement est à étudier pour comprendre les modes de vie. La consommation d'espace et de déplacements (Urry, 2013, p. 54) est au cœur des modes de vie contemporains, du fait des déplacements individuels et collectifs et des transports de marchandises (Derruder, Wiltlox, 2007). Possédant des possibilités de se mouvoir qui varient, notamment selon la localisation de leur lieu de résidence, les habitants organisent leurs activités selon des « espaces mobiles » (Rémy, Voyé, 1992, p. 73). Ainsi, la mobilité constitue une activité quotidienne (ibid, 1992, p. 7), parfois à grande échelle (Vincent-Geslin, Ravalet, Kaufmann, 2016).

Plusieurs types de mobilité sont étudiables : dans le tourisme, dans les migrations, au quotidien. Ici, nous partons des déplacements quotidiens et en particulier de la littérature concernant les habitudes, tout en prenant en compte les transports pour les vacances et l'effet des migrations chez certains habitants qui ont vécu cette expérience qui marque leurs parcours de vie. Ces segmentations sont d'ailleurs de moins en moins évidentes, du fait des potentiels de vitesse qui s'offrent aux habitants de l'aire lémanique ou bien de Zurich en Suisse (Gallez, Kaufmann, 2009, p. 47).

Par ailleurs, des déplacements ne peuvent être compris simplement en tant que résultats d'une mauvaise organisation spatiale (Berthelot, Hirschhorn, 1996, p. 144), de laquelle découleraient des déplacements

⁴⁴ Consultés le 27 juillet 2017, <http://www.tdg.ch/vivre/suisses-hypocrites-matiere-ecologie/story/28969702> ; <https://www.rtn.ch/rtn/Actualite/Suisse/Sondage-les-Suisses-veulent-le-beurre-et-l-argent-du-beurre.html> ; <http://www.laliberte.ch/news/suisse/une-conscience-ecologique-a%E2%80%A8geometrie-variable-365310#.WWeR17jqCO0>

inutiles et évalués négativement. Preuve en est : « il est fréquent [qu'on puisse évaluer] que le coût individuel de la mobilité dépasse l'utilité dont elle est porteuse » (ibid, p. 139). Soyons directs : ni la forme ni les simples préférences des habitants ne permettent d'expliquer l'ensemble des déplacements (Klinger, Kenworthy, Jeffrey, Lanzendorf, 2013). Néanmoins, les modes de vie peuvent paraître paradoxaux, car dans « un monde où l'on peut théoriquement tout faire sans bouger [...] on bouge pourtant » (Augé, 2012, p. 8). Cela s'explique notamment par la dispersion des localisations des personnes auxquelles chacun est attaché, mais aussi du fait des déplacements pour des activités de loisir (Axhausen, Larsen, Urry, 2006) et finalement au goût pour la mobilité.

Ainsi, la mobilité représente une activité valorisée pour elle-même, et non seulement parce qu'elle lie les autres activités entre elles. Tel que l'écrit le philosophe John Dewey, ici paraphrasé : un acte qui n'est qu'un moyen parce qu'il permet de poursuivre un autre objectif peut tout de même être valorisé (2011, pp. 108-109). La mobilité fait partie de cette catégorie. Autrement dit, monter dans une voiture pour se rendre au supermarché ne signifie pas que la conduite est une expérience neutre, même si elle est conditionnée par le lieu de destination et la volonté de faire des achats.

Les désirs et les valeurs que prennent les représentations de la mobilité sont tels, que certains auteurs osent parler d'« *utopie cinétique* » (Sloterdijk, 2000, p. 23), autrement dit, le mouvement peut être considéré en tant qu'idéal à atteindre. Cet idéal permet de saisir des valeurs des modes de vie contemporains et de comprendre les appétits prononcés pour la mobilité rapide ou/et tous azimuts. Cet idéal a été promu par le passé par le mouvement futuriste (Marinetti, 1909). Il est réinterprété aujourd'hui par les adeptes de l'accélérationnisme (Williams, Srnicek, 2013) ou encore les partisans d'un anarchisme nomade (Bey, 2004). L'utopie de la mobilité ne se limite pas à ces groupes, elle est diffusée dans de nombreux médias, films, publicités. Certains auteurs la brocardent ironiquement en la baptisant de « lutte contre l'espace et le temps » (Anders, 2011, p. 338), en constatant que « jamais le rapport kilomètre/vécu n'a été plus désavantageux » (Sloterdijk, 2012, p. 92). Moqué ou non, cet idéal se substituerait à l'utopie d'un ordre universel et éternel, exprimé par les utopies urbaines plus anciennes (Groys, 2008, pp. 101-110). Cette aspiration comporte aussi sa part de dystopie : le terrorisme international et les autres trafics qui reposent sur la mobilité.

L'automobile fut un puissant moteur pour inventer des modèles urbains suivant un idéal de mobilité, notablement parmi les plus célèbres : *Broadacre City*⁴⁵ de Franck Lloyd Wright ou encore le *Plan voisin*⁴⁶ du Corbusier. Ainsi, nul besoin d'aller plus avant pour montrer que la mobilité façonne les imaginations (Barrère, Martuccelli, 2005 ; Monneyron, Thomas, 2006). Les imaginations sont transformées par les nombreux récits et discours à propos des déplacements (Freundental-Pedersen, 2009) et des modes de transport (Creswell, 2006, p. 6). La mobilité se trouve prise dans les filets du mythe du progrès (Sauvy, 1968, pp. 26-27 ; Scardigli, 1983, p. 123). Elle est ainsi au cœur d'enjeux de valeurs, celles-ci étant manifestées par les comportements, les images, les discours — ce que nous pourrions analyser grâce à des entretiens avec des habitants. Roland Barthes l'a bien illustré grâce à sa description de la célèbre Citroën DS (2014, pp. 164-167), qu'il qualifie de cathédrale de notre époque, au cœur des années 1950.

⁴⁵ Projet utopique reposant sur la massification de l'automobile.

⁴⁶ Projet pour Paris, avec une transformation des rues en voies de circulation automobile sur plusieurs niveaux.

Cela permet d'insister sur un point : « la mobilité n'est pas réductible à une question de transport » (Kaufmann, 2008, p. 23), ou même à des usages, mais engage des vies dans leur entièreté : valeurs, désirs, représentations. L'habitant est travaillé dans son identité personnelle, mais aussi au regard de la société, en fonction de sa mobilité (Elliott, Urry, 2010, p. 3), en particulier en Suisse où la quantité de kilomètres parcourus par personne ne cesse d'augmenter depuis 1970⁴⁷ et où la mise en scène de la mobilité individuelle est importante. Les configurations des activités des habitants montrent à quel point la mobilité est indispensable à toute pratique (Sheller, Urry, 2006). Elle est d'ailleurs envisagée en tant que fait social total par les études urbaines depuis le début du XXe siècle, tant chez les sociologues Simmel et Kracauer, que chez leurs prolongateurs de l'école de Chicago (Söderström, 2015, p. 5).

Reste à enquêter plus avant les manières dont les apprentissages de la mobilité peuvent s'inscrire dans une discussion des vies bonnes. Dans cette perspective, levons un doute : être plus mobile ne signifie pas nécessairement être plus ouvert à des apprentissages (Kaufmann, 2002, p. 37), comme se maintenir sédentaire ne fabrique pas fatalement de la fermeture. Les notions de nomadisme et de transformation, bien que souvent couplées dans la littérature, ne sont pas toujours liées (Kaufmann, 2002, p. 12 ; Kaplan, 1995, p. 66).

La mobilité nécessite l'acquisition de compétences, un savoir percevoir l'espace des déplacements. De plus, comme le présentent les différentes littératures scientifiques et philosophiques, les évaluations⁴⁹, désirs et idéaux sont particulièrement intenses à propos de la mobilité. Ainsi, conformément à la définition du mode de vie citée plus haut (Pattaroni, 2013), la mobilité participe profondément au modelage du mode de vie. Par cette définition, nous éloignons ainsi d'une science du trafic (Gallez, Kaufmann, 2009, p. 45) et nous ancrons la recherche dans une sociologie des modes de vie.

2.1.3. L'histoire de la voiture et de ses critiques

Les compétences de conduite connaissent une histoire de plus de cent ans, jalonnée par des critiques. La révolution industrielle commence par la vapeur, qui meut tant les trains que les premières voitures. Ces moyens de déplacement réduisent fortement les efforts physiques du voyageur. D'ailleurs, le mot automobile apparaît dans le Larousse dans la seconde partie du XIXe siècle en tant qu'adjectif (en 1866), puis aux alentours de 1890 en tant qu'adjectif substantivé⁵⁰. Carl Benz brevète la première automobile, en collaboration et en concurrence avec un grand nombre d'autres inventeurs en 1886. Les premiers pays de la révolution industrielle sont aussi ceux de la course à l'automobile, compétition industrielle et sportive.

Circuler avec des voitures à vapeur, puis des voitures à essence est une aventure. Le simple démarrage de la voiture est dangereux, un incident peut facilement blesser une main ou un bras, ce dont témoigne encore l'expression de « retour de manivelle ». D'ailleurs, lorsque la voiture de tourisme est encore un véhicule aristocratique et original, il est souvent conduit par un chauffeur. Dans le même temps, des permis de conduire et des réglementations commencent à entraver la pratique automobile, mais aussi à

⁴⁷ Consulté le 2 août 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-personnes/prestations.html>

⁴⁹ Pour un état des lieux de la notion d'évaluation en sciences sociales : Cefai, Zimmermann, Nicolae, Endress, 2015.

⁵⁰ Article « Automobile », *Trésor de la langue française*, Consulté le 1^{er} mars 2018, <http://stella.atilf.fr/Dendien/scripts/tlfiv5/visusel.exe?12;s=83587725;r=1;nat=;sol=1;>

rendre le chauffeur moins nécessaire. Le possesseur de l'automobile gagne le contrôle de son déplacement entre les années 1900-1910, aux Etats-Unis (Gartman, 1994, p. 30). Cette décennie est aussi celle de l'apparition du fordisme et de la Ford T.

Le fordisme se répand ensuite chez les autres constructeurs automobiles. D'un artisanat de luxe, la production de voiture se transforme en industrie de masse. Ford T et Coccinelle sont les voitures les plus produites jusqu'à présent. La consommation commence son envol. En ce début de XXe siècle, Walter Chrysler, fondateur du constructeur du même nom, dit qu'il fabrique « la première grosse machine de l'histoire mondiale, dont chaque être humain représente un client potentiel »⁵¹. L'entre-deux-guerres voit aussi les autoroutes commencer à se construire en Allemagne, en France, en Grande-Bretagne. La voiture concurrence de plus en plus le train (Sauvy, 1968, pp. 22-23) et se maintient même durant la crise de 1929.

L'automobile constitue ensuite l'un des premiers moteurs de la croissance industrielle, ce qu'elle sera d'autant plus après la Seconde Guerre mondiale. La voiture devient un objet du quotidien et sa production suit une courbe exponentielle jusqu'aux années 1970. Le soutien des Etats européens est massif, tant pour ses industries que pour ses infrastructures. George Pompidou en fournit un symbole. Il défend un urbanisme facilitant la vie des conducteurs : « Que voulez-vous, les Français aiment la bagnole ! » et lui-aussi d'ailleurs, mais aussi la force et le prestige des constructeurs automobiles français (Flonneau, 1999, p. 31).

Face aux promoteurs de l'automobile, une critique populaire se fait rapidement entendre. A ses débuts, la voiture est l'apanage de quelques-uns (Flonneau, 2000, p. 103). Elle se meut dans un réseau de voies qui ne sont pas conçues pour elle. Son bruit et l'odeur constituent des inconvénients non négligeables, pour les piétons, les cyclistes, les voitures à cheval et les animaux. De plus, les premiers accidents sont relayés dans la presse. La voiture peut aussi être critiquée pour des motifs religieux en insistant sur sa démesure : certains Amish refusent son usage. Toutefois, les critiques contemporaines tirent principalement leur source du renouveau contestataire des années 1970.

Les années 1970 sont à la fois un moment contestataire et de crise pétrolière que surent traverser les promoteurs de la voiture qui gagna une importance inégalée dans la vie quotidienne.

Cette décennie serait marquée le phénomène social de la « distinction inversée » : « Ce qui paraissait un bien relatif pour le "peuple" était tenu pour un mal absolu par la classe éclairée et le conflit autour de cet objet aliénant ne tolérait pas les positions moyennes. Il y avait là le symbole idéal d'un opium du peuple à dénoncer » (Flonneau, 1999, p. 30). Les précurseurs de la critique furent Buchanan et son célèbre rapport *Traffic in towns*, en 1963, qui pointe du doigt les dégâts sur la ville, ou encore Ralph Nader en 1965 et l'ouvrage *Unsafe at any Speed*, qui insiste sur les dangers de la voiture et les résistances des constructeurs à des mesures de sécurité. La thématique de la sécurité devient un enjeu des politiques publiques en France à la sortie des années 1960 (ibid, p. 36).

Une remise en cause virulente de la voiture fut également le fait d'intellectuels tels Ivan Illich, Leopold Kohr, Alfred Sauvy, Bernard Charbonneau. Critiques sensualistes, critique des inégalités liées à l'accès à la voiture, critiques de l'occupation d'espace urbain, critiques environnementales (concomitantes à la formation d'un mouvement écologiste) s'accumulent contre l'automobile.

« The abhorrence of cars is inseparable from their appeal » (Ladd, 2008, p. 177). A l'idéal de mobilité partiellement concrétisé par la voiture et influencé par les prototypes et les analogies des publicités et

⁵¹ Article « Bêtisier de la voiture », Carfree, Consulté le 1^{er} mars 2018, <http://carfree.fr/index.php/ressources/betisier-de-lautomobile/>

du design avec les avions (Gartman, 1994, p. 135, p. 158), répondrait une utopie en opposition : celle d'une *slow city*⁵², voire d'une ville sans voiture (Massot, 2004). « On peut envisager en effet l'absence d'automobile comme résultant d'une contrainte ou bien d'un choix. » (Demoli, 2015, p. 31).

Notamment, ce véhicule peut être critiqué, car il engage la perte de l'expérience sensible de l'espace (Dupuy, Robert, 1976, p. 129). « Le père Dumas nous décrit dans *Monte-Cristo* la griserie de la vitesse éprouvée par les passagers d'un carrosse allant à 25 km à l'heure. Tout en ayant multiplié cette vitesse par 5 ou 6, nous avons été dans la direction opposée, en supprimant toute sensation. Sur la voie 1968, conditionnée, dans nos voitures fermées et suspendues, l'illusion de vitesse est à peu près effacée » (Sauvy, 1968, p. 85). L'automobile conférerait un sentiment de toute-puissance, proche de l'expérience infantile, ce qui produit une représentation du monde viciée (Charbonneau, 2003, p. 131).

Chez les critiques de la voiture, elle est brocardée aussi pour un paradoxe : le mouvement autonome au prix du partage de l'espace et de dépenses publiques. La voiture est par conséquent ciblée sur le degré réel d'autonomie qu'elle confère. Ne faut-il pas un grand nombre d'interventions de la puissance publique et d'entreprises pour pouvoir conduire ? Peut-on alors parler d'autonomie (Böhm, Jones, Land, Paterson, 2006, p. 11) ? Charbonneau, précurseur de la décroissance et ami d'Ellul, fut l'un des premiers critiques virulents de la voiture. Il montre les liens entre la liberté de mouvement accordée par la voiture et la lourdeur du système technique qui lui est nécessaire. Ainsi, une liberté se gagne au prix d'un déterminisme lié à la transformation de l'environnement (2003, p. 28). « L'auto n'a que faire de la liberté ; plus sa vitesse est grande, plus le choix se réduit » (ibid, pp. 96-97). La critique de la perte d'autonomie est prégnante chez Ivan Illich de même dans toute son œuvre. *L'auto-mobile*, loin de promouvoir l'autonomie et la mobilité favoriserait la dépendance au système technique, les inégalités (Illich, 2005, p. 405) et tendanciellement l'immobilité de la majorité, comme il l'écrit :

« On a vu aussi que, passé un certain seuil de vitesse, le transport gêne la circulation. Il bloque la mobilité en saturant l'espace de routes et de voitures, il transforme le territoire en un labyrinthe de circuits fermés définis par les degrés d'accélération correspondants, il vole à chacun son temps de vie pour le donner en pâture à la vitesse » (Illich, 2005, pp. 426-427).

Les effets contre-productifs de la vitesse ont été étudiés dans la même veine par Jean-Pierre Dupuy et Jean Robert (1976). Ils soulignent aussi le problème de l'autonomie, du passager cette fois, qui est fixé sur un itinéraire rigide (ibid, p. 129). Leur critique vise à limiter ces effets néfastes, afin de « *vivre mieux* » (ibid, p. 173). La voiture est contre-productive, contrairement à la marche, aux petits véhicules à moteur et au vélo. Cette critique fut aussi alimentée par Leopold Kohr (1989). André Gorz partage ce type de critiques. La voiture est paradoxale : elle représente l'indépendance, tout en maintenant une dépendance forte à des infrastructures et des sources d'énergie sur lesquelles il n'a pas de pouvoir (1973, p. 2). Si pour certains la voiture promeut le mouvement le plus fluide possible, elle contraint d'autres déplacements à l'insécurité et la fragmentation (Kingsley, Urry, 2009, p. 43). Guy Debord a participé à la diatribe contre la circulation en mettant en avant à quel point l'automobile incarnait le concept du bonheur capitaliste (1959). Selon lui, l'autonomie proposée par la voiture constitue un surtravail, un temps contraint pour se rendre à son lieu de travail et en revenir. De l'autre côté de l'Atlantique, Jane Jacobs a elle aussi cloué l'automobile au pilori. Avec cet engin, en plus de la perte d'autonomie, la ville deviendrait inhabitable. Elle occupe une bonne part de l'espace public (Sauvy, 1968, p. 144). Par ailleurs, même des auteurs nettement moins acerbes à l'égard de la voiture décrivent cette tension entre autonomie et collectif :

⁵² Voir le site internet du mouvement *Slow City* : <http://www.cittaslow.org/> (consulté le 25 avril 2017)

« L'automobile est en fait une *hétéromobile*. Tout désir d'indépendance qu'elle véhicule ne prend sens que par opposition et référence à la gangue collective et sociale de laquelle les conducteurs cherchent en permanence à s'extraire » (Flonneau, 2008, p. 8). Ces critiques ont influencé à la fois urbanistes et architectes. Elles correspondent aussi à des tendances dans l'évolution des pratiques. Aux Etats-Unis aujourd'hui, chrétiens évangéliques, acteurs hollywoodiens et écologistes s'en prennent avec énergie aux *S.U.V.* (*Sport Utility Vehicles*), qui manifestent à leurs yeux les dérives automobiles (Pralle, 2006). Leurs campagnes critiques s'attaquent directement aux modes de vie (ibid, p. 398). La voiture sans chevaux qui a semblé un temps limiter la pollution est en fait devenue l'un des symboles de la pollution industrielle en tant qu'objet technique dont la construction et l'usage modifient le climat (Northcott, 2007, p. 214). La voiture n'est qu'un moyen de transport, mais sa puissance est telle qu'il devient dangereux (Charbonnier, 2003, p. 133) : « car la voiture est un engin de mort » (Scardigli, 1983, p. 155)⁵³.

Pourtant, des auteurs vont jusqu'à écrire à propos de ces critiques et de leurs héritiers qu'ils constituent des « ennemis » de la voiture (Dunn, 1998) ou qu'ils mènent une « guerre des modes (de transport) » (Masboungi, 2015, p. 8). Ils confèrent alors aux critiques de la voiture des qualificatifs extrêmement négatifs, insistant sur le fait que les individus ont « choisi » la voiture et qu'il y a nécessité de ce fait à accepter ce « choix » (Paterson, 2007, pp. 77-78). Ils font part d'une évaluation libérale des modes de vie. Pourtant, loin des vertus libérales, les politiques publiques ont modifié en profondeur le territoire pour l'adapter à la voiture. L'injonction libérale à la non-discussion des modes de vie paraît erronée dès l'entame, lorsqu'il s'agit d'une mobilité demandant des infrastructures lourdes et publiques. Elle l'est d'autant plus à l'heure du réchauffement. Enfin, cette perspective ne permet pas d'envisager la transformation des pratiques. Ironiquement, le terme *guerre* qualifie ceux qui privilégient les modes les moins dangereux pour les autres — qu'on qualifie parfois de *doux* —, quand d'autres promeuvent la voiture.

Ces critiques auraient-elles rencontré le succès ? Si en Hollande, les années 1970 ont permis la promotion du vélo, la décennie reste marquée par l'accroissement de la possession d'une voiture par les ménages ouest européens.

Pourtant, la crise pétrolière et le renchérissement du prix de l'essence auraient pu malmener l'utilisation de la voiture. Elle a participé à définir et rendre effectif un type de liberté, en particulier grâce à l'usage du pétrole (Mitchell, 2011, p. 1). Le lien entre l'essence, la voiture et la liberté est un sujet important pour les études de la mobilité (Sloterdijk, 2003, p. 379). La voiture à combustion peut incarner la liberté de mouvement, et l'absence d'entraves à celui-ci (Flonneau, 2008 ; Freundendal-Pedersen, 2009, p. 71). La mobilité est au cœur d'enjeux de modes de vie et de valeurs depuis sa diffusion accélérée à partir de l'entre-deux-guerres malgré la crise économique et le rationnement de la guerre (Sauvy, 1968, p. 22-23 et p. 32), et plus tard, malgré la crise pétrolière (Scardigli, 1983, p. 104). Cette crise provoque seulement la production de modèles de petite taille, plus légers, plus aérodynamiques et donc moins dévoreurs de carburant. Une fois la crise passée, les ventes reprennent. L'extension de l'urbain continue de plus belle.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Et en Suisse ? Le Touring club suisse compte plus de 120 ans⁵⁴. Pour s'y déplacer, la voiture reste un choix de premier ordre : il existe quatre millions cinq cent mille voitures

⁵³ Pour une revue de la littérature proche quant à la critique de la voiture, notamment dans la littérature anglophone, voir : Bahrami, 2017, pp. 33-44.

⁵⁴ Consulté le 1^{er} mars 2018, <https://www.tcs.ch/fr/le-tcs/a-propos-du-tcs/histoire.php>

individuelles (dites de tourisme), en 2016⁵⁵. Telle la mobilité, la voiture est un objet pris au sein de valeurs et de représentations qui sont proches de celles des pays occidentaux de niveau de vie comparable.

La voiture est un outil de « programmation individualiste de la vie » (Urry, 2005, p. 193) qui continuerait d'engendrer la dématérialisation et la dénaturation des modes de vie et des conséquences de ceux-ci (Mitchell, 2011, p. 235). Pourtant, elle est aussi un outil de réalisation de la liberté. Entre autres, cette liberté contribue à justifier l'achat du second bien le plus cher, après le logement pour un individu ou une famille, en moyenne (March, Collet, 1987, p. 25). Étant donné que valeurs et modes de vie sont imbriqués au quotidien, le refus de certaines contraintes affecte l'automobiliste. Tendanciellement, celui-ci répugne à sentir son déplacement interrompu par un obstacle (Kent, 2014, p. 111). Un grand nombre de conducteurs aime conduire et n'utilise pas l'automobile seulement pour des raisons de commodité (Steg, 2005, p. 160).

Toutefois, le désir de liberté ne signifie pas l'absence de confort. Loin des aventures des premiers temps avec des automobiles artisanales, le confort est désormais une des valeurs associées à la voiture (Kent, 2014, p. 112). Urry suggère même que la mobilité avec la voiture s'est changée de : « dwelling-on-the-road » à « dwelling-within-the-car » (1999, p. 9). En se rapprochant du cocon, de la coque ou du nid (Goffman, 1973, p. 26 ; Dupuy, 1995, p. 115 ; Sloterdijk, 2008, p. 178 ; Marchal, 2014, p. 47), la voiture a accru d'autant les sensations de mouvement sans contraintes (Flonneau, 2008, p. 83), mais aussi de contrôle (Gardner, Abraham, 2007). Avec chauffeur, la voiture ne conserve que le confort, mais perd et le contrôle et le parfum lointain de risque — n'est-ce pas l'écueil qui guette les voitures automatiques ? Le permis de conduire a probablement contribué à ce sentiment de contrôle en validant une maîtrise toujours relative, par l'absolu du diplôme. D'autre part, alors que la mécanique automobile était compliquée à entretenir pour les conducteurs, voire inquiétante, le choix des designers automobiles de masquer et de lisser les pièces motrices renforça une esthétique du contrôle sur le fonctionnement de la voiture (ibid, p. 72). Historiquement, la voiture a aussi rendu possible la réduction des inconvénients liés aux transports à cheval : bruits, odeurs, hygiène (Dupuy, 1995, p. 23), et par conséquent les premiers gains de confort. Ce confort est en lien avec son rôle familial (Charbonneau, 2003, pp. 42-43).

La voiture est commode pour répondre à la croissance des villes et aux distances grandissantes entre lieux de vie qu'elle a contribué à faire grandir (Flonneau, 2000, p. 106 ; Ascher, 2001, p. 187). Elle facilite ainsi techniquement la mise en œuvre d'une mobilité à toutes les échelles, sans modification importante d'usage (Lévy, 1999, p. 18). Pour ce faire, il a fallu développer un système autour de la voiture : industries, incitations à la consommation, inventions d'ingénieurs, pour favoriser une pratique à forte privacité, qui a des effets non seulement sur les cultures, mais aussi sur l'environnement (Urry, 1999, p. 2). Les États sont des acteurs clés du développement de cette complexité (Paterson, 2000 ; 2007). Ainsi, la voiture est bien plus qu'un moyen de transport (March, Collet, 1987, p. 206), elle constitue encore un objet de désir puissant.

Depuis 2005 environ, il est assuré que l'usage de la voiture a décliné dans de nombreuses aires urbaines. Ce déclin s'exprime aussi par le renouvellement des imaginaires mobilisés par les publicitaires : de la ligne droite sur route vide, au confort d'une voiture prise dans la circulation urbaine (Paterson, 2010). Ils tentent ainsi de s'adapter en renouvelant leur racolage, aux jeunes urbains qui rêvent moins à la

⁵⁵ Consulté le 3 août 2017, https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transports.html?dyn_pageIndex=0

voiture. Cette tendance à moins vouloir conduire devient de plus en plus répandue en Europe (Aguiléra, Grébert, Formentin, 2014). Cet abandon de la voiture pour une fraction des usagers s'explique par trois facteurs principaux qui sont relatifs aux modes de vie (Kaufmann, 2016) :

- des lieux de vie plus dispersés qui accroissent la fatigue advenant en conduisant une voiture,
- un accroissement du temps de transport par usager, qui rend l'usage de ce temps précieux pour le travail ou les loisirs.
- une diminution de la désirabilité de la voiture.

Outre les facteurs déjà cités et liés aux modes de vie, peuvent s'ajouter d'autres points favorables au changement : l'augmentation de la congestion (Lesteven, 2015), l'augmentation de l'usage de transports en commun, l'augmentation de la densité, et le vieillissement (Newman, Kenworthy, 2015, pp. 22-26). De plus, l'enrichissement d'une ville dépendrait de moins en moins de son taux de motorisation (ibid, p. 38), ainsi les politiques urbaines y sont moins directement liées. Il ne s'agirait pas dans la plupart des cas de choix de valeurs selon un ressort militant, autrement dit d'écologie politique (Jain, Guiver, 2001, p. 581 ; Vincent, 2008), mais plutôt d'une désinsertion plus complexe de la voiture dans les modes de vie. Ainsi, certains habitants n'ont plus seulement une voiture dans la tête (Kaufmann, Tabaka, Louvet, Guidez, 2010) : en 2010, date de cette étude réalisée en France, « l'image de l'automobile reste plus positive que celle des transports publics, [mais] l'écart n'est plus aussi fort qu'il y a quinze ans » (ibid, p. 18), en particulier chez les habitants des centres urbains (ibid, p. 41). « La prédisposition à l'usage de l'automobile décline » (ibidem). Pourtant, durant longtemps le choix de la voiture semblait inévitable et irréversible (Bodier, 1994) ; sauf incapacité liée à la vieillesse ou bien inaccessibilité liée à la pauvreté. Ce choix aurait marqué la fin de l'adolescence et l'acquisition du statut d'adulte (Masclat, 2002).

La part modale de la voiture peut diminuer dans certains pays, notamment en France (De Solère, 2012). En Suisse en 2015, 78 % des ménages possédaient une voiture, ce qui signifie en creux que 22 % se déplacent sans automobile privée⁵⁶. De plus, la part de ces ménages sans voiture a augmenté depuis 2005, après avoir diminué entre 1994 et 2005⁵⁷, tout comme la possession du permis de conduire diminue depuis 2010 pour les individus entre 18 et 24 ans⁵⁸. La Suisse est donc un terrain intéressant pour enquêter des vies sans voiture, dans un contexte de forte mobilité générale. La mobilité a augmenté en Suisse depuis l'année 2000. La distance journalière moyenne par habitant est de 36,8 km, soit 5 % de plus entre 2000 et 2015. La durée moyenne du trajet aller est d'environ 30 minutes. Les pendulaires pour raison de travail sont 3,9 millions en 2016⁵⁹. Ils sont 7 % de plus depuis 2010. 52 % utilisent la voiture pour ce déplacement⁶⁰. La Suisse compte 4 570 823 de voitures, soit une augmentation de 29 %

⁵⁶ Consulté le 3 août 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-personnes/comportements-transport/possession-vehicules-permis-conduire.html>

⁵⁷ Consulté le 3 août 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-personnes/comportements-transport/possession-vehicules-permis-conduire.html>

⁵⁸ Consulté le 3 août 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-personnes/comportements-transport/possession-vehicules-permis-conduire.html>

⁵⁹ Consulté le 7 février 2018, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-personnes/pendularite.html>

⁶⁰ Consulté le 7 février 2018, https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport.html?dyn_pageIndex=0

depuis 2000⁶¹. Le terrain est donc plus favorable que d'autres, toutefois, l'usage de la voiture est répandu et les obstacles aux mobilités alternatives sont nombreux.

2.2. *Les habitudes au déplacement*

Désormais, nous pouvons aborder les travaux de recherche qui permettent de qualifier les processus d'apprentissages. Pour ce faire, il est important d'opérer une première distinction entre entraînement et habitude, avant d'interroger les apprentissages en lien avec la richesse des composantes du mode de vie (compétences, valeurs, environnement, vie bonne).

En introduisant la notion d'entraînement aux côtés de celle d'habitude, une évidence parfois omise est rappelée : les modes de vie s'apprennent. Ils sont donc le fruit d'un changement initial. En étudiant la manière dont les modes de vie s'apprennent, nous touchons au plus près des influences qui modèlent les habitants. Toutefois, toutes les occasions ne sont pas saisies. Il s'agit de nuancer entre fermeture et ouverture. Nous rappelons que la fermeture s'apprend aussi. Ensuite, nous rentrons dans le détail du contenu des manières de se déplacer et de vivre, selon un environnement, avec la voiture, selon des affects et des attachements et également des valeurs spécifiques.

2.2.1. L'entraînement et l'habitude

Pour comprendre comment modifier les habitudes et donc les apprentissages des habitants, commençons par expliciter la différence entre un apprentissage qui se conserve et un apprentissage qui bouleverse le mode de vie. Autrement dit, une distinction entre habitude et entraînement va être introduite. Ces deux notions vont aider à fournir une vision pragmatique des changements possibles dans les manières de se déplacer et de vivre. Cela afin d'éviter une vision soit trop rigide, soit trop malléable des modes de vie des habitants.

Tout d'abord, il s'agit de lever les ambiguïtés relatives aux ouvertures et aux fermetures aux apprentissages des habitants. Exprimée en peu de mots, l'habitude rendrait aveugle. Très régulièrement, elle est associée à la fermeture, ce qui rendrait toute modification de mode de vie impossible à partir du moment où les habitudes sont formées. Comment modifier un état sans ouverture à la nouveauté ? Nous ne pouvons pourtant pas supposer que l'habitude naît d'une fermeture. Sauf à être innée, elle doit être apprise, tout comme on ne peut dûment supposer que l'advenue des changements de vie soit un phénomène extraordinaire et rare. Sa naissance même montre qu'elle est liée à une ouverture. Les habitudes constituent l'aboutissement d'un changement d'état, tel que l'avait montré le philosophe Ravaisson au cours du XIXe siècle (1999, p. 1), le résultat d'une ouverture originelle, bien que cette genèse puisse être ultérieurement oubliée par fermeture à cette expérience initiale (ibid, pp. 3-4). Ce changement premier disparaît de la conscience, au point que pour le praticien aguerri, il devient difficile d'en parler, ce qui est noté tant par le philosophe que le sociologue de la perception (voir Hutchins, 1995, p. 311). De la sorte, l'habitude « trompe » parce qu'elle constitue l'incorporation d'un nouvel apprentissage, et donc un changement dans le mode de vie, qui devient peu à peu difficile à notifier.

⁶¹ Consulté le 7 février 2018, https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport.html?dyn_pageIndex=0

Pourtant, en plus de naître d'un changement, l'habitude est aussi une propension à agir de nouveau et donc à engager une action nouvelle et un changement dans la réalité de l'environnement (Ravaisson, 1999, p. 1). Ainsi, l'habitude n'est pas seulement fermeture, mais ouverture initiale qui se dégrade, qui se prolonge sous la forme d'une augmentation de compétences à agir dans des situations diversifiées. Dans son usage général, pour signifier un processus intervenant dans toute pratique, le terme habitude est parfois délaissé au profit de celui d'habituation en biologie (Pearce, 2000, p. 75) et en sociologie (Berger, Luckman, 2006, p. 116)⁶². Habituation possède un suffixe qui marque mieux le caractère non fini de l'apprentissage omis.

Parallèlement, et plus consciemment, il est possible de se fermer à certaines habitudes jugées mauvaises — fumer ou polluer —, ou face à un trop grand nombre d'apprentissages possibles — feuilleter une encyclopédie ou encore se diriger vers l'article pertinent, plutôt que la lire de bout en bout. Néanmoins, les fermetures spécifiques ne bloquent pas l'apprentissage dans son entier. Les habitudes sont modifiables par des événements et par des entraînements consacrés. Par conséquent, les couplages entre des ouvertures et des fermetures doivent être étudiés empiriquement pour comprendre des transformations et des absences de transformation. Une fois écartée la simplification abusive de l'opposition entre ouverture et fermeture, l'intéressant est de saisir comment des habitants apprennent, en vue d'entraîner leurs modes de vie, et donc de fabriquer des habitudes. Nous pouvons désormais poser des définitions distinctes pour les notions d'habituation, et d'entraînement :

- Une habituation est un apprentissage peu conscient, qui rend la réalisation d'une tâche de plus en plus aisée. Autrement dit, il s'agit d'un apprentissage peu conscient de son statut d'apprentissage, une « imitation inconsciente de soi-même par soi-même », écrit Tarde (1979, p. 81).
- Au contraire, l'entraînement constitue une manière réfléchie et réglée de former des habituations. C'est-à-dire que l'entraînement constitue une manière consciente d'apprendre à pratiquer une activité, qui vise à remplacer les anciennes habituations par de nouvelles. Encore faut-il saisir les occasions qu'offre un environnement, un modèle à imiter, un coach, autrement dit des propositions d'apprentissages.

La notion d'entraînement, proche de celle d'ascèse, est née elle aussi des préparations sportives des athlètes des cités grecques. L'historien du sport Jean-Manuel Roubineau explique que la notion d'entraînement est probablement née au moment des exploits du sportif Milon de Crotone, dans la Grèce antique, lors du Vie siècle avant Jésus-Christ. « Ces exploits [de Milon de Crotone] témoignent, en cela, d'une mutation fondamentale de la culture corporelle grecque, à savoir l'émergence de la notion. Ce sont bel et bien des capacités, compétences, savoir-faire qui sont cultivés au gymnase, et dont les exploits ne sont que la mise en scène, à destination d'un public dont la connaissance technique des disciplines sportives devait être assez hétérogène. » (Roubineau, 2016, p. 89). Les athlètes inspireront les réflexions philosophiques et chrétiennes sur l'art de vivre.

⁶² Notamment dans ce classique de la sociologie : « Toute activité humaine est sujette à l'habituation. Toute action répétée fréquemment se fonde dans un modèle, qui peut ainsi être reproduit avec peu d'effort et qui, *ipso facto*, est appréhendée par son auteur *comme* ce modèle. L'habituation implique ultérieurement que l'action en question peut être reproduite dans le futur de la même manière et avec la même économie d'efforts. Ceci vaut à la fois pour l'activité sociale et non-sociale. Même l'individu solitaire sur son île déserte proverbiale inscrit ses activités dans l'habitude » (Berger, Luckman, 2006, p. 116).

Habituations et entraînements constituent deux types d'apprentissages qui composent les modes de vie. Les habituations sont tendanciellement plus fermées, mais on peut aussi s'habituer à apprendre — n'est-ce pas le rôle de l'école ? De même, on peut s'entraîner à l'isolement — qui n'a pas tenté de se sevrer temporairement de téléphone intelligent ou d'internet ? Les habitants sont ainsi fabriqués et fabricants d'habituations (Butler, 1916). Habituations et entraînements ne s'opposent pas, mais sont deux façons complémentaires de fabriquer des habituations. Ainsi, il s'agit d'éviter de poser un fossé trop grand, entre une définition de l'habituación inconsciente et stabilisante, et un changement radical qui adviendrait sans lien avec les processus quotidiens. Il s'agit simplement de recenser des techniques pour rendre inconscientes et stabilisantes des habituations, à partir d'un souhait de changement et de la production d'efforts en vue d'y parvenir. Il n'y a pas de processus pour aller à l'encontre *de* l'habituación, mais des processus pour modifier *des* habituations ou habitudes, elles-mêmes germes de modifications. Il coexiste en réalité un double-visage de l'habituación (Romano, 2011, pp. 188–189) : entraînante et aveuglante, exercée pour être mise en sourdine. L'entraînement libère la conscience, pour mieux vivre sans y penser (Serres, 1999, p. 58). Ainsi, non contents d'être ignorants de nombre de propositions d'apprentissage qui regorgent dans l'environnement, même ce que nous savons, nous tendons à le rendre muet. L'apprendre est surabondant et l'ignorer de même.

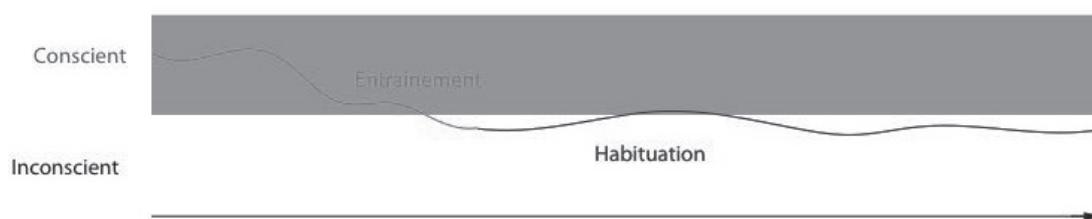


Figure 2. L'entraînement et l'habituación

Légende. La ligne bleue claire représente les sinuosités d'un entraînement conscient qui vise à fabriquer une habituación inconsciente, d'un bleu plus foncé. Le cadre gris indique la partie de l'apprentissage qui est consciente.

L'habituación est un processus multiple et abondant chez l'habitant, puisqu'il ne subit pas les limites de la conscience disponible (Bateson, 1972, p. 136). Au contraire, les entraînements sont plus coûteux cognitivement, et plus rares, puisqu'il demande un effort conscient, mais ils sont aussi le moyen de transformer les habituacións⁶³. L'usage des deux notions d'entraînement et d'habituación permet de signifier à la fois le caractère quasi machinal dans la répétition, mais aussi la propension à apprendre. Ainsi, les différences entre les habitants sont le fruit de transmissions pédagogiques (Ruyer, 1952, p. 25). Ces transmissions pédagogiques concernent le fait de se mouvoir et d'être mû. La mobilité est aussi le résultat de transmissions pédagogiques (ibidem).

⁶³ Pour un exemple : je peux conduire tous les jours et peu à peu trouver mon chemin sans y penser, même si je dois parfois redevenir plus conscient pour faire face à l'imprévu d'une route en travaux. Je peux aussi passer le permis de conduire, ce qui constitue l'un des entraînements les plus lourds possible pour la mobilité. Et l'entraînement peut être contraint, parce que l'emploi qui est convoité nécessite le passage du permis. Mais, comme de nombreux jeunes gens, je peux rester indifférent à cette proposition d'entraînement, et n'engager ni entraînement ni habituación à la voiture. Enfin, cet entraînement au permis de conduire rend plus probable le désintérêt pour d'autres modes de transport.

C'est pourquoi nous allons explorer les habitudes des déplacements, selon des définitions successives et suivant l'état de l'art établi, en particulier grâce aux *mobility studies* (Sheller, Urry, 2006), mais non exclusivement. Cette énumération raisonnée doit nous permettre de lier l'intérêt théorique pour cette notion, et la recherche empirique quant aux apprentissages. L'habitation est un apprentissage d'une séquence d'action, dont la spécificité est d'être rendue peu à peu omise et aisée — comme sans effort. Au contraire, l'entraînement demande la conscience de l'apprentissage effectué en vue de fabriquer des habitations. L'état de l'art présenté est ainsi, non une tentative d'épuisement des travaux à propos de cette notion, mais plutôt un corpus utilisé pour poser les jalons d'un travail empirique et théorique réfléchi et informé. Grâce à ce premier travail, l'identification des changements vécus par les enquêtés dans leur richesse est amorcée.

2.2.2. L'environnement, la source et le contexte de l'apprentissage des habitudes

Un courant de recherche relatif aux habitudes de déplacement est issu de travaux récents en psychologie sociale. Produisant des articles imprégnés de béhaviorisme, il a constitué un important travail empirique et même théorique. Il restreint l'étude du mode de vie à la question des compétences. Néanmoins, de ce point de vue, ces recherches sont particulièrement pertinentes, d'autant plus qu'elles interrogent les interrelations entre l'habitant et son environnement. Les habitudes constituent des séquences d'action apprises et mémorisées, qui entravent ou facilitent la poursuite d'actions alternatives. L'apprentissage de l'habitude selon la répétition est un domaine d'investigation des chercheurs behavioristes. De même, une fois qu'une séquence d'action est mémorisée, ils interrogent le degré d'ouverture à la poursuite d'apprentissage. Nous commencerons par en rappeler les résultats majeurs, pour énoncer des propriétés établies grâce à des expériences de laboratoire, mais aussi leurs limites : notamment, l'influence sur les habitations se réduirait à l'environnement externe de l'habitant, point controversé s'il en est.

« When was the last time you performed a new behavior? In everyday life, it does not occur so often that we do something for the first time: Repetition is the rule, rather than the exception » (Verplanken, Orbell, 2003, p. 1313).

Verplanken et Orbell prennent pour point de départ la rigidité et la répétition stricte des actes, pour fonder la force de l'habitude et décrire son mode d'apprentissage. Toutefois, ils ne soutiennent pas une définition de l'habitude par la simple fréquence d'actions passées qui se répètent (ibid, p. 1314). Ce fut pourtant une définition classique (Verplanken, Wood, 2006, p. 99). C'est que, selon ces auteurs, si l'habitude possède bien un caractère d'automatisme et une haute fréquence de répétition, elle est surtout une réponse à des stimuli de l'environnement, que reçoit l'individu (Verplanken, Orbell, 2003, p. 1314). Ces stimuli activent alors l'habitude, un peu comme on appuie sur un interrupteur pour la lumière. Une fois prise, cette habitude est considérée comme très rigide et peu malléable (Quinn, Pascoe, Wood, Neal, 2010, p. 499). L'habitude fermerait aux apprentissages.

Premier résultat, l'habitude est le fruit d'un rapport adaptatif à l'environnement. Pour reprendre les mots des auteurs : « *Habits* can be defined as “learned sequences of acts that have become automatic, responses to specific cues, and are functional in obtaining certain goals or end-states” (Verplanken & Aarts, 1999, p. 104) » (ibid, p. 1314; Verplanken, Wood, 2006 p. 92). L'individu qui est rendu plus efficace dans ses actions perdrait tout contrôle sur la mise en action (Verplanken, Orbell, 1999, p. 1317 ;

Neal, Wood, Quinn, 2006, p. 199). L'environnement et ces stimuli l'activent et permettent la poursuite des objectifs initiaux maintenant non conscients. Si l'on veut un peu plus de précision, quels peuvent- être ces stimuli qui animent ? Un moment de la journée, un lieu, une interaction avec certains individus peuvent faire réagir (Verplanken, Wood, 2006 p. 91). Les liens forts qui unissent environnement et habitudes ont été testés et confirmés, entre autres par Neal, Wood et Quinn (ibidem). Le traitement des agendas de mobilité que ces chercheurs ont recueillis leur a permis d'établir que 45 % des comportements avaient tendance à se répéter au même endroit chaque jour (Verplanken, Wood, 2006, p. 198). Dans un autre article, il est noté que cette répétition permet à l'individu de relâcher le contrôle de ses actes (Neal, Wood, Quinn, 2006, p. 198). D'ailleurs, les anticipations qui naissent de l'habitude réduisent peu à peu le spectre des sensations. L'individu perd en sensibilité et perçoit moins d'information pour accomplir ses actions (Verplanken, Wood, 2006, p. 91), ce qui renforce d'autant le caractère invariant de sa perception de l'environnement (ibid, p. 93). Ainsi, ces auteurs rappellent une autre propriété de l'habitude, tels les psychologues de Palo Alto et Gregory Bateson (1980, p. 183)⁶⁴, ou encore David Kahneman qui reprend les travaux de Baumeister (2011, p. 43)⁶⁵. Celle-ci permet de sauvegarder un temps de conscience précieux. Dans le même temps, la poursuite d'une habitude, rend plus difficile d'autres apprentissages : jusqu'à quel point ? L'habitude constitue le mode d'apprentissage à la fois le plus nécessaire, et en même temps le plus délicat à transformer. Si l'on suit les chercheurs behavioristes, il est possible de soutenir que :

- l'habitude est forte dans un contexte fermé et simple,
- elle résulte de la fréquence suivant laquelle l'action a déjà été accomplie — pour illustrer le propos : plus on a bouclé sa ceinture, plus on la bouclera —.

Ils expliquent aussi que la force de l'habitude dépend surtout de l'environnement et par conséquent de l'intensité des stimuli qui y sont ancrés (Neal, Wood, Quinn, 2006, p. 200) et que l'habitant percevrait *mécaniquement*. On en déduit une variation des habitudes en fonction des variations de l'environnement, ce que nous avons nommé plus haut les propositions d'apprentissage. Cela signifie aussi que l'excitation dont découle une action est hors de l'habitant. Elle se trouve dans le stimulus qui électrise, comme on allume une ampoule : « In short, habit learning is a cognitive and motivational process in which the control of action is outsourced to the environment so that sequences of prior actions are triggered automatically by the appropriate circumstances » (Verplanken, Wood, 2006, p. 93). On est loin d'un acteur rationnel calculateur et coupé du monde. Ces chercheurs nous enseignent de la sorte que la répétition stricte d'une habitude, si elle est un indicateur pertinent, ne suffit pas à mesurer la force de l'habitude qui est liée à des types de stimulations et de contrôle des informations par l'habitant. Dressons une première liste des effets d'une habitude sur l'habitant (ibid, p. 93), à partir de ce concentré de recherches en psychologie :

- un gain de compétences,

⁶⁴ « Il s'ensuit que tous les organismes doivent se contenter d'un champ de conscience assez restreint et que, si la conscience est de quelque utilité (ce qui n'a jamais été démontré, mais qui doit être vrai), économiser la conscience sera alors de première importance. Aucun organisme ne peut se permettre d'être conscience de choses qu'il peut résoudre à des niveaux inconscients. Voilà l'écologie que réalise la formation des habitudes. » (Bateson, 1980, p. 183)

⁶⁵ « The most surprising discovery made by Baumeister's group shows, as he puts it, that the idea of mental energy is more than a mere metaphor. The nervous system consumes more glucose than most other parts of the body, and effortful mental activity appears to be especially expensive in the currency of glucose. » (Kahneman, 2011, p. 43)

- une omission de l'action,
- une influence d'élément de l'environnement sur les motivations,
- une insensibilisation à l'environnement périphérique à l'action.

Bien entendu, nous notons en tiquant le caractère d'automaticité que ces auteurs attribuent aux actions fréquentes de l'individu, ce dernier prenant un visage un peu robotique. En béhavioristes, ces auteurs conservent un schéma d'analyse en matière de punition et de récompense (ibid, p. 93). C'est pourquoi, reconnaître l'importance de ces travaux, c'est aussi s'appuyer sur leurs résultats pour les poursuivre, autrement dit les remettre en cause. C'est l'exercice qu'ont réalisé Schwanen, Banister et Anable (2012). S'éloignant rapidement du modèle du choix rationnel, et de celui de l'individu behavioriste dont l'action provient directement des stimuli de l'environnement, ils tentent de diversifier l'approche de l'habitude en transport. Ils sont à la recherche de modèles de causalité moins linéaires (ibid, p. 524).

Premièrement, à la définition classique de l'habitude qui serait renforcée par la fréquence de répétition d'actions passées, ils proposent une critique. Après tout, écrivent-ils, si on part du principe que l'apprentissage d'une habitude dépend d'une fréquence de répétitions et qu'on tente de mesurer cette fréquence, on tombe par conséquent dans une sorte de raisonnement qui se confirme lui-même (ibid, p. 524). On en vient à choisir comme critère de mesure ce que l'on souhaite mesurer, rien ne peut contrer le dispositif de mesure, puisqu'il n'est ouvert à aucune autre variable. D'autre part, par la mesure de la fréquence d'un comportement, on peut tout aussi bien mesurer plusieurs intentions qui se traduisent en un seul comportement, une tendance générale et vague (ibid, p. 524).

Deuxièmement, ils éprouvent des difficultés à partager une définition si forte du degré d'automaticité de l'habitude et du caractère stérile de la répétition (ibid, p. 524). Troisièmement, ils discutent du processus de délibération considéré à l'origine de l'habitude par les béhavioristes (ibid, p. 524). Ces trois critiques adressées aux travaux behavioristes — contre la répétition d'actions passées, l'automaticité et la délibération — nous permettent d'amorcer un virage à 180 degrés dans le rapport entre action, habitude et environnement en nous tournant vers les travaux de Gibson et de la théorie de la cognition distribuée. Comme les psychologues behavioristes, en tant qu'il est psychologue de la perception de l'environnement, Gibson part du postulat de l'invariance de l'environnement (1979, p. 19). Il n'empêche qu'une fois cette prémisse annoncée, son approche s'en distingue assez pour constituer l'envers exact de la théorie behavioriste. Pour traiter des actions, Gibson réfute et l'automaticité de la perception, et la délibération. Il remplace la notion de stimulus, par celle d'*affordance* (traduite par *prise* en français), qui sous-entend exploration et compétence de la part de l'habitant lors de la perception. L'affordance qu'on peut traduire par proposition d'apprentissage, ne résulte pas d'un stimulus puis d'une délibération quant à l'action à mener, ou d'un stimulus seul qui renverrait à un comportement automatisé. La proposition d'action engage l'habitant seulement potentiellement. L'habitant sélectionne par entraînement et habitation à percevoir des propriétés spécifiques d'un objet (Zipoli, 2014, p. 277 ; Morgagni, 2011, p. 247) qui pourraient rester non remarquées. On pourrait penser la proposition d'action plus directe, car sans délibération. Celle-ci demande néanmoins plus d'efforts que ne l'envisagent les partisans des stimuli inscrits dans l'environnement et donc de l'habitude automatique. Les propositions d'actions ne sauraient être perçues directement ni être ajoutées sans heurts aux cours d'actions antérieurs. L'habitant apprend à la fois à percevoir les propositions d'apprentissage, et à les rendre compatibles avec ses cours d'action. Dans les travaux de Gibson, le sens de ce qui passe entre l'habitant et son environnement reste

tout de même par trop évident, mettant de côté l'apprentissage et toutes les variations dans l'évaluation des biens et des choses (ibid, pp. 247-248). Par ailleurs, toujours selon Gibson, *invariant* ne signifie pas statique : l'environnement est plein d'évènements. Ce qu'il s'agit d'étudier ce sont lesquels sont perçus, qui permettent l'action et quelles compétences faut-il mettre en œuvre dans ces processus (ibid, p. 102). La perception conformément à Gibson n'est pas une réponse, mais un travail (ibid, p. 57) auquel l'individu est plus ou moins entraîné. On est loin d'un « prêt à agir » (BenSlama, 2007, p. 11).

Les propositions d'apprentissage sont interprétées par chaque habitant (Gibson, 1979, p. 128). Leur saisie est un évènement doté d'une part d'incertitude. C'est pourquoi une proposition d'apprentissage, contrairement à un stimulus, ne peut facilement être mesurée par sa fréquence de saisie (ibid, p. 129), ce qui en réduirait profondément la réalité, par standardisation excessive. C'est tout un processus d'apprentissage, toute une chaîne, que nous sommes contraints de reconstituer pour comprendre la mise en action d'un habitant, la formation et le maintien d'une proposition d'action.

Au point de départ de l'habitude, pour les psychologues behavioristes suscités, le stimulus était le résultat d'une intention et d'une action peu à peu extériorisée et objectivée. La théorie de la cognition distribuée (voir aussi Hutchins, 1995)⁶⁶ présentée ici à la suite de Gibson refuse la dichotomie sujet/objet. Il y a intrication entre objets et sujets (ibid, p. 41). La proposition d'apprentissage n'est pas une inscription dans l'environnement, mais le couplage entre l'habitant et l'environnement dans l'action (Niveleau, 2006, p. 185). Cette description de l'environnement trouve un écho dans l'ouvrage de sociologie urbaine Bruno Latour, *Paris ville invisible* (Latour, Hermant, 1998, p. 103)⁶⁷. Suivant cette argumentation, les habitudes perdent tout caractère d'automatisme, sans pour autant contredire les propriétés moins « automatiques » énoncées par les behavioristes — conscience minimale, efficacité du comportement, manque d'intention consciente (délibérée), manque de contrôle —. Tim Ingold, anthropologue et continuateur de Gibson, souligne le caractère expérimental et donc non automatique de toute action (2011 a, p. 15). Autrement dit, la répétition au cœur de l'habitude ne serait pas simple, elle demande un processus de reconnaissance des objets et des circonstances de l'action à reproduire : une sensibilité et un travail d'interprétation que déniaient les travaux behavioristes. Mettre en question le concept de répétition, et par là l'automatisme de l'habitude est un point important pour enrichir les théories behavioristes des habitudes de déplacement à partir des critiques rappelées ici. Sinon, comment comprendre que parfois les habitudes échouent ? Ainsi, l'habitant n'exprime pas un comportement en réponse à un stimulus, il *génère* des habitudes au sein d'un environnement (Ingold, 2011 b, p. 4, p. 19 ; Schwanen, Banister, Anable, 2012, p. 526). Même dans la répétition, l'habitant suit un apprentissage gardé en mémoire et fait preuve de créativité jusqu'à un certain point (Ingold, 2011 b, p. 5 ; Sheets-

⁶⁶ Hutchins développe sa théorie à partir de la description serrée du fonctionnement d'un navire et de son équipage, de leur coordination grâce à des objets techniques : « From this perspective, what we learn and what we know, and what our culture knows for us in the form of the structure of artifacts and social organizations, are these hunks of mediating structure. Thinking consists of bringing these structures into coordination so that they can shape and be shaped by one another. The thinker in this world is a very special medium that can provide coordination among many structured media – some internal, some external, some embodied in artifacts, some in ideas, and some in social relationships. » (Hutchins, 1995, p. 316)

⁶⁷ « D'une seconde à l'autre, des régimes d'action différents se relaient pour me faire passer d'une compétence à une autre compétence. Je ne suis ni aux commandes ni sans commandes : je suis formaté. On m'offre des possibilités d'existence qui reposent dans des dispositifs épars, fourmillant à travers la ville. Je vais d'une offre à l'autre. Je saisis, pour avancer plus loin, le petit morceau de programme d'action que d'autres ont collecté pour moi sur chaque dispositif, comme nous le faisons, enfants, lors des jeux de pistes, sans savoir le but ni l'intention, mais en discernant de proche en proche les messages cryptés qui nous dirigeaient vers le message suivant. » (Latour, Hermant, 1998, p. 103)

Johnstone, 2012, p. 51), étant entendu que « l'action est utilisée comme information sur le monde » (Berthoz, 1997 p. 85) et comme formatrice de compétences.

Par ces questionnements quant à la formation d'habitudes et plus tard l'évaluation de l'environnement, nous tentons de remédier à une tendance des poursuivants des travaux de Gibson. Certains confèrent une sorte d'évidence à la perception des propriétés des propositions d'action — sans questionnement sur les compétences et la mémorisation (Zipoli, 2014, pp. 280–281). La répétition de l'action comme la perception des conditions mêmes de la répétition demande de l'habileté (Ingold, 2011a, p. 60 ; Ingold, 2011 b, p. 5). Parvenir à une répétition stabilisée et stabilisante requiert un travail important d'uniformisation de l'environnement par et pour l'action. Chacune des actions de l'habitant s'effectue avec plus ou moins de concentration et un type particulier d'attention. Le modèle de conscience présenté par Ingold est multisensoriel. Plus l'habileté de l'habitant est grande et plus il devient sensible au rythme d'effectuation des gestes (Schwanen, Banister, Anable, 2012, p. 524). Ceci est d'autant plus le cas dans un environnement plus fluctuant et complexe (Ingold, 2011a, p. 61), ce qui est le propre de l'urbain.

Pour revenir un peu plus proche de la mobilité, voici succinctement comment Tim Ingold l'aborde, à la suite des théorisations ci-dessus. Il pose deux extrêmes : celui qui cherche son chemin et produit ainsi une cartographie narrative à mesure qu'il parcourt l'environnement/celui qui utilise une carte pour se déplacer (ibid, p. 233). L'un inscrit ses pas dans des propositions d'apprentissage/l'autre est limité dans son apprentissage par sa tentative de transcription d'un modèle initial, la carte. L'un se forme, l'autre s'informe, pour ainsi dire. De plus, celui qui réalise un parcours pour la énième fois le réalise probablement sans carte. Il s'agit de l'habitué qui ne suit plus de représentation, mais un rythme qui s'est formé en lui. Et il n'est pas dérangé par l'excès d'informations, bien au contraire, cette surabondance constitue autant d'actions potentielles ou actuelles dont il use pour se mouvoir. Donc, l'habitant s'ajuste à mesure qu'il apprend son environnement. Contrairement aux travaux d'anthropologie de Tim Ingold, John Urry expose les bouleversements résultant du développement de la mobilité notamment urbaine et de l'expansion de l'échelle couverte par les habitants (2005, 2007, 2010). En quelques mots résumés par Bruno Latour, John Urry défend la thèse que, « quand on parle de mobilité on oublie toujours de spécifier que l'on ne parle jamais que d'un certain ratio entre *transformation* et *transportation* et jamais seulement du mouvement plus ou moins rapide d'un certain bien ou d'une certaine personne » (2009, p. 8). Cette même définition de la mobilité renvoie aux travaux de l'école de Chicago (Grafmeyer, Joseph, 1990). Être mobile est possible : par l'imagination, le voyage corporel, l'exploration d'internet, la communication (Urry, 2007). Urry a reconnu l'insularisation propre à l'automobile, et ses effets quant à la sensibilité au climat (1999) qui vont engager un certain type d'apprentissage de l'environnement. Vincent Kaufmann a montré que la mobilité est souvent réversible, qu'elle peut avoir pour finalité de ne pas déménager. Il montre que le déplacement ne signifie pas toujours la mobilité sociale (2002, p. 12, p. 100 ; 2008, p. 20). De la sorte, se déplacer beaucoup ne signifie pas être très mobile (Kaufmann, 2002, p. 100).

La définition de l'habitation déployée peu à peu suggère des pistes de compréhension des transformations au cœur des mobilités, même dans l'habitude et poursuit leur approche de la mobilité au-delà du simple déplacement. Cette transformation est opérée non par déviation par rapport à des habitudes, mais bien tendancielle (Schwanen, Banister, Anable, 2012, p. 524) par renforcement des compétences et complexification de la perception de l'environnement, deux composantes clés de notre

définition du mode de vie. En cela, il s'agit d'une transformation moins brutale qu'une métamorphose, mais d'une transformation tout de même, sans compter les changements d'habitudes liés à des entraînements.

Bref, une fois développés les premiers éléments d'un cadre théorique propice à la définition de l'apprentissage d'habitudes, il semble utile de revenir un moment à la mobilité, et peu à peu réintroduire la question des valeurs et de la vie bonne au sein des processus d'apprentissage. Sans cela, nous risquerions de réduire l'habitant à un rapport simple entre des actes et un environnement, pourtant nous savons qu'au travers de la médiation d'un objet tel que la voiture, d'affects et de valeurs ne sont pas à négliger.

2.2.3. L'habitude de la voiture

Des travaux tournés plus directement vers la régularité des comportements de mobilité ont usé de la notion d'habitude. Ils fournissent de nombreux enseignements quant à l'usage de cette notion, et particulièrement des résultats quant à la mobilité. Pas à pas, nous améliorons notre compréhension de la stabilisation d'un mode de vie, et aussi de la manière dont cette stabilité se met en place, ce qui permettra de considérer des déstabilisations par l'usage de ces enseignements selon des vues d'influence.

La thèse de Thomas Buhler (2012) et l'ouvrage qui en découle (2015), constituent un lien entre une théorie compréhensive de l'agir humain ramassée dans la notion d'habitude et une exploration de la mobilité urbaine. Selon lui, l'habitude est intéressante non seulement parce qu'elle met à mal les ruptures entre sujet et objet, comme vu plus haut avec Gibson et Ingold, mais aussi parce qu'elle passe à travers les dualismes choix/déterminisme et individu/structure (Buhler, 2012, p. 5). Nous pourrions rajouter avec Schwanen, Banister et Anable qu'elle annihile aussi le dualisme corps/esprit (2012, p. 525). Thomas Buhler justifie l'étude de l'habitude comme suit :

« Dans ce que nous en comprenons, s'intéresser ici à la dimension de "réflexe", c'est s'intéresser au phénomène de déclenchement qui, il est vrai, repose sur des dispositions qui peuvent tendre vers l'automatisme. S'intéresser principalement à cela, ce serait oublier la phase de formation des habitudes, bien plus pertinente pour expliquer les résistances au changement. » (pp. 126–127)

Si Thomas Buhler étudie l'habitude, c'est pour comprendre ce qui résiste au report modal, de l'usage de la voiture à d'autres types de transports. Un des résultats les plus intéressants qu'il obtient est la démonstration que les automobilistes qui sont les plus habitués sont aussi ceux qui réalisent le plus de tâches en plus de conduire, lorsqu'ils se déplacent en voiture (2012, p. 227). Non que les automobilistes considèrent leur temps perdu et donc à remplir. Ce temps qui s'écoule en automobile n'est pas considéré comme perdu, par les conducteurs interrogés par Thomas Buhler ce qui renforce les résultats de Vincent Kaufmann (2008, p. 23). Le déplacement n'est pas neutre, aseptisé et sans effet, même dans l'urbain. Simplement, les conducteurs de voiture ont appris à effectuer un grand nombre de tâches dans leur habitacle. Leur voiture a gagné en complexité et ils tirent parti d'un grand nombre de prises qu'ils perçoivent. Ainsi des pratiques simultanées (écouter l'autoradio, téléphoner), renforcent le goût pour la conduite et donnent plus de valeur au temps passé en voiture (Buhler, 2012, p. 232). Paradoxalement, l'habitude de la conduite automobile se renforce à mesure que la voiture perd sa centralité en tant que

moyen de transport dans le temps passé en automobile. Ces automobilistes, leur usage intense et étendu de leur véhicule accroît la complexité de leurs habitudes. Le chercheur expose alors le processus d'habitation : la complexification d'un cours d'action déterminé par ramifications avec des tâches compatibles.

On peut relier ce résultat au constat de l'accroissement du chaînage des déplacements : « On entend par là l'enchaînement dans le temps d'activités extérieures, sans que l'on repasse par son domicile » (Kaufmann, 2008 p. 17). Thomas Buhler insiste sur la richesse des ajustements qui s'offrent à l'habitué, dont les chaînes d'action sont donc plus créatives, plus longues et précises (Buhler, 2012, p. 241), que celles de celui qui n'est pas assez formé à son espace de mobilité (ibid, p. 237). Plus les automobilistes sont habitués, plus ils ajustent et complexifient leurs actions, différencient leurs activités, leurs lieux parcourus ; autrement dit, moins ils sont déstabilisés par leur environnement et plus ils sont créatifs dans leur vie quotidienne, au sein d'un environnement plutôt stable. Ils apprennent de plus en plus, selon le sillon tracé par l'habitation de départ et la répétition des situations qui ont participé de sa production. Ils reconfigurent leur habitude en augmentant la complexité de leur séquence d'action ou/et en y transférant d'autres habitudes (BenSlama, 2007, p. 235). Loin des clichés sur l'habitude comme réduction de l'expérience et frein à l'exploration, l'apprentissage confère à celle-ci un caractère tout sauf routinier et ouvre à la perception à des propositions d'actions impossibles à réaliser sans l'habileté à conduire qui a été gagnée initialement. Cela indique ainsi que, loin de devoir casser, briser ou démembrer l'habitation... il s'agit plutôt de comprendre comment en développer de nouvelles, aussi riches, qui s'adaptent à d'autres types de transport et de rapport à l'environnement.

Ces résultats ne sont pas exclusifs à la voiture. D'autres recherches les ont établis dans l'étude de cyclistes (Schwanen, Banister, Anable, 2012, pp. 525-526). L'évaluation, le processus de valorisation ou de dévalorisation d'un mode, en bref le fait de lui conférer une valeur paraît aussi grandement relié à cette expérience habitante (Rocci, 2008). Apparaît alors, le côté restrictif de l'habitude. Les habitués travaillent moins à la recherche d'information lors de l'activité habituelle (Verplanken, Wood, 2006, p. 92 et 95). Et dans le cas d'automobilistes, s'il a beaucoup appris, c'est selon un mode en particulier. Les plus utilisateurs de leur voiture ne sont pas ouverts à apprendre l'usage d'autres modes (ibid, pp. 263-264). Nous pouvons penser qu'ils n'ont tout simplement pas perçu ou évalué positivement les propositions de déplacement alternatives à leur voiture. L'habitude n'est pas strictement un facteur d'inertie, puisqu'elle renferme aussi des potentiels de créativité. Simple, elle restreint l'espace et les apprentissages possibles qui ne sont pas relatifs à un mode de transport, d'autant plus pour l'automobile, semble-t-il. L'habitation canalise le processus d'apprentissage.

Paradoxalement, plus l'habitude de la conduite d'une voiture est riche, dans un environnement riche, plus elle varie, moins elle est facile à rompre, à moins que les évaluations de l'expérience se modifient. Ainsi, on saisit plus concrètement en quoi une habitation à la mobilité est difficile à modifier. Il s'agira alors de déterminer des moments spécifiques de fragilité, notamment au moment de la formation de ces habitations complexes.

2.2.4. Le changement d'habitude de mobilité

Revenons un peu en arrière quant à la définition de l'habitude discutée ici. Tenir compte des recommandations des psychologues behavioristes quant aux manières de modifier les comportements des automobilistes est instructif et renforce l'idée que l'environnement tient un rôle clé. De là, nous pourrions discuter les changements d'habitudes de mobilité.

Etudiant les tentatives les plus courantes pour modifier les comportements : par des campagnes d'informations et des tentatives de modifier les choix effectués par les usagers, les behavioristes déjà mentionnés critiquent ces démarches, forts de la place qu'ils accordent à l'environnement (Neal, Wood, Quinn, 2006, p. 200 ; Verplanken, Wood, pp. 94-95). « Successful habit change interventions involved disrupting the environmental factors that automatically cue habit performance » (ibid, 2006, p. 90). Ils tendent à les louer à un moment précis seulement : celui du changement de lieu de résidence ou de travail, qui implique une reconfiguration massive de l'environnement habité par l'individu et donc des stimuli qui y sont ancrés selon eux (ibid, p. 90, p. 97). A ce moment précis, dans leur modèle, l'habitant délibère et se meut consciemment. Il n'est donc plus déterminé *automatiquement* par son environnement. C'est d'ailleurs ce qu'avait remarqué Stéphanie Vincent (2008). Les « altermobilités » naissent souvent de changement, et donc le changement du changement lui-même — lors d'une rupture conjugale par exemple (ibid, p. 228). Tandis que les interventions en aval pour déranger les habitudes par la perturbation du contexte tentent de réduire les habitudes existantes jugées indésirables, les interventions en amont par l'exposition de normes, désirs possibles, modèles alternatifs, visent à tuer dans l'œuf les processus d'habitation non désirés et à les remplacer par d'autres. On notera que les redéfinitions de l'habitude en relation avec l'environnement donnent à penser le changement d'habitude, alors que les définitions trop simples selon la fréquence rendent invisible toute variation qualitative dans le cours de l'habitation (Verplanken, Wood, p. 99).

Ces principes issus d'analyse d'entretiens ou d'expériences en laboratoire, tendent à expliquer l'inefficacité de dispositifs qui misent sur la délibération, et par là se méprennent sur le caractère de l'habitude (Schwanen, Banister, Anable, 2012, p. 527). Entre autres échecs recensés, l'information quant au coût financier de l'automobile, quant à son coût pour l'environnement (Graham-Rowe, Skippon Stephen, Gardner, Abraham, 2011, p. 412), la promotion de l'usage de voiture en *car-sharing* pour la réduction du nombre de *miles* parcourus en voiture (ibid, p. 412), l'incitation à utiliser les transports en commun, par la gratuité temporaire des tickets — sur le long terme aucun effet n'a été observé — (ibid, p. 413), une campagne de publicité (ibid, p. 413). Ces stratégies s'adressent à un grand nombre d'habitants indistinctement. Il apparaît donc important de différencier les stratégies selon les manières de vivre la mobilité. Nous y reviendrons. Ces stratégies reposent aussi sur une modification des informations à dispositions des usagers : soit en termes moraux — l'impact sur le réchauffement climatique —, soit en matière d'argent et de prix. Au sein du couple information-formation, la formation semble négligée. Nous travaillerons les formations, en particulier dans la seconde partie de ce travail. Il semble essentiel aussi d'altérer les représentations trop positives de la voiture et trop négatives des autres modes de transport (Thorgeresen, Moller, 2008, p. 331). Jain et Guivert se rallient aussi à cette démarche lorsqu'ils énoncent — plus ou moins métaphoriquement — que la voiture doit être vue depuis l'« extérieur », si l'on veut en percevoir les effets dévastateurs sur l'environnement (2001). Reste à trouver le moyen le plus efficace, voire d'autres moyens, puisque même les habitants sensibilisés aux effets

néfastes de l'automobile ne semblent pas prêts à changer pour cet unique motif (ibid, p. 581 ; Harada, 2014, p. 92), sauf pour les militants (Vincent, 2008, p. 332). Selon Schwanen, Banister et Anable (2012, p. 527), à lutter contre des tendances puissantes, on risque même d'obtenir l'effet inverse à celui recherché. Comme nous le notions plus haut, réussir à changer les comportements passe surtout par une habitude alternative : développer à nouveau des modes de transport tels que la marche, le vélo pour lesquels la plupart des habitants ont suivi — et pourraient suivre — un apprentissage (ibid, pp. 528-529). Des cours de vélo sont proposés dans diverses villes suisses (Mundler, 2016). Également, les méthodologies expérimentales qui furent efficaces sont axées sur la modification de l'environnement ou/et des moments spécifiques dans l'histoire de vie individuelle : rapprochement du lieu de travail et de la résidence (Graham-Rowe, Skippon Stephen, Gardner, Abraham, 2011, p. 412), gratuité temporaire des tickets de bus lors d'un déménagement (ibid, p. 413), information quant à des stratégies de réduction de l'usage de la voiture à partir d'une planification de leurs déplacements par des automobilistes – non que l'usage ait significativement baissé d'ailleurs, mais les participants semblaient plus prompts à changer (ibid, p. 412). Ils ont au moins appris de nouveaux possibles pour la mobilité.

Synthétisons. Schwanen, Banister et Anable établissent une liste de pistes à mettre en œuvre (2012, p. 530), que je reprends ci-dessous. Dans celle-ci, ils n'omettent pas d'interroger apprentissages et valeurs, et non seulement la délibération ou l'information. Voici les points qu'ils retiennent :

- s'interroger sur les processus d'habitude, et non seulement sur ceux de déshabitude,
- améliorer les capacités physiques et sensorielles autant qu'informer les habitants,
- cartographier les acteurs industriels et financiers pour qui les changements d'habitude représentent un enjeu majeur,
- rendre désirable les pratiques non automobiles sur le long terme.

On pourrait rajouter ci-après : cibler les moins habitués des automobilistes, par exemple les femmes, au moins en Suède (Polk Merritt, 2003, pp. 75-95).

Outre des compétences acquises grâce à des interactions avec l'environnement, les habitudes qui composent le mode de vie sont aussi travaillées par des valeurs et des émotions. Nous découvrons ainsi de nouveaux appuis pour influencer.

2.2.5. L'habitude et les affects

Si le mode de vie varie au rythme des habitudes, d'autres élans participent à l'animation des habitants dans leurs pratiques automobiles. Ils sont à prendre en compte pour une compréhension fine de ce qui influence les modes de vie, notamment : la motivation, le désir, l'attachement et les affects en général.

Si l'on prend l'habitude pour une action devenue automatique, on éloigne toute référence aux affects dans l'explication de l'action habituelle. Il n'y aurait pas d'apprentissage relatif aux évaluations des actions. Neal, Wood, Megju et Kurlander (2011) ont tenté une démonstration de cet appauvrissement motivationnel de l'action fréquente dans leur étude. Si on les suit, l'évaluation d'un objet serait

indépendante du contexte, passé un certain temps d'habitation. Ils concluent que les habitudes ne seraient pas sensibles aux motivations des individus. Quoique tout cela repose exagérément sur l'automatisme du comportement, ce qui est surtout à retirer de cette étude et d'autres est le caractère inscrit et distribué au sein de l'environnement des affects et des facteurs de motivation (Neal, Wood et Quinn, 2006, p. 199). Notre tâche consistera à décrire les processus de distribution de valeurs, et ses interactions avec l'habitude comme séquences de perceptions et de gestes. Sans trop l'exagérer, il reste indispensable de prendre en compte la réduction de la distribution des affects au sein de l'environnement pour le grand habitué (Verplanken, Wood, 2006, p. 92). Le contexte est motivant, car investi. Il offre des propriétés qui peuvent favoriser l'évaluation, mais l'habitué évolue au sein d'un « tunnel ». Il perçoit moins intensément un grand nombre de situations, d'habitants et d'objets. Ils ne constituent plus des enjeux pour une évaluation qui serait renouvelée. Dans le même temps, puisque l'action de percevoir ne cesse pas dans l'habitude, comme Gibson et Ingold nous l'enseignent, il n'y a pas de raison pour parler de transfert entre motivations initiales et habitudes (ibid, p. 93). Poursuivant ces hypothèses, expliquer les échecs des campagnes d'information et de publicité vantant les changements de mode de transport, revient à poser la question de l'évaluation de l'automobile par les habitants. Les habitants ne peuvent peut-être pas changer parce qu'ils n'en sont pas capables — par manque de la perception des bonnes propositions d'apprentissage —, et du fait de l'absence de désir pour ce changement — par l'absence d'une évaluation positive d'une proposition d'apprentissage —. Nous essaierons de définir ce qui est envisageable pour un habitant selon ses compétences et selon ses évaluations, et pourquoi certains objets — certains moyens de transport ici — accrochent plus que d'autres.

Résumons à nouveau le propos par une liste de propriétés de l'article de Wood et Neal (2007), que je modifie suivant les enrichissements amenés au cours de ce texte :

- L'habitude est inscrite dans l'environnement, elle est altérée et composée suivant des évaluations qui s'appuient sur des inscriptions dans l'environnement,
- L'habitude n'est pas indépendante de ces finalités, bien que celles-ci puissent devenir implicites, ce qui n'est pas étonnant, puisque l'implication de l'action est au cœur de l'habitation,

Ces propriétés éclairent les motifs pour lesquels une habitude se perpétue quand bien même la finalité initiale a changé ou disparu. Dès lors, la « mauvaise habitude », qui est mauvaise par sa finalité et ses conséquences, ne l'est pas du point de vue de la mise en action. Elle constitue un chemin généré par un apprentissage de l'environnement. De sorte que, les habitations de l'habitant sont délicates à modifier par la seule volonté (ibid, p. 854). La vigilance tendrait même à accroître la perception des stimulations de l'environnement et à rendre toute inhibition délicate (Quinn, Pascoe, Wood, Neal, 2010, p. 501). Ce quatuor de psychologues privilégie le fait de rendre désirables les comportements alternatifs, si l'on veut en finir avec une habitude (ibid, p. 509) et non à se focaliser sur l'inhibition une habitude déjà présente. Les changements d'habitudes qui se produisent à la suite d'un changement d'environnement — d'un déménagement (ibid, p. 859) — s'expliquent non du fait de l'automatisme de l'habitude, ou simplement par les délibérations de l'habitant pour choisir ses nouvelles activités, mais aussi parce qu'il a à redéployer ses évaluations.

Arrivés à ce point, nous avons montré l'enchevêtrement des composantes du mode de vie : l'habitation engage un rapport à l'environnement, lui-même chargé d'évaluations, et qui se réalise suivant des

compétences. Or, l'attachement à la voiture est un moteur puissant du façonnement des modes de vie. De ce fait, nous avons identifié des points à partir desquels travailler les modes de vie et on peut considérer qu'une fois introduit le premier changement d'autres peuvent suivre plus facilement.

2.2.6. L'amour de la voiture

« People do not only drive their car because it is necessary to do so, but also because they love driving. » (Steg, 2005, p. 160)

Par quoi les habitants sont-ils attirés, au point de constituer des habitudes fortes avec la voiture ? Il a été montré que la voiture peut être un moyen d'exprimer une position sociale (Boltanski, 1975). C'est la problématique qui a poussé Lois et Lopez-Saez à scruter trois types de motivation qu'ils nomment instrumentale, symbolique et affective (2009). Ils ont testé la joie et le plaisir qui naissent de la conduite, le sentiment d'avoir la situation sous contrôle et l'attrance pour la vitesse selon différents types de trajets. Ils ont montré l'absence de corrélation entre le poids de la motivation symbolique et la fréquence d'utilisation de l'automobile. Par la motivation symbolique, les auteurs souhaitent signifier : l'expression d'un statut social, des valeurs et de l'identité personnelle (p. 791). L'attachement à la voiture n'est donc pas seulement lié à la valeur symbolique conférée à la voiture. Les motifs instrumentaux sont les plus facilement convoqués par les automobilistes pour justifier leur usage (Steg, 2005, p. 148). Ces arguments font écho aux développements de March et Collet quant aux discours répétés dans les publicités pour les voitures à la fin des années 1980 (1987, p. 54). Ils peuvent être stéréotypés. Steg a également montré que l'évaluation des qualités instrumentales de la voiture ne dépendait pas de la fréquence d'usage. Ce qui laisse penser que ces arguments sont moins reliés à des pratiques, et donc circulent dans les discours (ibid, p. 160). C'est un point relevé par d'autres chercheurs : « L'habitué de l'automobile, quant à lui, s'affirme rationnel et détaché de toutes ces motivations. Mais son usage de la voiture témoigne du contraire. Il n'apprécie, dans la voiture, que la liberté de déplacement ; mais cette liberté est peut-être comprise comme la faculté de s'évader. » (Scardigli, 1983, p. 130). Ces résultats laissent supposer l'importance des évaluations et de l'affectivité dans l'explication de la fréquence des comportements automobiles (Lois, Lopez-Saez, 2009, p. 797). Et le goût de la conduite automobile est un facteur clé d'explication du maintien de l'habitude. Ce goût s'appuie notamment sur le désir de fluidité de la mobilité (Kent, 2013, p. 176), qui fait parfois préférer un déplacement plus long, mais roulant à un plus court, mais saccadé, comme il fait préférer aussi la voiture aux transports en commun. Ces derniers demandent, un temps d'attente, une montée et une descente (Kingsley, Urry, 2009, p. 40).

Après recensions de divers travaux, Steg conclut : « that people buy and drive cars simply because they like to, and not (only) because they have a real utilitarian need for a car or a practical reason to drive » (2005, p. 149). Outre la conduite, la voiture peut aussi constituer un « cocon » qui réunit la famille (Harada, 2014, p. 103) et qui permet de maintenir des liens affectifs avec les enfants (ibid, p. 132). C'est d'ailleurs ce pour quoi la motivation à la conduite provient aussi des passagers, quand ils préfèrent la voiture aux autres moyens de transport (Steg, 2005, p. 157). Dans l'étude de Steg, ce sont les hommes qui évaluent le plus fortement la valeur symbolique de l'automobile (2005, p. 160). Une autre étude indique qu'ils l'évaluent mieux tout court (Tyrinopoulos, Antoniou, 2013, p. 37). En tout cas, suivant les recommandations de Lois et Lopez-Saez (2009), nous aurons à prendre en compte le goût pour la voiture, afin de discerner comment substituer ces attachements à d'autres. Non seulement pour savoir

comment s'en détacher (Fouillé, 2010), mais également pour savoir comment attacher à autre chose. Ceci explique bien des résistances aux injonctions instrumentales de réduction des déplacements avec la voiture (Steg, 2005, p. 160). D'ailleurs, même les habitants qui utilisent plus fréquemment des transports en commun que la voiture considèrent celle-ci comme plus attirante (Steg, 2003, p. 6). Il est aussi vrai qu'ils évaluent plus positivement les transports en commun que les automobilistes, et comparativement un peu moins bien la voiture (Steg, 2003, p. 10). Par la suite, durant les entretiens, nous tenterons de comprendre comment on s'attache aux transports en commun. Par ailleurs, certains conducteurs sont tellement attachés à leur voiture, qu'elle n'est pas définissable pour eux simplement en tant que moyen de transport (March, Collet, 1987, p. 206), et qu'il n'existe pas de compétition avec les transports en commun en conséquence (ibid, p. 205).

L'attachement à la voiture peut être justifié selon des motifs instrumentaux, pour exprimer son identité, ou simplement par le goût pour la conduite.

2.2.7. Le goût et l'attachement en exercices

Commençons par déterminer comment l'habitant s'attache en développant un goût.

A cette question répondent depuis trente ans les travaux d'Antoine Hennion. Il a développé un intérêt certain pour les amateurs de musique, qui lui a permis de proposer une pragmatique du goût (Hennion, 2003). En pourfendeur de *la Distinction*, Antoine Hennion rappelle que le symbolique est insuffisant pour comprendre le goût et la fréquence d'une pratique. La démarche du sociologue est utilement transposable pour traiter du goût de la voiture, car elle nous évite de prendre l'automobiliste pour un « idiot culturel » (ibid, p. 289). Et, comme il prétend que ces recherches peuvent « contribuer plus généralement à une meilleure compréhension des modalités hétérogènes de nos attachements » (ibid, p. 290), nous allons le prendre au mot. Si valeurs et apprentissages peuvent se croiser dans le mode de vie, c'est parce que le goût lui-même se construit suivant des pratiques, donc des compétences et des habitudes ancrées dans un environnement (ibid, p. 289). Si l'on tente une première synthèse, conformément à Hennion (2003 ; 2005) l'évaluation positive et la pratique valorisée reposent sur quatre grandes entités :

- un objet/l'environnement,
- un collectif/une communauté de praticiens,
- un dispositif technique/des compétences,
- un corps/une expérience sensible.

Nous retrouvons bien la définition du mode de vie que nous avons posée en introduction. L'objet s'éprouve selon des sensations engendrées par un savoir-faire technique. Mais la musique dans les travaux de Hennion, comme l'automobile ici, est aussi un sujet de discussion très courant — ce qui est souvent négligé — : état du trafic, choix d'un modèle, courses automobiles télévisées. On en parle presque autant que du temps qu'il fait ! En conséquence, l'objet voiture en tant qu'objet évalué est discuté et les discours à son propos sont partagés avec un certain nombre d'habitants (Hennion, 2005,

p. 2). On ne compte d'ailleurs plus les clubs automobiles, les associations de passionnés de vieilles carrosseries. Ainsi la « confrontation au goût des autres » (Hennion, 2003, p. 296) est-elle partie prenante de la naissance d'un goût pour un objet. Cela signifie certes qu'il peut y avoir des jeux de distinction, néanmoins, il serait malhonnête d'y réduire le plaisir de la discussion d'amateurs de musique ou de belles bagnoles. Cela donne plus sûrement naissance à des discours partagés et habituels, des stéréotypes. Les autres praticiens fournissent aussi les compétences au nouvel habitant. N'apprend-on pas souvent à conduire avec son père, sa mère, à peu près au même moment que tout un tas d'autres amis et connaissances ? Il paraît évident que le plaisir de rouler varie suivant le moteur, le modèle, le type de revêtement, donc l'environnement. Pour sentir sa voiture, goûter au pilotage, il y a aussi à développer des compétences : savoir passer les vitesses, tourner le volant, sentir les amortisseurs, le bruit d'une mouche qui vient heurter le pare-brise. Les performances répétées des automobilistes déterminent de ce fait un répertoire d'habituations — en fonction du mode de passage du permis de conduire par exemple. Ces habitudes qui résultent d'exercices qui se répètent pour façonner un corps, des sensations, des réflexes de conducteur qui semblent naturels (Hennion, 2005, p. 13). Il est pris dans une construction de soi (Hennion, Maisonneuve, Gomart, 2000, p. 37 ; pp. 58-57). Le goût naît à la suite de tout un travail d'apprentissage qui se poursuit indéfiniment (ibid, p. 296).

Antoine Hennion recommande d'enquêter auprès des grands amateurs parce qu'ils ont développé les techniques les plus raffinées, observables et réfléchies pour améliorer et reprendre leur attachement (2003, p. 304). Nous interrogerons par conséquent les amateurs d'automobile et les amateurs des autres modes. Eux sauront peut-être nous apprendre comment naît ou peut naître un goût et finalement un attachement pour un objet, un mode de transport, une pratique.

Ainsi, au travers d'un goût qui se manifeste par des évaluations positives et précises, émerge aussi la question des valeurs qu'incarne un objet ou un déplacement. Les valeurs sont un autre point à décrire dans l'enquête empirique, et à envisager ensuite pour influencer.

2.2.8. Les valeurs et l'habitude

Chez des auteurs que nous avons discutés, ce qui porte l'habitant dans l'action, c'est l'habitude. D'autres auteurs confèrent ce rôle d'entraînement à l'attachement, et non aux habitudes. Nous ne tenterons pas de trancher et de choisir une notion plus que l'autre. Plutôt, ces auteurs font la démonstration de la circularité du mode de vie et donc de la nécessité d'interroger les compétences et le rapport à l'environnement du point de vue des valeurs et des évaluations. Décrivons les points communs entre la notion d'habitude et celle d'attachement.

Que font les attachements à l'habitant ? Ils font faire (Latour, 2000, p. 191). Ils font être (ibid, p. 194). Ils font advenir (Hennion, Maisonneuve, Gomart, 2000, p. 282), selon la perméabilité de l'habitant (ibid, p. 59). « L'attachement désigne à la fois ce qui émeut, ce qui met en mouvement, et l'impossibilité de définir ce faire par l'ancien couplage de la détermination et de la liberté » (Latour, 2000, pp. 207-208). De là les probables malentendus des promoteurs de la délibération pour changer d'habitude ou/et changer d'attachement (par exemple : Eriksson, Garvill, Nordlund, 2008, p. 11). Dans leur volonté de les détacher de la voiture, ils défendent des moyens d'interruption des habitudes pour déstabiliser les

automobilistes (ibid, p. 13), en quelque sorte pour les secouer, sans proposer d'attachement de remplacement.

Peut-on pour autant poser une contradiction entre habitude/attachement et liberté? Certains chercheurs sont tentés de qualifier les automobilistes selon cette opposition : «between freedom and unfreedom» (Freundental-Pedersen, 2009) ou «entre autonomie et servitude volontaire» (Orfeuil, 2001). Pourtant, comme nous l'avons montré, les modes de vie sont des jeux d'ouverture et de fermeture, autrement dit d'influence concédée ou subie, et d'entraînement actif. L'attachement qui traverse le mode de vie, c'est ce qui fait faire, «un travail actif pour devenir passif» disent Hennion, Maisonneuve et Gomart (2000, p. 182). Ainsi, l'habitation et l'attachement travaillent sur le même mode : celui de l'implication des actions et de l'environnement. De là, la nécessité de prendre en compte les attachements comme nous considérons les habitations, non pour les annihiler, mais pour les remplacer par de nouveaux.

Revenons au plus proche de la mobilité. On conçoit mieux la portée des propos de March et Collet, «They are what they drive, and so are we.» (1987, p. 4), à partir du discours de l'enquêtée interviewée par Harada :

«I never realised how much I drove or how much I enjoyed it until now.

Interview, Krissy, 48, administration, 3/7/2011 »

«It is very much a part of me, I love my car... I'd probably die without my car.

Interview, Krissy, 48, administration, 30/4/2011 » (2014, p. 149)

Démunir l'habitante suscitée de sa voiture, lui en interdire l'usage serait lui faire perdre les compétences pour agir et mener sa vie quotidienne, agencer ses rythmes, retrouver ses enfants, lui ôter un support pour l'action, une stabilisation de son mode de vie, un objet chargé d'affects. Cela fait écho aux qualifications de la voiture comme mode de transport qui alloue contrôle et capacités accrues (Kent, 2014, p. 110). Simultanément, la voiture et son habitacle sont souvent vécus de manière intime : «For participants in this study, this sensory experience of an isolated, protected and comfortable body was a strongly appreciated aspect of automobility. Sitting in the car was described as enjoyable, to the extent that it was often elevated to the status of being a primary motivation for the drive to work [...]» (ibid, p. 112). Parfois, l'automobile possède même le prénom que son propriétaire lui donne (March, Collet, 1987).

Nous avons appris au cours de cet état de l'art que les habitudes rendaient plus difficile les changements d'évaluations, car ces dernières deviennent peu à peu inconscientes elles aussi. Certains auteurs donnent aussi le nom d'attachement à ces phénomènes d'évaluation répétée. Dans le même temps, après un début d'exploration de la notion d'attachement, on perçoit à quel point les deux notions sont proches. Récapituler quelques qualificatifs des attachements nous aidera peut-être à mieux appréhender cet entrelacs. Bowlby, doté d'une perspective plus dyadique⁶⁸ que Hennion et les sociologues en général, propose de définir l'attachement suivant sept propriétés que je reprends ici (2007, pp. 154-155) :

⁶⁸ Bowlby s'intéresse en premier lieu aux relations mères-enfants.

- spécificité,
- durée,
- engagement émotionnel,
- ontogenèse : « The more experience of social interaction an infant has with a person the more likely is he to become attached to that person. » (ibid, p. 155),
- apprentissage (familier/étranger),
- organisation,
- fonction biologique.

Reprenons et déployons quelque peu ces catégories. Ni l'habitude ni l'attachement ne sont génériques. Et l'habitude comme l'attachement ont un début et une fin. On peut montrer assez rapidement que la répétition joue un rôle dans l'émergence et de l'habitude et de l'attachement. De même, l'attachement et l'habitude constituent deux formes d'apprentissage qu'on peut ranger du côté du familier, du proche, et qu'on éprouve par la rencontre de l'altérité. Elles organisent la vie de tout un chacun. Et elles ont une fonction fondamentale pour l'espèce, soit pour l'attachement selon Bowlby, de protéger des prédateurs, soit pour l'habitude de ne pas surcharger notre conscience d'un excès de détails non essentiels quant à la réussite d'une action. Au petit jeu des différences et des ressemblances, bien ardu de dire ce qui revient de droit à chacun de ces processus, parce qu'ils participent du même mécanisme. Bowlby comme Hennion définissent finalement des catégories d'analyses propres à tout agir complexe, pris dans les filets de l'environnement, des valeurs et des compétences, c'est-à-dire du mode de vie.

Récapitulons les pièges dans lesquels il est possible de tomber, dans l'usage de la notion d'attachement (Bretherton, 1985, p. 4), mais aussi d'habitude. L'attachement n'est pas directement lié au plaisir. S'attacher signifie pouvoir entrer en relation plus aisément. Symétriquement, être habitué facilite l'entrée en action. Ensuite, les genèses de l'attachement et de l'habitude sont fortement liées aux conditions de l'environnement dans lesquelles elles s'exercent.

Un passage en revue critique de l'état de la littérature sur les questions d'habitude et de mode de vie a été effectué, en lien avec la mobilité et la voiture. Cet état de l'art⁶⁹ a permis de montrer l'entremêlement des composantes du mode de vie, et comment elles sont liées par l'entraînement, et aussi l'habituation. Les processus d'apprentissage sont processuels et relationnels, c'est-à-dire qu'ils évoluent en fonction de l'environnement. L'habituation est tout particulièrement liée à des situations spatiales répétitives, bien qu'un accroissement des compétences de l'habitant (notamment de conduite) rende réalisable une complexification des actions. Plus spécifiquement, l'habituation à la voiture a pu être présentée, et nous avons montré à quel point l'habitant habitué pouvait tenir un grand nombre d'activités en conduisant, et adapter l'enchaînement de ses activités. D'un autre côté, et cela nous intéresse pour modifier les modes de vie, si l'habituation est riche, elle est aussi assez rigide et difficile à modifier, comme l'illustrent

⁶⁹ Dans cet état de l'art, nous avons mis « au travail » les textes qui nous semblaient les plus à même de nourrir une conceptualisation de l'habitude, en revanche, pour un état de l'art centré sur l'histoire de la notion d'habitude, voir : Camic, 1986.

de nombreuses expérimentations pour y parvenir, et qui ont échouées. Pourtant, les habitudes sont bouleversées lors des changements dans le parcours de vie et donc dans les environnements parcourus au quotidien, une piste à mieux exploiter pour conditionner d'autres habitudes. Hors de ces périodes, il n'est pas évident de modifier les habitudes, car celles-ci sont aussi superposées à un attachement, notamment à la voiture. Ce moyen de transport a une valeur symbolique et affective non négligeable, en plus de ses qualités plus utilitaires. Les apprentissages qui modèlent le mode de vie sont donc également liés à des évaluations des objets, des situations, et finalement à des valeurs et des attachements qui régulent les actions. Or, les habitants les plus sensibles aux évaluations sont ceux qui ont développé des attachements riches et fins, c'est-à-dire les amateurs (de voiture). C'est pourquoi nous les avons spécialement ciblés pour le recrutement des entretiens que nous avons conduits. Ils sont les plus à même de décrire les exercices qui produisent un attachement. Et cet attachement à un mode de transport est aussi le résultat du fait que des modes de transport incarnent des valeurs, et particulièrement pour la voiture l'indépendance (Steg, 2005, p. 149).

A partir de ce couple de l'entraînement et de l'habitude, nous pouvons proposer une typologie plus fine des manières d'apprendre à vivre. Cette typologie va permettre à la fois de partir à la découverte du matériau empirique munis d'une grille de lecture, mais aussi de commencer à recenser des failles dans les modes de vie, à partir desquelles les influencer. Si tout mode de vie s'apprend selon certaines manières, alors ces manières peuvent être réappprises et modifiées dans leur contenu. Ainsi, identifier ces manières d'apprendre suit deux objectifs : fournir un outil heuristique, mais aussi augurer des influences possibles sur les modes de vie.

2.3. Quatre manières d'apprendre

Les modes de vie reposent sur des manières d'apprendre qui prennent des formes variées à partir du couple fondamental de l'entraînement et de l'habitude.

En proposant des définitions des manières d'apprendre, nous pourrions par la suite discuter plus finement des apprentissages qu'on aura repérés dans le matériau empirique. De même, on sera capable de modifier les apprentissages en question selon leur manière d'être généré. Nous appliquerons ainsi l'influence adéquate à une manière d'apprendre spécifique.

On en décompte quatre : l'habitude, l'habitus, l'invention et l'ascèse.

2.3.1. L'habitude

L'habitude est la manière d'apprendre la moins complexe, la plus omise. Ici, elle est considérée au sens restreint de séquence d'action spécifique et non au sens d'un processus général d'omission pour toute action, ce que nous préférons nommer habitude. L'habitude est aussi une manière assez efficace au quotidien pour se déplacer (Buhler, 2015), mais qui reste fragile lors de l'advenue d'un événement surprenant.

William James énonce que l'habitude simplifie le mouvement requis pour parvenir à un résultat et qu'elle diminue la fatigue tout en accroissant la précision de l'action (James, 1981, p. 117). La volonté d'agir se cantonne à lancer le mouvement, puis l'action est omise (ibid, p. 122).

Au départ, l'habitude résulte d'un entraînement réalisé suivant des exercices situés, autrement dit suivant une *série d'épreuves* qui participent à la socialisation de l'habitant (Barthe, de Blic, Heurtin, 2013, §30), pour reprendre les termes de la sociologie pragmatique. De cet entraînement naît une plus grande certitude dans la réalisation de l'action pour l'habitant, ce qui est impératif face à une réalité contingente et incertaine (ibid, p. 127).

C'est ce que Mauss (1936) décrit lorsqu'il évoque l'exemple de soldats anglais incapables de travailler avec des bûches françaises et pour lesquels il fallut changer 8000 têtes de bêche par division, à chaque relève et inversement lorsque les troupes françaises les remplaçaient. Ainsi, on peut bêcher en France ou en Angleterre, mais pas avec la même bêche. L'habitude tend ainsi à essentialiser une action (Latour, 2012, p. 270) et à conférer des compétences acquises, qui sont en fait le fruit d'un processus et qui restent ouvertes à l'incertitude.

L'habitude est transférable si la situation d'exercice est voisine, mais il n'est pas facile d'apprendre un autre geste à partir de l'imprégnation initiale d'une façon de faire. C'est pourquoi, malgré son omniprésence et son efficacité, des chercheurs ont décrié l'habitude et ses exercices répétés et qui tourneraient au cercle vicieux (pour une critique de ces critiques, voir De Coninck, 2014, p. 2). Dit autrement, l'habitude rendrait aveugle au nouveau (Breviglieri, 2006).

L'habitude est le type d'habitation qui est le plus proche du retour incessant de la même action. Elle demande d'importants investissements de (mise en) forme de l'espace, afin que celui-ci soit standardisé et répétitif. Le dispositif mis en place pour réaliser l'habitude doit posséder une rigidité importante, pour que la séquence d'action se reproduise sans contretemps et sans surprise (Thévenot, 1986, p. 4). Par exemple, les rues génériques sur le territoire suisse sont favorables à l'habitude : asphaltées, les plus rectilignes possible, d'un espacement suffisant pour que les voitures se croisent sans s'entrechoquer. Cela nécessite des ingénieurs, des ouvriers, des chantiers, des investissements financiers réguliers, des standards internationaux, des panneaux de signalisation, un permis de conduire, etc. Nous avons largement décrit les liens entre habitude, environnement et objets, dont la voiture ci-dessus. Nous n'y revenons pas.

Parallèlement, il peut être utile de spécifier de quelle manière les habitudes peuvent être fragiles, particulièrement dans l'optique d'une réflexion sur le changement de mode de vie.

Nous savons que l'habitude souffre des situations irrégulières : imprévues et nouvelles. Pour saisir les degrés auxquels chaque habitude est fragilisée par des situations irrégulières, on s'appuie sur les types de fragilité proposés par le philosophe Nassim Taleb (2012). Selon ce dernier, la fragilité naît de l'absence de capacité d'adaptation. Appliqué aux habitudes, on considère ainsi qu'un apprentissage qui devient rapidement omis et qui est très lié à une répétition stricte est fragile. Cette fragilité résulte d'une intransférabilité par excès de spécialisation et absence de potentiel de réflexivité pour une reprise. De

ce fait, cette habitude fragile risque de ne pas durer. Nous comprenons pourquoi l'habitude accroit peu les compétences en général : on ne peut la soumettre à des exercices trop divers.

Prenons un exemple simple. Si à Paris, on se salue en général par deux bises, lorsqu'on arrive en Suisse romande, il faut s'adapter et en donner trois. Cela ne va pas sans maladresse. Mais qu'en est-il alors lorsqu'il s'agit de rencontrer un collègue allemand en Suisse romande ou à Paris ? Alors qu'on tend la joue, il tend la main.

Suivant cette logique, les habitudes se distinguent suivant leur plus ou moins grande transférabilité et donc leur fragilité. On classe ainsi les habitudes de déplacement des plus fragiles aux plus robustes. Un enfant qui apprend à rouler à vélo possède une habitude plus fragile qu'un coureur professionnel, même s'ils effectuent quotidiennement le même trajet. Un vététiste a une habitude moins fragile, puisqu'il s'adapte à tout terrain.

Néanmoins, les habitudes peuvent contenir des potentiels surprenants. Certaines habitudes permettent l'accroissement des capacités à apprendre et le développement de la virtuosité. Elles sont plus que résilientes, les nouveaux exercices et les imprévus stimulent l'apparition de compétences nouvelles sans la perte de l'omission et sans arrêt de l'action. Les habitudes qui augmentent les capacités à apprendre sont nommées antifragiles. L'antifragilité est la propriété des apprentissages qui profitent des événements imprévus, plus qu'ils n'en pâtissent (Taleb, 2010, p. 5) : « antifragility is beyond resilience or robustness. The resilient resists shocks and stays the same; the antifragile gets better » (Taleb, 2012, p. 3). Selon cette définition, est antifragile l'habitude qui gagne à s'exercer selon un imprévu, une nouveauté (ibid, p. 158), autrement dit qui est transférable suivant diverses situations et diverses pratiques et qui développe des compétences. L'amoureux du grand air ne rechigne pas à une ondée, voire même, il s'habitue à celle-ci au point de la chercher pour en profiter, par exemple en écoutant la pluie tomber. En plus, il a développé des capacités physiques qui l'aident tant lors du déplacement que lorsqu'il joue au football le samedi matin. Les mobilités actives semblent pouvoir gagner à être soumises à l'imprévu. D'ailleurs, ne sont-elles pas les mobilités les plus favorables à la sérendipité ?

L'habitude est peu transférable. Si elle rencontre une situation neuve, elle risque de rompre et de demander une réflexion consciente à l'habitant. Il existe cependant des habitudes moins fragiles que d'autres. Toutefois, d'autres manières d'apprendre sont plus réactives face à la nouveauté et surtout intègrent plus largement le mode de vie selon des principes partagés par plusieurs habitudes.

2.3.2. L'habitus

L'habitus est une manière d'apprendre profondément ancrée, qui naît de l'imitation de modèles proches (tant au sens spatial que social) et très attachants, lors de la socialisation primaire (Berger, Luckmann, 2006, pp. 225-231). Ils confèrent des moyens et des finalités du mode de vie. Son résultat consiste en un ensemble d'apprentissages plutôt stables, qui donnent un sens aux habitudes.

La notion a essuyé des critiques et pris plusieurs sens qu'il s'agit de démêler pour parvenir à décrire des phénomènes qui diffèrent : la formation plutôt involontaire d'habitus divers et parfois contradictoires, la formation volontaire d'un nouvel habitus unifié.

Débutons par un historique de la notion. Elle provient du latin *habere*, signifiant avoir ou maintenir. L'habitus latin traduit l'*hexis* grec (ἕξις) : une manière d'être corporelle. La notion trouve sa source dans la philosophie d'Aristote et son *Ethique à Nicomaque* et chez les stoïciens (voir la reprise de l'habitus antique par Pierre Hadot : 1995, pp. 140-141, pp. 270-271). Elle est utilisée également par saint Augustin, puis saint Thomas d'Aquin.

Ce dernier expose sa définition au cœur de la *Somme théologique*, dans son tome 2 (1984, *questio* 49-55, pp. 305-335). Le théologien reprend la racine du terme et qualifie l'habitus de : « quelque chose d'intermédiaire entre possédant et possédé » (ibid, p. 306). Saint Thomas rappelle également que l'habitus est difficile à modifier (ibid, p. 307). Surtout, contrairement à l'habitude qui est fixée sur une fin pratique et omise, l'habitus est orienté vers une fin (ibidem), volontaire (ibid, p. 313) et sous-tendue par un idéal de perfection. L'habitus de Thomas n'est pas aussi rigide que l'habitude, ni aussi omis. En d'autres termes, l'habitus est une acquisition consciente et volontaire en vue d'une finalité difficilement atteignable, qui demande la formation d'habitudes. L'acteur vise par la force de la volonté à exercer des actes et à se rapprocher d'une vie bonne. C'est l'ensemble de ses opérations qui définissent un habitus au sens philosophique et théologique.

On comprend que celui qui a développé un habitus vertueux est plus entraîné, il est « musclé : il agit bien, avec force, habileté et plaisir sans effort » (Bruguès, 1984, p. 303). L'habitus constitue ici une habitude volontaire et travaillant les qualités fondamentales (générosité, force, tempérance, etc.), déterminant les habitudes plus localisées. Il s'agit d'une « activité aisée et heureuse qui caractérise le sujet actif capable d'intérioriser la perfection vers laquelle il tend » (Baraquin, Baudart, Dugué, Laffite, Ribes, Wilfert, 2011, p. 249). Cependant, un habitus peut être tourné vers une existence mauvaise : « un habitus disposant à agir bien n'est autre qu'une vertu, l'habitus disposant à agir mal étant le vice » (Lemoine, Gaziaux, Müller, 2013, p. 1044). L'habitus de Thomas contraint les choix ponctuels de la vie quotidienne en les orientant suivant une décision fondamentale.

L'habitus du théologien est la tentative de faire correspondre le mode de vie avec une conception de la vie bonne. Au contraire, nous constatons une inversion des termes chez les sociologues. A la naissance des sciences sociales, la notion d'habitus fut reprise dans une version déterministe, de laquelle la volonté individuelle est largement éliminée, tout comme la prise en compte des projets de vie bonne.

Au départ, en sociologie, l'habitus s'applique surtout à des sociétés peu codifiées et plus fermées (Mesure, Savidan, 2016, p. 520). Progressivement, la notion s'étend de l'étude des communautés, à l'étude des sociétés. L'application de la notion s'élargit et intègre une théorie de la socialisation qui appuie sur la non-intentionnalité (Mesure, Savidan, 2016, p. 518). Conséquemment, en son sens le plus général, l'habitus définit un « système de dispositions durables acquis par l'individu dans sa socialisation et rendant apparentes sa position sociale, si on a les codes pour la déchiffrer. » (Baraquin, Baudart, Dugué, Laffite, Ribes, Wilfert, 2011, p. 248).

L'habitus est un outil mobilisé par les sociologues fondateurs : Weber, Durkheim, Elias, Mauss. Ce dernier insistera tout particulièrement sur l'importance du corps dans la compréhension de l'habitus. Il

appuie aussi sur la différence entre les habitudes qui varient notamment suivant les imitations ponctuelles, et les habitus qui dépendent des éducations et des modes.

A la vie bonne posée en tant que finalité par un acte de volonté individuelle dans le sens de saint Thomas, les auteurs substituent une grille sociale incorporée involontairement et inconsciemment. Toutefois, les propriétés de durabilité, d'omission, d'exercice progressif, et d'inscription dans le corps, sont conservées, dans le passage de la théologie à la sociologie. L'habitus reste considéré en tant que source des pratiques, desquelles découlent les habitudes (Godin, 2004, p. 558), qui lui sont subordonnées.

Bourdieu hérite de ces travaux pour développer la notion, centrale dans sa sociologie. Il reprend l'habitus dans son contexte traditionnel d'application : la communauté — lors de son étude ethnologique en Kabylie (1992). Dans son enquête, Bourdieu mobilise l'habitus afin de cerner le principe générateur des pratiques. L'observation de la régularité des habitudes permet d'inférer l'existence de « dispositions durables » (1992, p. 196). Selon lui, l'habitus est constitué d'un petit nombre de « principes implicites » (Bourdieu, 1992, p. 31) — en lieu et place des vertus explicites du théologien. Il mobilise la notion pour contrecarrer la thèse selon laquelle l'individu serait toujours réflexif et choisirait intentionnellement et délibérément chacune de ses actions (ibidem, p. 176). Ainsi, quelques principes et dispositions guideraient l'individu dans ses actions. Dans l'étude kabyle, ces principes dépendent de la communauté d'appartenance. La notion d'habitus rend compte ainsi « de la dialectique de l'intériorité et de l'extériorité, c'est-à-dire de l'intériorisation de l'extériorité et de l'extériorisation de l'intériorité » (ibid, p. 175). Ensuite, ces principes peuvent être respectés tout en laissant une marge à l'expression de la singularité de chacun (ibid, pp. 31–32). De cet outil déduit de l'observation et qui permet de lire autrement une série d'habitudes, il tire des conclusions sur les habitants de la communauté. Il conclut à l'« harmonie des habitus » (ibid, p. 184), la faible connaissance par les individus de l'habitus qui informe leurs pratiques (ibid, p. 182) et une forme d'écrasement de l'individu par son passé qui le rend prévisible (ibid, p. 187). Ces derniers points sont centraux dans la critique de Bourdieu par les sociologues des épreuves. Toutefois, il ne faudrait pas négliger le contexte de l'enquête. Quoique trop appuyées, ces conclusions paraissent d'autant plus valides que l'étude concerne une communauté traditionnelle. Bourdieu poursuivra sa réflexion sur la notion dans les sociétés où les appartenances proposées sont plus nombreuses et moins harmonieuses.

Avec Bourdieu spécialement, l'homologie acquise dans les communautés fermées trouve un équivalent dans l'homologie acquise par le biais de l'institution scolaire dans les sociétés modernes (Wacquant, 1992, pp. 12-13 ; Baraquin, Baudart, Dugué, Laffite, Ribes, Wilfert, 2011, p. 248). Depuis l'école, une habitude à former des habitudes se constitue (Protevi, 2006, p. 264). Par ailleurs, lors de l'entrée à l'école, certains tirent profit de (pré-)dispositions qui sont des ressources pour incorporer l'habitus scolaire plus facilement (Bourdieu, Passeron, 1970). Hors de l'école, d'autres habitus vont être mobilisés en fonction des compétences et des objectifs requis par chaque activité (commerciale, économique, etc.). Alors que l'habitus du théologien est orienté vers une finalité future, au contraire, l'outil descriptif de Bourdieu est orienté vers le passé (Kaldis, 2013, p. 406).

Vers la fin de sa carrière, Bourdieu retravaille une définition générale de la notion dans l'ouvrage des *Méditations pascaliennes*. Il en vient à confondre habitus et « sens » ou « esprit » d'une activité. Ce sens s'acquiert de manière graduelle et demande « la conversion plus ou moins radicale (selon la distance) de l'habitus originaire qu'exigent l'entrée dans le jeu et l'acquisition de l'habitus spécifique passe pour l'essentiel inaperçue » (Bourdieu, 2003, pp. 25-26). Reprenons cette dernière citation. Un habitus issu d'une socialisation primaire soumise à un changement peut engager tout le mode de vie, au cours d'une socialisation secondaire. De la sorte, on comprend que s'il est difficile à modifier, l'habitus peut tout de

même être transformé. Ailleurs, Bourdieu compare le changement d'habitus à l'entraînement de l'athlète, pour lequel des efforts sérieux sont requis (ibid, p. 248) ou bien à la conversion radicale dans des institutions consacrées (Bourdieu, Passeron, 1970, p. 60). On saisit ainsi que plusieurs habitus peuvent entrer en conflit dans le temps chez un individu qui participe à plusieurs instances de socialisation. C'est ce que Bourdieu soutient en écrivant que l'harmonie de l'habitant doit être enquêtée et non postulée (2003, p. 95). On s'éloigne ainsi d'une application de l'habitus au seul contexte des communautés et on ouvre des perspectives d'enquête des tensions présentes chez les individus de sociétés où les appartenances sont plutôt moins strictes.

Fondamentalement, Bourdieu cherche à montrer comment sont liées les divisions sociales et les schémas mentaux, parce ces derniers sont appris selon ces divisions (Wacquant, 1992, p. 12). La réalité sociale s'inscrit de la sorte au cœur des habitants, non pas à la manière des behavioristes uniquement sous la forme d'habitudes en réponse à l'environnement (« I said *habitus* so as not to say habit » dit Bourdieu [1992, p. 122]), mais selon un sens du jeu auquel sont liées des compétences, qui s'appliquent différemment selon les situations (ibidem).

Du point de vue empirique, le sociologue français insiste sur l'importance de la compréhension des habitus « dans le mouvement même de leur effectuation » (Bourdieu, 2003, p. 163). Cela justifie ensuite les travaux ethnographiques de Loïc Wacquant en salle de boxe (2010, 2014). Pourtant, on peut parfois regretter le manque d'intérêt pour les conditions concrètes d'apprentissage, au profit d'un souci plus prononcé du dévoilement d'une grille sociale. Ce manque descriptif tient aussi à son choix d'insister sur l'autonomie des compétences intériorisées par rapport à la situation, bien que le sociologue insiste théoriquement sur la dialectique situation/disposition (Bourdieu, 2010, pp. 178-179). Enfin, le sociologue reconnaît lui-même une compréhension insuffisante des relations entre les habitus dont les champs d'activité diffèrent chez un même habitant (Bourdieu, 1992, p. 109). Toutefois, il ne faut pas omettre que la notion d'habitus est avant tout un outil de recherche et d'enquête qui appelle à un usage empirique, plus qu'à une simple mise en question théorique, nécessaire, mais insuffisante.

La conception de Bourdieu a soulevé de nombreuses controverses, en particulier au sein de la sociologie de l'épreuve. Exposons leurs tenants et leurs aboutissants et tentons de les intégrer afin d'affiner la notion d'habitus.

La critique majeure qui est adressée à Bourdieu est que sa conception tend à réduire la richesse de l'acteur (Lahire, 1998). De plus, en fonction des types d'activité, l'acteur peut être en contradiction avec lui-même (Lemieux, 2008, p. 6 ; Barthe, de Blic, Heurtin, 2013, §28). La sociologie des épreuves dont nous retenons les enseignements pose l'incertitude, la tension, les troubles, les incapacités et l'inquiétude au cœur de l'acteur, là où Bourdieu cherchait à expliquer des régularités observées. Les sociologues de l'épreuve réduisent parfois le niveau d'observation de l'enquête en auscultant les situations. Ils obtiennent ainsi un grain plus fin dans l'étude des variations intra-individuelles et interindividuelles.

Ensuite, la méthode d'enquête elle-même modifie la perception de l'unité de l'habitant. L'entretien le place dans une situation favorable à un travail de mise en cohérence de soi, l'observation en situation ne peut tenir compte de l'unité (Weller, 1994), alors que la mise à l'épreuve par divers jeux d'enquête tend à favoriser les sauts entre les façons d'être et de se justifier.

Autre critique, on a noté combien l'habitus de Bourdieu était orienté vers le passé. Les dispositions de l'acteur sont préjugées à partir de la connaissance de celui-ci. Au contraire, dans notre enquête, nous savons que les compétences s'explorent grâce à des exercices. C'est le présent qui éclaire le plus sûrement le passé et non l'inverse. Tirer le futur du passé reste un arbitrage entre des actions plus prévisibles que

d'autres (Lemieux, 2008, p. 16) et non la vérité sur les actions à venir. L'habitus est issu d'un apprentissage qui continue d'évoluer, l'acteur est dynamique tant qu'il peut apprendre. C'est la raison pour laquelle les sociologues des épreuves ont eu tendance à négliger la question de la socialisation pour décrire avec plus de finesse les situations, risquant toutefois de se cantonner à la description d'habitudes. Ainsi, comme nous allons le faire, étudier les séries d'exercices rencontrées par l'habitant est un moyen plus fiable pour comprendre la complexité de l'acteur, que se limiter à déterminer son positionnement social, qui donne une vision trop approximative de ces exercices rencontrés.

Toutefois, dans le cas de la mobilité et de la durabilité, malgré les nombreuses politiques mises en œuvre, les changements paraissent insuffisants et se heurtent à un ensemble d'habitudes aux effets convergents. On trouve ici l'origine de notre intérêt pour la notion d'habitus, qui s'applique bien à ce terrain. En nous interrogeant sur la relative intangibilité de certaines habitudes et la tendance dispendieuse de certains modes de vie, nous reprenons le problème par le présent, pour tenter de considérer les potentiels dont disposent les habitants pour changer dans le futur. Il est entendu malgré ce que les habitants ne possèdent pas une substance totalement unifiée et homogène. Tout est affaire de degré : nous prenons pour point de départ la rigidité du fait du terrain d'enquête.

C'est pourquoi la radicalisation du postulat d'indétermination de l'acteur (ibid, p. 3) ne doit pas faire oublier l'importance des apprentissages passés, en cours et projetés. L'instabilité originelle ne signifie pas qu'il ne puisse pas se stabiliser. L'acteur peut maintenir une cohérence par un travail sur soi (ibid, p. 6). Ainsi, la stabilité est acquise par la poursuite d'exercices proches et cohérents entre eux qui permettent de définir des apprentissages propres à l'acteur. D'ailleurs, la stabilité des passages d'exercice ne laisse pas l'habitant insensible, puisque ses compétences croissent (ibid, p. 10). Ils peuvent être le résultat d'un choix volontaire. Un athlète se spécialise dans une discipline en sélectionnant les exercices appropriés à celle-ci. Toutefois, puisque les exercices constituent des épreuves, il existe irrémédiablement un risque d'échec et de surprise, et donc de déstabilisation (ibid, p. 9). Quel sportif n'a jamais échoué dans ses objectifs ? Ne s'est jamais blessé ? Il peut alors répéter l'exercice, en changer ou bien abandonner l'activité à laquelle il se consacrait.

Les critiques de l'habitus sont nécessaires afin de maintenir l'exigence méthodologique dans l'objectif de fournir une description fine des actions en situation, et aussi d'un point de vue éthique, afin d'éviter de donner l'impression de maintenir l'acteur dans un destin social. Dans le même temps, dans les travaux de la sociologie des épreuves, l'action du passé sur le présent et le futur des actions de l'habitant n'est pas contestée, mais l'explication de cette influence est parfois moins centrale. On le comprend bien lorsqu'il s'agit de traiter d'épreuve de réalité scientifique ou encore d'épreuves de justification. L'habitus n'est pas nécessaire pour décrire la situation. Il s'agit seulement d'un outil heuristique d'exploration de la vie de l'habitant sur un temps long. Nous le mobilisons parce que dans notre travail, nous enquêtons plus directement sur les épreuves de formation à propos des habitudes de conduite automobile. Les séries d'exercices sont à étudier, mais aussi les effets cumulatifs ou contradictoires sur les habitants, et donc la formation chez eux d'un sens ou d'un esprit spécifique à la mobilité. Celui-ci se discute par le biais des valeurs mises en jeu par leurs pratiques, le type de discours sur la mobilité qu'ils partagent. Ensuite, si la question de la volonté et de la réflexivité de l'acteur sont abordées, on ne peut négliger le facteur d'habitation dans la vie quotidienne. Il s'agit alors de comprendre comment naît la réflexivité dans des pratiques habituelles : à quelles occasions ? Grâce à quels apprentissages ? En particulier lorsqu'il s'agit de changements fondamentaux de l'ordre du mode de vie dans son entier, cette question est particulièrement sérieuse. Or, ce sont ces types de changement qui retiennent en premier lieu notre

attention, à propos d'un ensemble d'habitudes difficiles à changer — celles de la conduite. La lourdeur de l'habitus correspond en fait à la lourdeur de ces habitudes, qui a été constatée empiriquement.

En tenant compte des mises-en-garde recensées ci-dessus, nous conservons l'usage de la notion d'habitus. Elle nous est utile à deux niveaux. D'une part, la prégnance d'une forme d'apprentissage qui détermine des habitudes est essentielle pour comprendre le fait que de nombreuses habitudes partagent des similarités, dans leurs effets et dans les valeurs qui les motivent — ce qui est constatable dans la description d'expériences d'habitants. L'habitus est donc considéré en tant que résultat d'un apprentissage, qui fut conscient, qui est durable, qui varie légèrement au quotidien, parfois intensément lors d'exercices saillants et de périodes de réflexivité plus forte (Boltanski, 1990, p. 69)⁷¹. Il évolue soit suivant des exercices subis ou bien volontairement choisis. Enfin, l'harmonie entre les habitudes n'est pas une donnée : elle résulte de jeux de récompenses et de punitions, de règles explicites, de modèles régulièrement fréquentés, de *coachs* et du peu de variation dans les situations rencontrées.

L'harmonie est à questionner suivant trois niveaux : 1/la fragilité ou bien la robustesse de l'omission qui lisse les contradictions entre les habitudes ; 2/les contradictions et les changements dans le temps long et dans l'espace ; 3/le travail d'harmonisation de ses habitudes par l'habitant. Finalement, nous considérons la position de Bourdieu et celle des sociologues des épreuves comme deux positions limites qui forment un gradient, au sein duquel enquêter sur les compétences des habitants qui sont plus contradictoires dans les sociétés plurielles et moins dans les communautés.

D'autre part, l'habitus bourdieusien amendé par la sociologie des épreuves est un outil descriptif qui n'épuise pas le sens de l'habitus. La définition proposée par saint Thomas reste tout à fait pertinente pour envisager les projets existentiels qui constituent le parent pauvre de la sociologie bourdieusienne (Sloterdijk, 2011, p. 264). Parallèlement, se concentrer principalement sur les actions situées rendrait difficile de saisir les enjeux en matière de vie bonne de la conduite automobile et de la mobilité en général, et les aventures existentielles dans le temps long. Ainsi, la double définition de l'habitus est à conserver, car elle éclaire deux pans de la vie des habitants.

Afin d'éviter des confusions entre l'habitus peu volontaire et omis, et l'habitus-projet existentiel et réflexif, nous utilisons deux termes différents. Nous conservons l'usage du terme habitus dans son sens sociologique. Pour la notion théologique, nous préférons remplacer habitus par ascèse. Ce deuxième pan est au cœur de notre définition de l'ascèse ci-dessous.

Habitus et ascèse constituent ainsi deux formes d'apprentissages et de manières de former des habitudes qui s'arrangent le long d'un *continuum* : du plus omis au plus réfléchi, du plus aisé au plus demandeur d'effort, du moins cohérent au plus harmonisé.

⁷¹ « Nous ne nous donnons pas pour tâche, on l'a vu, de ressaisir des propriétés qui, inscrites de façon irréversible dans les agents et dans leurs habitudes corporelles, détermineraient leurs conduites en toutes circonstances. En effet, ces propriétés, dont la prise en compte est nécessaire à d'autres constructions, n'interviennent pas dans les opérations qu'accomplissent les personnes pour faire de la justice, et c'est précisément lorsqu'elles entendent dénoncer le caractère injuste d'une situation qu'elles vont les chercher pour faire voir de quels poids elles pèsent. Les contraintes que nous cherchons à mettre en lumière sont donc des contraintes qui tiennent au dispositif de la situation dans laquelle sont placées les personnes. Nous considérons qu'il appartient à la compétence de tous les membres normaux d'une même société de pouvoir les saisir et d'en tenir compte. » (Boltanski, 1990, p. 69)

2.3.3. L'invention

L'habitant n'est pas uniquement mû par des régularités. Face à une situation nouvelle et incertaine, il peut être bloqué dans son action, mais aussi créer une manière nouvelle d'agir (Menger, 2009, pp. 8-9).

Nous exposons brièvement cette manière d'apprendre que nous avons peu considérée dans l'enquête, du fait de notre choix d'interroger les changements de modes de vie qui reposent sur l'évitement de certaines pratiques et leur remplacement, et non l'amélioration par l'innovation technique.

Tarde déjà définit l'invention par le mélange des courants d'imitation (Tarde, 1979, p. 47). Nous dirions par hybridation. Il insiste également sur le fait que le désir et la capacité à inventer sont entraînés et deviennent habituels (ibidem). De nombreuses occasions offertes par l'environnement et les capacités de l'habitant ne sont pas saisies, mais certaines situations sont pourtant considérées en tant que proposition d'invention. Suivant une distinction tardienne (ibid, p. 75), il est considéré que certaines de ses inventions réalisées sont alors accumulables : la paire de chaussures de sport facilite la marche ; tandis que d'autres sont substituables : le bus et la conduite automobile sur un trajet donné.

Aujourd'hui, la sociologie de Pierre-Michel Menger vise à saisir plus finement l'acte d'inventer grâce à une analyse du travail de l'artiste (2009). Il insiste tout particulièrement sur l'incertitude de certaines actions, la difficulté de rendre habituels les processus de création artistique, et donc la capacité à apprendre des artistes, et à divers degrés, de tous les habitants (ibid, pp. 8-9).

Pour donner un exemple, un retrait de permis de conduire va contraindre un automobiliste à tenter l'aventure des transports en commun, à réfléchir à son trajet, à tâtonner un peu, et finalement à s'habituer. L'invention est donc le résultat ponctuel d'une situation nouvelle dans laquelle la transposition de gestes ancrés est impossible — l'automobiliste n'a peut-être jamais pris le train lorsqu'il était enfant. L'invention peut se tenir à tous les niveaux de l'apprentissage : l'habitude, par un nouvel exercice, l'habitus par la sélection de nouveaux modèles à imiter.

L'invention suppose que l'habitant possède des propriétés de malléabilité, c'est-à-dire une capacité à apprendre, qui prend le relais lorsque le transfert de gestes est inefficace. Cet apprentissage existe également du fait que l'environnement propose une situation d'apprentissage — voir les analyses ci-dessus de l'environnement en tant que réservoir de propositions d'apprentissage. L'habitant peut ainsi être partiellement remodelé par sa rencontre avec une nouvelle situation (Ravaisson, 1999, p. 1). Cette invention peut ensuite être rendue habituelle. Cela consiste en une amplification d'une réussite initiale. La spécificité de certains habitants plus inventifs est qu'ils sont capables de rendre compatibles entre elles des séquences d'action mêlant des objets et des personnes selon des exercices trop ardu pour la plupart des autres, en inventant des réponses à ces situations. Ils sont innovants. Ils sont donc plus modelés et sans doute plus malléables.

L'invention est définie en tant qu'apprentissage qui naît d'une situation nouvelle dans l'environnement, là où l'habitude est inefficace et le répertoire initial de modèles à imiter s'avère insuffisant. Ensuite, l'invention peut devenir routinière ou bien disparaître.

Au-delà de l'invention, des modifications des habitudes sont possibles de manière plus complexe et plus réglée. Le but est de bouleverser non seulement une habitude, mais tout un habitus. Il s'agit alors de transformer le répertoire des modèles à imiter de l'habitant qui donne naissance et sens aux habitudes, afin de reprogrammer ces habitudes quotidiennes.

2.3.4. L'ascèse

Une ascèse est composée de modèles à imiter qui sont choisis consciemment, à partir desquels s'exercer à développer des habitudes nouvelles et même un nouvel habitus.

A la suite de la discussion de l'habitus entre autre selon saint Thomas d'Aquin, nous reprenons ici la définition issue des travaux de philosophes et de théologiens⁷²⁷³. Et, nous nommons ascèse ce type d'habitus.

Par ailleurs, l'ascèse est une notion et un objet sociologique, anoblie par les travaux de Max Weber sur l'éthique protestante et le capitalisme (2003) et sa sociologie des religions en général (1996).

⁷² Dans son travail, Pierre Hadot montre à quel point les philosophes de l'Antiquité s'intéressent à la vie à mener de la bonne manière (1995). Il établit qu'ils développent une pensée et une pratique du mode de vie. Les écoles philosophiques en question se nomment : pythagoricienne, épicurienne, platonicienne et néo-platonicienne, stoïcienne ou encore cynique. Hadot considère que le souci de la vie bonne et donc de l'étude du mode de vie est partagé par les chrétiens (voir notamment : 1995, pp. 371-372) – particulièrement dans les écrits des Pères de l'Eglise et en particulier chez Clément d'Alexandrie. Le directeur de l'école de théologie d'Alexandrie tend à développer explicitement une philosophie chrétienne et à valoriser la philosophie antique dans les *Stromates* et *le Pédagogue*. A sa suite, des auteurs chrétiens soutiennent qu'ils élaborent une philosophie : parce que les doctrines chrétiennes peuvent s'exprimer dans le vocabulaire philosophique, parce qu'elles promeuvent un genre de vie, et du fait d'un goût pour la sagesse vécue (Morlet, 2014, pp. 98-99 ; Le Bolluec, 2011, p. 1053 ; voir aussi Donanski, 1996, p. 25). Chez les Pères de l'Eglise, on note avant tout des influences stoïciennes et néo-platoniciennes, philosophies utilisées en tant que ressources pour parvenir à une philosophie qui les inclut et les dépasse, car chrétienne. saint Augustin se convertit à la philosophie, avant de se convertir au christianisme, nombre de Pères de l'Eglise furent formés à la philosophie antique : Origène, Grégoire de Nysse, Basile de Césarée (voir Marrou, 1948, p. 456). On connaît pareillement le rôle que joue la philosophie d'Aristote chez saint Thomas d'Aquin. Plus tard, Erasme relance la tentative de faire coexister philosophie antique et chrétienne. Il écrit même qu'« en vérité être philosophe et être chrétien revient au même » (2016, p. 46). Par ailleurs, le qualificatif de philosophe est parfois donné aux moines chrétiens.

Des différences subsistent toutefois entre ces deux courants. Outre les querelles entre philosophes antiques et chrétiens retranscrites par Sébastien Morlet (2014) — entre autres : accusations mutuelles de contradictions, de nouveauté, de plagiat et d'erreurs —, ces deux courants diffèrent bien évidemment quant à la place qu'ils accordent à la Bible et à l'évènement de l'Incarnation. Au fil du temps, on repère également un intérêt pour le travail plus fort chez les chrétiens, notamment dans la vie monastique. De plus, la philosophie chrétienne est accessible aux masses, notamment à travers son genre de vie, ce qui est moins le cas des écoles philosophiques traditionnelles souvent réservées à un petit-nombre et une élite économique. Enfin, la charité chrétienne semble s'être traduite plus fortement dans des institutions à vocation sociale — des hôpitaux aux universités (Vacant, 1908, p. 2069–2070). Toutefois, nous ne revenons pas sur ces conflits et ces différences. Ici nous couplons ces ressources sur l'ascèse et ces expérimentations ascétiques menées sous les deux bannières dans l'objectif partagé d'éviter la démesure des désirs.

⁷³ Hadot et Foucault s'intéressent à l'ascèse, et mettent en œuvre des pratiques ascétiques. Ils ne cherchent certes pas à définir la finalité de l'ascèse et donc de l'entraînement du mode de vie. Si Pierre Hadot penche pour un entraînement stoïcien, il promeut l'usage des ressources utiles à chacun, tout en considérant qu'il s'agit de les désinscrire de leur contexte théologique et cosmologique. Quant à Foucault, on peut considérer que pour lui l'entraînement constitue sa propre fin, « [...] et non dans la relation à une vérité supposée extérieure au sujet [...] » (Maziano, 2007, p. 84). Par exemple, en tant que pratiquant du sadomasochisme, Foucault peut chercher la douleur pour elle-même, et ne pas la considérer en tant qu'épreuve pour accéder à un plus grand bien (ibid, p. 86). L'entraînement devient œuvre singulière, et non moyen en vue d'un objectif. Si les deux historiens suspendent la recherche de finalité dans leur étude, nul doute que cela reste impossible dans la vie. D'ailleurs, même dans leurs études, ils effectuent des choix implicites en négligeant certains courants d'entraînement et en en privilégiant d'autres.

On peut mettre en avant trois points d'intérêt partagés par la sociologie contemporaine et les travaux philosophiques et théologiques :

1. l'expérience située,
2. l'exercice,
3. le changement de mode de vie.

Premièrement, l'expérience située est au cœur de la théologie au travers de l'Incarnation⁷⁴ et le corps situé est aussi un enjeu pour un philosophe antique (à propos de l'alimentation, l'habillement, du regard sur son corps, des soins et de la santé) et pour les sciences sociales contemporaines (spécialement pour les *gender studies*). Pour les conceptions présociologiques de l'ascèse, ce souci trouve sa réalisation dans la recherche d'une finesse descriptive du quotidien, des sensibilités, des émotions et des désirs (voir Cérézuelle, 2005), et d'une lecture des vertus sur le corps — qu'on pense à la barbe de Socrate qui veut mettre en avant l'expérience et la sagesse. Cela signifie que modifier le mode de vie revient aussi à s'intéresser aux expériences corporelles, aux manières dont les corps sont marqués physiquement et symboliquement.

Deuxièmement, le fait de s'exercer, autrement dit l'ascèse (Hadot, 1995, p. 291), induit une logique processuelle dans la description du mode de vie et aussi l'idée que l'habitant peut changer s'il apprend.

Troisième point commun, à la fois des philosophes et des théologiens ont réfléchi au changement de mode de vie (Hadot, 1993, pp. 225-226 ; Nock, 1933). Ils ont expérimenté des changements eux-mêmes et en ont extrait des enseignements pour entraîner les autres, au travers d'exercices concrets et issus de doctrines raffinées. Nous comprenons alors l'intérêt de ces sources pour lire et mettre à l'épreuve un travail axé sur les changements dans les modes de vie et de mode de vie.

Ascèse est un terme qui relève de la définition même du mode de vie, et dont le mot grec *ἀσκησις* (*askesis*) dont il provient signifie : « travail des matériaux bruts, façonner avec art, et par suite assouplir par l'exercice » (Devilliers, 1993, p. 25). Le terme grec fut appliqué ensuite aux efforts de l'athlète, au philosophe antique, à l'existence chrétienne⁷⁵ et enfin à d'autres courants religieux. Il s'agit ici d'en élargir

⁷⁴ Qui sont les ascètes chrétiens et quelle fin poursuivent-ils ? Dans une perspective chrétienne orthodoxe et catholique, les grands entraînés sont les Pères du désert. Ils trouvèrent en ce lieu un terrain d'entraînement propice, une fois que les persécutions les plus massives cessèrent et que le martyr fut remplacé par la recherche de chasteté, tant sexuelle que spirituelle (Viller, 1937, pp. 971–976). La pauvreté est également centrale dans cette optique, ce qui fut rappelé par les Franciscains et les Dominicains (Lemoine, Gaziaux, Müller, 2013, p. 217). Pour les chrétiens ne vivant pas la vie de moine, la question de la mesure des désirs est fondamentale aussi (voir *Le Pédagogue* déjà cité, qui développe ce à quoi doit ressembler la vie chrétienne d'un Alexandrin du IIe siècle). Dans ce contexte, on comprend que l'ascétique, soit l'étude de l'entraînement du mode de vie fut « souvent appelée, aux premiers siècles de l'Eglise, la vraie philosophie ou la philosophie de Jésus-Christ » (Vacant, 1908, p. 2038).

⁷⁵ Le terme ascèse fut introduit par l'école d'Alexandrie au sein de la philosophie chrétienne (Viller, 1937, pp. 939–940), à nouveau par Clément dans le *Pédagogue* (Vacant, 1908, p. 2074). Des auteurs du XXe siècle qualifient aujourd'hui la religion chrétienne de « religion ascétique » (Viller, 1937, p. 96). D'ailleurs, les moines non contents d'être qualifiés de philosophes prirent également le nom d'ascètes, ce qui prouve la proximité des deux notions. Si l'ascèse comprend le plus souvent une dimension de renoncement, il s'agit essentiellement d'un « long entraînement tant physique que moral. Elle peut s'adresser d'abord au corps pour qu'une modification mentale s'ensuive » (Zarader, 2014, p. 65). L'ascèse, c'est-à-dire l'entraînement de soi, vise à modifier consciemment le mode de vie afin de le rendre plus vertueux. Les sociologues sont habitués à traiter de mode de vie, voire de changement de mode de vie. Plus spécifiquement ici, nous souhaitons lier définition du mode de

encore l'usage, en prenant en compte un *continuum*, qui s'étend des ascèses radicales et explicites, aux ascèses peu intenses et implicites. Pourquoi ne pas étudier les différents types d'ascèses contemporaines⁷⁶ ? Entre autres, les sportifs offrent des exemples saisissants d'entraînements et de dispositions à apprendre (Serres, 1999). Ils fournissent des modèles, tant dans la littérature ascétique (chez saint Paul par exemple), que pour le sociologue (voir l'exemple de Bourdieu déjà cité). Loïc Wacquant explique comment l'habitus du boxeur peut découler d'un entraînement. Il est le fruit « d'exercices physiques, de règles de vie ascétiques (tenant à la gestion de la nourriture, du temps, des émotions et du désir sexuel) » (2010, p. 115). Ensuite, ces compétences acquises et omises avec le temps diffèrent en fonction des apprentissages de départ de l'entraîné (ibidem).

L'essentiel ici est alors de constater qu'un nouvel habitus peut naître d'un « travail pédagogique » (ibid, p. 115). Dans son interprétation, le sociologue rejoint une définition proche de ce que recherchent les ascètes. Ils s'entraînent à parfaire leurs habitudes, selon des séries réglées d'exercices (à mettre en parallèle avec la notion de séquence d'apprentissage utilisée par Berger et Luckmann, 2006, pp. 238-239) —, et des modèles idéalisés. Souvent, pour y parvenir, ils suivent les conseils de véritables entraîneurs. Ces derniers ont pour fonction de remodeler les habitudes, tant culinaires, que musculaires, ou encore motivationnelles.

D'un point de vue sociologique, rappelons également que l'ascèse se rattache à un certain type d'épreuve : les « épreuves de formation de soi » (Martuccelli, 2015, p. 50). L'ascète tend à transformer sa manière de vivre le plus profondément possible, pour former un nouveau mode de vie et acquérir une identité nouvelle — par exemple, le moine change de nom lorsqu'il entre au monastère. Tout le mode de vie peut passer par le tamis de l'ascèse — de la mobilité à la sexualité.

Même moins radicalement, chaque habitant est soumis ou/et choisi des pratiques ascétiques : qu'il s'agisse de la pratique d'un sport, ou bien de l'éducation reçue dans une auto-école ou encore de manière néfaste, comme dans l'anorexie (Darmon, 2010). L'école est le lieu par excellence de l'imposition d'un apprentissage ascétique. D'ailleurs, les racines historiques reliant ascèse et scolarité sont évidentes. En Europe occidentale, les institutions scolaires modernes procèdent des écoles épiscopales et paroissiales (Marrou, 1948, pp. 478-480). Les noms des institutions scolaires (lycée, gymnase) renvoient à des institutions antiques de disciplines ascétiques. Également, on sait l'influence déterminante des Jésuites sur la formation des enfants.

Apprentissage du sport, scolaire ou de la conduite, chacune de ces pratiques renvoie à « ce que l'on pourrait qualifier de “théories indigènes de la malléabilité de l'habitus” » (Darmon, 2010, p. 53). Nous retrouvons ainsi l'idée qui nous intéresse : l'habitant muni d'un habitus initial peut être transformé par le biais d'une ou plusieurs ascèses.

vie et de son changement grâce au terme traditionnel d'ascèse et le conjoindre avec les travaux scientifiques récents. Ainsi, on connecte des travaux au centre d'intérêt commun et on embrasse une définition plus étendue du mode de vie.

⁷⁶ L'usage de la notion d'ascèse permet ainsi de rassembler dans une même lignée, les chercheurs des modes de vie antérieurs aux sciences humaines et sociales, et les chercheurs contemporains qui bénéficient de l'avancée de ces sciences. Comme l'écrit Jon Elster, ne serait-ce pas terrible de négliger non par ignorance ce qui est inévitable, mais volontairement, environ vingt-cinq siècles de réflexion en faveur de la seule dernière centaine d'années (2007, p. X), sous prétexte que nos méthodes d'enquête ou leurs intitulés ont évolué ?

Par l'ascèse, nous précisons un nouveau niveau de l'apprentissage, celui qu'atteignent ceux qui proposent des programmes d'apprentissage : les pédagogues, qui œuvrent tant à l'échelle de l'humanité, qu'à des échelles plus restreintes, tels les *coachs* d'entreprise, les entraîneurs de boxe ou bien les « entraîneurs » spirituels.

Ces réalités du suivi et de la création d'ascèses sont moins valorisées par la sociologie, malgré les origines de cette discipline dans la philosophie et la théologie — qui en sont pourvoyeuses —. Pourtant, telle que l'écrit Bourdieu, la conscience de posséder des pratiques fautives ne suffit pas à résister contre elles, contrairement à « un véritable travail de contre-dressage, impliquant la répétition des exercices, peut, à la façon de l'entraînement de l'athlète, transformer durablement les habitus » (2003, p. 248).

Transformer durablement les habitus par l'ascèse et en vue de la sobriété s'avère constituer le cœur du propos de cette enquête, mais aussi de plusieurs courants ascétiques⁷⁷⁷⁸. Dans la présente recherche, les limites considérées sont avant tout écologiques, mais il semblait important de rappeler la compatibilité entre ascèse et recherche de sobriété en général.

Par la manière d'apprendre de l'ascèse, qui se superpose et remplace les premiers habitus de l'habitant, on comprend l'imbrication de toutes les manières d'apprendre entre elles.

L'ascèse vise à produire des habitudes selon des valeurs et des désirs, à partir d'un choix de modèles à imiter — retravaillant ainsi l'habitus — et ce n'est possible que par l'invention d'exercices qui fournissent des occasions réglées pour inventer de nouveaux gestes (pour l'individu) desquels découleront des compétences nouvelles. Imitation et expérimentation sont ainsi au cœur des ascèses, qui fabriquent des habituations complexes.

En conclusion de ce chapitre relatif aux manières d'apprendre, rappelons l'imbrication des apprentissages entre eux. D'une part, ils sont tous liés à une capacité à apprendre qui diminue ou bien qui croît. L'habitude limite fortement les apprentissages face à la nouveauté, l'habitus aussi quoique moins fortement, car il permet la mise en place d'habitudes dans diverses situations grâce à une pluralité de modèles transposables. Ensuite, l'invention est le résultat d'une capacité à renouveler les

⁷⁷ Ascétisme philosophique et chrétien sont d'ailleurs au cœur du mouvement de la décroissance — qu'on pense simplement aux travaux de Ivan Illich et Jacques Ellul (voir aussi : Latouche, 2016).

⁷⁸ Dans la philosophie antique gréco-romaine, l'ascèse avait pour but la lutte contre la démesure. Plus précisément, *hubris* est le terme grec employé pour traiter de démesure dans le lexique philosophique. Il rend compte des présomptions excessives qui conduisent un individu ou un groupe à ignorer les limites fixées à l'action humaine par les dieux et par le cosmos.

Un exemple fameux en ce sens est celui de l'empereur perse Xerxès tentant de conquérir la Grèce. Alors qu'il perd une partie de sa flotte engloutie par la mer, l'empereur commande de punir les flots de trois cents coups de fouet et de les marquer au fer rouge, tel un esclave. L'empereur surestime sa force en imaginant punir l'eau. De la sorte, il mésestime la différence entre un homme et un élément naturel, en se hissant à un niveau qui n'est pas le sien.

Du point de vue des mœurs, *hubris* se traduit par orgueil, lorsqu'un individu ou un groupe omettent les limites propres à leur condition, tel le couple du péché originel. La vertu opposée à la démesure du point de vue philosophique est la tempérance, et du point de vue chrétien, l'humilité. Les deux sont compatibles.

Ainsi, des philosophes érigent l'*hubris* en repoussoir, à partir duquel évaluer les comportements et chercher à mener le mode de vie qui convient. De leur côté, les chrétiens tentent de vivre une vie humble à l'exemple de Jésus-Christ, qui se fit serviteur en s'abaissant au rang d'homme (Phi 2, 7). Dans les deux cas, il s'agit de retrouver le sens de la mesure dans le mode de vie.

apprentissages, à partir d'un échec ou d'une nouveauté ponctuelle. Enfin, l'ascèse remodèle plus complètement l'individu selon une visée choisie.

Les habitudes se répètent de façon plus mécanique et stable. Sans cette répétition de la même situation, l'habitude risque la rupture. L'habitus est aussi une manière stable de réagir à un grand nombre de situations, qui se répètent ou bien non, mais selon des modèles inculqués. Ainsi, l'habitus est plus transférable que l'habitude, bien qu'il ne soit pas propice au changement. Une situation surprenante peut aussi survenir et nécessiter une tentative d'invention, à partir d'une hybridation de gestes déjà effectués par ailleurs. L'invention diversifie les actions possibles de l'habitant. Enfin, l'ascèse est une mise-en-action réfléchie d'exercices répétés ou surprenants, afin de gagner en compétence selon un programme préétabli. L'ascèse est aussi liée à des modèles, qui donnent des limites de transférabilité et qui augmentent la malléabilité. L'ascèse peut échouer s'il est trop exigeant et qu'il épuise l'habitant qui ne développera pas de nouvelles habitudes.

Si l'on voulait schématiser encore un peu plus ces notions heuristiques grâce à l'usage du vocabulaire de l'apprentissage usité en psychologie, on pourrait écrire que :

- l'habitude constitue une auto-imitation,
- issue de l'habitus, lui-même composé par l'imitation de modèles de vie de tiers,
- et que l'ascèse modifie suivant une imitation d'exercices et de références proposés par des tiers.
- Enfin, l'invention est une hybridation et donc un mélange d'imitations passées qui modifient les habitudes, les habitus et les ascèses.

Le propre de l'apprentissage est de naître par l'exercice situé, qui permet le développement de compétences évolutives liées à l'environnement. Néanmoins, l'exercice peut être manqué, ou refusé. Si au contraire, l'exercice n'habilite pas, s'il met en situation d'échec, de défiance, d'ennui, s'il est trop facile et trop omis : alors l'apprentissage se réduit et les capacités à apprendre de même. La distinction entre exercice et répétition stérile est donc empirique.

On comprend mieux comment les manières d'apprendre composent les modes de vie, selon des ouvertures et des fermetures aux propositions d'apprentissage. Munis de cette typologie, on pourra lire leur évolution dans l'enquête. Il est donc temps d'en préciser les contours.

2.4. La structure de la recherche

2.4.1. La réduction de la place de la voiture en Suisse

Le cadrage théorique avait pour but de nous rendre capables de saisir avec la plus grande clarté et la plus grande complexité les processus d'apprentissages et notamment ceux qui engagent un changement dans le mode de vie. Cet objectif s'arrime à l'étude empirique qui va suivre. Elle concerne principalement le changement dans le domaine de la mobilité et l'arrêt de la conduite automobile.

D'où provient cet intérêt pour ce changement en particulier ? L'hypothèse selon laquelle de nombreux habitants peuvent se dépourvoir d'une voiture s'inscrit non seulement dans une démarche de réflexion sur les modes de vie actuels, mais aussi dans un projet collectif intitulé *PostCarWorld*⁷⁹, dans la lignée des projets de recherche sur les espaces publics et les études du futur des villes sans pétrole (Urry, 2013 ; voir les travaux de Rob Hopkins), et sans voiture (voir par exemple : Kingsley, Urry, 2009). Ce projet est à la fois la source d'inspiration et la source de financement de cette recherche, grâce aux fonds alloués par le Fonds National Suisse de la Recherche. Le projet a été initié par le géographe Jacques Lévy, entouré par une équipe de chercheurs en études de la mobilité. Cette enquête s'inscrit au cœur de ce projet de recherche qui est volontairement radical et à la limite de l'utopie. Le projet a pour finalité l'exploration du futur de la mobilité et des mobilités du futur, en Suisse, à travers le rôle de la voiture. Il confère à cette enquête des modes de vie un terrain : celui de la Suisse. Ni le projet, ni donc cette thèse ne traite de l'enjeu du point de vue économique ou bien des politiques publiques, mais se concentre sur l'échelle des modes de vie individuels. Il ne cherche pas plus à démontrer l'advenue du monde sans voiture.

Ce projet dans lequel s'inscrit cette thèse est la source d'un questionnement sur les modes de vie à partir de la mobilité et de la réduction de la prégnance de la voiture. Il prend pour cas d'étude le territoire suisse : en particulier au travers de l'agglomération de Lausanne (l'agglomération lausannoise compte 402 883 habitants, en 2015⁸⁰), du canton de Genève (45 communes pour un canton peuplé par 484 736 habitants, en 2015⁸¹), du canton de Zurich (168 communes pour un canton 1 466 424 habitants, en 2015⁸²) – et aussi de Lugano, que nous n'étudions pas parce que la maîtrise de l'italien est requise pour mener un travail d'entretien sérieux dans le canton du Tessin. Les différences environnementales que rencontre un habitant du cœur de Zurich et celle d'un habitant des stations alpines ont aussi été prises en compte : partant des centres urbains et de leurs régions métropolitaines, pour parvenir aux villages alpins. Ce choix recoupe la typologie des espaces urbains suisses proposée dans l'ouvrage *La Suisse, portrait urbain* (Diener, Herzog, Meili, de Meuron, Schmid, 2006, p. 18). Le choix de rencontrer des habitants de divers gradients d'urbanité (Lévy, 1993) a pour fonction de multiplier les rapports entre pratiques de mobilité et offres de l'environnement quant à ces pratiques. Les aires urbaines citées sont intéressantes notamment parce qu'elles comptent un nombre de voitures par habitant qui est inférieur à la moyenne suisse : 541 voitures de tourisme pour 1000 habitants, en 2015⁸³. On comptait, en 2015, 463 voitures de tourisme pour 1000 habitants dans le canton de Genève, 505,6 pour 1000 habitants dans l'agglomération de Lausanne, 500 pour 1000 habitants dans le canton de Zurich. Enfin, les réseaux de transports en commun en Suisse sont considérés parmi les plus performants et efficaces en Europe et offrent donc un cas d'étude intéressant, dans lequel la possibilité de se déplacer sans voiture est importante. Il s'agit d'un contexte favorable pour cette étude et pour envisager de limiter la voiture, car la Suisse est dotée d'un système de moyens de transport en commun plus efficaces que les pays voisins. De plus, les chiffres précédents montrent qu'il existe une partie de la population qui vit déjà sans automobile. La Suisse compte aussi un réseau de voitures partagées performant et ancien. L'entreprise

⁷⁹ <http://postcarworld.epfl.ch/>

⁸⁰ Consulté le 3 août 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/themes-transversaux/city-statistics/portraits-agglomerations/lausanne.html>

⁸¹ Consulté le 3 août 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/statistique-regions/portraits-regionaux-chiffres-cles/cantons/geneve.html>

⁸² Consulté le 3 août 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/statistique-regions/portraits-regionaux-chiffres-cles/cantons/zurich.html>

⁸³ Consulté le 25 juin 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport.assetdetail.40705.html>

Mobility qui la gère est active depuis 1999, et compterait 131 000 clients en 2016⁸⁴. Enfin, 7 % des ménages possèdent un vélo électrique⁸⁵.

Qu'en est-il des pistes à suivre chez ces habitants d'aires urbaines suisses qui ont remis en cause les modes de vie liés à la voiture, et ont eu le désir d'apprendre à se déplacer autrement ? C'est ce que nous allons tenter dans ce travail, grâce à l'insertion au sein du projet de recherche *PostCarWorld*. Le but de ce projet est d'explorer le futur de la mobilité à travers le rôle de la voiture et l'hypothèse qu'elle puisse disparaître. Ce projet peut avoir l'air démesuré. C'est pourquoi notre tâche est de l'avancer seulement un peu plus, si l'on veut admettre qu'« *un projet technique n'est pas réaliste ou irréaliste, il se réalise ou se déréalise progressivement.* » (Latour, 1992, p. 77). Ce travail de thèse participe à ce projet de décrire des existences sans voiture et des outils pour influencer dans ce sens une Suisse sans voiture par l'exploration des chemins possibles pour y parvenir. Au sein de ce projet, cette thèse se concentre sur les modes de vie et leur complexité, et interrogera tout particulièrement l'absence d'usage de la voiture, quelles compétences cela demande, quel environnement y est le plus propice, et quelles valeurs et définitions de la vie bonne sont mobilisées par les habitants de la Suisse, qui vivent sans voiture. C'est dans la comparaison entre les habitants qui conduisent, et ceux qui ne conduisent pas qu'on peut comprendre les variables des modes de vie qui sont pertinentes pour influencer sur les changements de pratiques de mobilité. On retrouve ainsi le cœur de la démarche de cette thèse, notamment parce que certains non-usages de la voiture reposent sur la recherche de modes de vie plus sobres. Rappelons toutefois que cette thèse ne prétend pas prédire le futur des mobilités, et qu'on notera tout au long du travail que des obstacles se présentent devant qui souhaite modifier les habitudes et les modes de vie en général.

On comprend mieux dans quelle dynamique s'inscrivent les questions de recherche et les hypothèses de ce travail, et pourquoi nous allons nous concentrer sur la mobilité, la conduite automobile, mais aussi l'absence d'usage de la voiture.

2.4.2. Les questions de recherche

Résumons cette thèse en une question : partant de la description des changements de modes de vie, spécialement dans la mobilité et l'arrêt de la conduite automobile, comment peut-on influencer (et non contraindre ou imposer) d'autres arrêts de la conduite, d'autres changements de pratique de mobilité et donc d'autres modes de vie ? Si l'on déplie cette question, plusieurs interrogations complémentaires apparaissent : quelles sont les différentes manières d'apprendre un mode de vie ? Toutes les mobilités s'apprennent-elles et se désapprennent-elles de la même manière ? Comment et quand s'apprennent les mobilités au cours de la vie ? Quels sont les moments les plus propices aux changements de modes de vie ? Quelles différences de compétences, de rapport à l'environnement, de rapport aux valeurs et à la vie bonne existent-ils entre les automobilistes et les non-automobilistes ? Comment le changement se produit-il au point d'entraîner un arrêt de la conduire automobile ? Et, partant de ces résultats : comment influencer les pratiques de la mobilité et les modes de vie vers plus de sobriété ?

⁸⁴ Consulté le 8 février 2018, <https://www.mobility.ch/fr/mobility-societe-cooperative/historique/>

⁸⁵ Consulté le 8 février 2018, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/enquetes/mzmv.assetdetail.1840421.html>

2.4.3. Les hypothèses générales

1. L'ensemble des dimensions du mode de vie (valeurs, environnement, compétences, vie bonne) est à prendre en compte pour analyser les changements de modes de déplacement chez les habitants, en particulier pour comprendre comment s'abandonne la voiture.
2. Les modes de vie et les pratiques de mobilité évoluent différemment selon les capacités d'apprentissage, les moments et selon les modes de déplacement.
3. Ne pas abandonner la voiture et adopter un mode de vie mesuré peut résulter du refus des apprentissages pour changer de vie.
4. Il est possible de comprendre comment changent les modes de vie auprès de ceux qui sont en train de changer ou qui ont déjà changé de vie, notamment en abandonnant la voiture.
5. Pour influencer des transformations des pratiques et des modes de vie aujourd'hui, le recours à la notion d'ascèse s'avère utile, il permet de souligner les techniques de transformation utilisées par les habitants eux-mêmes.

Chapitre 3. La méthode et le terrain de l'enquête

L'objectif est d'exposer un cadre méthodologique avec pour visées : l'exploration de la place de la voiture dans les modes de vie, des manières d'apprendre et de désapprendre à se déplacer, selon des valeurs, des compétences et des environnements particuliers. Pour ce faire, une méthode d'enquête sur la richesse du mode de vie des habitants est requise. Nous avons sélectionné celle des entretiens compréhensifs.

En vue de montrer que le choix de la démarche pertinente a été effectué pour cette enquête, le chapitre est structuré en cinq temps : un premier temps d'évaluation de la méthode la plus efficace pour enquêter les modes de vie dans leur complexité ; un deuxième, de présentation de la méthode des entretiens qualitatifs compréhensifs ; un troisième temps, de présentation du terrain de l'enquête ; un quatrième, d'exposition des contenus attendus relativement à la méthode choisie.

3.1. La prise en compte de la diversité des modes de vie

Prenons le temps d'égrainer des méthodes possibles, de les tester et de les rejeter afin de parvenir à sélectionner la plus adéquate pour enquêter les changements de modes de vie. Si l'on choisissait une méthode trop réductrice, il serait difficile de tenir notre objectif d'influencer et non de contraindre les modes de vie, puisque l'influence demande un travail fin. Inversement, les cas étudiés doivent tout de même être suffisants pour comprendre comment une variété d'environnements et de variables internes à l'habitant influent sur sa manière de se déplacer et son mode de vie.

Les méthodes quantitatives sont efficaces pour analyser de grandes populations selon des catégories statistiques, entre autres, afin de déterminer des tendances, des causalités, ou bien des typologies d'habitants. Néanmoins, ces méthodes ne répondent pas aux objectifs de description complexe des modes de vie des habitants, selon leurs sensibilités, leurs attachements, leurs valeurs, leur réflexivité, leurs calculs, le sens qu'ils prêtent à leur existence. Pour déployer les modes de vie dans toute leur richesse expérimentielle, l'enquête suivra une méthode qualitative. Au sein des démarches qualitatives, plusieurs variantes existent, chacune possédant des qualités propres.

Première possibilité, les parcours commentés offrent de saisir la mobilité en mouvement et en situation. Cette méthode enrichit la description du déplacement, notamment du point de vue sensible (Thibaud, Grosjean, 2001). Néanmoins, lors d'un déplacement, la biographie d'une vie d'habitant ne peut être narrée commodément. Deuxième méthode possible, l'ethnographie permet de décrire avec finesse une situation donnée, notamment dans ce qui s'y joue à un niveau implicite. C'est la référence pour suivre les dynamiques d'interaction d'un groupe et ses pratiques, en particulier s'ils sont inscrits dans un lieu — voir l'étude classique de Pierre Bourdieu sur la Kabylie (1992). Aujourd'hui, l'ethnographie est sortie des îles et des espaces clos pour s'appliquer aux réalités contemporaines des grandes villes. Toutefois, il existe certains risques inhérents à cette méthode : soit d'étudier un groupe déjà formé, alors que nous recherchons au contraire la diversité des modes de vie ; soit d'étudier une pratique parmi d'autres et ainsi de perdre de vue la cohérence et les contradictions des modes de vie et les tentatives de mener des vies bonnes.

Une variante voisine de l'ethnologie et intéressante pour étudier les apprentissages est développée par Loïc Wacquant. Ce sociologue a enquêté sur la pratique de la boxe, pour sa thèse et dans des articles ultérieurs. Pour ce faire, il a enfilé les gants, afin de s'approcher au plus près des autres boxeurs, mais aussi pour expérimenter les effets et les épreuves inhérents à cette pratique sportive (Wacquant, 2010, 2014). Sa description de celle-ci tire profit d'une compréhension charnelle et sensible de l'apprentissage, ce qui est difficilement égalable par d'autres procédés. Cependant, cette méthode limite trop la diversité des cas étudiables et ne permet pas si facilement d'interroger le passé des habitants.

Enfin, dernière possibilité recensée ici, les entretiens directifs permettent de réaliser des comparaisons entre un grand nombre d'habitants, mais ils ne sont pas assez adaptables à chaque interviewé et ne révèlent pas la complexité du mode de vie de chacun.

Au sein des méthodes qualitatives, il a été choisi de conduire des entretiens compréhensifs. Ils rendent possible d'enquêter sur plusieurs ascèses, sur toutes les formes d'habitation, tout en conservant une richesse dans la description qui serait réduite par une étude quantitative trop surplombante. De plus, dans cette recherche sur la diversité des modes de vie, la méthode des entretiens qualitatifs compréhensifs — dits aussi : semi-directifs — permet de « mettre en lumière des aspects du phénomène auxquels le chercheur ne peut penser spontanément » (Blanchet, Gotman, 2010, p.39).

Contrairement à une méthode directive qui privilégie des questions fixées, quelles que soient les variations entre les interrogés, un ensemble plus flexible de questions laisse une marge d'adaptation à chaque habitant interviewé, par la réaction en direct à ses réponses. D'une certaine manière, on se prépare à l'imprévu, en cadrant sans rigidifier l'entretien et en se donnant comme règle de poursuivre l'information intéressante. Par ailleurs, l'organisation plus fluide des questions permet de constituer un fil de discussion plus coulant, laissant à l'interrogé une part de détermination dans le lien qu'il établit entre ses expériences et les questions de l'interrogateur. Ainsi, on auscultera au mieux ce qui influence des changements de mode de vie. Cela répond d'ailleurs aux intentions de la sociologie des épreuves qui fonde ses démarches méthodologiques sur l'empathie (Genard, 2011, p. 3).

3.2. Les entretiens qualitatifs compréhensifs

Conduire des entretiens qualitatifs compréhensifs est une tâche spécifique, qui suppose des manières d'interroger des réalités sociales et de considérer l'interrogé. Cette méthode doit donc être compatible avec le sujet de l'enquête, ce que nous allons montrer, en vue de justifier sa pertinence pour l'étude des modes de vie dans toutes leurs dimensions.

Une fois la méthode choisie, une question demeure : pourquoi privilégier une échelle individuelle pour enquêter les modes de vie ? Plus que sous la forme d'entretiens de couples, de famille, ou encore par le biais de *focus groups* ? Grâce à la méthode des entretiens qualitatifs semi-directifs, les éclairages sont demandés directement à l'individu. Pourtant, le mode de vie individuel résulte de reprises d'apprentissages de tiers. Le mode de vie est lié à des pratiques qui précèdent la naissance de l'individu et dont il hérite, qui sont plus ou moins riches de possibilités d'inventer (Shove, Pantzar, Watson, 2012, p. 64). Or, l'entretien compréhensif permet d'interroger les modèles, les imitations que met en pratique l'habitant, tout en interrogeant un individu. L'interrogation des modèles de vie fut déjà considérée par la sociologue Harriett Martineau qui écrivit dans la première moitié du XIXe siècle, comme un excellent

moyen de décrire la morale et les manières des habitants (1989, p. 125).

En outre, l'échelle individuelle est pertinente à un deuxième niveau. On peut constater, reprenant entre autres les conclusions classiques de Elias (1987, p. 101) que l'individualisation est rendue plus aisée aujourd'hui, puisque les formes d'existence qui sont proposées sont moins contraintes par les groupes d'appartenance. La multiplication de ces groupes en Suisse⁸⁶, lieu de notre terrain, favorise les combinaisons nouvelles et la relativisation des modes de vie acceptables, pour un grand nombre d'habitants. Ainsi, l'individualisation des modes de vie est importante et interroger un habitant peut révéler des particularités et des divergences avec une catégorie d'appartenance trop simple. Ce pour quoi, dans ce travail, on n'interroge pas un ouvrier, ou un cadre, c'est-à-dire des catégories, mais des habitants qui incarnent des modes de vie, résultat du croisement de ces groupes.

Motif supplémentaire qui justifie l'interrogation individuelle, c'est l'individu qui hérite d'entraînements et d'habituations qu'il doit apprendre ou s'abstenir d'apprendre. Multiplier les groupes d'appartenance et conséquemment les héritages possibles, ne signifie pas l'absence d'un héritage, bien au contraire. Sans la transmission, le mode de vie d'un habitant se résumerait à des lambeaux de formes et au fruste de la vie de l'enfant sauvage. Dans le même temps, surinvestir l'unité du groupe d'appartenance dont l'individu hérite risque de rendre aveugle à l'ensemble d'apprentissages dont il est porteur. Ce qu'on appelle généralement la société ou la classe dont on hérite, est une façon imprécise pour signifier la chaîne d'habitants, d'objets et d'institutions⁸⁷, qui ont transmis des apprentissages qui avaient déjà été transmis (Oakeshott, 1995, pp. 87-88)⁸⁸, et également les rencontres contingentes dont l'habitant a tiré une imitation ou encore refusé l'imitation. Autrement dit, on privilégie l'identité dans sa complexité à l'appartenance (Serres, 2012, p. 8).

De plus, les différences d'apprentissage entre individus, même au sein d'un couple, d'une famille ou d'une institution peuvent être très élevées. Interroger ensemble des habitants sur la question de la biographie individuelle et des apprentissages de la mobilité, ne permettrait pas de parvenir à la finesse requise pour exposer un mode de vie. Dans d'autres travaux, s'il est souhaitable d'insister sur le partage et les négociations inhérentes au mode de vie de chacun, il peut alors être judicieux de questionner un couple (Ascher, 2015), une famille, ou bien un ensemble de collègues lors du même entretien collectif. Cependant, cette enquête a pour fonction de révéler la construction des modes de vie et leurs changements au cours du temps, notamment par le questionnement de l'incohérence entre la pratique automobile et le réchauffement climatique. Or, ces processus se produisent à l'échelle individuelle, bien qu'ils puissent être simultanés chez de nombreux habitants, et être le fruit d'imitation. La conscience est une réalité peuplée des autres, mais elle n'est pas directement communicable à un autre ! De plus, il ne faut pas négliger les effets de censure que ces procédés d'interrogation collective entraînent,

⁸⁶ Pour donner un exemple simple, Genève comptait 16 % de résidents binationaux en 2000 : consulté le 22 septembre 2017, <http://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2005/analyses/communications/an-cs-2005-24.pdf>

⁸⁷ En appliquant aux actions inscrites dans le temps, l'image de la chaîne spatiale de médiations — ou réseau — décrites par Bruno Latour : « J'entends par là une chaîne d'actions où chaque participant est traité à tous égards comme un médiateur. » (2007, p. 189).

⁸⁸ « Ce prétendu "héritage social" est une accumulation de compréhensions humaines et il est constitué par les réalisations morales et prudentielles d'individus innombrables exprimées sous la forme des règles et des conditions qui spécifient une multiplicité de pratiques particulières. C'est un rassemblement de réalisations, non une réalisation "collective". On ne peut en jouir qu'en le comprenant et il ne peut être compris que parce qu'il a été appris, et il est exploré et remis en jeu (*re-enacted*) dans une conscience réfléchie à chaque fois que l'on utilise une de ses parties quelconques. Seul un individu qui a été initié peut, soit l'utiliser, soit apprendre à d'autres à l'utiliser » (Oakeshott, 1995, pp. 87-88).

notamment au sujet d'enjeux moraux. Ainsi, le choix de l'échelle individuelle se justifie par la disparité, mais aussi par la diversité des modes de vie contemporains.

Conséquemment, l'habitant est considéré en tant que porte-parole d'un mode de vie qui lui a été inculqué, proposé, qu'il s'est approprié, du fait des métissages et des inventions qu'il fait tenir ensemble. L'intérêt de l'entretien qualitatif qui s'attache à discuter la biographie de l'interrogé est de rendre possible la prise en compte des constantes et des variations dans une existence et de questionner ce qui les a occasionnées. Cette méthode d'étude du temps long de la vie individuelle éloigne aussi le risque d'une pensée de types sociaux trop arrêtés qui s'avèreraient imperméables aux changements, ou bien encore à une vision trop fluide de la réalité des changements. L'entretien qualitatif lorsqu'il s'attarde sur la biographie permet de « garder toujours à l'esprit le problème fondamental de l'équilibre et de la succession des épreuves dont elle est faite » (Martuccelli, 2006, p. 30). L'entretien qualitatif compréhensif est donc pertinent pour étudier la diversité, la complexité et la nouveauté au sein des modes de vie, et à l'échelle de l'individu.

Toutefois, si les habitants sont des porte-paroles de leur mode de vie, ils ne sont pas tous des militants. Comment les rendre assez à l'aise pour divulguer des pratiques à un inconnu ? Pour les encourager à expliciter leurs apprentissages, l'essentiel est d'adopter une posture compréhensive (Kaufmann, 2011). La jeunesse des interrogateurs — moins de trente ans —, leur tenue décontractée, a probablement évité l'établissement d'un rapport hiérarchique ou intimidant avec les interrogés. Pour faciliter la prise de parole, les entretiens ont pour la plupart été réalisés dans des lieux choisis par les interrogés : cafés, restaurants, bibliothèques, domiciles, sur un bateau. Deux furent tenus dans une salle de réunion de l'École Polytechnique de Lausanne, notre lieu de travail. Ainsi, le plus souvent, l'interrogateur se positionnait en tant qu'invité, mais aussi en tant qu'« endetté » par rapport à l'interrogé qui lui offrait du temps, sa vie à étudier, ce pour quoi il était remercié verbalement à plusieurs reprises. De là, la parole est facilitée. Seule une habitante a fait part d'une gêne. L'interrogée a eu l'impression désagréable à ses yeux de se trouver chez le psychologue. Il s'agissait du deuxième entretien que nous conduisions (avec l'habitante, qui se nomme Flavie).

Dans l'usage de la méthode des entretiens qualitatifs, les tâtonnements sont redoublés lorsqu'il s'agit d'estimer à quel moment clore l'enquête, puisque la méthode rend capable d'explorer la diversité, la complexité et la nouveauté. Usuellement, il est considéré que l'enquête est close lorsque l'auteur a épuisé la réalité étudiée, autrement dit, qu'il ne peut plus trouver d'élément nouveau par la conduite de nouveaux entretiens. Il s'agirait du point de saturation, à partir duquel chaque entretien est une répétition d'informations déjà connues. La nouvelle personne interrogée ne fait pas de différences dans l'appréhension de la réalité. Mais qui sait si ce n'est pas plutôt le chercheur qui est saturé et épuisé ? Ou bien les crédits alloués à sa recherche ? Ou encore sa capacité à identifier des profils d'interrogés intéressants ? Ou la fermeture à une rencontre déstabilisante pour son enquête par la rigidité de son emploi du temps ou du questionnaire ? Estimer être parvenus à saturation consiste à envisager la réalité comme une piscine, qu'on pourrait parcourir de long en large, afin d'avoir une vue d'ensemble du bassin de la réalité. Au sein de la réalité, la plupart des personnes existantes seraient sans intérêt, puisqu'il suffit d'en interroger entre une dizaine et une centaine pour parvenir à cerner la réalité. La plupart des habitants seraient superfétatoires, du moins du point de vue de la recherche. Pourtant, avec la méthode des entretiens, les limites des informations disponibles et du cadre d'enquête ne sont pas rigideusement fixées à l'avance. Le chercheur a-t-il plongé assez profond ? Nul ne le sait : l'oubli, le manque de la saisie

d'une occasion, la fatigue, l'évitement d'une question par l'interrogé, ou encore ses omissions et mensonges potentiels (aucun des interrogés ne fait part d'activités extra-conjugales, ou de prise de drogues qui pourrait le gêner dans la conduite de la voiture, par exemple), limitent l'application du principe de saturation, sans compter les erreurs que le chercheur commet.

Avec ce problème de fixer une fin à l'enquête, on retrouve probablement un biais introduit par la confusion entre appartenance et identité. Alors que l'identité est propre à un individu, mais presque illimitée dans sa définition, l'appartenance peut concerner un nombre de cas presque illimité, mais sa définition est finie. Nous faisons le pari de l'identité, parce qu'un pauvre est plus qu'un pauvre, un automobiliste plus qu'un automobiliste, et un habitant plus qu'un individu. L'étude des modes de vie demande de faire le choix de la diversité, de la complexité, de la nouveauté.

De plus, la recherche en tant que processus historique de passage de témoins entre chercheurs ne s'arrête pas à la dernière ligne du travail de l'un ou l'autre de ces derniers, mais sera poursuivie durant de longues années sur le même thème. Qui pourrait croire que l'interrogation sur les modes de vie est récente, ou bien qu'elle se terminera avant la mort du dernier humain ? Mais comment conclure une enquête si la réalité étudiée est si abondante ? C'est l'épuisement du scientifique — sa mort, sa retraite, l'arrêt de son contrat, de son financement — qui permet d'établir un principe de saturation et non l'idée d'épuisement de la réalité. La saturation est le point à partir duquel le chercheur ne peut plus travailler, et donc auquel la recherche est finie, de son point de vue. Pour les autres, elle commence peut-être au moment où il publie, ou bien en parallèle. Pour établir un principe de saturation plus pragmatique et conforme aux pratiques des scientifiques et du doctorat, Bruno Latour va jusqu'à émettre l'idée qu'un travail de recherche se termine lorsque sont remplies les règles que l'institution de recherche recommande de suivre — selon le nombre de pages à écrire notamment (2004). Au-delà de l'ironie, il ne s'agit pas d'arbitraire, mais de conventions qui reposent sur l'autorité des recherches passées et des chercheurs plus confirmés. C'est pourquoi je me suis arrêté à cinquante-trois entretiens. J'estime pouvoir en tirer parti pour établir des conclusions intéressantes, suivant l'avis de mes directeurs. Intéressantes signifie qu'elles apportent des points nouveaux, mais aussi qu'elles poursuivent des travaux, voire qu'elles pourraient être poursuivies. D'ailleurs, si une recherche pouvait être estimée accomplie, cette recherche aurait peu de valeur parce qu'elle ne contiendrait pas les possibilités de sa poursuite. Dans l'analyse, on tentera de substituer un critère de mise en compatibilité du plus grand nombre possible de propositions émises par les interrogés, à un critère de saturation.

3.3. Le terrain de l'enquête

Les méthodes invitent à différents rapports aux autres et à la réalité. La méthode des entretiens qualitatifs compréhensifs ne déroge pas à la règle, elle pousse à privilégier des habitants qui auront le plus à raconter sur le thème de la mobilité. En plus, une fois sur le terrain, les questions du recrutement et de l'aire de l'enquête ne dépendent pas seulement de la méthode, mais aussi de l'objet enquêté. L'objectif est toujours de parvenir à décrire la richesse des modes de vie, selon les contraintes posées par le projet de recherche au sein duquel cette enquête s'insère. Ci-suit, nous décrivons les choix engagés pour enquêter les changements de modes de vie, pour un territoire donné, la Suisse.

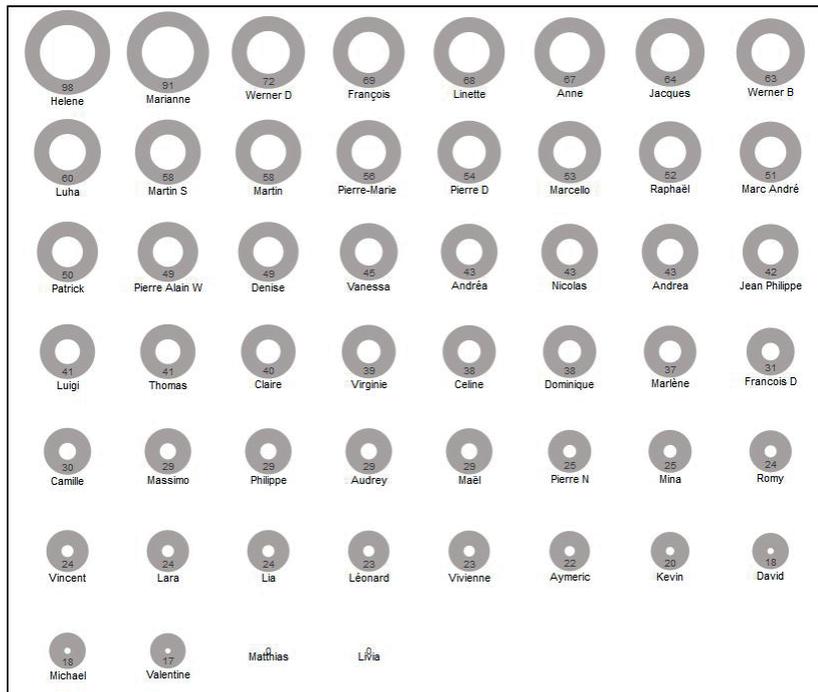
Les habitants interrogés ont été sélectionnés suivant la méthode dite de proche en proche. Au départ, grâce à nos relations d'amitié et de travail, nous avons identifié les habitants susceptibles d'être intéressants pour un entretien sur la mobilité. A la suite de l'entretien, nous avons demandé aux interrogés de nous conseiller d'autres habitants de leur connaissance, qui pourraient être intéressants et intéressés par des interviews. Cette démarche pourrait donner l'impression d'une trop grande subjectivité dans le choix des interrogés ou d'un tâtonnement irréflecti.

Nous pouvons affirmer que si la recherche de diversité des modes de vie est au cœur de l'enquête, la méthode de proche en proche est appropriée. Pour justifier celle-ci, il suffit de rappeler les résultats des recherches de Stanley Milgram quant au phénomène du petit monde (1967). Ils ont été largement poursuivis par la suite. A l'époque de l'étude, sans réseau internet et aux États-Unis, qui comptent une population bien plus nombreuse que la Suisse où mon terrain est effectué, cette recherche a montré qu'en très peu d'interactions une chaîne peut être établie entre des habitants qui ne se connaissent pas et qui vivent dans des États différents. La chaîne a donc permis de réunir une diversité géographique de lieux de résidence. De nombreuses études inspirées de celle de Milgram ont produit des résultats proches dans le principe. En clair, la diversité des habitants est atteignable suivant un recrutement contingent, de proche en proche, parce que les réseaux sociaux de chacun des habitants lorsqu'ils sont croisés permettent de pénétrer des réseaux auxquels l'interrogateur seul ne parviendrait pas. En outre, la contingence des rencontres qui naît de ce chaînage entre interrogés est la meilleure garantie d'être ouvert à des profils non identifiés au départ de l'enquête, et donc à la nouveauté.

Les critères de recrutement doivent être explorés. Ils ne doivent pas définir des critères *a priori* de canalisation des profils, mais au contraire des critères qui laissent augurer de la richesse de l'entretien. Dans un premier temps, les habitants sélectionnés possèdent des propriétés variées quant à l'usage de la voiture : soit, ils utilisent leur voiture fréquemment, soit ils ne l'utilisent pas, soit ils choisissent les voitures partagées, mais ils sont assez réflexifs sur ces pratiques. A partir des premiers entretiens, d'autres critères sont apparus, notamment en ce qui concerne la recherche d'habitants qui privilégient les mobilités actives aux transports en commun et qui ont abandonné l'usage de la voiture à un moment de leur vie, afin d'insister sur les modes de vie les plus nouveaux pour la Suisse contemporaine.

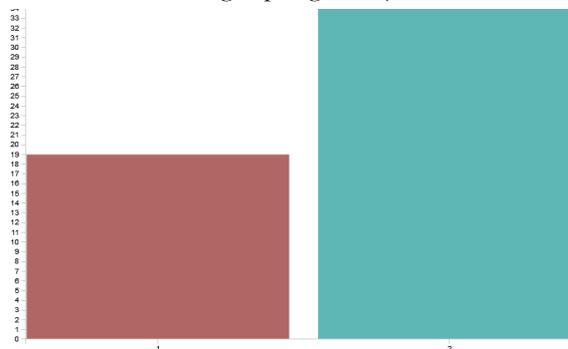
Pour tous les interrogés, le critère le plus important est qu'ils mettent en avant leur rapport à la mobilité, c'est-à-dire que les habitants rencontrés possèdent un rapport affectif intense et une réflexivité sur leurs pratiques mobilitaires. Ils sont ce qu'on pourrait appeler des amateurs de la mobilité, pour reprendre une notion travaillée en sociologie par Antoine Hennion à partir de sa caractérisation des amateurs de musique (2003, 2009). Les amateurs de la mobilité sont ceux qui ont développé les stratégies les plus complexes, et de manière réflexive, afin d'exercer leurs déplacements. Ils sont en général plus inventifs. La sélection des interrogés obéit ainsi à deux visées : d'une part, rester ouvert à la nouveauté et à l'imprévu, grâce au choix de la méthode de recrutement dite de proche en proche, d'autre part, sélectionner les habitants les plus à même de discuter richement leurs pratiques de mobilité, les amateurs de la mobilité.

Ci-dessous, les habitants interrogés sont présentés dans une première liste, qui permet de les dénombrer et d'indiquer leurs âges : ils sont cinquante-trois. Suit une visualisation qui concerne le genre des interrogés.



Visualisation 1. Les habitants interrogés par âge, du plus vieux, au plus jeune selon le diamètre du cercle qui représente le nombre d'années⁸⁹

Visualisation 2. Les habitants interrogés par genre (1 = femmes ; 2 = hommes)



La présentation des interrogés fera l'objet de plusieurs chapitres, afin de les décrire dans leur richesse constitutive. Les habitants jeunes n'ont pas été privilégiés *a priori* ni les habitants plus âgés (de nombreuses études se penchent plus précisément sur ce groupe qui rencontre notamment des difficultés à se déplacer), de même pour les genres. On se référera au tableau en annexe pour une présentation plus détaillée de chacun des interrogés.

En collaboration avec l'équipe de *PostCarWorld*, j'ai rédigé le questionnaire de l'entretien. Ensuite, les entretiens ont été réalisés à Zurich en suisse allemand, par Dominique Kühnhauss, qui les a ensuite traduits. Dominique Kühnhauss mène des études d'architecture et participe à un atelier d'interventions urbaines, elle a étudié tant à Zurich, qu'à Lausanne, ce qui lui confère une maîtrise des deux langues.

⁸⁹ L'âge de Matthias et Livia est manquant sur leur fiche de renseignement.

Ensuite, à Genève, Lausanne et leurs alentours, Jade Rudler, architecte, et moi-même, doctorant en sociologie, avons mené les entretiens en français.

La méthode des entretiens qualitatifs compréhensifs, et son application dans le cadre d'un projet de recherche précis, sont éclaircies. Nous pouvons désormais comprendre quel est le contenu qui a été enquêté.

3.4. Le contenu des entretiens et ses limites

Les méthodes de recherche permettent de choisir des perspectives d'exploration de la réalité, tant du point de vue scientifique, qu'éthique. Chacune d'entre elles permet de trier et de préconfigurer la réalité étudiée. De ce fait, les entretiens qualitatifs compréhensifs offrent un cadrage pour explorer la réalité. De là, voyons comment se présente dans ses détails l'enquête sur le terrain.

Première difficulté, l'insertion de cette enquête au sein du projet *PostCarWorld* a présenté un problème éthique non négligeable, quant à la manière pour l'enquêteur de présenter le travail mené et l'intérêt de l'entretien avec l'habitant en question. Fallait-il annoncer directement et explicitement l'intérêt du projet pour l'abandon de la voiture ? Cette annonce aurait pu limiter la liberté des habitants à déclarer leur goût pour la voiture, leurs pratiques polluantes, etc., sachant que l'autocensure est inhérente à l'entretien par ailleurs. Le biais numéro un de la réussite d'un entretien est qu'un interrogé « se comporte sur le mode dont il a cru comprendre que le scientifique l'anticipe » (Stengers, 2013, p. 65). Pour ne pas cadrer trop fortement l'enquête, il a semblé que faire part d'un intérêt pour les modes de vie et la mobilité au cours de la vie de l'habitant était suffisant pour engager l'entretien et en même temps ne pas le limiter trop fortement. Choisir de définir un contour flou à l'entretien permettait à l'interrogé de ne pas être trop surpris ou malmené par des questions, ce qui aurait pu être le cas si le cadrage était trop serré. De même, ce contour flou permettait de ne pas mentir trop fortement sur l'intérêt du projet de recherche au sein duquel s'inscrit cette enquête.

Ainsi, pour éviter l'autocensure des interrogés, les questions quant au futur de la mobilité et à l'abandon de la voiture étaient posées à la fin de l'entretien. Il était convenu que l'entretien dure entre quarante-cinq minutes et une heure et quart, afin de répondre à toutes les questions du questionnaire et d'en introduire de nouvelles selon les réponses. Cela fut réalisé, sauf pour l'un d'entre eux, mal renseigné par la secrétaire de l'habitant interrogé et qui ne dura que trente minutes difficilement obtenue. L'entretien suivait donc un rythme établi dès avant la rencontre (particulièrement pour la partie sur le futur de la mobilité). La rencontre avec les interrogés comportait donc en premier lieu, un temps de remplissage d'une fiche sur laquelle apparaissent des informations relatives aux trajets quotidiens et de loisir, à l'historique de mobilité de l'individu interrogé. A partir de là sont récoltées diverses informations. Ensuite, y sont interrogés : les thèmes de la mobilité et des modes de vie — un récit de vie au commencement de l'entretien qui donne à comprendre les variations dans les moyens de se déplacer des interrogés, les épreuves marquantes qui ont entraîné un changement, les habitudes de long terme —, des horizons d'attente quant à la mobilité et l'urbanité, un monde sans voiture — des projections et des désirs —. Les trois parties de l'entretien se succèdent dans cet ordre afin de permettre une mise en récit progressive de sa biographie par l'interrogé. Partant du plus connu, il pourra ensuite plus facilement exposer ses attentes, puis sa vision du monde sans voiture. En finissant l'entretien sur les interrogations

à propos d'un monde sans voiture, nous réduisons les biais qui auraient pu naître d'un questionnement initial sur le monde sans voiture, qui aurait orienté tout l'entretien et risquait d'accroître la justification de l'usage de l'automobile et la culpabilisation des interrogés, que nous avons notée malgré tout à plusieurs reprises. Le niveau de langue et l'ordre des questions relatives à chaque thème furent adaptés à chaque situation. Le futur est interrogé suivant trois modalités : probable (que pensez-vous qu'il va arriver ?), souhaitable (que souhaitez-vous qu'il arrive ?), et expérimental (comment feriez-vous pour que cela arrive et si cela arrive ?). L'entretien se déroule ainsi en trois temps :

1. Hier et aujourd'hui : histoire résidentielle et histoire de la mobilité de l'habitant, rapport à la voiture, compétences, changements d'habitudes et d'attachements.
2. Horizon d'attentes : désirs, préférences en rapport à la mobilité et à la vie urbaine en général,
3. *PostCarWorld* : capacité à se projeter, évaluation, souhaits, rejets de la projection sans voiture.

L'analyse des entretiens permet de recenser les compétences des habitants relatives à la mobilité, leurs attentes et aussi les moments durant lesquels ils ont changé d'habitudes. Dans le même temps, nous récoltons des indications quant à leur préférence pour tel ou tel mode de transport, leur ressenti dans les déplacements. On obtient ainsi des listes d'exercices, de désirs, d'attentes, de compétences. Celles-ci sont précieuses pour envisager une modification dans les façons de se déplacer. Les habitants peuvent témoigner de changements passés qui peuvent nous en apprendre beaucoup sur les processus de changement en général.

Une deuxième difficulté rencontrée est celle de l'omission propre aux apprentissages devenus habituels ou routiniers, accrue par les situations dans lesquelles les compétences s'entrecroisent, durant la conduite automobile. Nous avons montré l'importance des phénomènes d'habituation. Les compétences vont souvent de soi (Garfinkel, 2007, pp. 51–52) et demandent de la part de l'analyste des entretiens un certain travail interprétatif à partir d'indices (Lahire, 2002, p. 18).

En demandant au début de l'entretien le remplissage d'un historique simple et quantitatif des pratiques de chaque mode de transport que l'habitant a utilisé, j'ai mis en évidence de grandes tendances d'apprentissage et d'habituation chez chacun des habitants. A partir de ce tableau récapitulatif, il était plus facile à l'interrogé d'être réflexif, puisque ces apprentissages étaient partiellement couchés sur le papier et qu'il a eu le temps d'y penser. C'est également pourquoi nous avons fait remplir une fiche à l'habitant sur ses habitudes quotidiennes. L'exercice consiste à indiquer son lieu de départ, d'arrivée, la durée et le mode de transport utilisé pour un ou plusieurs déplacements quotidiens. Ainsi, l'habitant était amené à réfléchir et à entrer dans une phase d'explicitation de ce qui est habituellement tacite. De plus, on s'est fondé sur cette fiche pour lancer la discussion et donc prolonger l'explicitation de ce qui autrement est omis.

Par ailleurs, l'entretien étant un événement et un jeu de remémoration, il y a un écart qui se crée entre l'expérience vécue et la description qui en est donnée (Barthélémy, Quéré, 2007, p. 14), ce qui est aussi

favorable à l'explicitation des pratiques qui seraient omises en situation. C'est notable chez des habitants qui font part de description de processus d'habitation⁹⁰.

De plus, comme les scènes quotidiennes sont vues et vécues sans que l'attention soit forte (Garfinkel, 2007, p. 99), nous avons privilégié l'interrogation d'amateurs de la mobilité, car ils discutent leur mobilité avec des proches, dans des associations, parce qu'ils lisent une presse spécialisée ou bien encore parce qu'ils ont fait un choix individuel réfléchi dans le domaine de la mobilité. De la sorte, nous limitons les omissions trop fortes, parce que ce sont des personnes qui s'identifient à ce vécu, mais aussi qui doivent s'entraîner volontairement pour pratiquer la mobilité. En se tenant, l'entretien propose un moment de réflexivité à l'interrogé, qui réduit encore l'omission susdécrite. L'intérêt d'interroger des amateurs de la mobilité est qu'ils mènent eux-mêmes une réflexion individuelle ou bien collective sur les pratiques de déplacement. De ce fait, ils sont habitués à la réflexivité sur ces sujets et ils en ont une connaissance détaillée. C'est pourquoi ils sont plus conscients de leurs apprentissages, qui sont aussi plus riches. Ils constituent des informateurs de premier choix pour discuter des modes de vie. Nous interrogeons donc des habitants qui constituent des sociologues non déclarés de la mobilité, des « théoriciens pratiques » (Garfinkel, 2007, p. 415).

En outre, la question du réchauffement climatique remet en question de certaines pratiques, ce qui a été mentionné directement par les interrogés. Ce constat fait la preuve que les habitants sont confrontés à des propositions d'exercices de réflexivité sur leur propre mode de vie, par des proches ou bien par le biais des médias, au point d'intégrer ces propositions à leur discours. D'ailleurs, les sociologues de l'épreuve partent du principe que la société contemporaine est une société critique, dans laquelle : « les acteurs disposent tous de capacités critiques, ont tous accès, bien qu'à des degrés inégaux, à des ressources critiques » (Boltanski, 1990, p. 54).

Enfin, le mode de vie et les projets de vie sont interrogés dans leur globalité (Chaxel, Fiorelli, Moity-Maïzi, 2014, p. 4), afin de multiplier les sources de renseignement sur les influences à mener. Les entretiens qualitatifs possèdent des limites, notamment celles de la mémoire des interrogés qui peuvent omettre, oublier, télescoper les événements ou bien mélanger les chronologies (Behrens, Del Mistro, 2010, p. 261).

Un des risques encourus avec ce type d'entretien est aussi la reconstruction d'une existence cohérente et harmonieuse par l'interrogé, notamment à partir du mode de vie vécu au moment de l'entretien. Toutefois, la mise en récit d'un passé selon un mode de vie actuel signifie aussi que le mode de vie prend la forme d'un récit et est donc en train d'entraîner des changements profonds et plus cohérents (Pollak, 1993, pp. 37-38 ; MacIntyre, 1985, pp. 218-219 ; Gooren, 2010, p. 44). Cela donne aussi des indications quant aux critères de vie bonne de l'interrogé. Ainsi, même les biais propres à ce type de narration peuvent constituer une information à un autre niveau d'analyse.

⁹⁰ L'habitant peut être rendu réflexif par l'entretien :

« Léonard – Si j'arrive le matin tôt, peut être que je vais partir deux minutes avant pour prendre le métro qui part dans l'autre sens direction Flon, comme ça je suis assis. Ce genre de trucs. Mais ouais c'est des trucs qui viennent avec l'habitude. Et puis en plus le gros problème, c'est que si je viens en voiture je suis obligé de partir bien avant au risque d'arriver plus en avance que ce qu'il faut, pour être sûr d'arriver à l'heure. »

La réflexivité sur les processus d'habitation provient aussi des remarques des proches :

« Chercheur — ça veut dire quoi tu ne sais pas conduire ?

Martin – Ils disent je ne conduis pas bien parce qu'il me manque l'habitude »

Les difficultés inhérentes à un sujet de recherche sur le changement et les habitudes ont été exposées. Des techniques permettent d'y répondre : l'omission du motif final de l'entretien, la stimulation de la réflexivité de l'habitant interrogé, par le dialogue, par un recensement de ses pratiques au cours de son existence, et par la suite dans l'interprétation des entretiens. Ces difficultés ont été affrontées dès le choix des interrogés, ces amateurs de la mobilité, mais aussi par le choix de l'entretien qualitatif compréhensif qui permet une mise en récit de son existence par l'habitant qui est interrogé. A partir de ces points, les interviews ont pu se dérouler en trois temps et prendre en compte le passé, le présent et le futur des modes de vie en lien avec la mobilité.

Deuxième Partie

La description des apprentissages de la mobilité et des modes de vie

Si mobilité et mode de vie sont inséparables, dans cette première partie, nous porterons le regard plus précisément sur la mobilité. Pour enquêter sur les changements dans la mobilité, nous privilégions deux temporalités : celle de l'habitude, celle du parcours de vie et des apprentissages sur un temps long. Ces deux entrées permettent de mettre le doigt sur les propriétés des apprentissages en contexte, selon les offres de l'environnement et les événements du parcours de vie. On en tire une image plus nette et mieux compartimentée, des changements d'apprentissage de la mobilité. Nous cumulons le regard descriptif sur des changements, avec un regard prescriptif, puisqu'il s'agit de comprendre les modifications déjà advenues, pour en favoriser de nouveaux.

Le premier chapitre s'intitule *Les habitudes de déplacements et leurs fragilités*, il vise à explorer l'une des manières d'apprendre qui a été délimitée auparavant dans ce travail : celle de l'habitude. Cette notion rend possible une lecture riche des entretiens. Par leur analyse, on décrit la façon dont une habitude prend ou bien ne prend pas. Pour déterminer la qualité des habitudes, il s'agit à la fois d'en offrir une vue synthétique, mais aussi de les étudier suivant un grain plus fin. Dans ce chapitre, nous insistons particulièrement sur le fait qu'elles s'apprennent et que cet apprentissage possède des propriétés distinctes de fragilité. En repérant les types de fragilité des habitudes, en fonction des modes de transport, on peut ensuite envisager de favoriser ou bien de défavoriser leur fragilité.

Dans le deuxième chapitre, *Les changements dans les apprentissages de la mobilité*, on réduit le zoom. Nous nous intéressons aux apprentissages de la mobilité tels qu'ils s'organisent tout au long de la vie de l'habitant. Nous synthétisons plusieurs dizaines d'années d'une vie mobile. On peut suivre les carrières des apprentissages. Outre des différences entre les modes de transport, on repère aussi des différences dans les capacités d'apprentissage des habitants et dans les évolutions de leurs apprentissages. On comprend ainsi quels apprentissages se juxtaposent le mieux, à quelle période de la vie les habitants sont les plus malléables. A la suite de ces descriptions, on identifie des sources du changement tout au long de la vie, qu'elles soient internes à l'habitant ou originaires de son environnement. Cette démarche permet de réfléchir à des moyens de faire changer les apprentissages les mieux ancrés et de ranimer des apprentissages plus anciens et abandonnés.

Chapitre 1. Les habitudes de déplacement et leurs fragilités

Plus haut, quatre types d'apprentissages ont été mis en lumière, du plus omis, au plus réfléchi : l'habitude, l'habitus, l'invention et l'ascèse. Ces quatre types ont vocation à guider l'analyse des entretiens, qui ont été présentés au chapitre méthodologique. Ainsi, nous possédons une grille de lecture, et une matière qu'il convient de décrire avec plus de détails. En repartant des quatre manières d'apprendre, on s'attache maintenant à étudier l'habitude.

A partir de la notion d'habitude, l'analyse se concentre sur le déplacement déclaré le plus répété (souvent depuis le lieu de résidence jusqu'au lieu de travail). Étudier ces déplacements répétés rend possible d'enquêter sur leurs genèses et propriétés. Les propriétés des habitudes de la conduite automobile, des transports en commun ou encore des mobilités actives (Demers, 2015) déterminent des fragilités à exploiter ou à colmater pour engager des changements.

Grâce à ce chapitre, nous allons pouvoir explorer des apprentissages qui se tiennent dans le quotidien des habitants interrogés. En premier lieu, nous allons enquêter à propos des habitudes de déplacement, puis découvrir des ascèses propres aux habitudes de déplacement et dans un dernier temps, discuter comment elles pourraient être altérées.

1.1. Les habitudes de déplacement

L'habitude est l'apprentissage le plus répétitif, et celui qui tend à être repris de la manière la plus stable, dans une gamme de situations restreintes. Dans la littérature scientifique et philosophique, discutée précédemment, il est considéré qu'elle rompt face à l'incertitude, qu'elle ne se transfère pas très bien d'un espace à un autre, et qu'elle n'est pas facile à transmettre volontairement puisqu'elle est omise.

Pour répondre à ces premières interrogations, nous passons en revue les habitudes successivement : leurs genèses, leurs répétitions, les modes de transport qui les composent, afin de déterminer leurs propriétés.

1.1.1. La genèse et l'efficacité des habitudes

Pour décrire progressivement les propriétés des habitudes, nous allons nous focaliser sur celles qui supportent un temps de déplacement quotidien plus long et sur celles qui sont les plus courtes.

Ceteris paribus, les habitudes les plus longues sont les plus exposées à l'incertitude et les habitudes sont menacées par l'incertitude. Il est donc particulièrement pertinent de comprendre comment certaines ont malgré tout été acquises et quelles épreuves ont jalonné leurs genèses. Les habitudes longues font la preuve de leur efficacité par leur durée conséquente.

Représentatif des habitudes de déplacement qui durent le plus longuement, le déplacement quotidien d'une habitante prénommée Camille se compose de trajets : entre son domicile, une agence d'architecture et les sites des chantiers que diligente l'agence. Cette habitude dure plus d'une heure et

demie par jour (aller-retour). L'habitante marche, prend le train, rejoint une voiture de fonction, se déplace jusqu'au chantier, et inversement pour le retour chez elle.

La genèse de cette habitude fut émaillée d'exercices insatisfaisants et le fruit de plusieurs tentatives d'apprentissage. Listons ceux qui furent majeurs à l'aide de la citation ci-dessous.

« Camille – J'ai essayé beaucoup de choses ici, le vélo, qui m'a vite épuisé, parce qu'en partant d'ici il faut passer par Chauderon et y a une énorme montée [...] en Bretagne, le vélo tu vas très vite sur de grandes distances, donc j'ai pris le vélo après, j'ai arrêté, j'ai fait le bus pendant quelques mois, je devais prendre le 17, monter à Bel Air, prendre le métro, et descendre, et puis j'ai trouvé ça très très pénible et j'ai toujours peur de louper le bus, ou le bus te passe devant et t'es en retard, et tu stresses, donc j'ai décidé de partir à pied à Prilly-Malley, et finalement c'est ce qu'y a de plus confortable, tu prends un train moins rapide. »

Les échecs de l'habituatation ont pu provenir : d'un effort excessif qui a rendu intransférable l'habitude de circuler à vélo, de la fragmentation du déplacement et du stress dans changements de modes de transport. Au contraire, l'omission est finalement advenue grâce à l'habitude « confortable » d'un déplacement qui exige un seul changement, entre la marche et le train, moyen de transport qui possède une heure fixe.

Grâce aux entretiens, on observe comment le processus de naissance d'une habitude est rendu difficile par des incertitudes, ce qui correspond à une définition de la fragilité. Une habitude longue suppose la mise en échec de plusieurs tentatives d'habituatation, qui ont été amendées afin de trouver une solution. Notamment, mieux connaître les possibilités de se déplacer dans son environnement aide à parvenir à tenir une habitude de longue durée. Ensuite, une fois qu'une solution est trouvée, il s'agit de rigidifier le déplacement.

Jusqu'à un certain point, c'est la rigidité qui fait la force de l'habitude : le déplacement se déroule sans accrocs et sans trop de fatigue mentale. A la suite de cette phase initiale, le déplacement est omis, et les habitants peuvent superposer diverses actions entre elles. Notamment, Camille écoute des *podcasts* et lit dans le train.

Toutefois, le retour de l'incertitude (pour cause de panne, de travaux, etc.) demanderait un essai d'habituatation renouvelé. Dans ces essais, plusieurs habitants expliquent qu'ils sont aidés par les *smartphones* qui sont des outils efficaces face à l'imprévu et pour l'exploration des possibilités d'un environnement.

Les entretiens nous enseignent aussi que la fragilité des habitudes longues advient lorsque l'habitant doit porter du matériel ou toute charge importante. Les habitudes sont conditionnées par les objets qu'elles incorporent.

Autre point notable, la réflexivité lors de l'amorce quotidienne de l'habitude la fragilise. Notamment, si l'habitant dispose d'un choix entre les transports en commun et la voiture individuelle, il ne peut amorcer l'effort de relancer l'habitude quotidienne sans avoir en sus à faire l'effort de la réflexion.

Il ressort que du point de vue de la longue durée, la voiture possède des propriétés intéressantes, puisqu'elle offre un transport d'objets facilité, qu'elle minimise la fragmentation du déplacement, qu'elle permet des actives connexes à la conduite, la présence de la voiture au pied du domicile limite la réflexivité.

Enfin, le déplacement d'un habitant permet de poser la question des limites supportables à la durée de la mobilité quotidienne. Exemple significatif, Mina circule en bus et en tramway, pour se rendre sur son lieu de travail. Il prend environ une heure à l'aller et une heure au retour. Pour éviter un temps de déplacement trop long, l'habitant fait une pause à mi-parcours. Qu'est-ce à dire ? Par-delà une certaine durée, l'omission gagnée par le processus d'habituation est reperdue. Des seuils de l'ennui et de l'effort peuvent être ressentis. L'habitude est donc fragilisable au-delà d'une durée maximale de déplacement.

Abordons maintenant un exemple opposé, celui d'une habitude de déplacement courte et représentative.

Céline est l'habitante qui a l'habitude de déplacement la plus courte. Elle investit moins de 10 minutes dans son déplacement le plus régulier. Elle loge à proximité de son lieu de travail. Elle ne fait mention d'aucune difficulté à s'habituer à son nouveau déplacement à vélo. De fait, elle reprend une habitude passée proche et elle la réplique suivant un changement de domicile. Elle parvient ainsi à s'habituer sans mal par une sorte d'auto-imitation.

Cet exemple confirme le fait qu'une habitude courte est moins soumise aux incertitudes, en particulier dans sa phase initiale et qu'elle est plus propice au transfert d'habitudes anciennes dans une situation nouvelle. Pour résumer, elle demande un effort d'apprentissage moindre. Les déplacements les plus longs, même habituels, possèdent donc un coût cognitif non négligeable en comparaison.

Par cette comparaison entre des habitudes aux durées très différentes et les enjeux des habitudes collectées dans les entretiens, nous constatons que l'habitude est un processus d'omission du déplacement et conséquemment qu'elle permet la réalisation d'activités simultanées. Néanmoins, ce processus d'omission est fragilisé par divers points :

- l'échec de certains apprentissages à devenir omis (stress négatif),
- la négociation des habitudes avec des tiers,
- la concurrence entre différentes habitudes possibles,
- l'effort physique supérieur à la capacité d'omission,
- le temps maximal d'omission du déplacement qui peut être dépassé,
- par les événements imprévus dans les transports,
- par les charges à porter,

- du fait de l'ennui.

Parallèlement, l'apprentissage a pu être renforcé par :

- la rapidité du déplacement,
- une habitude ancienne qui est transférable dans un contexte défini.

Les premiers résultats de l'enquête empirique mettent en évidence comment les habitudes naissent et certaines de leurs propriétés fondamentales : omission, rigidité, intransférabilité, néophobie. Par l'excavation de ces propriétés, nous pourrions discuter plus avant comment les utiliser pour influencer les habitudes.

1.1.2. Les répétitions symétriques et asymétriques des habitudes

Les habitudes se répètent. Les répétitions repérables sont de trois ordres : la fréquence élevée de réalisation d'un déplacement ; la symétrie entre l'aller et au retour ; la reprise de l'habitude d'un tiers par imitation. Dans cette sous-section, nous interrogeons particulièrement la symétrie et l'asymétrie entre les déplacements aller et retour. Les habitudes asymétriques sont intéressantes parce qu'elles créent une différence et une ouverture à l'incertitude dans le quotidien des déplacements.

Par une vue générale des habitudes récoltées, on constate que la symétrie des déplacements est écrasante. Cette régularité indique la rigidité des habitudes quotidiennes une fois l'entraînement initial passé. La répétition est donc très forte, entre l'aller et le retour du déplacement et aussi parce que le moyen de transport est le plus souvent identique entre les deux déplacements. Cependant, l'usage d'un seul moyen pour se déplacer fragilise d'autant plus l'habitude : en cas de panne, de retard de train, de grève, d'accident sur une voie, etc. Dans le même temps, rappelons-nous que la fragilité se caractérise par la difficulté à faire face à l'imprévu. De ce fait, la symétrie annonce de futures fissures, en amenuisant la malléabilité de l'habitude trop rigide.

« Livia – Le plus bête c'est quand mon vélo ne marche plus. Là je suis complètement immobile. »

Outre lorsque plusieurs moyens de transport peuvent être utilisés, certaines habitudes sont asymétriques et moins fragiles. Exemple d'habitude asymétrique qui se reproduit chez les habitants : un temps de déplacement plus long lors du retour chez soi, du fait d'un moment pris pour effectuer des achats.

D'autres types d'asymétrie sont repérables pour des motifs liés à la forme physique. Exemple parmi d'autres, Linette motive son habitude asymétrique par la volonté de marcher et de produire un certain effort lors de son déplacement de retour au domicile.

Au travers de ces cas, on perçoit peu à peu l'importance de motifs externes à la mobilité qui viennent motiver des types de déplacement.

Quelques habitants ont des habitudes plus complexes, du fait de changements entre les modes de transport. Elles rendent la fluidité plus difficile. Par exemple, Michael supporte mal la fragmentation de son déplacement, car elle ne permet pas aussi facilement l'omission.

« Michael – Quand même c'est pénible. Les bus ne sont pas coordonnés. Je dois attendre 12 minutes par exemple, mais c'est rare. Souvent j'attends 8 minutes. Ils savent que c'est que les gens de l'école qui prennent ce bus. »

Les habitudes ont besoin de répétition pour s'installer, alors que les changements empêchent l'omission et créent de la frustration qui transparaissait durant l'entretien.

Ensuite, la robustesse d'une habitude dépend du fait qu'elle résulte ou non d'une imitation. Si une habitude asymétrique ou une habitude complexe peut se tenir, c'est aussi grâce à l'apprentissage auprès de tiers (pour l'importance des parents dans la mise en place des habitudes de déplacement : voir Vincent, 2008, pp. 140-141). Même au niveau d'une habitude de déplacement, la socialisation et l'environnement social sont donc déterminants.

1.1.3. La fragilité des habitudes des différents modes de transport

Afin d'interroger l'alternative entre voiture, transports en commun et mobilités actives, comparons ces différentes habitudes du point de vue de leur fragilité et en chemin nous découvrons une manière originale de décrire des habitudes récoltées dans les entretiens. Certaines sont antifrágiles.

La voiture est d'autant plus efficace qu'elle permet de lier différentes activités entre elles, à toutes les échelles (Lévy, 1999, p. 18). Pourtant, la voiture et ses habitudes peuvent aussi s'avérer friables, en cas de consommation d'alcool ou de mauvais temps par exemple.

De plus, la congestion est un motif récurrent de plainte des automobilistes interrogés par nos soins. La congestion peut se définir par un rallongement de la durée du trajet, mais aussi par une plus grande variabilité de la durée du trajet, ce qui le fragilise (Lesteven, 2015, p. 2). La congestion a donc pu modifier des habitudes⁹¹. Cas représentatif, Claire, prise dans les bouchons durant trois mois à Genève a définitivement cessé d'utiliser sa voiture, suite à un accident. Ce choc a constitué un point de rupture pour une habitude déjà fragilisée.

Une autre fragilité provient du manque d'habitude et de compétences pour conduire.

« Mithra – J'ai essayé quelquefois, quand j'étais vraiment obligée, c'est pas pour aller à l'université, mais chez le médecin que j'avais pas d'autre choix, mais c'est affreux. Ça prend beaucoup de stress. Surtout ici, parce qu'on est à la frontière, c'est pour ça qu'il y a beaucoup d'embouteillages. »

La fragilité de la voiture s'exprime pareillement lorsqu'elle doit faire face à de courtes distances et au problème proche de celui de la congestion : trouver une place de parking.

Les événements qui fragilisent l'habitude automobile sont : le stress négatif, le désir d'une meilleure qualité de vie et même les valeurs écologiques.

⁹¹ Elle modifie nécessairement les habitudes, mais pas forcément le type de moyen de transport ou le choix du parcours. Notamment, on peut écouter de la musique ou téléphoner dans les bouchons et donc ne pas abandonner les voitures, ou alors changer de moyen de transport ou de trajet, et enfin, changer de lieu de résidence ou d'activité (Lesteven, 2015, p. 7).

« Nicolas – Mais finalement, je me suis dit dans ma qualité de vie je pense qu'on se sent beaucoup mieux en étant sans ce stress tous les matins avec la voiture, et après il y a aussi, un aspect quand même écologique. »

Dans les cas recueillis, les habitudes liées aux mobilités actives sont moins longues que celles qui peuvent se tenir en voiture. Seuls deux déplacements en mobilité active durent une heure environ, tandis que les autres ont une durée de moins d'une heure par jour (marche, vélo, vélo électrique).

En partie du fait de l'effort⁹² requis pour leur accomplissement, on constate que les mobilités actives sont plus fragiles, du point de vue de la longueur du déplacement.

« Lia – Euh, bah nan, parce que Lausanne, le vélo c'est pas terrible quoi. [rires] Il y a que des montées ou des descentes. Et puis je trouve qu'il y a énormément de trafic donc du coup. »

La difficulté à commencer l'apprentissage provient du trop grand effort que celle-ci constitue aux yeux de certains habitants.

Dans certaines déclarations, la météo est un handicap pour les mobilités actives. Dans d'autres, au contraire, cette ouverture aux éléments est vécue positivement.

« Kevin – J'aime bien entendre le bruit de la pluie, j'essaie toujours d'être en extérieur et j'écoute. »

L'omission permise par la marche semble propice à des expériences sensibles de l'environnement. Toutefois, l'habitude peut être empêchée par une mobilité trop demandeuse.

Face à cette fragilité, des tactiques existent pour rendre les habitudes plus robustes, notamment à la météo ou encore aux pannes et à la transpiration.

« François D – Une amie à moi, elle me dit, elle était super bien habillée pour la pluie, parée et tout, n'importe quel temps, et puis je lui dis "Il va pleuvoir et tout", et elle me dit en allemand "tu sais, y a pas de mauvais temps, y a que des gens mal habillés". »

Pour certains habitants, la transpiration constitue un problème dans la production d'effort, au quotidien, et avant de se rendre sur son lieu de travail ou d'étude. Chemins de traverse, vélos électriques, vêtements adaptés participent à la stabilité des habitudes.

Un troisième type d'habitude peut aussi naître de l'exercice des mobilités actives. Des habitants apprécient la pratique de certains déplacements pour eux-mêmes et pour les bénéfices qu'ils en retirent.

⁹² Pour une étude de l'effort dans la mobilité : voir Bahrami Farzaneh, Rigal Alexandre, « Spaces of effort, exploration of an experience of mobility », *Applied Mobilities*, vol. 2, n° 1, 2017, pp. 85–99.

« François D — Lausanne, j'adore marcher, quand j'arrive à Lausanne, mon premier truc c'est de faire le Petit Chêne, la montée de Petit Chêne. »

Les mobilités actives paraissent donc paradoxales. Des exercices spécifiques peuvent constituer des barrières pour certains, alors que pour d'autres ces mêmes exercices encouragent les pratiques actives.

« Dominique — Tu veux voir mes mollets?! [Rires] Non y a aucun problème, au contraire j'aime bien faire du vélo, ça me maintient en forme. »

Outre l'omission, certaines habitudes améliorent les performances de l'habitant. S'ajoutent également des arguments pro-santé. En plus des bénéfices de détente, la marche est aussi une activité favorable à la réflexion et à l'invention d'idées, du moins en marchant suffisamment lentement (Kahneman, 2011, p. 40).

« Claire – C'est à la fois un moyen de transport et une façon de... et puis de trouver des idées, parce que je trouve qu'on réfléchit autrement quand on marche. Et j'ai longtemps hésité entre la marche et le vélo. »

Avec les habitudes des mobilités actives, le développement de compétences ne se limite pas à l'omission et à la complexification de l'omission. Comment les caractériser alors? Grâce aux entretiens, on découvre la validité de l'hypothèse de l'antifragilité. Autrement dit, nous découvrons qu'il existe une propriété supplémentaire qui est à ajouter à la fragilité et à la robustesse. Cette propriété supporte des imprévus et surtout renforce les compétences en train de s'exercer.

L'exercice des mobilités actives peut être entraînant. Marcher ou circuler à vélo a un avantage certain lorsqu'il s'agit de développer les capacités physiques qui sont transférables à d'autres situations, même imprévues. Se renforcer par l'exercice et dans l'inattendu — l'antifragilité — est donc une propriété que l'habitant gagne grâce à des entraînements implicites⁹³, lorsqu'il marche ou lorsqu'il circule à vélo. Par exemple, une côte imprévue ne mettra pas à mal la poursuite du déplacement du marcheur ou du cycliste qui sont entraînés. Certaines habitudes s'apparentent ainsi à des entraînements non déclarés.

Résumons. Si les habitudes composées avec les mobilités actives peuvent connaître des fragilités, les habitants décrivent comment les rendre plus robustes grâce à un équipement adapté et à l'habitude. Néanmoins, en comparant les habitudes entre elles, il ressort que les habitudes automobiles sont plus robustes, puisqu'il est possible de tenir des habitudes plus longues avec la voiture, qui sont donc moins fragiles.

⁹³ On ne s'entraîne pas volontairement lorsqu'on marche, mais on s'entraîne quand même. Les entraînements deviennent explicites pour la marche sportive et le cyclisme de compétition.

1.2. L'exploration des entraînements aux habitudes de déplacement

Les *séries d'épreuves* (Barthe, de Blic, Heurtin, 2013, §30) spécifiques que constituent les séries d'exercices prennent parfois la forme d'un cercle vertueux pour l'entraînement des compétences de l'habitant. Par la répétition d'exercices, des ascèses de la mobilité prennent place, qui sont tant réfléchies qu'omisées.

Si l'entraînement est le cercle vertueux du développement de compétences, alors l'ascèse est la mise en place réfléchie et réglée d'exercices favorables à celui-ci. Ainsi, cette manière d'apprendre permet de développer des habitudes et d'améliorer les compétences de l'habitant, selon son désir. Ces programmes constituent un levier essentiel dans la formation et donc la transformation des pratiques habitantes. Des entraînements peuvent aussi se tenir sans être programmés : marcher entraîne à penser, mais on ne marche pas uniquement pour penser. Ainsi, tous les apprentissages ne sont pas le fruit d'expériences directes ou encore d'imitation immédiates peu conscientes.

Quelles sont les différentes ascèses de la mobilité ? Pour répondre à cette question, nous décrivons dans l'ordre, l'absence de l'ascèse aux transports en commun, l'ascèse à la voiture et l'entraînement aux mobilités actives.

1.2.1. L'absence d'ascèse formalisée aux transports en commun

Des exercices fragilisent ou renforcent l'apprentissage de certains modes de transport. Alors qu'on apprend à conduire une voiture d'une façon formalisée, les apprentissages des moyens de transport en commun et les mobilités actives sont moins réglés et plus diffus. En fonction des types d'exercices qui forment les habitudes, les solutions pour les modifier sont différentes.

Nous avons constaté dans les entretiens que les transports en commun sont fragiles. Les habitudes qui y sont liées souffrent en matière d'omission et de répétabilité. De ce fait, la série d'exercices que constitue le fait de prendre quotidiennement un transport en commun ne peut produire un cercle vertueux, puisque trop d'exercices négatifs viennent le briser.

De plus, aucun interrogé n'a fait part d'un apprentissage formalisé des transports en commun. Pourtant, les entretiens enseignent que les apprentissages nécessaires sont variés. On peut échouer à utiliser les machines à vendre des tickets. Des compétences linguistiques peuvent faire défaut pour une bonne utilisation du réseau de transport, etc. L'absence de coordination est un point faible de l'apprentissage des habitudes avec les transports en commun, puisque les risques de fragilité sont multipliés dans le temps, ce qui en maintient l'incertitude tout au long de la pratique.

Parmi les 53 interrogés, seul Andrea a réfléchi à une sorte d'ascèse en ce qui concerne ses enfants, mais elle reste à l'état embryonnaire.

« Andrea – Si je vais à Zurich ou en ville j'essaie de prendre le train. Parce que les enfants doivent aussi apprendre à utiliser les transports publics. »

Le grand nombre des habitudes nécessaires à un déplacement en transport en commun se tient sans ascèse formelle ou même implicite. De ce fait, il y a un ensemble de fragilités distribuées sur des périodes variées qui ne résorberont pas.

1.2.2. L'ascèse automobile

Nous allons reprendre le même processus que pour les transports en commun, et effectuer une description des fragilités, des robustesses, voire des propriétés d'antifragilité des habitudes composées avec la voiture. Ensuite, nous pourrions discuter du passage du permis de conduire en tant que temps d'ascèse.

Les fragilités de la voiture énoncées par les interrogés sont :

- le problème d'accès au permis de conduire,
- le danger,
- les efforts de concentration et la richesse des informations à traiter.

Au contraire, les propriétés de robustesse de la voiture sont simples. L'omission est facilitée par le confort du véhicule et simplement par le fait que la voiture permet de gérer un ensemble de déplacements sans changement de moyen de transport. De plus, le fait que l'apprentissage de la voiture soit accompagné, par un moniteur d'auto-école ou encore des proches, permet de réduire l'incertitude de l'apprentissage initial.

Abordons l'ascèse formelle à la conduite automobile. Étudions donc le permis de conduire afin de cerner la différence entre un entraînement réglé, mais temporaire (le permis de conduire) et un entraînement continu, bien qu'implicite (les mobilités actives).

Passer le permis permet d'apprendre sur un temps court à faire usage de la voiture, selon une série formalisée d'exercices. Simultanément, le moment du permis de conduire est un temps d'apprentissage restreint, à la suite duquel l'entraînement de l'automobiliste semble moins intense. Symboliquement, le permis participe parfois au passage à l'âge adulte (Maslet, 2002)⁹⁵.

Le permis de conduire est un temps d'ascèse à la voiture qui représente des difficultés. S'engager dans cet entraînement représente une décision lourde : en temps consacré et en argent. Ce passage n'est possible qu'à partir d'un âge légal, qui est de 18 ans en Suisse. Cet événement peut être ajourné, notamment durant les études pour limiter les efforts d'apprentissage, le stress, ou encore parce qu'il n'est pas jugé utile de conduire dès 18 ans. D'autres expériences qui limitent l'apprentissage de la conduite sont aussi discutées par les habitants : handicap, manque d'envie, difficultés à réussir l'examen.

⁹⁵ Ce passage peut être cumulé avec l'accès à la citoyenneté, à l'enseignement supérieur ou bien au premier emploi.

« Virginie – J'étais pas, enfin c'était pas une question à l'aise ou pas à l'aise au niveau pratique, c'était plus, c'est très scolaire, ça prend beaucoup de temps, beaucoup d'argent, de stress aussi, bah voilà, il y a un examen, t'es évalué. »

Cependant, il s'agit aussi de considérer ce qui stimule l'apprentissage du permis de conduire. Si l'ascèse se tient, c'est souvent parce que l'apprentissage est assuré en famille.

« Maël – Mais, on a eu l'opportunité qui s'est présentée, d'avoir mon beau-père qui est conducteur de bus, au TL [Transports lausannois]. [...] Donc on a fait d'une pierre deux coups, et je me suis mis avec mon beau-frère et puis mon beau-père nous a appris à tous les deux, sans du tout passer par une auto-école, ce qui a limité le coût du permis de conduire, qui est assez... quand on n'en a pas besoin qui est assez cher. »

Dans cette ascèse, des tiers remplissent le rôle d'entraîneur. De la sorte, le désir de le passer peut se transmettre très tôt. Nous retrouvons ici l'importance des modèles pour engager des entraînements (Bandura, 1977, p. 22). Comme le montre Albert Bandura, les modèles font plus qu'enseigner, ils sont aussi des désinhibiteurs des désirs d'apprentissage (ibid, p. 49). L'imitation des pratiques se cumule avec celle des désirs des modèles imités.

« Aymeric – J'ai toujours aimé être au volant, oui à 12 ans je conduisais la 4L de papa. C'est paniquant, mais [...] la seule fois où on est sorti d'un endroit privé, j'ai pris un poteau. [...] j'ai toujours adoré les voitures. »

A nouveau, on constate combien l'habitus acquis dans l'enfance est influent ensuite.

« Vivienne – Avec les voiturettes de golf, le *karting*, j'ai toujours su que j'adorais rouler. Je comptais les années jusqu'à passer mon permis. »

Le fait que le modèle imité transmet aussi des désirs se confirme chez les habitants qui ont retardé le passage du permis de conduire.

« Claire – Je l'ai passé à 23 ans. J'avais pas de voiture, quand j'étais enfant on n'avait pas de voiture. J'habitais au Grand Lancy, je me suis toujours déplacée en bus avec mon papa avec qui je vivais. Je crois que lui il n'avait même pas le permis d'ailleurs [...] Voilà, déjà j'ai pas cette culture de la voiture. »

Des informations collectées ressort que le passage du permis de conduire forme un temps fort d'apprentissage, processus moins prégnant par la suite, au contraire des apprentissages de la marche et du vélo, qui sont plus informels, mais plus prolongés.

1.2.3. L'ascèse implicite aux mobilités actives

L'exercice des mobilités actives accroît des compétences de déplacement par l'exercice, mais aussi des compétences physiques fondamentales.

Ainsi, à la manière de l'activité d'entraînement à un sport, lorsqu'il marche ou bien qu'il roule à vélo, l'habitant s'exerce. Peter Sloterdijk utilise la formule de « *training* non déclaré » (2011, p. 582), afin de rendre compte de ces processus d'entraînement induits par une pratique, non réfléchie et formalisée comme l'entraînement d'une équipe de football ou d'un marathonien, mais qui produisent des effets du même ordre. Conséquemment, on repère des ascèses non omises : le Tour de France, un jeûne ; et aussi des ascèses non immédiatement reconnues en tant que telles, à la façon des mobilités actives. Toutefois, plusieurs habitants établissent le lien entre ces deux types d'ascèses.

« Chercheur – Vous faisiez 20 minutes de marche jusqu'à la gare, 20 minutes de train, et après un gros quart d'heure...

Marianne — Voilà, je vous garantis qu'on fait notre sport. »

Ces entraînements ne souffrent pas des limitations d'accès au permis de conduire : la marche et le vélo sont souvent appris dès la prime enfance, sans examen et grâce aux proches. Pour le vélo, si l'enseignement se tient à l'âge adulte, peu de moyens sont obligatoires : quelques vélos, une piste, des instructeurs bénévoles, et une organisation associative (voir : Van der Kloof, Bastiaanssen, Martens, 2014 ; Mundler, 2016).

Egalement, les fruits ne se limitent pas à la bonne forme physique, comme le rappelle l'habitant cité ci-dessous.

« Philippe – Je prends à peu près 30 minutes de marche [...] C'est un moment de détente, de m'aérer l'esprit. Je digère aussi mieux. Ça me permet... je tombe moins souvent malade depuis que j'ai commencé à faire ça. Et même quand je tombe malade, c'est moins... je récupère plus vite. »

S'il existe des ascèses implicites, des ascèses implicites de dés-entraînement ou bien de désapprentissage se font jour aussi. Les cercles vertueux risquent de s'inverser.

« Matthias – Si tu regardes la locomotion naturelle de l'homme, c'est de marcher. Le mouvement est rond, fluide, il roule. Et quand tu conduis, c'est un collègue qui m'a dit ça qui en fait adore les voitures : conduire c'est physiquement bête. Appuyer sur la pédale de gaz, tourner le volant, appuyer un bouton, pour que la musique devienne plus haute, physiquement c'est stupide. »

L'habitant en voiture néglige sa bonne forme, tout comme l'habitant en transport en commun. Dans certaines limites, on peut dire qu'ils seront moins en forme après avoir conduit ou pris le bus, moins préparés à produire un effort de mobilité active.

De plus, pouvoir conduire n'est admis que pour les habitants de 18 ans et plus, contrairement aux entraînements aux mobilités actives qui ne souffrent pas de telles limitations et auxquelles on s'entraîne plus continuellement.

Ensuite, la voiture est un mode de transport affecté de rareté (Illich, 2005, p. 409), c'est-à-dire que tout usage de l'automobile a pour effet un accroissement de la rareté (ibidem) : de la surface d'espace public disponible pour les autres voitures et les autres modes, du pétrole, des usages possibles de l'espace, de l'air non pollué. Au contraire, faire grossir ses muscles et augmenter ses capacités respiratoires n'a pas d'effet négatif important sur celles de son voisin (ibid, p. 426).

Par ailleurs, les mobilités actives sont plus transférables, c'est-à-dire qu'elles sont adaptées à diverses situations. L'habitante la plus âgée fait part de l'efficacité du vélo, lorsque durant la Seconde Guerre mondiale, la Suisse était largement privée de pétrole et que le coût de la voiture était prohibitif.

Nous avons pu illustrer par l'exemple que les habitudes des mobilités actives devenaient entraînant. Autrement dit, les mobilités actives maintiennent la malléabilité de l'habitant qui peut être transformé (son apparence physique et sa musculature), tout en rigidifiant le cours de ses actions (effectuer le même chemin à vélo tous les matins).

1.3. Le changement des habitudes de déplacement

Grâce aux analyses précédentes, nous avons repéré différents types d'exercices :

- *des exercices peu entraînants* : l'apprentissage fragile des transports en commun et des mobilités actives ;
- *un exercice-clé* : l'apprentissage robuste de la conduite automobile ;
- *des exercices en continu et transférables* : l'apprentissage antifragile des mobilités actives.

Partant de ces résultats, l'objectif est de cerner comment favoriser le report de la voiture vers les mobilités actives.

1.3.1. La consolidation des habitudes des transports en commun

Commençons par les habitudes des transports en commun. Comment rendre ces habitudes moins fragiles ?

Si les habitudes en transport en commun naissent d'exercices peu entraînants, on peut lister des façons de les rendre plus continus et transférables : par une fréquence élevée, par des horaires qui tendent à se répéter (pour la même destination, le premier train partira à 6 h 19, puis 7 h 19, etc.), par des retards modérés et annoncés, grâce à la qualité de l'information, grâce au confort des véhicules, grâce à la transférabilité des titres de transport sur tout le réseau et l'unité des informations sur le trajet, malgré le changement de réseau.

En plus des exercices ponctuels qui se répètent, on peut miser sur cinq exercices-clés.

1/Des travaux de recherche montrent que l'image positive d'un mode dépend de la fréquence d'utilisation (Kaufmann, Tabaka, Louvet, Guidez, 2010, p. 15). Dans cette optique, les premiers exercices sont clés puisqu'ils vont soit lancer une dynamique positive, soit la stopper. Il s'agit de favoriser les tentatives d'apprentissage de l'usage des transports en commun, en augmentant les expérimentations du réseau de transport, en particulier par les automobilistes routiniers. On mettrait ainsi en place une technique dite du *pied dans la porte* : « cette conduite décidée en toute liberté a été “préparée” par une première conduite peu coûteuse » (Joule, Beauvois, 2002, p. 100). En franchissant le cap d'une première utilisation d'un mode de transport en commun sur un déplacement, on lance un processus de routinisation, qu'il s'agisse du premier déplacement vers le lieu de travail ou vers une activité de loisir récurrente.

2/L'initiation au transport en commun pourrait s'appuyer sur la transformation des gares en espaces commerciaux et de restauration. Une consommation d'un client pourrait lui offrir un rabais sur le train, par exemple, à la façon des centres commerciaux qui offrent une remise sur le parking.

3/Par ailleurs, pourquoi ne pas mettre en place la gratuité du premier usage, de la première semaine d'un transport en commun intra-urbain, ou encore des journées « portes ouvertes », notamment pour les familles, puisque les parents sont régulièrement imités par leur progéniture et qu'ils peuvent entraîner leurs enfants aux transports en commun ?

4/D'autre part, pour les plus jeunes en Suisse, l'école est un lieu d'intervention intéressant pour mettre en place un exercice-clé. Lors de la fin de l'année, de nombreuses classes empruntent les transports en commun pour réaliser des sorties scolaires. Ce temps est souvent réduit à un temps d'attente et de suivi des consignes de l'enseignant quant au comportement à adopter. Il pourrait être envisagé de pousser les élèves à s'orienter eux-mêmes, préparer le voyage en transport en commun en amont, leur faire calculer le coût des transports en commun relativement à la voiture sur ce trajet, l'impact environnemental des différents modes de transport, etc.

5/Finalement, il s'agit d'inventer un exercice-clé pour les transports en commun, une sorte de permis de circuler ou de permis de mobilité généralisé qu'on pourrait couper ou bien découpler du permis de conduire une voiture. Nous y reviendrons à la fin de ce travail, dans une partie consacrée.

1.3.2. La fragilisation des habitudes de la voiture

Dans une logique de concurrence avec les modes de transport en commun, il s'agit de fragiliser la place de la voiture. Toutefois, s'attacher à nuire à la circulation automobile dans l'espace pourrait être contre-productif et serait de l'ordre de la contrainte. L'influence s'exerce au contraire sur les exercices-clés de l'usage de la voiture.

On sait à quel point un premier engagement public à la suite d'un choix individuel dans un apprentissage détermine avec de fortes probabilités une pratique ultérieure (Joule, Beauvois, 2006, pp. 66-71). Il serait donc possible d'en réduire fortement les coûts (coût monétaire, en temps, difficulté de l'épreuve) et

aussi de généraliser l'enseignement en intégrant d'autres modes de transport. De la sorte, on risque de multiplier les cas de passage «'au cas où'», mais aussi de décharger tant affectivement que financièrement le moment du permis de conduire et donc peu à peu de diminuer sa désirabilité et l'engagement qui découle de ce coûteux investissement. De plus, l'expérience des possibilités de se déplacer ne passerait pas par le goulot du permis et l'offre resterait ouverte et perçue comme telle.

Le recul de l'âge légal du passage constitue une autre possibilité intéressante. Cela peut se justifier au regard du grand nombre d'accidents concernant de jeunes conducteurs entre 18 et 24 ans (en Suisse, les plus accidentés après les conducteurs de plus de 75 ans)⁹⁶. Cela permettrait aux plus jeunes de poursuivre leur expérimentation d'autres modes de transport, notamment lorsqu'ils découvrent les déplacements dans les centres urbains, pour leurs études ou bien pour travailler. De plus, cela diminuerait le symbole du permis de conduire, en le décalant par rapport à l'acquisition de la citoyenneté et au début des études supérieures. Il serait encore plus malmené en tant que rite de passage.

Ensuite, nous l'avons analysé, le passage du permis de conduire est souvent lié à l'imitation d'un modèle parental et par le soutien actif des parents. De ce fait, les parents pourraient être ciblés par le biais d'outils de communication dédiés.

Ainsi, inhiber le désir de conduire est possible du point de vue des représentations, d'autant plus que le désir de conduire est en diminution dans plusieurs grandes villes européennes (Kaufmann, Ravalet, 2016 ; Vincent-Geslin, Pochet, Ortar, Bonnel, Bouzouina, 2017).

1.3.3. L'entraînement des habitudes des mobilités actives

Comment améliorer les exercices continus et transférables des mobilités actives ?

Les amateurs de mobilité active sont perturbés par la présence du trafic automobile à leurs côtés qui empêche l'omission. C'est spécialement lisible dans les discours qui s'intéressent aux zones 20 ou 30. Ces zones à vitesse réduite pour les voitures devraient constituer des espaces favorables aux piétons et aux cyclistes. Il semble au contraire que les discours des habitants à propos de ces zones révèlent la tension inhérente aux rapports entre les mobilités actives et les voitures⁹⁷.

« Claire – Au début ils ont mis cette zone en zone 20 à l'heure. Personne ne roulait à 20 à l'heure. Ils ont fait ça et ils ont pas mis de trottoir, ce qui fait que... [...] Ouais, mais ça c'est complètement illusoire, les voitures restent dans l'idée qu'elles sont sur la route et que c'est elles qui ont la priorité. »

Les fragilités de la marche et du vélo sont également liées aux efforts physiques. Il est possible de rendre ses mobilités plus robustes en les motorisant, comme le propose Léonard.

⁹⁶ Consulté le 2 juin 2015, <https://www.rts.ch/info/suisse/4815322-selon-une-etude-les-seniors-sont-plus-dangereux-que-les-jeunes-conducteurs.html>

⁹⁷ L'hypothèse de la richesse allouée par une coexistence des modes sans transformation de la voiture et donc de leur compatibilité est à nuancer fortement, pour dire le moins.

Des équipements peuvent également favoriser un plus grand confort, notamment par rapport à la transpiration ou bien pour faire face aux aléas météorologiques, ou encore au stockage du véhicule et aux risques de vol.

Ensuite, apprendre ne se fait pas seulement dans un moment de l'existence, séparé du reste de la vie (Illich, 2004, p. 64), mais bien tout au long des pas et des coups de pédale, inscrivant chaque effort dans les plis du corps sans que la conscience s'en mêle, ce qui permet ultérieurement de réaliser toutes sortes d'activités. Or, certains espaces se prêtent mieux à devenir des sources d'apprentissage continu pour les mobilités actives. Ces espaces marchables et cyclables peuvent prendre plusieurs formes. Pour certains trajets, mieux vaut que les distances soient raccourcies grâce à la porosité du bâti — voir les exemples de Naples et Lyon. Dans d'autres cas, la continuité du réseau viaire constitue une solution.

Par ailleurs, le caractère entraînant de la marche naît du plaisir pris à marcher et à explorer l'espace. De ce fait, il peut être utile de le ludifier (Lavadinho, Winkin 2009 ; Lavadinho 2011). Les espaces poreux se prêtent particulièrement aux plaisirs de la déambulation. Les parcs, les corniches, les promenades, les quais, les voies vertes permettent d'exercer les mobilités actives. Ces espaces linéaires rendent possible la juxtaposition de plusieurs vitesses et donc de mobilités plus sportives, ou bien plus lentes. Soit par l'influence de l'espace, soit par des initiatives plus formalisées, les espaces urbains peuvent être pensés en tant qu'espaces d'entraînements pour les mobilités actives⁹⁸.

Finalement, il s'agit également de renforcer l'apprentissage de la marche et du vélo, par des formes d'ascèse formelle en particulier pour les enfants, telles les initiatives pédibus (Flamm, 2005, p. 34) ou encore le permis de mobilité déjà mentionné. Nous y revenons plus loin.

1.4. Conclusion : les voies du changement des habitudes quotidiennes

Dans ce chapitre empirique, nous avons décrit comment se déroulent les habitudes au déplacement. A partir de cette description, on peut reconnaître les premiers leviers de changement des habitudes.

Les investigations empiriques sur les habitudes montrent que ces dernières reposent sur : l'omission du déplacement, sa rigidification et une faible transférabilité entre différentes situations.

On constate que les conditions favorables à leurs naissances sont : la rapidité du déplacement, une habitude ancienne qui peut être transférée, la mise à profit d'un héritage, la contre-imitation d'un anti-modèle, le gain de compétences physiques.

Au contraire, le stress négatif, les négociations des déplacements avec des tiers, la concurrence entre les modes de déplacement, les efforts physiques trop importants et les durées trop longues, les charges à porter, les imprévus, l'ennui, les difficultés d'accès et le peu de visibilité de l'apprentissage, nuisent aux habitudes.

Ces propriétés concernent toutes les habitudes, mais toutes ne sont pas égales face à ces propriétés. Elles se distinguent en fonction du mode de leur durée et du transport utilisé. Plus elles durent, plus

⁹⁸ Nous avons discuté ce point par ailleurs, nous ne nous étendons pas ici (voir Bahrami, Rigal, 2017).

leurs naissances sont délicates et soumises à des changements et à un coût cognitif élevé. Maintenir la longueur de l'habitude nécessite soit une grande expérience des possibilités de se déplacer, soit le coût peut-être réduit par l'usage de la voiture.

Une fois prises les habitudes quotidiennes sont régulières. Notamment, parmi les interrogés nombreux sont ceux qui effectuent un déplacement symétrique à l'aller et au retour de leur déplacement le plus répété dans la semaine. Toutefois, il existe aussi des habitudes asymétriques, qui demandent une motivation supplémentaire qui s'ajoute à la volonté de se déplacer : pour faire une course, se maintenir en forme. Ces habitudes asymétriques naissent d'autant plus aisément qu'elles sont reprises de tiers que l'habitant interrogé a imité. Cette imitation facilite le processus d'apprentissage en comparaison d'une expérimentation individuelle.

L'enquête est donc un moyen de déterminer la variété des propriétés des habitudes, tant celles qui sont partagées, que celles qui ne le sont pas. De ce fait, en poursuivant l'investigation empirique, on a repéré trois types d'exercices aux effets différents sur l'habituatation :

- des exercices peu entraînants, propres aux transports en commun ;
- des exercices-clés, propres à la voiture ;
- des exercices en continu et transférables, propres aux mobilités actives.

Les exercices peu entraînants et les exercices en continu sont les exercices quotidiens de la marche, du vélo, du transport en commun. Au contraire, les exercices-clés se tiennent durant des temps courts et à l'entame de l'apprentissage, tel le permis de conduire.

De plus, ces trois exercices définis à partir des entretiens permettent de distinguer les processus d'ascèse qui ne se tiennent pas dans le cas des transports en commun, qui ne parviennent pas à produire d'apprentissages se renforçant. Au contraire, les mobilités actives peuvent rendre possible l'instauration d'un cercle vertueux par une série d'exercices qui se répètent. Il s'agit ainsi d'une ascèse implicite ou parfois volontaire. Enfin, le permis de conduire inculque et incorpore l'apprentissage de la conduire de manière durable. Il constitue une ascèse volontaire et formalisée comme telle.

De ces résultats empiriques, on tire la conclusion que les exercices relatifs à chacun des modes de transport supposent des actions différentes pour renforcer les habitudes quotidiennes des transports en commun, fragiliser l'habituatation à la voiture et renforcer les habitudes des mobilités actives.

Afin de rendre robustes les habitudes des transports en commun, il est nécessaire avant tout d'inventer des exercices-clés d'une plus forte intensité et donc de réfléchir à la formalisation d'une ascèse consacrée. Nous avons fait des propositions en ce sens.

Pour fragiliser la voiture sans contraindre directement sa pratique, c'est au niveau de l'exercice-clé et formalisé qu'une action serait ainsi la plus disruptive, soit en affaiblissant le permis, soit en créant un permis de mobilité. Au contraire, les actions au niveau des exercices plus répétés sont utiles, mais moins efficaces et aux fruits de plus long terme.

Viser le renforcement des mobilités actives s'avère possible si l'on parvient à rendre le plus grand nombre apte à des efforts supérieurs : par des aménagements adaptés, par l'aide électrique et l'équipement en général.

Ainsi, on comprend qu'en enquêtant sur les habitudes on croise d'autres manières d'apprendre et notamment les ascèses et que ces deux manières d'apprendre sont aussi deux lieux d'action pour des changements d'habitudes.

Chapitre 2. Les changements dans les apprentissages de la mobilité

Nous poursuivons nos investigations empiriques sur les changements de pratiques de déplacement, en modifiant le zoom. Nous nous concentrons sur une temporalité plus longue : celle de la vie de l'habitant. Au sein de ce parcours, des pratiques naissent, perdurent, se terminent. De la sorte, on va considérer d'autres façons de modifier les déplacements, en mettant le doigt sur des processus d'apprentissage de long terme.

Dans ce but, nous mobilisons la notion de carrière⁹⁹ d'apprentissage¹⁰⁰, en nous focalisant sur le récipiendaire de l'apprentissage des compétences, c'est-à-dire l'habitant qui interagit avec son environnement. Un habitant peut devenir capable parce qu'il s'exerce à une certaine pratique, qui est mémorisée et reproductible. Dans cette carrière, les changements intenses et durables sont les plus pertinents à décrire. Une fois munis de la notion de carrière d'apprentissage, nous pouvons décrire conjointement les changements, des relations entre un habitant, des pratiques de déplacement et des apprentissages pour savoir se déplacer, le tout selon une échelle temporelle longue.

Dans un premier temps, on se concentre sur la description des durées, des débuts et des fins et donc de l'évolution des apprentissages de la mobilité. Une typologie des changements dans les apprentissages est développée, en vue de discuter des latences qui offrent des ressources pour relancer des pratiques abandonnées et aussi des moments-clés à exploiter pour influencer des changements de mode de vie.

⁹⁹ La notion de carrière est notamment utilisée par le sociologue Erving Goffman dans le cadre de son travail sur les *Asiles* : « L'intérêt du concept de carrière réside dans son ambiguïté. D'un côté, il s'applique à des significations intimes, que chacun entretient précieusement et secrètement, image de soi et sentiment de sa propre identité ; de l'autre, il se réfère à la situation officielle de l'individu, à ses relations de droit, à son genre de vie et entre ainsi dans le cadre des relations sociales. Le concept de carrière autorise donc un mouvement de va-et-vient du privé au public, du moi à son environnement social, qui dispense de recourir abusivement aux déclarations de l'individu sur lui-même ou sur l'idée qu'il se fait de son personnage. Cet essai est donc une tentative pour aborder l'étude du moi sous l'angle de l'institution. Il s'attachera surtout aux aspects *moraux* de la carrière, c'est-à-dire au cycle des modifications qui interviennent dans la personnalité du fait de cette carrière et aux modifications du système de représentation par lesquelles l'individu prend conscience de lui-même et appréhende les autres » (Goffman, 1968, pp. 179-180).

¹⁰⁰ Pour étudier des pratiques sur le temps long, certains chercheurs utilisent la notion « carrières de pratiques » (Shove, Pantzar, Watson, 2012, p. 39)¹⁰⁰ :

« The fact that driving is constituted by, and takes place in the midst of the routines and habits of other roads users, all of whom have "social careers" of different duration, reminds us that the lives of practitioners and practices intersect. In short, there is something emergent and collective about driving (and other practices) which has to do with the relation between many coexisting performances situated alongside and in the context of collectively accumulated experience » (Shove, Pantzar, Watson, 2012, p. 39).

Ils visent à décrire l'évolution d'une pratique au cours du temps dans ses interrelations entre des éléments matériels, des éléments de sens, et des compétences (ibid, pp. 24–25). Par exemple, la pratique du vélo évolue, de la création de cet objet au XIXe siècle, aux vélos électriques contemporains ou bien aux vélos de course du Tour de France, dont la signification n'est pas la même lors d'une vente aux enchères. L'étude des interrelations dans le temps est alors centrée autour de la pratique. Nous privilégions l'échelle de l'habitant individuel ici et non la modification d'une technique ou des règles d'une pratique directement.

2.1. Les apprentissages de la mobilité

2.1.1. La durée des apprentissages de la mobilité

Les pratiques naissent et meurent, les apprentissages apparaissent, s'usent, disparaissent ou restent latents. Comment rendre compte des durées de vie des apprentissages, qui ne se limitent pas au fait qu'une pratique se tient, mais qu'elle est suffisamment exercée pour pouvoir être reprise dans le futur ?

On retire des entretiens que la durée des apprentissages varie en fonction des moyens de transport : qu'ils durent presque toute une vie pour la marche et le fait d'être passager, ou à peine quelques mois pour la pratique du métro, du taxi ou du bus, par exemple chez l'interrogé André lors de son court séjour à Londres. Les apprentissages les plus courts sont ceux qui sont les plus dépendants du contexte et des possibilités de se déplacer qui sont externes.

Au contraire, la marche et le fait d'être passager en voiture sont les deux modes de transport les plus longuement exercés et les plus incorporés. Ces deux types d'apprentissages sont peu fragiles parce que ces modes s'apprennent dès l'enfance en général avec les parents (Vincent, 2008, pp. 126-127), qu'ils demandent des compétences initiales faibles et qu'ils ne reposent pas sur un désir réfléchi ou bien qui pourrait être mis en cause à l'âge adulte (on connaît peu de militants anti-marche ou encore de personnes qui refusent d'être passagère en voiture — sauf un habitant interrogé : Dominique). La marche et le fait d'être passager sont d'autant plus probablement durables aujourd'hui et dans le futur¹⁰¹, qu'ils sont transmis tôt et sans la nécessité de l'intervention d'une institution. La quasi-hérédité de ces modes de transport contraste fortement avec les autres.

Parmi les pratiques recensées, seule la marche ne fut abandonnée par aucun des habitants (quoique Linette ait parfois des difficultés à se déplacer de cette façon). De plus, alors que les usages des modes de transport les plus durables durent parfois toute une vie, les durées d'usage les plus courtes varient fortement. Cette variation est d'autant plus impressionnante, qu'on peut considérer que certains usages ponctuels n'ont pas été mentionnés. Les pratiques les plus courtes varient de quelques mois, à plusieurs années. Nous allons étudier ci-dessous le pourquoi de leurs interruptions.

Des exercices critiques peuvent mettre rapidement fin à une pratique. Les accidents sont le premier facteur pour mettre fin à un apprentissage (Céline, Marcello), à scooter et à vélo (Linette).

Du matériau empirique, on retient également que d'autres événements empêchent la poursuite des apprentissages, bien qu'ils soient plus planifiés, tels les déménagements (Vincent, 2008, pp. 230-231). Particulièrement, les grandes villes (Paris, Londres, Zurich, Tucuman) ont des effets forts sur les apprentissages. Ce sont des lieux où certains modes de transport sont découverts (métro, tramways, etc.). Une fois que ces lieux sont investis, et aussi une fois qu'ils sont quittés, les apprentissages sont bouleversés. Certains sont parfois impossibles à pratiquer dans les nouveaux lieux de résidence : notamment pour Andrea, Aymeric, Camille, Luigi, Pierre-Marie. Les déménagements sont donc l'un des moments de crise des pratiques, bien que certaines soient plus adaptables et peuvent subsister par la suite.

¹⁰¹ Ainsi, les utopies de la fin de la marche ne peuvent durer sur le long terme. Pourtant, des récits populaires de science-fiction travaillent parfois ce motif, et représentent des non-marcheurs, tels les habitants d'un vaisseau spatial dans *Wall-E* par exemple, qui se meuvent dans des nacelles individuelles et volantes.

D'autres événements de rupture peuvent être programmés, tels les changements de lieux d'étude : voir les cas d'Audrey, Flavie, François D, Matthias, Massimo, Romy, Marianne, Pierre-Alain, Vincent. Ils engagent l'apprentissage des transports en commun et l'autonomisation des enfants notamment à partir de l'adolescence (Vincent, 2008, pp. 128-129). Marquant une évolution du statut de l'individu, ils peuvent être des moments d'abandon irréversible des modes de transports considérés relevant de l'enfance : la trottinette ou le vélo, par exemple dans les cas de Laura, Anne et Vincent. Dans le détail, les changements de mode de transport liés aux institutions d'éducation sont parfois surprenants : renvoyé de l'internat de son école horticole, François D a habité hors de l'école et a pris le bus pour s'y rendre ; Romy s'y était prise trop tard pour réserver une place de parking lors de sa première année à l'Université de Lausanne, elle prit le train jusqu'à l'obtention de cette place.

Egalement, des événements proposés pour modifier les apprentissages des transports peuvent avoir des effets, mais qui ne durent pas longtemps : tel un abonnement bon marché qui ne compense pas une augmentation de correspondances (Pierre D), ou encore la fin d'une carte gratuite pour l'usage de vélo électrique (Lia).

Des apprentissages sont aussi liés à des destinations et donc à des activités précises, qui peuvent s'arrêter : telles les activités en club sportif (Philippe, Maël, Kevin).

Les objets possèdent aussi des propriétés de fragilité, tels les scooters, s'ils sont utilisés pour circuler dans les champs (Marc-André).

Les manières de faire avec les objets sont-elles aussi plus ou moins fragiles. Le partage d'une voiture, ou le covoiturage, lorsqu'ils ne sont pas institutionnalisés, mais qu'ils sont réalisés entre amis ou collègues sont très fragiles, puisque l'usage de tous peut s'arrêter du fait du changement d'usage d'un seul des individus concernés (Raphaël, François). Au contraire, si l'usage du réseau de voitures partagées *Mobility* est récent, il ne semble pas courir ce risque.

Enfin, le désir d'apprendre et de pratiquer est nécessaire à toute action. Ce désir peut être interne ou bien être celui d'un tiers auquel l'habitant va obéir. S'ennuyant sur un vélomoteur, Denise est rapidement retournée à l'usage du vélo, qu'elle juge plus désirable.

Que peut-on envisager quant à la durée future des apprentissages de la mobilité ? Tout apprentissage dépend soit d'une obligation (conduire pour obtenir un emploi par exemple), soit d'un désir. Ainsi, le désir de marcher s'est transmis de génération en génération. D'un autre côté, le désir de posséder un vélo électrique est assez récent, et sa transmissibilité n'est pas encore très éprouvée. Est-ce un effet de mode ou une coutume en devenir ? De ce point de vue, les modes de transport les plus anciens sont les plus à même de persister.

Ensuite, ces désirs sont reliés à des objets aux propriétés qui dépendent peu de l'habitant, sauf à être ingénieur automobile. De ce fait, la complexité des objets étudiés donne aussi des indications quant à la fragilité d'un modèle de voiture, ou encore du fait de rouler en scooter. De ce point de vue, les moyens de transport du Sud – *took-took*, *rickshaws*, motos chinoises¹⁰², etc. —, possèdent des avantages non

¹⁰² Voir la chronique de Jérôme Chenal, « Et la Chine inventa l'étalement urbain en Afrique » (2017), consultée le 2 juin 2017, http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/01/26/et-la-chine-inventa-l-etaleme-urbain-en-afrique-grace-aux-motos-taxis_5069594_3212.html

négligeables de robustesse et de réparabilité et permettent d'ailleurs de maintenir la pratique d'être passager, avec d'autres modes que celui de la voiture. Les manières de faire avec les objets contemporains de la mobilité créent des degrés de dépendance maximum, par exemple une voiture électrique autonome partagée au sein d'un réseau d'utilisateurs, ou des degrés de dépendance minimum, comme la marche, une fois la compétence acquise. Les objets les moins fragiles sont les plus susceptibles de perdurer, en particulier hors de Suisse.

Les apprentissages qui ont duré le plus longtemps jusqu'à présent sont aussi ceux qui risquent de perdurer par la suite, selon la logique qui n'est pas infaillible qu'« il est plus sûr de prédire ce qu'une personne va faire en s'appuyant sur ce qu'elle a déjà fait » (Joule, Beauvois, 2006, p. 126).

2.1.2. Le début et la fin des apprentissages de la mobilité

Poursuivons l'investigation des moments particuliers où se rompent et naissent des grappes d'apprentissages. Ces moments sont intéressants à comprendre pour être répliqués.

Premier constat, la durabilité des manières de se déplacer tient à la juxtaposition de plusieurs moyens de transport entre eux. Livia, Mina, Léonard, Michael et Valentine n'ont pas perdu d'apprentissages et ils en ont ajouté à leur panoplie, accroissant leur potentiel de mobilité¹⁰³. Tous ces habitants ont certes moins de trente ans. L'absence de déménagement et le maintien d'une résidence dans le lieu dans lequel ils ont passé leur enfance expliquent également pourquoi ils n'ont pas perdu, ou abandonné un exercice, pour trois d'entre eux (Léonard, Michael et Valentine).

Cas différent, Mina a bien déménagé entre deux continents et deux types de tissu urbain : du Caire à la périphérie de Genève. Il utilisait un nombre restreint de modes de transport au Caire, et aucun des modes informels. S'il avait abandonné la marche, ou le fait de prendre le bus, il ne pourrait plus bouger du tout dans l'agglomération genevoise. Ce cas se rapproche aussi de celui de Livia. Ainsi, l'absence de changement peut aussi être le résultat d'une pauvreté relative du potentiel de mobilité.

Les habitants chez qui les naissances de pratiques n'entraînent pas de substitutions sont plus l'exception que la règle. D'autres ont vécu des ruptures plus bouleversantes pour leurs apprentissages. On considère qu'une rupture dans les apprentissages advient à partir du moment où deux apprentissages sont modifiés par un même événement. Par exemple, Werner D s'est marié : à partir de cet événement, il a cessé d'utiliser sa moto et a commencé la pratique de la voiture, du tramway et du *Sbahn*¹⁰⁴, en vivant à Zurich.

Si l'on résume le point commun entre les ruptures, elles sont liées à un changement majeur de destination (travail, études, école) et le plus souvent à un déménagement du lieu de résidence.

Ces événements de rupture dans les pratiques ont été repérés à plusieurs reprises par des chercheurs, notamment en sociologie de la mobilité (Flamm, Jemelin, Kaufmann, 2008 ; Oppenheim, Fouquet, Pouriau, 2017). D'autres travaux de sociologues ont illustré le même résultat quant à l'abandon du téléphone mobile, lors d'une recomposition familiale ou professionnelle (Bergier, 2016, p. 154). Des

¹⁰³ La notion de potentiel de mobilité a été largement travaillée par Vincent Kaufmann, au travers de son synonyme : la motilité (Kaufmann, 2002).

¹⁰⁴ Abréviation usuelle de *Strassenbahn*, c'est-à-dire tramway en allemand.

psychologues de l'attachement ont aussi montré comment des occasions de changements affectifs (volontaires ou non) existent lors de changements de contexte, qui impliquent une refonte des distributions affectives dans l'environnement ou bien auprès de proches à la suite d'un mariage par exemple (Hazan, Shaver, 2014, p. 472). Changements spatial, social et affectif sont intriqués (Sroufe, 2014, p. 112).

Ces événements sont des temps de mise en branle des anciennes habitudes, qui une fois extraites de leur contexte perdent de leur efficacité et aussi le caractère d'être omises. La fin des répétitions des mêmes exercices fragilise les habitudes, qui sont rompues. Nous avons montré comment elles sont souvent peu transférables. En particulier, les moments de pertes et de gains d'apprentissage sont liés à des modes de transport en commun et non à des usages de l'automobile. Simultanément, lors d'un changement de contexte des entraînements à de nouvelles habitudes se mettent en place dans des directions multiples, notamment du fait du renouvellement des possibilités de l'environnement. Cela permet l'établissement d'un mode de vie au quotidien, mais plus rarement selon une ascèse établie.

Le bouleversement dans le mode de vie peut aussi résulter d'un choix, notamment celui de passer le permis de conduire. La malléabilité gagnée est alors réfléchie et désirée, grâce à un enseignant et à ses exercices. Cette ascèse change parfois fortement les habitudes. Après celui-ci, Matthias a cessé d'être passager en voiture et de conduire un scooter ; Patrick a quitté l'usage du train, du vélo, le fait d'être passager en camionnette ; Luha, la pratique du vélo ; Massimo le train et le scooter ; Pierre-Marie, le vélomoteur ; Pierre-Alain, le bus. Ainsi, le permis de conduire provoque un choc de malléabilité¹⁰⁵ grâce à un moyen directement lié à la mobilité. Les chocs de malléabilité peuvent donc avoir pour résultat, un remplacement d'anciens modes par de nouveaux.

Au contraire de la voiture, les apprentissages des mobilités actives n'entraînent aucun abandon de pratique lors de leurs naissances, pour tous les habitants interrogés. Le fait que les mobilités actives sont plus compatibles pour ces habitants renforce l'idée qu'elles sont plus durables, puisqu'elles n'ont pas autant d'effet contre-productif sur les autres apprentissages.

2.1.3. L'évolution des apprentissages de la mobilité

Les chocs sont des événements importants, mais les apprentissages peuvent aussi se juxtaposer ou se substituer les uns aux autres plus progressivement. L'enquête empirique montre que la progression des apprentissages n'est pas uniforme dans le temps, non seulement du fait des chocs de malléabilité, mais aussi selon d'autres motifs. L'évolution de l'habitant est décrite suivant le nombre et la diversité d'exercices qui ont fait naître et disparaître ses d'apprentissage.

¹⁰⁵ Si nous utilisons un terme brutal comme celui de choc, c'est justifié notamment en référence à l'ethnopsychiatrie qui nous apprend que : « le traumatisme est le seul moyen dont dispose l'être humain pour modifier son enveloppe [son mode de vie ici] [...] le traumatisme est avant tout une procédure technique – et certainement pas un événement fortuit – dont la finalité est clairement perceptible. Cette technique sert à expulser le sujet hors de son enveloppe cognitive, et par conséquent métamorphoser sa nature. » (Nathan, 1994, p. 296–298).

La plupart des évolutions se tiennent entre dix et trente ans environ — notons que trente et un interrogés ont plus de trente ans et dix-neuf moins de trente ans. Ce n'est pas étonnant, si l'on prend en compte que les premiers apprentissages (vélo par exemple), les changements d'école et de lieux d'étude, voire les déménagements et les mariages se tiennent le plus souvent avant trente-cinq ans. Ainsi, les périodes de malléabilité semblent importantes dans la jeunesse des habitants, d'où la valeur primordiale de la vie de famille pour la mobilité (Kaufmann, Widmer, 2005).

Comment s'accroît un potentiel de mobilité sans déménager fréquemment et hors du temps de la jeunesse ?

On perçoit que les apprentissages obéissent à des phases. La plupart du temps, dans ces phases d'habitation, une compétence se maintient, voire se complexifie (Buhler, 2015, pp. 86-88). Parfois, ces phases de stabilité sont mises en branle et alors une phase d'entraînement se tient, avant que l'intensité ne redescende et qu'une phase d'habitation prenne le relais.

Ainsi, tous les habitants suivent des phases d'entraînement et d'habitation dans l'apprentissage de la mobilité, mais certains expérimentent des entraînements plus riches et plus fréquemment. D'autres au contraire, possèdent moins de diversité dans leurs possibilités de se déplacer, parce qu'ils sont ancrés, ce qui conditionne les possibilités de se déplacer avec lesquelles l'habitant est mis en présence.

Quels types d'évolution de ces phases observe-t-on ?

Première manière, il est possible d'acquérir son potentiel de mobilité au travers de très peu d'exercices et ensuite de le maintenir. Valentine est l'exemple le plus marqué de cette évolution, puisqu'elle déclare n'avoir vécu qu'un exercice critique, hormis dans la petite enfance, celui de gagner le droit d'aller au collège en bus et en métro. Une phase d'entraînement courte peut être suivie d'une longue phase de rigidification de l'apprentissage. Avec ce profil, les habitants ont une forte propension à former des habitudes et une plus faible capacité à s'entraîner.

Outre la continuité, on peut aussi décrire la progressivité des apprentissages. Plusieurs habitants sont capables de répéter les entraînements, et on peut considérer dès lors qu'ils ont acquis de fortes capacités à s'entraîner. Ils changent donc régulièrement, mais non pas brutalement. Luha est représentatif de cette catégorie, puisqu'il cumule dix apprentissages dans l'ensemble de sa vie qui correspondent à dix exercices critiques. Il est ainsi capable de vivre des entraînements à un rythme régulier et aussi de maintenir ces nouvelles habitudes.

Les entretiens ont en plus montré que d'autres habitants vivent de nombreuses épreuves, sans augmenter de manière progressive leurs compétences, mais plutôt en les substituant les unes aux autres. Virginie est la plus proche de cette définition, puisqu'elle a connu quatre interruptions de ces apprentissages. Ces habitants sont de la sorte les plus malléables, certains de leurs apprentissages disparaissant à mesure qu'ils rencontrent des épreuves. Ils rencontrent plus probablement des difficultés à maintenir les habitudes.

Grâce à cette analyse du matériau empirique, nous avons repéré trois motifs qui permettent de déterminer des types d'apprentissages. Ces trois motifs sont distinguables selon leur continuité, soit qu'ils soient plus continus, qu'ils évoluent par juxtapositions progressives, ou bien de façon plus

chaotique par juxtapositions et substitutions. Ces motifs indiquent des différences dans les manières d'apprendre, qui reposent soit :

1. sur des chocs de malléabilité qui concentrent les temps d'entraînement et qui permettent de former des habitudes durables ;
2. sur des entraînements réguliers qui permettent de former des habitudes durables ;
3. sur des entraînements irréguliers qui modifient les habitudes qui sont peu durables.

Ces différences sont à prendre en compte pour intervenir sur la mobilité.

2.2. Le changement des apprentissages de la mobilité

2.2.1. Les trois types de changement

Le premier changement correspond à une juxtaposition de peu d'effet, le second changement consiste en une juxtaposition aux effets importants sur le quotidien, voire à des substitutions, le dernier changement se tient suivant la revitalisation d'une ligne d'apprentissage.

1/Une manière de changer la mobilité d'un individu ou encore d'un groupe est d'accroître les compétences de mobilité qui se juxtaposent. Par exemple, en résidant à Genève, un habitant peut cumuler les usages du bus et du tramway pour se rendre sur son lieu de travail, sans que les deux usages n'entrent en concurrence. Le meilleur exemple d'une pratique qui se juxtapose à toutes les autres, sans les concurrencer la plupart du temps, c'est la marche. Des modes de transport semblent ne pas réduire ou même renforcent la durée de vie des autres apprentissages. Pour insister sur la compatibilité de la marche et des transports en commun en ville, le géographe Jacques Lévy utilise la notion de « métrique pédestre » (2003, pp. 75-92), pour traiter de tous les modes de transport qui demandent l'usage de la marche, ce qui exclut la voiture, et non le bus, le métro, etc.

2/La conduite d'une voiture, voire du vélo, viennent se substituer aux autres modes dans plusieurs récits d'interrogés.

3/Une habitude peu pratiquée ou bien un apprentissage interrompu peuvent réapparaître et changer le quotidien de l'habitant en réveillant une compétence latente. Ces compétences négligées ou bien cachées, mais toujours ancrées sont importantes à révéler pour orienter ensuite l'habitant plus aisément vers les modes de transport qu'il a déjà expérimenté. Vivienne est un exemple typique de reprise d'habitudes. Elle se rendait à l'école et au collège en train, elle a ensuite cessé d'utiliser ces modes de déplacement, jusqu'à étudier à l'École Hôtelière de Lausanne, ville depuis laquelle elle prend à nouveau le train pour rejoindre à des destinations de loisir.

Ces résultats montrent non seulement qu'il existe des conflits externes entre les pratiques dans l'espace, mais aussi des concurrences internes entre les habitudes chez l'habitant.

2.2.2. Les apprentissages latents et transférables ou la propriété de l'habitus

Des habituations ont été entraînées, avant de n'être plus pratiquées. Elles demandent moins d'efforts pour être transférées à une nouvelle situation. Comme le rappelle l'expression « le vélo ça s'oublie pas »¹⁰⁶, la latence des mobilités actives est forte. On retrouve un principe fondamental de l'étude des parcours de vie : le fait que les circonstances de l'enfance ont des implications de longues durées, latentes ou exprimées (Thomson, Winkler-Dworak, Kennedy, 2013, p. 36). Par exemple, on sait combien avoir été passager dans l'enfance influe sur le désir de conduire (Oppenchain, Fouquet, Pourtau, 2017, p. 6).

Les expérimentations passées (voir Vincent, 2008, p. 256) nous intéressent notamment au regard de la notion d'habitus. L'habitus consiste en une manière d'apprendre à partir de modèles proches imités dans l'enfance. De ce point de vue, il ne faut pas négliger les mobilités de loisir. Il en résulte un ensemble d'apprentissages qui peut être transféré. On perçoit alors que les apprentissages latents sont fréquemment des résultats de l'habitus.

Plusieurs habitants ont repris des apprentissages qu'ils avaient suivis dans leur enfance, puis abandonnés. Massimo a utilisé le vélo avec ses amis au Tessin, où il se rendait à l'école en bicyclette, jusqu'à ses quatorze ans. Il a ensuite redémarré la pratique du vélo à ses vingt-sept ans, lorsqu'il a commencé à travailler à quelques minutes à vélo de son domicile. Autre cas, Anne a repris le vélo à quarante-sept ans, après avoir abandonné la pratique à la suite d'un changement d'école lorsqu'elle était une fillette.

Le grand nombre de juxtapositions d'apprentissages rend plus probable le fait que l'habitant ne sera pas mis en échec et immobilisé facilement, puisqu'il dispose d'une multiplicité de compétences. L'habitant qui juxtapose le plus d'habituations est ainsi celui qui peut s'adapter au plus grand nombre de contextes de vie, sans nécessité d'un entraînement à un nouveau moyen de se déplacer.

Parmi les interrogés, Luha a vécu sur deux continents, dans cinq pays. Il a la compétence pour se déplacer selon dix moyens. Il semble l'habitant le plus capable de s'adapter à un nouveau contexte. Au contraire, Mina, qui a lui aussi déménagé entre deux continents, n'a pas pu transposer ses pratiques anciennes dans son nouveau lieu de vie. De plus, il en possédait peu. Il se retrouve avec un potentiel de mobilité très faible.

Les compétences du passé canalisent les apprentissages futurs d'un habitant, en délimitant un champ des possibles. Ce champ des possibles interne va croiser un champ des possibles externe, celui que l'environnement offre. Le moule environnemental¹⁰⁷ et le moule des réserves potentielles agissent à la fois en tant que contrainte au développement et en tant qu'appui (Piette, 2013, p. 69). Conséquemment, on comprend mieux pourquoi Simondon qualifiait l'individu de « sursaturé » (1964, pp. 5-6), puisque l'habitant est riche de potentiels inactualisés, tant à l'intérieur, qu'à l'extérieur. La malléabilité de

¹⁰⁶ Voir l'article de vulgarisation du Monde sur la mémoire du corps et des gestes sportifs : consulté le 21 mai 2017, http://www.lemonde.fr/sport/article/2012/08/03/pourquoi-le-velo-ca-ne-s-oublie-pas_1741990_3242.html

¹⁰⁷ On pense aussi à la notion de « proto-practice » suggérée par Elizabeth Shove, Mika Pantzar et Matt Watson (2012, p. 25), mais qui risque par son préfixe, d'induire non intentionnellement l'idée d'une programmation d'une pratique future qui serait déjà là.

l'habitant dépend ainsi de changements de contexte, mais aussi de l'adaptabilité qu'il possède grâce à des compétences internalisées (Gibson, Pick, 2000, pp. 200–201).

Outre les habitants qui ont déjà revitalisé un apprentissage ancien, d'autres possèdent le même potentiel, que des événements contingents ou bien des actions volontaires pourraient réveiller. David a pratiqué le skate et la trottinette ; Lara, Luigi, Kevin, le vélo ; Jean-Philippe, le roller. Les exemples pourraient être multipliés.

Comment révéler ces compétences potentielles ?

Michel Authier et Pierre Lévy (1993) ont proposé une méthode pour intervenir dans les entreprises et auprès des collectifs en général. Les deux auteurs invitent chaque personne à rassembler l'ensemble des compétences qu'elle possède (ici de mobilité), par exemple par des papillons autocollants côte à côte sur un tableau (ibid, pp. 101-102). Ensuite, ils suggèrent d'actualiser cette liste de compétences, afin de mener régulièrement une évaluation de soi (ibid, p. 106). Ce genre de dispositif peut ainsi être utile à une échelle individuelle, d'une part parce qu'il est très artisanal, d'autre part, parce qu'il révèle des savoirs tacites, en particulier s'il met en valeur les expériences passées. Et si en le représentant, l'habitant tendait à imiter son ancienne compétence, afin de changer de mobilité ? Pourquoi ne pas l'interroger sur l'arrêt de cet exercice, ses raisons et tenter de remédier à cet échec ?

Ensuite, à une échelle collective, le rassemblement de toutes les pratiques permet à nouveau d'évaluer les compétences, mais cette fois dans une visée d'échanges : soit d'apprentissage entre pairs, soit de partage du déplacement. De la sorte, on met en place un moyen simple de représenter les offres de savoir (ibid, p. 103), et ainsi d'identifier les ressources pour répondre aux demandes. Par exemple, dans une grande entreprise, en tant qu'automobiliste, reconnaître un autosoliste qui habite dans la même ville et avec qui faire de l'autopartage.

2.2.3. Les chocs de malléabilité à exploiter

Autre source de changements, les chocs de malléabilité peuvent être encore mieux exploités. Il ressort des entretiens que les ascèses sont particulièrement efficaces lors de changements de contexte.

Vittoria Giuliani montre que c'est lors du premier déménagement, ce qui correspond souvent à l'accès à une plus grande indépendance, que la malléabilité est la plus forte (2006). Nous voyons aussi que les célibataires paraissent plus faciles à transformer, qu'on pense aux cas des moines, ou encore à des habitants interrogés dans cette enquête, qui ont abandonné la voiture. S'agit-il d'obstacles ? Un habitant ne déménage pas tous les jours et tous les habitants n'aspirent pas à rester célibataires. Pourtant, au deuxième regard, tous ceux que nous avons étudiés ont vécu des déménagements, sauf un (Valentine vit encore chez ses parents). En 2010 en Suisse, environ 500 000 déménagements ont eu lieu¹⁰⁸ ! Nous

¹⁰⁸ « Un changement de locataire ou de propriétaire se produit en effet presque 0,5 million de fois (493 000) par an. Ce qui correspond à 12,7 % du parc immobilier », étude datée du 4 octobre 2010, consultée le 12 février 2018, <https://presse.homegate.ch/fr/2010/10/04/homegate-ch-umzugsreport/>

avons aussi mentionné le cas de migrants qui vivent des changements de contexte très fort. Or, ils étaient 191 700 nouveaux arrivants en Suisse en 2016¹⁰⁹. En outre, nous avons fait mention des séjours à l'étranger de plusieurs habitants. Ainsi, les déménagements ne sont pas rares. Le premier déménagement a fréquemment pour résultat un éloignement du réseau familial (Thomsin, Le Goff, Sauvain-Dugerdil, 2004, p. 94) et donc des modèles qui composaient l'habitus. Il existe un pic de déménagements entre vingt et trente ans environ en Suisse (Rérat, Piguet, Besson, Söderström, 2008, p. 263), qui correspond à l'exclusion de la petite enfance (autre période plus propice au déménagement d'ailleurs, par le suivi des parents), à la période la plus intense de changements d'apprentissage chez les habitants interrogés. Du côté du célibat, en 2016 en Suisse, il y aurait environ 35 % de ménages d'une personne¹¹⁰, en particulier dans les centres urbains. On comprend la pertinence de cibler et les moments de déménagement, et les célibataires. Les déménagements sont suffisamment fréquents et bouleversants¹¹¹ et le célibat est une condition plus répandue qu'il y a une décennie. Ainsi, les jeunes adultes, les migrants, les célibataires et les déménageants sont particulièrement à cibler, car ils sont dans des situations plus favorables pour changer.

On peut imaginer que lors de l'arrivée dans une nouvelle commune, ces profils sont tout particulièrement ciblés par les campagnes de promotion des mobilités collectives et actives. Pour l'incitation à la pratique des mobilités collectives et actives, les réunions organisées par certaines communes à destination des nouveaux arrivants peuvent s'avérer propices. Il s'agit aussi de lieux qui permettraient d'engager les nouveaux habitants, en leur faisant témoigner en public de leurs pratiques positives, ou de leur résolution d'abandonner les pratiques négatives (Joule, Beauvois, 2006, p. 64). Il a été montré dans le cas de la Grande-Bretagne, que les habitants avec les valeurs écologiques les plus affirmées, mettaient plus fréquemment en pratique celles-ci, une fois avoir déménagé (Thomas, Poortinga, Sautkina, 2016). De même, s'il faut tenter des incitations financières, c'est à ce moment qu'elles peuvent produire un effet. Toutefois, si l'incitation financière vient récompenser une pratique estimée vertueuse, et comprise comme telle par l'habitant, alors il y a un risque de produire un effet contre-productif, en réduisant la vertu induite par l'acte (Girandola, 2003, p. 253).

Par ailleurs, les chocs de malléabilité ne se cantonnent pas au déménagement : pourquoi ne pas délivrer des guides de la sobriété aux jeunes mariés ? Ou aux futurs parents ? Ou encore aux nouveaux employés ? Ces moments sont les plus propices pour travailler la malléabilité de l'habitant dans le sens qui convient. De la sorte, on touche du doigt les périodes favorables à l'objectif de perfectionnement du mode de vie.

Nous avons identifié que des changements adviennent et qu'ils offrent des fenêtres de tir pour influencer les apprentissages, qui sont modifiés selon les propositions d'apprentissage de l'environnement et celles mémorisées par l'habitant. Pourquoi ne pas utiliser ce processus qui se produit sans réflexion, pour influencer les habitudes ?

¹⁰⁹ Consulté le 13 février 2018, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/population/migration-integration.html>

¹¹⁰ Voir les statistiques de l'Office Fédéral de la Statistique : consulté le 11 août 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/themes-transversaux/mesure-bien-etre/indicateurs/structure-menage.assetdetail.1360930.html>

¹¹¹ De ce point de vue, la grande mobilité plutôt que le choix de déménager à proximité de son lieu de travail constitue un obstacle supplémentaire (Kaufmann, 2008).

Les exercices et les ascèses de la sobriété dont nous allons poursuivre l'étude sont donc à promouvoir lors des chocs de malléabilité.

2.3. Conclusion : le temps long de l'apprentissage du mode de vie

Il ressort du matériau empirique que les durées des apprentissages de la mobilité, leur début et leur fin, leur évolution en général varient tant suivant le type de mode de transport, que selon les capacités d'apprentissage de l'habitant.

La durée des apprentissages dépend en particulier de la période durant laquelle l'apprentissage se tient : la jeunesse est particulièrement favorable. C'est pourquoi la marche et le fait d'être passager sont les moyens de transport qui durent le plus longuement. Or, on sait que ce qui a duré risque de durer probablement le plus longtemps. L'habitus initial est fondateur.

Les apprentissages de la mobilité cessent notamment lors d'évènements de rupture : accidents, déménagements, changements de lieux de vie quotidiens pour des motifs divers. Nous les avons nommés des chocs de malléabilité. Durant ces périodes, les habitudes anciennes sont fragilisées et le nouveau contexte peut offrir d'autres propositions d'apprentissage.

Ensuite, l'évolution de l'habitant dépend du croisement entre un environnement et des capacités d'apprentissage singulières. Trois profils ont été repérés à partir de l'enquête empirique. Le premier est celui d'habitant qui possède une forte propension à maintenir des apprentissages ; le second est celui d'habitant qui s'entraîne régulièrement et accroît leur potentiel de mobilité ; le troisième rassemble les habitants qui apprennent et désapprennent de manière fréquente, mais irrégulière.

De plus, tous les modes de transport ne se valent pas pour apprendre. Marche et transports en commun sont compatibles et s'additionnent, en particulier en contexte urbain. Au contraire, le vélo (électrique), les deux roues motorisées en général et la voiture tendent à se substituer aux autres modes de transport. Enfin, des apprentissages latents des modes de transport de l'enfance et de loisir peuvent subsister et être mobilisés à nouveau.

Une fois ces descriptions réalisées, il peut être utile d'en tirer les leçons en vue de changer les habitudes. Pour ce faire, on peut utiliser en tant que ressources les apprentissages passés et non actualisés et tirer profit des chocs de malléabilité pour mettre en œuvre des influences. Durant les chocs de malléabilité, il est possible de proposer des incitations à l'engagement et à la découverte de nouvelles possibilités de se déplacer par des évènements dédiés, des campagnes promotionnelles. Il n'est pas non plus anodin de rappeler à chacun qu'il a pu vivre sans conduire une automobile. C'est le temps propice des ascèses déclarées et non déclarées en vue de transformer les habitudes, voire les habitus.

Nous avons dénoué les fils qui lient l'habitant et son environnement, en les plongeant dans le temps. Nous en avons retiré des descriptions et des principes qui permettent d'influencer les pratiques de mobilité avec le plus d'efficacité possible, c'est-à-dire en partant des apprentissages de l'habitant et des moments durant lesquels il est le plus capable d'apprendre, et donc de se transformer.

Conclusion de la deuxième partie. Habitudes et habitus dans les apprentissages du mode de vie

Dans la présente partie de cette thèse, nous avons commencé la description des modes de vie, à partir des apprentissages des pratiques de déplacement. Nous avons rencontré trois des manières d'apprendre : l'habitude, l'habitus et l'ascèse, au travers d'une première analyse sur la quotidienneté, et d'une deuxième sur le temps long d'une existence. Cela permet de discerner les différences d'apprentissage liées aux moyens de transport, aux moments de la vie et aux capacités d'apprentissage des habitants. Ces descriptions fondées sur le matériau empirique des 53 entretiens rendent possible de proposer des moyens d'influence sur les modes de vie.

Dans un premier temps, nous avons confronté les définitions de l'habitude issues de l'état de l'art au matériau empirique issu des entretiens, au sujet des déplacements, afin de déterminer quelles sont leurs propriétés. Cette confrontation confirme que les habitudes de déplacement reposent sur : l'omission, la rigidification et une faible transférabilité. Elles sont favorisées dans leur naissance par la rapidité, une imitation ou bien une contre-imitation, des compétences physiques.

Toutefois, les habitudes connaissent également des fragilités déterminables empiriquement : stress négatif, négociations, fragmentation du trajet, ennui, etc. Le plus déstabilisant reste les imprévus. Ces propriétés permettent de mettre en évidence le coût cognitif de la mise en place d'une habitude, qui sera plus tard maintenue afin d'économiser les efforts d'attention dans le déplacement quotidien.

Les apprentissages pour les habitudes quotidiennes et l'habitus de la mobilité en général s'acquièrent plus aisément durant l'enfance et l'adolescence. De ce fait, les moyens de transport de la prime enfance perdurent le plus ensuite : la marche et le fait d'être passager. On ne saurait sous-estimer l'importance de la transmission familiale des habitus de la mobilité.

Cette économie cognitive explique pourquoi les habitudes que l'on relève chez les habitants interrogés sont si régulières, sauf s'il existe une motivation particulière à leur asymétrie.

Ces capacités dépendent également des capacités d'apprentissage plus générales de chacun des habitants interrogés, soit qu'ils possèdent des facilités à maintenir des habitudes, soit qu'ils en acquièrent plus facilement, soit qu'ils bouleversent plus fréquemment leur habitus.

Bien que partageant nombre de traits communs, l'analyse des entretiens rappelle que les habitudes naissent différemment selon le mode de transport. Notamment, les transports en commun et les mobilités actives sont appris suivant des exercices quotidiens, alors que la voiture naît d'un apprentissage plus intense, lors du permis de conduire. De plus, autre différence notable, les mobilités actives s'exercent d'une façon qui renforce les capacités physiques d'apprentissage de l'habitant.

Du point de vue de l'habitus, la pratique de la conduite individuelle d'une voiture ou bien d'un deux-roues est plus bouleversante, du fait des exercices-clés. Au contraire, les autres moyens de transport sont plus compatibles les uns avec les autres et moins substituables, en particulier en contexte urbain. Ce contexte permet aussi plus aisément la revitalisation d'apprentissages de l'enfance et de loisirs dans la vie quotidienne.

Ces résultats empiriques permettent d'identifier trois types d'exercice que l'on pourra utiliser en tant que moyens d'influence des habitudes d'autres habitants. Certaines habitudes sont le fruit d'exercices continus soit peu entraînants ou bien entraînants. Cette distinction entre ces deux types permet de mettre en évidence des formes d'ascèse implicites et peu productives et d'autres, tout aussi implicites, mais plus productives, du point de vue des capacités d'apprentissage (telle la marche ou encore dans un autre domaine la lecture de loisir). Un troisième type rassemble les exercices-clés. Ces derniers ont des effets comparables à ce que nous avons nommé les chocs de malléabilité qui sont plus souvent involontaires et moins réfléchis directement en matière d'ascèse.

Lors de déménagements, du passage du permis de conduire ou bien d'autres événements, ces habitudes initiales peuvent être perturbées et remplacées. Nous avons nommé ces événements des chocs de malléabilité, du fait de leurs effets sur les capacités d'entraînement des habitants et de fragilisation de leurs apprentissages antérieurs.

L'analyse permet ainsi de constater que l'absence d'exercice-clé pénalise avant tout les transports en commun et leurs exercices continus peu entraînants et dans une moindre mesure les mobilités actives. Dans la suite de cette thèse, nous allons proposer des exercices-clés intégrés à une ascèse plus générale du mode de vie. Inversement, c'est l'exercice-clé de la voiture qu'il s'agit de fragiliser, nous avons fait des propositions en ce sens.

Troisième partie.

L'explication du changement de mode de vie

Le mode de vie repose sur des compétences, des valeurs, un environnement et une recherche d'une vie bonne. Nous allons nous attacher à discuter les liens entre les expériences de la mobilité et ces différentes dimensions.

Concentrés sur cet enjeu, nous analysons les modes de vie des habitants qui ne conduisent pas, afin de comprendre comment cette absence de pratique s'inscrit dans leur mode de vie, notamment pour certains dans une recherche réfléchie de vie sobre. Dans cette optique, nous multiplions les descriptions de leviers pour le changement de mode de vie et aussi le recensement des conceptions qui vont dans le sens d'un abandon de la voiture. Ces conceptions sont alors à décrire selon les traits qu'elles partagent. Elles permettent de repérer un modèle du changement de mode de vie.

Dans *La démarche de l'enquête*, nous avons annoncé que ce travail se tenait avec la volonté non de contraindre, mais d'influencer les habitants. Ainsi, la question de la liberté est posée implicitement depuis l'entame. C'est d'autant plus important que la question de la liberté est récurrente dans les entretiens à propos de la mobilité. Après une analyse de ceux-ci, il apparaît pourtant que le même mot peut cacher plusieurs sens. En examinant chacun de ces sens, nous montrons que certains sont plus favorables à l'abandon de la voiture et à la recherche de sobriété et qu'elles sont donc à promouvoir.

De plus, ces valeurs sont réalisées partiellement et testées par le biais des expériences quotidiennes de mobilité. L'engagement des sens et de la conscience critique sont notables chez les habitants et peuvent induire des changements de réalisation d'une conception de la liberté ou bien un changement de conception de la liberté.

Ensuite dans le deuxième chapitre, c'est à partir des expériences de transport issues des entretiens que nous découvrons les différentes conceptions du temps de déplacement. Ces conceptions ont elles aussi des effets pour renforcer ou affaiblir la transformation des apprentissages de la mobilité.

Chapitre 1. Les expériences de la mobilité et la liberté dans les modes de vie

La Renault 21 fut vendue selon l'idée qu'elle constitue un « hymne à la liberté ». La Peugeot 107 fut promue parce qu'elle confère l'indépendance (« *independence way* »), Jeep fêta « 75 ans de liberté » en 2016, et la publicité pour la voiture BMW Active Tourer promet qu'elle offre « *Der Schlüssel zu grenzenloser Freiheit* » — c'est-à-dire la clé d'une liberté illimitée. La liberté est au cœur des discours publicitaires, afin de faire émerger un goût pour la voiture au travers de cette valeur. Désirs et valeurs sont liés dans la représentation de l'objet voiture. De plus, pour rendre concrète la valeur promue, les publicitaires représentent des espaces et des temps de déplacement qui permettent d'imaginer comment se réalise la liberté, selon des expériences sensibles, avec la voiture qu'ils souhaitent vendre. La valeur liberté est donc traduite dans une forme spatiale et elle dépend d'une manière de se déplacer.

Le thème de la liberté est présent tant dans les représentations, que dans la littérature scientifique (voir par exemple : Freundendal-Pedersen, 2009 ; pour une enquête menée par un institut de veille économique : Observatoire Cetelem, 2014¹¹³) et les entretiens de l'enquête. Ainsi la liberté fournit-elle une catégorie de premier choix pour distinguer les discours des interrogés entre eux (Bardin, 1998, p. 151). Pour évaluer des moyens de se déplacer, le thème de la liberté est mis en exergue avec des allers-retours entre expériences sensibles et idéaux de la liberté. Cette valeur constitue tant un idéal, qu'un étalon pour évaluer les déplacements effectués. C'est un moyen d'explorer le terrain (Livet, 2002, p. 9)¹¹⁴. Il s'agit de recenser les expériences vécues de la liberté, en vue d'analyser sous l'angle des idéaux de la liberté les aspirations à des types de vie bonne. Ainsi, il va être montré que la voiture et les autres modes de transport sont des moyens de réaliser des valeurs en actes (Monneyron, Thomas, 2006, p. 17). Liberté et limites seront analysées de concert pour éclairer la mobilité et les valeurs des modes de vie, dans leurs réalisations situées, sensibles et donc révisables. Les mobilités s'inscrivent dans un mode de vie qui les dépasse (Kaufmann, Tabaka, Louvet, Guidez, 2010, p. 20).

Pour explorer ces thèmes, nous débutons par une analyse des expériences et des évaluations de la voiture et des autres modes de transport, car la réalisation des valeurs est liée et stimulée par des moyens et selon la manière dont ils sont perçus et dont ils sensibilisent à l'environnement. Ensuite, nous pouvons aborder plus directement le rapport entre les limites et les désirs de mobilité, que les limites soient contestées, ou bien qu'elles soient valorisées. Cela rendra possible d'excaver des conceptions de la liberté des propos des interrogés pour finir. On bouclera ainsi le questionnement sur la valeur liberté au sein de la mobilité et des modes de vie, partant de l'objet sensible pour discerner les valeurs impliquées de façon plus idéale.

¹¹³ consulté le 13 septembre 2017, <http://observatoirecetelem.com/observatoire-cetelem-de-lautomobile/la-voiture-transport-en-commun-du-futur/ma-liberte-de-rouler/>

¹¹⁴ « Les valeurs, semble-t-il, sont des qualités ou propriétés que nous n'atteignons pas seulement par une perception directe, mais par ces coups de sondes que sont nos essais de jugements de valeur, coups de sonde ou ondes de choc qui déclenchent ces échos radars que sont les émotions. Nos jugements de valeur ne sont pas d'abord l'affirmation de valeurs assurées, mais bien davantage des moyens d'explorer le terrain de notre sensibilité aux valeurs, grâce aux échos radars des réactions émotionnelles » (Livet, 2002, p. 9).

1.1. Les expériences des modes de transport : de la sensibilité aux valeurs

Les réalisations de la liberté vont être explorées au travers du mode de vie, tant par l'analyse des expériences sensibles, des rapports à l'espace, des évaluations des moyens de transport, que des idéaux. Des conceptions de la liberté s'ébauchent au croisement entre ces expériences et ces représentations, elles déterminent des goûts pour les modes de transport. Les valeurs ne sont pas des choses abstraites, mais la manifestation de ce à quoi nous tenons (Dewey, 2011), tant par le verbe que par la chair. Dans ce premier chapitre, nous nous attacherons à décrire les expériences et les évaluations de la mobilité, mais aussi les expériences sensibles que les différents moyens de transport rendent possibles.

1.1.1. Les évaluations des modes de transport

Le désir n'est pas tourné uniquement vers une finalité (Dewey, 2011, p. 108) — comme atteindre une destination —, mais le déplacement, autrement dit le moyen, peut être attirant en lui-même — telle une marche en bord de lac —. Ici, on découvre comment des moyens peuvent être désirés, et l'un de ces moyens est la mobilité. La voiture peut être prisée, au point d'assimiler le trajet vers la destination de vacances, aux vacances elles-mêmes.

Une fois constaté que la mobilité peut être valorisée, nous repérons des goûts plus précis, en particulier selon les types d'expériences de déplacement narrées par les habitants. Au fil de l'entretien, différents modes de transport sont discutés. Des habitants se révèlent alors plus amateurs d'un mode que d'un autre. Si la voiture assure une certaine vitesse et un confort, dans le même temps elle limite les sensations de la route et de la conduite. La moto au contraire peut les accroître. Ainsi existe-t-il des critiques des modes de transport, qui reposent sur une appréhension sensible et émotionnelle du déplacement et non seulement sur l'efficacité d'un mode (du point de vue du coût ou de la vitesse). Par exemple, certains habitants ont fait part d'une remise en cause de la conduite automobile, par la mention de la crainte des accidents de la route. Évaluations, émotions et sensations sont donc au cœur de l'expérience du déplacement.

Au sein des différentes expériences de déplacement, celle offerte par la voiture est particulièrement prisée, notamment parce que l'objet peut être possédé, approprié et qu'il donne des sensations de vitesse. Il s'ensuit que le plus souvent l'espace urbain est perçu négativement, car les autres automobilistes y constituent des limites à la conduite. À la suite de ce qu'écrit Mathieu Flonneau, nous constatons que le désir d'indépendance porté par la voiture prend son sens en opposition aux autres véhicules (2008, p. 8 ; voir également Steg, 2005, p. 149), comme l'illustre la citation suivante :

« Chercheur – Est-ce qu'il y a des choses qui vous déplaisent ?

Marc-André – Les autres. [rires] »

L'indépendance tient à la possibilité de s'extraire rapidement d'un lieu. Elle est aussi réalisée au travers de l'obéissance du véhicule à son conducteur. Cette indépendance repose sur une évaluation négative

de la densité et de la congestion qui fréquemment l'accompagnent. De plus, le risque de l'accident naît de la dépendance aux mouvements des autres. Conséquemment, la solitude sur la route est valorisée par certains habitants. D'ailleurs, l'habitacle restreint les interactions avec autrui. Ainsi, telle l'indépendance, l'expérience de la conduite qui est valorisée est celle qui est la moins contraignante.

La valeur d'indépendance et les valeurs en général ne sont pas simplement des évaluations collées sur les objets, mais elles sont rendues possibles et stimulées par des objets (Dewey, 2011, pp. 218-219), ici la voiture.

« Anne – Le besoin de se déplacer, et dans sa voiture, il y a une forme d'accès à une forme de liberté. Je crois fondamentalement, philosophiquement j'ai envie de dire qu'il y a quelque chose là-dedans qui est amusant. Et aussi parce qu'on se déplace où on veut, quand on veut, et avec l'horaire. »

Si le conducteur d'une automobile peut trouver un plaisir à conduire, il est possible également qu'il apprécie l'aspect esthétique de l'objet, souvent en comparaison avec les autres véhicules. Dans ce cas, il ressent positivement son non-conformisme, c'est-à-dire son indépendance de goût. Pourtant, il est aussi possible d'éviter délibérément de participer à la course à la distinction par la voiture — ce qui comme chacun sait, peut constituer une autre forme d'indépendance de goût. Les grands amateurs d'automobile peuvent aller très loin dans leur attachement. Leur goût ne se limite nullement à la recherche de distinction (Hennion, 2005). L'habitante citée ci-dessous en fournit un bel exemple.

« Camille — Non, nos amis qui nous ont offert une voiture pour notre mariage, c'est la belle voiture qui est là [en dessin accroché au mur]. Elle est chez mes parents. [...] Elle est trop belle. C'était une voiture dont je rêve depuis longtemps, je la trouve hyper belle, j'avais même dit à mon père que ça servait à rien de passer le permis si c'était pas pour avoir une Saab 900. [...] Ouais, nan nan on s'y attendait pas du tout c'était une surprise, on s'y attendait pas du tout. Je les avais bassinés avec ma Saab 900, et ils ont décidé de nous en offrir une pour le mariage. Ils avaient choisi la couleur qu'on aime. C'était mon délire depuis longtemps et Antoine, à force que je lui en parle, c'était devenu le sien. »

Les intensités dans l'attachement varient entre les habitants, au point que le charme de la voiture puisse laisser de marbre. voire même, il est possible d'éprouver du dégoût à propos de l'objet voiture en général, ou bien pour certaines voitures en particulier. Nous y reviendrons plus avant.

Nous avons décrit dans son épaisseur l'attachement à la valeur indépendance associée à la voiture. Particulièrement prégnante pour décrire les expériences de la mobilité, la sensibilité est à interroger plus spécifiquement pour comprendre les rapports entre expériences sensibles du déplacement et liberté.

1.1.2. La sensibilité dans la voiture et les autres modes de transport

Une hypothèse souvent soutenue à l'encontre de la voiture est qu'en fournissant une expérience de transport plus passive, elle réduit la sensibilité à l'espace environnant (Tuan, 2001, p. 54¹¹⁵ ; Illich, 2004,

¹¹⁵ « When transportation is a passive experience, however, conquest of space can mean its diminishment. The speed that gives freedom to man causes him to lose a sense of spaciousness. » (Tuan, 2001, p. 54)

p. 160¹¹⁶). Cabine, coquille, bulle, sphère, nid, cocon ou capsule, les métaphores décrivent cette clôture. Qu'en est-il selon les expériences des habitants ? Outre la voiture, les autres modes de transport offrent aussi des expériences sensibles à aborder. Chaque mode permet l'expérience d'une fermeture et d'une ouverture à certaines perceptions. Pour traduire les degrés d'ouverture à l'espace extérieur, nous suivons une analyse en deux temps. Dans un premier temps, nous allons interroger l'expérience spatiale de la voiture au travers de la notion d'insularisation (Gartman, 1994, p. 160 ; Urry, 1999, p. 9). Ensuite, nous attachant aux mobilités actives, nous mettrons en évidence leurs effets immersifs (Ingold, 2011a, p. 124). Entre ces deux termes d'un même *continuum*, des degrés différencient les transports en commun entre eux. De là, on discute des effets potentiels sur la valeur d'indépendance de ces différences de sensibilité à l'environnement extérieur, et plus généralement sur les apprentissages.

Des fermetures occasionnées par la voiture sont évaluées positivement, lorsqu'elles accroissent l'indépendance du conducteur. La voiture est un espace qui permet la constitution d'une ambiance individuelle, par le biais de la musique, ou encore de la fumée de cigarette et de la séparation avec les autres véhicules et les autres habitants.

« Kevin – C'est vraiment une espèce de pièce fermée qui est à toi, genre un mini appartement sur roue si tu veux. »

L'insularisation constitue un rapport à l'espace privilégié par d'autres habitants également. Listons les limites à la perception et à la sensibilité qu'engage l'habitacle des voitures. L'expérience de la conduite automobile offre un champ des possibles, qui autorise des ouvertures et des fermetures à certaines expériences :

- fermeture aux tiers hors de l'habitacle et aux face-à-face en général,
- fermeture relative à l'environnement extérieur à l'habitacle du point de vue du son, des odeurs et du toucher,
- ouverture à l'ambiance interne à l'objet,
- ouverture au mouvement du véhicule,
- ouverture au paysage par la vue.

Ainsi, les images du cocon ou de la bulle ne sont pas uniquement poétiques. Le contexte extérieur aurait pu constituer une limite au déplacement — par la pluie, le vent, les odeurs de pollution, etc. Au contraire, l'atmosphère interne de la voiture est de plus en plus régulée et individualisable. La voiture est ainsi un outil de design atmosphérique (Sloterdijk, 2013, p. 153) et par là même, un frein à l'expérience de l'environnement extérieur et du climat (Nixon, 2014). La voiture est-elle un obstacle à la prise de conscience de l'immersion de toute vie au sein du climat de la Terre, du fait qu'elle occasionne une puissante insularisation (Ellard, 2009, p. 262 ; sur l'insensibilité au réchauffement, voir aussi : Schmuck, Schultz, 2010) ? Alors que s'abstenir d'apprendre des effets de l'automobile sur l'environnement

¹¹⁶ « L'existence, dans notre société qui se veut un système, met hors jeu les sens pas les engins fabriqués pour leur extension, nous empêche de toucher ou d'incorporer le réel et, en plus, nous intègre dans ce système. C'est cette radicale subversion de la sensation qui humilie, et puis remplace la perception. » (Illich, 2004, p. 160)

immédiat pourrait être conscient, ici c'est l'objet lui-même qui réduit la sensibilité à des signaux qui alarmeraient, des révisions indispensables du mode de déplacement (Livet, 2002, p. 88)¹¹⁷. Dans sa réalisation concrète, la valeur indépendance limite la sensibilité de façon impensée. Cela rend plus difficile la révision d'une pratique selon un apprentissage des effets de la voiture sur le contexte extérieur.

D'autres modes de transport ne permettent pas une insularisation aussi importante et ne réalisent pas autant l'indépendance. Ils offrent donc un contact plus fort avec l'environnement général de déplacement et ils mobilisent plus largement les sens, ouverts aux phénomènes de l'espace extérieur et partagé, ce qui peut favoriser une sensibilité écologique.

« Pierre N – Bah ça coûte rien et puis j'aime bien faire un peu d'exercice, dans le sens où on a des vies qui nous permettent plus de faire le mégasport et compagnie, et moi j'aime bien ça et ça me fait un peu du bien de me dépenser, et puis je trouve qu'il y a une espèce de rapport que tu crées avec l'espace qui est différent que celui qu'on a en voiture qui est très structuré et complètement différent. Et puis différent en quel sens ? Dans le sens, ça te permet plus les accidents. D'ailleurs un peu à tous les sens, c'est plus dangereux de faire le trajet en vélo que de le faire en voiture. »

L'attention à l'environnement extérieur peut être plus forte à pied qu'en voiture, tant selon la sérendipité à laquelle a accès le marcheur, que selon l'effort occasionné par les mobilités actives, ou encore par la sensibilité à la météo.

Par ailleurs, les marches, les randonnées, les courses à vélo permettent de se « recharger », selon les déclarations de certains habitants. Le contact avec le vivant non humain et l'espace extérieur serait ainsi une ressource thérapeutique (voir cette thèse défendue par Chalquist, 2009). Quant aux vertus thérapeutiques de l'effort, elles ne sont plus à démontrer (Pikora, Miller, 2001). Les mobilités actives permettent aussi d'intégrer dans les plis du corps les aspérités du relief et les qualités de l'espace parcouru en général, jusqu'à noircir les poumons des cyclistes qui circulent en ville de Lausanne (c'est le cas de l'habitant se prénommant Nicolas). La délégation de la puissance de se mouvoir et de se conduire à des machines affaiblit le muscle (Illich, 1977, p. 25), tandis que les mobilités actives accroissent cette puissance incarnée (Illich, 2005, p. 420). Alors que le désir d'une mobilité-sans-entraves repose sur une énergie la plus disponible possible (Fuller, 1970, p. 153), la question de l'effort est centrale pour l'immersion et les mobilités actives. La quantité d'effort que peut engager un habitant est limitée, par conséquent elle restreint les vitesses et les distances parcourues.

« Virginie – J'avais fait Lyon-Marseille, Stockholm-Berlin, et puis là aussi c'est plus le rythme et le fait de commencer une journée sur un autre rythme, sur un, ouais, un contact avec la nature, que voilà qui est assez direct, même si on est sur une route. »

Les sensations d'immersion au sein de l'espace extérieur peuvent constituer les premiers pas à envisager afin de sensibiliser au sens propre, aux effets néfastes du réchauffement climatique et de la pollution en général, alors que sans cela ils restent peu perceptibles. Si l'absence de feedback sensible explique

¹¹⁷ « Un être qui résiste à la pression de la révision courrait en effet le risque de ne plus être assez sensible aux signaux qui lui des révisions indispensables » (Livet, 2002, p. 88).

partiellement la négligence envers la pollution, et donc l'absence d'apprentissage d'autres modes de vie moins polluants, la présence de ces feed-back doit produire un effet positif sur la révision des valeurs.

« Marlène – C'est vrai que tout à coup, voilà on est dans le vélo on se rend compte que ça touche d'autres domaines, d'autres valeurs : mobilité active, énergie, environnement, euhh, ouais, et puis je me suis rendu compte aussi en aimant le vélo que j'aime aussi la nature, voilà, j'aime beaucoup la nature, la montagne, je m'intéresse aussi aux abeilles, et puis tout ça m'éloigne un peu de tout ce qui est béton de tous ces trucs-là, petit à petit c'est vrai que ça se rejoint. C'est vraiment la nature qui m'intéresse, et tout ça me permet de m'en rapprocher, et de la respecter un peu plus, même s'il y a rien qui est complètement super naturel, ou super. »

Du point de vue sensible, les mobilités actives sont moins limitantes (voir : Nixon, 2011), puisqu'elles sont sans coquilles et moins rapides. Les limites aux espaces de déplacement sont plutôt de l'ordre des distances. Le gain d'expérience sensible est encore augmenté par la réduction des distances parcourues. Loin de constituer un problème, cette réduction peut favoriser une plus grande qualité de vie et une redéfinition des aspirations et des valeurs. La sensibilité et les valeurs sont donc potentiellement reliées dans la réalisation du mode de vie et elles ne prennent pas toujours la forme de l'indépendance.

Nous avons ainsi décrit comment les modes de vie pouvaient être transformés selon les appréhensions sensibles de la mobilité et les goûts qui se créent en lien avec des réalisations de valeurs. Nous allons ensuite traiter des limites aux déplacements.

1.2. Le désir de mobilité et les limites aux déplacements

La mobilité a des limites, du point de vue du déplacement lui-même et des désirs qui le sous-tendent. Il s'agit alors d'entamer l'analyse et la discussion des valeurs qui motivent les modes de vie à partir de la question des limites, qui apparaît centrale.

1.2.1. La voiture contre les limites aux désirs de mobilité

Chercher à minimiser les entraves à la mobilité signifie tenter de supprimer des obstacles au déplacement, et donc, augmenter la vitesse et élargir les destinations possibles. Nous avons déjà décrit l'importance de l'indépendance. Le désir de se mouvoir sans contrainte semble exister depuis longtemps si l'on en croit des critiques anciennes, telle celle de Sénèque : « or c'est bien le propre d'un esprit malade que de ne rien supporter longtemps et de considérer le changement comme un remède. [...] De là ces voyages que l'on entreprend sans destination, ces errances de rivage en rivage [...] » (2014, p. 39). La mobilité incessante fut même considérée comme une pathologie mentale au tournant du XXe siècle (Hacking, 1998)¹¹⁸. En voiture ou par d'autres moyens, la recherche de la minimisation des entraves au déplacement constitue pourtant un principe fondamental, repéré tant dans la littérature (Urry, 2007, p. 113), que dans les entretiens avec les habitants.

¹¹⁸ Ian Hacking a écrit un ouvrage sur un type de maladie mentale considérée au XIXe siècle : la dromomanie (1998, pp. 7–8), c'est-à-dire la maladie de la pulsion de voyage.

« Luha – L’homme ne peut pas limiter son — parce qu’il cherche son pain quotidien. Il ne va pas limiter son voyage. Au contraire. Le monde devient beaucoup plus petit par le transport et le contact et tout ça. On va voyager. Est-ce que les moyens de communication vont minimiser un peu les moyens de transport ? Peut-être dans quelques sections de vie, mais ça sera pas généralisé. Les migrations de travailleur, les frontaliers et tout ça, ça va pas s’arrêter. »

La conduite automobile se prête particulièrement au désir d’illimitation qui recoupe la valeur d’indépendance décrite auparavant. Ce désir d’illimitation est exprimé en creux, au travers des critiques des limites imposées aux déplacements, ce qu’exprime les termes utilisés dans les entretiens : « pas dépendre de », « charges », « consomme énormément », « embêté, pour te parquer », « pas avoir besoin », « trucs qui me cassent les pieds », « plus libre », etc. Ainsi, telle qu’il a été décrit plus haut, l’indépendance, une forme de liberté par l’absence d’attaches, est une valeur qui correspond à la voiture lorsqu’elle est valorisée.

Pour autant, la voiture n’est pas le seul mode de transport qui favorise une poursuite de l’illimitation. Nous allons voir que vitesse et accessibilité si elles peuvent être recherchées conjointement, se trouvent aussi incompatibles dans certaines situations. C’est donc le désir d’accessibilité qui va être discuté ci-suit et qui peut naître de critiques de la voiture.

1.2.2. L’agilité contre les limites aux désirs de mobilité

L’absence de convergence entre ce qui est désiré et réalisé peut entraîner une réévaluation de la situation et de nouveaux apprentissages (Dewey, 2011, p. 114), notamment à la suite d’une émotion négative (Livet, 2002, p. 9). Des expériences d’évaluation d’un mode de transport remettent en cause l’idée que la voiture réalise l’idéal de la mobilité la moins entravée. Conséquemment, l’automobile peut être comparée aux transports en commun, auxquels elle peut alors être couplée, ou par lesquels elle peut être remplacée.

La voiture peut fragmenter le déplacement : par la recherche d’une place de parking, l’absence de connaissance de l’espace parcouru, la congestion, etc. C’est pourquoi des habitants déclarent privilégier d’autres modes de transport pour une mobilité plus confortable et plus fluide. La diversité de l’offre en transports en commun et d’autres permet de jongler entre les modes. Ainsi, l’attache à la voiture elle-même est remise en cause, au profit d’un accès à de plus nombreux modes de transport et selon le choix de l’accessibilité, plus que de la vitesse. La contradiction entre les situations de conduite et l’idéal qui y est associé donne « une raison de réviser ces attentes pour être plus en accord avec notre environnement » (Livet, 2002, p. 28). Pour maintenir le potentiel de mobilité le moins limité, l’indépendance offerte par la voiture serait insuffisante.

La conduite d’une voiture permet de parcourir de nombreux types d’espace, grâce à un objet polyvalent. Au contraire, les transports en commun sont moins flexibles. Pour parvenir à conserver un fort potentiel de mobilité, il s’agit alors de multiplier les apprentissages à divers modes, au point d’apprendre à devenir plus agile et à jongler entre ces modes. L’apprentissage peut être concentré sur un mode de transport, si celui-ci est suffisamment polyvalent. Ou bien, l’apprentissage peut être distribué selon plusieurs modes de transport, si ceux-ci sont peu polyvalents, mais viennent pallier les défauts considérés de la

voiture — notamment en situation de congestion (Lesteven, 2015, p. 12). L'absence d'entraves à la mobilité peut donc à une extrémité, être incarnée par la voiture, et à l'autre, par l'absence d'attaches à un mode en particulier. Il s'agit dans ce dernier cas d'une recherche de ce qu'on peut nommer l'agilité (Bahrami, 2016 ; 2017, pp. 251-259). Ainsi, selon certains habitants, les transports en commun permettraient de réaliser en actes la mobilité sans entrave, dans certains espaces urbains.

Il est aussi apparu que cet idéal d'absence d'entravement, qui passe notamment par la fluidité (Kent, 2013, p. 176), pouvait être remis en cause, et justifier d'autres critères d'évaluation des modes de transport. Le choix entre les modes de transport ne repose pas uniquement sur la fluidité ou l'accessibilité, ou encore la vitesse, mais de nouveaux critères l'emportent sur les préférences initiales pour la voiture ou les transports en commun. Les choix entre les modes émergent de la compétition entre des désirs, desquels ressort une préférence en particulier (Dewey, 1961, p. 193). Tenir ensemble valeur de mouvement et de mesure dans un souci écologique reste difficile.

« Jean-Philippe — Après chacun a ses propres valeurs. Si moi je dois aller à Paris, il y a plusieurs raisons, il y a d'abord l'empreinte écologique, et il y a le fait qu'il m'amène au centre-ville de Paris et qu'en termes de temps ça prend autant de temps d'y aller en avion parce qu'il faut aller à Genève qu'il faut être au *check-in*. »

Nous allons voir dans la sous-section suivante que la limitation des déplacements peut constituer un moyen déclaré de parvenir à une vie plus mesurée, particulièrement si la sobriété est une valeur importante pour l'habitant.

1.2.3. L'autolimitation des désirs de mobilité

Une troisième manière d'aborder la mobilité prend le contrepied des deux premières. Pour certains habitants, il ne s'agit pas de réaliser un désir de mobilité sans limites, mais de contester ce désir et donc de vivre en limitant ses déplacements. La volonté d'entraver sa propre mobilité peut naître de la perception de la pollution. Ainsi, des modes de vie alternatifs se composent à partir de la prise de conscience du bien-fondé d'une certaine mesure dans le mode de vie.

En particulier, la question du mode de transport à privilégier pour partir en vacances est revenue à plusieurs reprises. Des habitants préfèrent le train, les transports en commun, les mobilités actives, pour la qualité de l'expérience du déplacement et aussi pour mieux prendre en compte l'environnement dans leur pratique. Ils font ainsi le deuil d'un désir de mobilité sans limites. Cela signifie qu'ils font le choix d'un rétrécissement de l'espace des destinations possibles. En découle une appréhension alternative de l'espace vécu, tout comme de l'espace de la planète en général, non seulement de manière idéale et dans les habitudes concrètes.

« Céline — Ouais, la différence c'est que le vélo ça pollue pas. C'est aussi quelque chose d'important pour moi. Je sais que je prends l'avion c'est pas très très bien, mais en même temps c'est quelque chose d'occasionnel, c'est quand même pas toutes les semaines que je prends l'avion. Tandis que je pourrais de toute façon pas prendre la voiture tous les jours rien que pour ça, ça me poserait problème. »

Le type de comportement rapporté ci-dessus peut se nommer une inversion temporaire de préférence (Elster, 2007, p. 121) — puisque la motivation à ne pas polluer passe au second plan lors des déplacements de vacances. Cela fournit l'occasion de rappeler que les modes de vie et les apprentissages sont éprouvés et processuels, et qu'ils peuvent être remis en cause de manière réversible (comme ici) ou bien de façon irréversible. Cela rend possible de noter à quel point l'auto-évaluation et l'autocritique participent à la transformation du mode de vie. C'est pourquoi certains habitants énoncent des difficultés à mettre en pratique les aspirations écologiques.

« Marlène – C'est vrai que chaque fois que je prends l'avion, je me dis c'est pas très malin, ça j'en suis tout à fait consciente. Mais bon voilà, il y a quand même des destinations qui m'attirent aussi, où on peut pas aller en train malheureusement. Alors ouais, c'est dommage, mais je pense qu'en tout cas si j'ai le choix, je vais vraiment essayer de prendre le train. Si c'est plus d'une nuit, c'est toujours la même chose. Si on avait plus de temps, cette fameuse décroissance dont on parlait avant, si on avait plus de temps, on pourrait aussi facilement voyager plus de temps [...] Mais un jour, ce serait, idéalement, le temps il doit être utilisé pour ça aussi, ça fait partie d'une meilleure qualité de vie, ça fait partie de moins travailler, d'avoir plus de temps, de faire les choses plus dans le sens de l'environnement. »

Des atermoiements entre les désirs sont perceptibles. Ces hésitations permettent de constater une inquiétude quant aux limites des mobilités. Dans un premier temps, celle-ci porte sur les limites aux pollutions émises et donc sur les moyens de transport qu'il est moral d'utiliser. Dans un second temps, cela peut bouleverser des distances parcourables et pousser à valoriser les courtes distances. La proximité peut ainsi constituer le fruit d'une autolimitation de l'habitant, et une caractéristique spatiale de la vie bonne à laquelle il aspire. Les restrictions ne sont pas le résultat d'une morale du sacrifice, mais plutôt d'une recherche alternative de qualité de vie. Cela n'empêche pas de conférer une certaine valeur à la mobilité par ailleurs, mais en la nuancant.

Les limites à la mobilité sont internalisées. Elles ne sont pas le résultat d'une contrainte externe, matérielle ou bien juridique. Ces réductions du potentiel de mobilité reposent sur une ascèse à l'abstention de la saisie de certaines possibilités et de certains déplacements. Pour s'entraîner à un autre rapport à l'espace, qui connaît des limites acceptées volontairement, les habitants font mention de divers ressorts : imitation du modèle de certains amis, expérience de la vie sans voiture et des vacances à vélo, anti-modèle des grands consommateurs (d'espace), valeurs écologiques, etc. Cet entraînement à la limitation et à la maîtrise des désirs va être précisé au cours de l'enquête.

« Marlène — Ouais je pense effectivement, ça ne me manque pas non. Mais si je devais reprendre une voiture et conduire j'aurais sûrement du plaisir. Quoique. A l'époque, j'ai l'impression que je connaîtrai plus les voitures maintenant, comme elles sont tellement électronisées. Même les clés ou comme ça on a sur soi une espèce de carte et puis ça fonctionne, enfin déjà, rien que ça je pense qu'on serait bien emprunté, une vieille voiture manuelle peut-être j'aurais du plaisir [...] Mais là je serais peut-être bien empruntée. Mais je pense j'aurais des bonnes sensations, Ouais, ouais. C'est comme la viande, ça me manque pas, mais je pense que si j'en remangeais, c'est agréable quand même. [...] »

Un principe alternatif à l'élargissement des possibles par la richesse de l'offre de transport ou/et par la rapidité est donc mis à jour. De là, les mobilités actives sont plus fortement valorisées. Elles correspondent à un souhait de moins polluer, à des distances plus proches, à une immersion dans

l'espace extérieur. Une fois les nouveaux apprentissages amorcés, ils offrent une inertie non négligeable, qui va à l'encontre d'un retour à une consommation de mobilité plus importante. Des rapports antagonistes au contexte s'ébauchent ainsi :

1. soit une tendance à privilégier l'insularisation, soit une tendance à privilégier l'immersion, qui favorisent ;
2. soit l'accroissement des déplacements possibles et des distances, soit leur réduction.

La manière d'envisager la mobilité, soit par l'indépendance de la voiture, soit par l'agilité au sein du réseau de transport favorise la considération d'un espace en tant que support pour les déplacements. L'espace est envisagé en tant que support, lorsqu'il n'y a pas de prise en compte des effets du déplacement sur l'espace parcouru ou la planète en général, notamment du fait de l'insensibilisation qui naît de l'insularisation — existante aussi en métro, en bus ou en tramway plus qu'à pied ou à vélo. Dans son enquête historique sur les sensibilités liées aux expériences de déplacement, Marc Desportes fait remonter l'origine de l'insularisation importante au chemin de fer (2005, p. 128).

Par ailleurs, ces deux façons d'envisager l'espace ont été mises en évidence à un niveau cosmologique qui dépasse le cadre des modes de vie étudiés ici (Cosgrove, 1994)¹¹⁹. La prise de conscience du risque du réchauffement et la sensibilité à ses effets sont essentielles, même si cela n'est pas accompagné par une compréhension scientifique du phénomène. Ils peuvent renforcer un changement de regard sur l'environnement (à propos du changement de la perception de l'environnement et de la Terre pour accéder à une expérience d'immersion, voir Hadot, 1993, p. 356).

Partant, il est permis d'interroger la mobilité selon les conceptions de la liberté qui se confrontent à l'enjeu de la limitation, tant au regard de références à l'histoire de la pensée, qu'aux entretiens menés avec les habitants. Les valeurs primordiales qui motivent et justifient les mobilités en seront déduites.

1.3. La liberté et ses limites

Est-il possible d'aspirer à l'absence de limites ? Certains habitants rêvent de l'instantanéité d'un déplacement sans contrainte, de déplacements qui permettraient la réalisation de tous les désirs possibles de consommation d'espace.

« Lara – La téléportation, pouvoir cligner des yeux et pouvoir me retrouver d'un point A à un point B. Ce serait le mieux, ce serait génial, ce serait génial ».

A l'opposé, d'autres valorisent l'effort, la proximité, selon une évaluation positive des limites aux déplacements. Or, il va être montré que ces différentes appréhensions de l'espace, qui diffèrent par leur appréciation des limites, sont en fait liées à des conceptions philosophiques de la liberté. Quelle

¹¹⁹ Voir l'article « Contested Global Visions: One-World, Whole-Earth, and the Apollo Space Photographs » (Cosgrove, 1994), quant aux deux interprétations possibles des images de la Terre obtenues grâce aux premiers vols hors de l'atmosphère ; Cosgrove différencie une appréhension humaniste, écologiste et harmonieuse de la Terre, d'une appréhension moderniste et progressiste.

conception de la liberté est reliée à la téléportation ? Et laquelle est relative au vélo ou bien à la marche — cette dernière pratique discutée d'ailleurs par des philosophes engagés en faveur d'une certaine liberté, tel Thoreau (1994) ? En remontant jusqu'à la racine des valeurs recueillies, à certaines de leurs sources philosophiques, on découvre plus clairement des liens entre conceptions de la mobilité, des limites et donc de la liberté. Pour analyser les correspondances entre ces trois termes, trois temps d'analyse se succèdent dans cette sous-section : un temps d'interrogation de la conception de la liberté associée à la voiture, de la liberté en lien avec l'agilité au sein du réseau de transport et un dernier temps d'interrogation sur les liens entre limitation et vie bonne.

1.3.1. La liberté négative et la voiture

La voiture est ainsi un objet qui favorise la réalisation d'un idéal de liberté spécifique.

« Massimo – Euh, par contre États-Unis, c'était juste il fallait et on a fait je sais pas combien de kilomètres en trois semaines, on a roulé comme des fous. Tout dépend le but des vacances. Ça dépend ce qu'il y a à visiter. Je prendrais plutôt l'option de louer une voiture plutôt que transport public sur le principe. Toujours la liberté pour moi la voiture, pas dépendre de... »

L'indépendance du point de vue de la mobilité repose sur le désir d'une mobilité-sans-entrave (illustrée par nombre de publicité) favorisée par l'insularisation. La voiture est donc perçue en tant que facteur d'indépendance. Celle-ci repose dans la majorité des cas sur l'usage de l'essence — la totalité des automobilistes interrogés sauf un qui roule au gaz (Jean-Philippe) —. Il existe une connexion particulière entre ce type d'énergie, le système technique qui y est lié et la réalisation d'une conception de la liberté (Sloterdijk, 2003, p. 379, voir aussi Mitchell, 2011).

Dans l'histoire des idées, le rejet des entraves matérielles au déplacement constitue le noyau des théories de la liberté négative. Commentant Hobbes¹²⁰ et l'interprétation de son œuvre par le philosophe Isaiah Berlin (1959), Quentin Skinner énonce que la liberté négative consiste en la possibilité de réaliser une action, volontaire, sans que celle-ci se trouve empêchée par une force extérieure (1998, p. 7 ; 2002, p. 32). Cette conception est une réponse à la question : combien suis-je gouverné ou contraint (Berlin, 2002, p. 35) ? La voiture incarne cette vision pour certains habitants. L'indépendance potentielle conférée par la voiture constitue une définition négative de la liberté.

¹²⁰ Pour illustrer la thèse de la liberté négative, citons un passage consacré au mouvement, dans l'ouvrage de Thomas Hobbes, *Le Citoyen*, Livre II, Chapitre IX, Wikisource, consulté le 12 décembre 2017, https://fr.wikisource.org/wiki/Le_Citoyen/Chapitre_IX :

« Communément on tient que la liberté consiste à pouvoir faire impunément tout ce que bon nous semble et que la servitude est une restriction de cette liberté. Mais on le prend fort mal de ce biais-là ; car, à ce compte, il n'y aurait personne de libre dans la république, vu que les États doivent maintenir la paix du genre humain par l'autorité souveraine, qui tient la bride à la volonté des personnes privées. Voici quel est mon raisonnement sur cette matière : je dis que la liberté n'est autre chose que l'absence de tous les empêchements qui s'opposent à quelque mouvement ; ainsi l'eau qui est enfermée dans un vase n'est pas libre, à cause que le vase l'empêche de se répandre et, lorsqu'il se rompt, elle recouvre sa liberté. Et de cette sorte une personne jouit de plus ou moins de liberté, suivant l'espace qu'on lui donne ; comme dans une prison étroite, la captivité est bien plus dure qu'en un lieu vaste où les coudées sont plus franches. D'ailleurs un homme peut être libre vers un endroit et non pas vers quelque autre ; comme en voyageant on peut bien s'avancer et gagner un pays, mais quelquefois on est empêché d'aller du bon côté par les haies et par les murailles dont on a garni les vignes et les jardins. »

De plus, du fait de sa négativité, cette conception de la liberté ne fournit pas de direction positive pour la vie bonne (Berlin, 1959). Cela correspond aux entretiens. Nous y repérons fréquemment une absence de discrimination dans les choix de déplacement et une absence de justification du bien-fondé des déplacements effectués, notamment de loisirs. Le questionnement sur la vie bonne s'absente : sont bons ce qui n'est pas empêché et l'absence d'empêchement elle-même, d'un point de vue plus politique qu'éthique (Berlin, 2002, pp. 34-35). Il s'agit alors de savoir « combien je suis limité » (ibid, p. 35).

Si cette définition de la liberté est invocable, en remontant à la racine des déclarations de certains habitants, elle ne couvre pas le champ des définitions possibles de la liberté, parce qu'elle n'envisage la vie bonne qu'en creux, du point de vue de la levée des barrières à l'action. Une vie sans choix potentiels de déplacement serait une mauvaise vie, mais ce en quoi consisterait une vie bonne reste mystérieux. Par ailleurs, il existe d'autres entraves qui peuvent être contestées, mais elles ne sont pas uniquement matérielles et politiques.

1.3.2. La liberté positive et l'agilité

Une conception alternative de la liberté se distingue de l'indépendance partiellement réalisée par l'usage de la voiture et la consommation d'essence. Des critiques de la voiture au nom d'un idéal de mobilité-sans-entrave ont déjà été discutées. Mais que signifient ces critiques du point de vue des conceptions philosophiques de la liberté ? Pour le cerner, il s'agit de considérer un type alternatif de limite. Plutôt que les entraves directes à l'action, tant matérielles que réglementaires, des habitants préfèrent dénoncer les illusions qui brident l'épanouissement individuel (par exemple l'illusion de la vitesse de la voiture en ville). Si l'automobile est évaluée négativement en tant qu'elle ne permet pas de réaliser l'indépendance souhaitée et donc qu'elle ne constitue pas un progrès en comparaison des autres modes, alors l'illusion est levée. Ces interprétations sont ressorties des propos collectés.

« Marin – J'essaie d'éviter la voiture comme la peste, parce que c'est un truc du XIXe siècle ».

« Marin – Et c'est vrai que la voiture — dans mon entourage y a beaucoup de gens qui ne peuvent pas imaginer aller en transport public au boulot, etc. — c'est vraiment complètement tribal, ces gens n'ont jamais réfléchi. Y a vraiment ce clivage. C'est de la religion la bagnole. Quand je regarde les coûts, tant financiers qu'écologiques, il faut un *wake up* quoi. »

Cette manière d'envisager la voiture a pour principe la lutte contre de fausses valeurs et pratiques, qui empêchent la prise de conscience de la vérité et la menée d'une vie bonne, car non aliénée. Ainsi, une fois que la voiture n'est plus considérée comme l'outil idéal de maximisation des possibles de la mobilité, elle est remplacée par l'usage d'autres modes de transport, associés entre eux. Cette conception de la liberté qui est fondée sur la lutte contre les fausses réalités qui brident l'épanouissement individuel (Berlin, 2002, p. 36) est nommée liberté positive, par l'historien des idées Isaiah Berlin (voir : Berlin, 1959). Il s'agit de comprendre qui me gouverne : mes passions, les publicitaires ou bien ma propre raison (Berlin, 2002, p. 35). Ainsi, la liberté ne dépend plus des capacités des autres à m'empêcher, mais de ce qui me gouverne : des illusions ou bien la vérité. Il n'y a pas de discussion de la vie bonne au sens de ce à quoi elle doit ressembler, mais à nouveau, une critique des représentations sociales qui entravent. Cela correspond à une politique d'émancipation.

A ce point, nous sommes remontés aux racines des deux manières de chercher une mobilité-sans-entrave. Ces deux logiques se rejoignent dans l'appréciation péjorative des contraintes, tant matérielles qu'idéelles. Celles-ci s'accordent avec des conceptions de la liberté, négative ou bien positive. Elles définissent ce à quoi une vie bonne ne ressemble pas : un individu aux fers qui ne se saurait pas enchaîné.

Il existe en outre une dernière conception de la liberté, qui considère avec attention le caractère positif ou bien négatif des limites, sans tendre à trancher d'office l'évaluation. La tension entre recherche d'augmentation des possibles et limites jugées nécessaires est inscrite au cœur de la citation suivante :

« Patrick — Ça pue. Le gaz d'échappement. Aahm. D'un côté c'est le fait de pouvoir avancer et de pouvoir choisir où aller, comment. Ça c'est très beau. Et ce qui c'est pas beau c'est que l'homme bouge trop. Il devrait moins bouger. »

Mais il est aussi possible d'intégrer la limitation au sein d'un mode de vie et d'une recherche de vie bonne. Cela engage une version plus négative de la mobilité.

1.3.3. L'autonomie et la mobilité limitée

Les rapports à l'espace évoqués par les interrogés permettent de lever le voile sur deux manières de vivre la mobilité avec une aspiration à limiter les entraves et sur une manière alternative d'appréhender la richesse de l'espace et aussi ses limites, qu'il s'agit d'intégrer dans les apprentissages.

Il existe donc une troisième voie. Elle est présente dans les entretiens, quoiqu'à l'état de germe. Il s'agit d'une conception de la liberté fondée sur la réflexion à propos des entraves, qui ne sont pas dévalorisées et rejetées *a priori*, mais qui sont choisies volontairement (éviter un trajet par souci écologique) ou bien acceptées si elles ne dépendent pas de l'habitant (ne pas avoir les moyens de partir en vacances). Dans le cas des habitants interrogés, pourquoi restreindre la réalisation de déplacement ? Des désirs de déplacement ? Ces limitations visent un bien interne, une qualité de vie plus élevée par la tranquillité et l'exploration du proche et un bien externe, une moindre destruction de l'environnement quitte à perdre la distinction qui naît de la grande mobilité.

Certains désirs peuvent être jugés néfastes, lorsqu'ils sont démesurés, autrement dit sans limites et destructeurs, bien que provenant de l'individu lui-même. Réfléchir aux limites dans le mode de vie, revient à encourager la mesure dans les désirs de déplacement. Il s'ensuit une valorisation de la maîtrise de soi dans toutes situations, non pas nécessairement pour l'épanouissement, plutôt en vue de parvenir à un idéal supérieur – écologique, ou bien une vie de sagesse ou chrétienne. Cette conception suppose donc l'obéissance à un modèle de vie. Il s'ensuit que la mesure dans le mode de vie n'est pas posée en opposition à une barrière, à un maître, mais en vue de parvenir à une vie bonne, quelles que soient les conditions¹²¹. L'individu pourrait même rester esclave et être plus heureux que son maître, selon Epictète — ce qui ne signifie nullement qu'il faut souhaiter l'asservissement ! Parvenir à plus de mesure

¹²¹ Cette définition est exacerbée chez Diogène : « Les concepts d'autarcie, de liberté et d'apathie permettent donc de décrire l'attitude morale essentielle que tout l'entraînement cynique vise à assurer et qui permettra à l'homme de connaître le bonheur, quelles que soient les circonstances. » (Goulet-Cazé, 1986, p. 38)

dans les désirs signifie limiter la réalisation de certains, mais aussi en réaliser d'autres. C'est une manière d'envisager la liberté par le renoncement consenti et le choix réfléchi.

Isaiah Berlin rechigne à utiliser le terme de liberté pour définir cette conception, notamment lorsqu'il discute de philosophie stoïcienne (2002, pp. 30-31, p. 308). Toutefois, il la distingue bien de celles de liberté négative et de liberté positive. Il la nomme « liberté spirituelle » (ibid, p. 32). En vue d'appliquer cette vision, des exercices-ascèses ont été inventés. A travers elle, il s'agit de travailler à nouveau au « pouvoir du renoncement » (Illich, 2005, p. 478) et à une conception de la liberté comprise en tant que réflexion et mesure des désirs. Nous retrouvons le centre d'intérêt des courants philosophiques antique et chrétien introduit au début du travail.

Il est donc constaté que la voiture est un moyen de réalisation d'une conception de la liberté (Freundental-Pedersen, 2009, p. 71, p. 115). Mais il est reconnu que cela est vrai aussi des autres modes de transport. En remontant à la racine des motivations des déplacements qui ont été déclarées — ce qui signifie les radicaliser —, il a même été possible de mettre à jour des conceptions philosophiques de la liberté. Ces dernières ne sont qu'implicites ou fragmentaires chez les habitants — sauf chez l'un d'entre eux, qui est lui-même philosophe (Maël) —. Elles sont le fruit d'une histoire de la pensée pluricentenaire. Ainsi, comme d'autres font de la prose sans le savoir, un habitant peut user d'une conception philosophique de la liberté. De ce fait, l'étude de ces conceptions philosophiques permet de mieux déterminer les valeurs et les types d'aspiration à la vie bonne qui coexistent dans les motivations des déplacements en Suisse aujourd'hui.

Trois manières de concevoir la liberté se font jour : deux logiques dévalorisent l'entravement de la mobilité, une logique valorise la réflexion quant aux barrières à poser aux désirs de mobilité. Par conséquent, il existe trois manières identifiées de concevoir la liberté : la liberté en tant que lutte contre les entraves au mouvement, la liberté en tant que lutte contre les illusions sur la mobilité, la liberté en tant que mesure des désirs de mobilité. Ces trois conceptions cohabitent au sein du corpus d'entretien recueilli. Elles augurent de futurs différenciés, voire antagonistes pour la mobilité.

1.4. Les expériences du temps du déplacement

Les conceptions de la liberté dépendent des rapports aux limites spatiales et idéelles. Si les limites sont estimées négativement, alors la vitesse, la productivité du temps de transport et sa fluidité ressortent positivement en creux. Au contraire, si la question des limites et de la vitesse se pose différemment, l'important devient la qualité du temps de transport. Ainsi, la dimension du temps est essentielle à analyser, car elle recoupe des enjeux de valeur, des types de perception et des expériences de déplacement.

Pour analyser et discuter les conceptions des temps et leurs influences sur le mode de vie, à partir des entretiens qualitatifs, nous procédons en trois temps. Trois types de conception du temps sont considérés. Ces conceptions du temps modifient le rapport aux pratiques de mobilité et influencent le choix de conduire ou de chercher une existence plus mesurée.

Au début du XXe siècle, la mobilité fut magnifiée, en particulier dans le « Manifeste du futurisme » (Marinetti, 1909)¹²². Les œuvres de ce mouvement constituent les représentations les plus exaltées d'une mobilité conçue selon la vitesse. Chez ces artistes, la vie bonne s'oriente vers le désir de vitesse. Temps de transport et recherche d'une vie bonne ont donc déjà été associés. Dans la Suisse contemporaine, le désir de vitesse existe chez certains, quoique de manière moins exubérante et moins centrale pour leur mode de vie. Ce n'est d'ailleurs pas la seule manière de mesurer les temps de déplacements. En particulier, d'autres habitants privilégient des modes de transport qui rendent possible un temps productif. Plus surprenante, une troisième manière de vivre le temps de transport est repérable aussi, non plus selon une mesure de vitesse ou de productivité, mais selon l'immersion dans l'exercice du déplacement.

1.4.1. La vitesse contrariée du déplacement

Il existe un désir de vitesse chez certains habitants. Ce désir peut se réaliser au travers de modes de transport qui procurent des expériences sensibles appréciées. A l'opposé, lorsque le désir de vitesse est contrarié, une frustration peut naître. D'autres habitants font part du stress que la vitesse peut engendrer.

La vitesse est premièrement une mesure du temps du déplacement, auquel peut se rapporter un attachement. Le plaisir de la vitesse est souvent associé à celui de la conduite est une des expériences possibles du déplacement. Les sensations corporelles qui y sont liées, en voiture, en moto, etc., peuvent être appréciées.

« Matthias – Le véhicule c'est un prolongement de son corps. Et puis il y a un facteur de plaisir l'a déjà entendu avec le *sliding* de la Volvo que j'ai racontée avant, le plaisir vient dans le manœuvrer. Ça a commencé avec le *go kart* dans mon enfance. Quatre roues et une transmission par chaîne. Avec lui j'ai roulé sur la rue devant notre maison et j'ai dû essayer si je pouvais descendre le trottoir et je suis tombé, je me suis fait mal, aussi en vélo, le *mountainbike* c'était déjà plus sauvage à travers les prairies et forêts, j'ai monté le vélo sur le dos pour pouvoir descendre, *crazy*. Et quand j'avais quatorze ans je voulais tout de suite faire le permis de conduire de moto et je me suis entraîné à fond, à seize ans j'avais une copine avec une moto 50 et j'ai conduit avec et à dix-huit ans tout de suite le permis de conduire, le permis de scooter. Je voulais apprendre à pouvoir avancer avec ces machines. Et en moto je m'entraîne à rouler sur du gravier, faire du *sliding*, j'essaie quoi. Aussi pour me sentir *secure* dans n'importe quelle situation et parce que c'est *fun*. »

Outre les plaisirs de la vitesse directement liés à une recherche de sensations fortes, au quotidien, il existe aussi un goût pour une vitesse plus mesurée et continue. Vitesse et conduite confèrent une sensation de maîtrise (Le Breton, 2000, p. 24), qui rejoint l'idéal d'indépendance analysé ci-dessus. De ce point de vue, la voiture est avantageuse, puisqu'elle ne fait pas dépendre des horaires des transports en commun (Urry, 2007, p. 113). Ainsi, la vitesse constituerait un allié dans la lutte contre le temps.

¹²² « Nous sommes sur le promontoire extrême des siècles !... A quoi bon regarder derrière nous, du moment qu'il nous faut défoncer les vantaux mystérieux de l'Impossible ? Le Temps et l'Espace sont morts hier. Nous vivons déjà dans l'absolu, puisque nous avons déjà créé l'éternelle vitesse omniprésente » (Marinetti, 1909).

Exprimée inversement, la vitesse des déplacements peut être jugée nécessaire, parce qu'il serait inévitable de suivre la rapidité des rythmes de vie indépendants de la volonté de l'habitant.

«Luha — Marcher c'est quand il n'y a pas d'autres moyens, vous voyez. Marcher c'est quelque chose de très sain d'un point de vue santé, mais je ne pense pas que les gens ont le temps de marcher. Ce n'est pas l'espace, ce n'est pas les moyens, c'est le temps.»

La difficulté à synchroniser des activités peut accroître le stress. Pour le restreindre, la vitesse permet de perdre le moins de temps possible. Le temps serait mesuré en tant que quantité à épargner et la vitesse constituerait un moyen commode pour ce faire. L'expérience de l'attente, surtout résultante de la congestion, peut également être discutée négativement (voir Bissell, 2007). La vitesse est ainsi évaluée positivement, à la fois pour les sensations qu'elle procure, mais aussi parce qu'elle permet de gérer les rythmes de la vie quotidienne de la manière la plus optimale possible, selon les dires d'habitants.

Toutefois, la vitesse peut être contrariée : par la congestion, par la réglementation des vitesses, les imprévus tels les accidents. Ainsi, la réalisation du désir de vitesse peut être déçue. De là naissent des critiques de sa poursuite. D'autres critiques sont adressées à la vitesse, non en tant qu'elle est limitée, mais parce qu'elle favorise des expériences contraires aux valeurs de certains habitants.

«Werner B – La voiture rend les gens individualistes et agressifs. Ce matin, j'étais juste allé au magasin en haut, à côté du passage piéton, j'étais au milieu, une voiture qui a suivi l'autre, elle voulait encore foncer pour passer, c'était déjà rouge.»

La répulsion pour les entraves entraînées par la vitesse peut s'avérer dangereuse pour les autres usagers de la route. La puissance de l'engin et sa vitesse potentielle possèdent un effet psychologique.

«Werner B — Oui je suis conscient qu'au volant n'est plus la même chose. Ca c'est quelque chose que les gens savent ou pas. Tu peux toujours aller plus vite. Je veux dire c'est quelque chose qui rend les gens agressifs. J'étais avec des copains *relax* et tout, mais au volant, l'horreur, que gueuler... Pourquoi ? La voiture rend agressifs les gens. Moi, j'ai trouvé un petit peu une réponse à moi, tout ce qui est avec les machines rend les gens un petit peu agressifs. Tu peux toujours aller plus vite...»

Selon la valeur accordée à l'indépendance, réalisée partiellement par la sensation de vitesse, les appréciations de la rapidité du déplacement divergent. Parfois, l'optimisation du temps de transport par la vitesse est soumise à des critiques.

1.4.2. Le déplacement productif

Certains habitants raisonnent autrement que selon une logique de vitesse, et ils proposent des optimisations différentes du temps de transport. Ils valorisent la productivité du temps passé durant le déplacement (Vincent, 2008, p. 270) — soit le nombre de tâches qu'il est possible d'accomplir durant le temps de trajet. Les modes de transport qui demandent à l'habitant de conduire sont ainsi dévalués, au profit de ceux qui laissent l'attention disponible pour travailler, ou pour d'autres activités de loisir.

L'unité de mesure vitesse n'est pas la seule mobilisée au sein des entretiens. Un des habitants a été plus loin dans l'explicitation d'une méthode d'optimisation. Par le biais de cette méthode, il considère que la vitesse (et la voiture ici) n'est pas la variable à considérer en premier lieu pour évaluer la valeur du déplacement effectué.

« Marin – J'ai une théorie c'est que — mais ça c'est peut-être moi — si je veux aller de A à B, y a deux éléments : le temps que ça me prend et la variance sur le temps. Avec le temps, la variance est pratiquement nulle. Je sais que je prends mon train à 6 h 44 et je suis ici à 7 h 20. Plus ou moins 30 secondes. Je prends la bagnole, le temps est réduit, mais la variance est beaucoup plus grande. Et je prétends que pour tous les trucs qui m'emmerdent, dans le sens que j'ai pas choisi de devoir faire, je veux que la variance soit minimale. Il y a peut-être d'autres gens qui préfèrent optimiser "Aaaah, mais des fois la voiture ça prend un petit peu moins de temps, je vais essayer, si je prends encore un raccourci..." Moi j'ai pas le temps de m'dire des choses comme ça. »

Ainsi, la vitesse est une mesure trop restrictive du déplacement pour certains. Privilégier la réduction des incertitudes permet d'éviter le stress lié aux synchronisations entre les différentes activités et destinations. D'autre part, des habitants préfèrent ne pas conduire et se déplacer moins vite, au profit de l'accomplissement d'autres tâches (voir ce constat développé par : Oppenchain, Fouquet, Pourtau, 2017, p. 13).

« Marin – La voiture me prendrait légèrement moins de temps. Ça prend trente-cinq minutes *door to door*, la bagnole ça me prend vingt minutes si j'évite les heures d'affluence. Mais les vingt minutes sont complètement gaspillées. Moi j'arrive je me mets dans le train, je commence à bosser. Je commence à bosser à sept heures moins quart, donc j'ai rajouté une heure de travail plutôt que de perdre quarante minutes dans la bagnole. »

Le temps du déplacement est ainsi optimisable selon la quantité de tâches qu'il permet d'accomplir. Selon cette logique, les transports en commun sont plus efficaces que la voiture (en attendant l'hypothétique voiture automatique). Toutefois, travailler lors du temps de déplacement n'est pas le seul moyen de ne pas perdre son temps. En devenant passager, le stress de la conduite est évité et le temps de transport est valorisé parce qu'il permet diverses activités, qui ne relèvent pas directement du travail.

« Jean-Philippe – Faire quelque chose oui, j'utilise, mais c'est pour du divertissement, c'est pas des choses que je ferais à un autre moment, par contre je trouve que ça permet une coupure qui, comme la voiture ne permet pas forcément, en fait j'ai l'impression qu'entre le moment où je quitte mon travail et le moment où j'arrive à la maison j'ai réussi à déconnecter. Si je suis au volant, si les conditions de route sont faciles, j'ai déconnecté, par contre si les conditions de route, s'il y a un bouchon, je pense pas que ce soit la même chose. »

Outre les loisirs (Oppenchain, Fouquet, Pourtau, 2017, p. 13 ; pour la pratique des jeux vidéo dans les transports, voir Ter Minassian, Hovig, Boutet, 2015), le temps du déplacement peut aussi constituer un moment de préparation à d'autres tâches et de bien-être mental.

« Vincent – Ouais, moi je me suis acheté un casque du coup j'écoute pas mal de musique. Avant d'aller enseigner justement, je me calme soit en écoutant, quand je suis stressé, une bonne musique bien *hard*,

sinon un bon petit *reggae*, tout dépend de la motiv' tu vois et puis... C'est vrai que ça permet de faire une transition entre le moment où tu pars de chez toi et le moment où t'arrives au boulot, et puis moi je le vois plutôt comme ça. En plus y a souvent une place tout devant que personne ne prend, moi j'aime bien être là, j'ai une vue sur la route, donc voilà. »

Certaines activités peuvent avoir pour fonction de limiter l'ennui durant le temps de transport ou encore de conditionner un état d'esprit. On s'éloigne ainsi d'une mesure de l'efficacité du temps, pour donner de la valeur à l'activité qui se tient.

Des activités peuvent aussi devenir des finalités en elles-mêmes, sans qu'il n'y ait plus de volonté d'optimisation du temps de déplacement, celui-ci constituant une circonstance opportune et non plus une contrainte temporelle qui risquerait de faire perdre du temps.

1.4.3. Le déplacement immersif

Le temps de transport peut constituer un temps valorisé pour lui-même. Nous appelons cette expérience du temps de déplacement : immersive.

Rouler en voiture peut constituer une expérience valorisable pour elle-même, et dont les effets sont bénéfiques.

« Vivienne – J'aime rouler rien que rouler me fait plaisir, ça me détend, parfois ça m'arrive de m'énerver et rien que faire un tour de voiture ça me détend. »

Le temps de transport valorisé ne repose pas uniquement sur l'atteinte d'une destination ou un seuil de productivité. Sa valeur est fondée sur la poursuite et l'exercice de l'activité elle-même. L'immersion naît de l'exercice du déplacement. Un athlète qui court un sprint sur cent mètres sera évalué sur la durée écoulée entre son départ des *starting-blocks* et le franchissement de la ligne d'arrivée. Mais, pour le coureur passionné d'athlétisme, la course ne se réduit pas à cette mesure, le plaisir et l'intensité des sensations physiques naissent de l'acte de courir. A un temps borné par un temps de départ et un temps d'arrivée s'oppose un temps-flux dans lequel c'est l'intensité de l'expérience qui prend de la valeur. L'anthropologue Tim Ingold exprime cette différence entre les expériences temporelles en opposant les termes *transport* et *voyage* (2007, p. 81). Le transport a pour visée de parvenir à destination, le voyage est une expérience intense.

« Nicolas – Je travaille jamais dans le train. Alors soit je lis, soit j'écoute de la... j'adore écouter la musique dans le train. J'ai mon petit *Ipad*, enfin écouter la musique comme ça, j'adore. J'ai une petite sélection de trucs et puis j'adore, quand je fais des voyages en train, j'écoute la musique [...] j'ai préparé une *playlist* exprès pour ce voyage. »

Accompagné d'une musique, l'habitant profite du déplacement. Il illustre l'immersion qui naît de l'exercice du déplacement. Les psychologues dénomment cette expérience le *flow* (Csikszentmihalyi, 1997, p. 129). Non seulement l'expérience immersive est plaisante, mais elle est aussi un temps favorable à l'apprentissage (ibid, p. 32). C'est en circulant à vélo que se développent les capacités musculaires et

la connaissance de l'espace parcouru. La mesure du temps de déplacement perd de son importance, au profit de la distinction entre un déplacement qui ennue et un déplacement immersif.

« Denise – J'ai toujours été attachée au vélo. J'ai un vélo depuis l'âge de 17 ans. On m'avait offert un vélomoteur à 16 ans et à 17 ans je l'ai vendu pour m'acheter un vélo. Parce que ça m'ennuyait... [...], j'ai tout le temps eu besoin de bouger donc... »

Il y a donc un entraînement au sens double : de l'apprentissage et aussi à l'immersion dans une tâche. La pratique entraînant entretient donc sa propre poursuite, au-delà de la finalité ponctuelle du déplacement. Pour l'entraînement, les mobilités actives sont tout particulièrement adéquates. Elles accroissent la sensibilité à l'environnement parce que le temps et l'espace sont ressentis dans l'effort (Ellard, 2009, p. 264). Elles développent aussi les capacités à se déplacer sans moteur. Ce genre d'apprentissage rend plus malléable, car il entraîne à apprendre des compétences et simultanément il entraîne le désir de poursuivre l'apprentissage.

Ainsi, le temps de transport peut être occupé plaisamment, mais il peut aussi devenir pleinement immersif et entraînant, au point que son exercice devient une fin en lui-même.

Établissons un bilan. Temps mesuré et immersif définissent deux manières d'envisager le temps de transport. Cela correspond aux trois conceptions du temps identifiées plus haut : vitesse, productivité (et divertissement), immersion. Le temps mesuré est un temps fondé sur l'irréversibilité (Serres, 1977, p. 158). Il repose sur le désir de parvenir le plus rapidement possible à un but (Tuan, 2001, p. 179). Ainsi, deux types d'expériences du temps de déplacement se ressemblent, car ils ont pour visée d'économiser un temps mesuré. La troisième conception du temps de déplacement conditionne d'autres expériences : immersive et entraînant. Les trois conceptions suggèrent des continuités dans l'expérience : continuité spatiale (absence d'entraves à la vitesse), continuité des tâches et continuité de l'entraînement. De ces conceptions liées à des désirs différents naissent des renforts à des pratiques divergentes. Ces conceptions du temps nous intéressent, car elles mêlent expériences de la mobilité et récits qui encadrent et justifient les modes de vie¹⁴⁰ et qui leur fournissent des objectifs de cohérence éthique.

1.5. Conclusion : la valeur de la liberté, de la sensibilité et du temps dans la mobilité

Grâce à l'enquête empirique, nous avons traversé la question des valeurs à la fois selon des appréciations sensibles des modes de transport et des conceptions philosophiques de la liberté. Les liens entre les niveaux les plus matériels et les plus idéels ont été déroulés.

La liaison entre les dimensions du mode de vie est manifeste. Les valeurs ne constituent pas des termes abstraits, mais des vecteurs et des canalisations pour la réalisation d'exercices et donc de déplacements. La voiture peut incarner un ensemble de valeurs repoussoirs, ce qui induit des anti-exercices, autrement dit le fait de ne pas conduire. De plus, les exercices valorisés engagent des rapports à l'environnement et

¹⁴⁰ L'importance des récits pour influencer le mode de vie est constatée entre autres par l'ethnopsychiatrie :

« On commence à comprendre l'importance du récit dans les procédures d'influence thérapeutique. Énoncé ou implicite, c'est un objet d'origine externe (le guérisseur ou l'entourage du malade) ; peu sensible aux distorsions et aux élaborations intérieures, il organise des structures dans l'appareil psychique de celui qui le reçoit, et de ce fait, il impose des réorganisations en cascades. » (Nathan, 1994, p. 141)

donc des expériences sensibles qui diffèrent. Nous insistons sur cet entrelacs et nous éclairons les traits de chacune des dimensions du mode de vie grâce à l'analyse empirique.

Dans un premier temps, nous avons décrit comment les rapports à l'espace dans l'usage des modes de transport sont différenciés suivant les expériences sensibles qu'ils rendent possibles.

La voiture est un moyen d'insularisation. Ainsi, nos résultats empiriques confirment les qualifications de la voiture. Cette dernière minore les possibilités de communication hors du véhicule, réduit l'intensité de l'expérience de l'environnement hors de l'habitacle. D'un autre côté, c'est un outil efficace pour créer une atmosphère interne, tant par la régulation de la température par exemple, que par le choix d'une musique ou des personnes qui se joignent au conducteur durant son déplacement.

Cet outil entre en résonance avec un désir d'indépendance, dont il offre des occasions de réalisation, en facilitant le détachement envers les tiers et le contexte.

D'autres modes de transport ne confèrent pas une telle insularisation, soit parce qu'ils sont partagés sans choix, soit parce qu'ils sont plus ouverts aux influences de l'environnement extérieur et sans possibilité pour créer des atmosphères indépendantes. Plutôt que de favoriser l'insularisation, ils tendent à renforcer l'immersion de l'habitant dans l'environnement extérieur. Ces moyens de transport sont donc plus défavorables à un idéal de liberté défini en matière d'indépendance.

L'immersion est valorisée d'une part à l'encontre de l'insularisation et de l'indépendance conférées par la voiture. D'autre part, l'immersion est valorisée du point de vue du rapport écologique qu'elle permet d'entretenir : 1/grâce à la moindre pollution des véhicules concernés ; 2/grâce à une appréhension plus intense de l'environnement extérieur.

De la sorte, nous observons empiriquement comment la question des limites anime les désirs de déplacement des habitants. L'insularisation est une manière de créer des limites techniques, en vue de réaliser l'indépendance, soit l'absence de limites extérieures pesant sur l'individu. Cela se traduit pour la mobilité, dans la recherche de vitesse et de mouvements moins contraints.

Au contraire, l'immersion empêche un fort degré d'indépendance et donc la création de limites individuelles par un biais technique. Malgré ce, simultanément, l'immersion favorise des limites à la vitesse et à l'illimitation des désirs de déplacement. Il s'agit de contester l'idéal de mobilité-sans-entrave, au profit d'une mobilité de moins grande distance, moins individuelle et moins motorisée.

En conséquence, nous constatons par l'enquête que la question des restrictions aux déplacements permet de distinguer des catégories dans les discours qui motivent les déplacements, ce qui fait sens aussi du point de vue des définitions de la liberté mises en jeu par les habitants. Il s'agit alors de rechercher la vie bonne en accroissant le discernement.

Entre la recherche d'insularisation et d'indépendance et la recherche de limites et d'immersion, c'est-à-dire entre le choix de la voiture individuelle et des mobilités actives, s'insèrent les transports en commun.

Ces derniers constituent un entre-deux, qui ne permet de réaliser aucune des deux façons d'envisager la liberté déjà repérées. Dans les discours recueillis, les transports en commun sont valorisés en tant qu'ils accroissent l'accessibilité, sans subir aussi intensément que la voiture les freins à l'indépendance (en

particulier la charge que représente le véhicule individuel), ni restreindre le champ des possibles du point de vue de la mobilité. Dans ce cas, la liberté recherchée est celle de l'accessibilité et le rapport à l'environnement peut se nommer un rapport d'agilité.

Si l'on monte en généralité du point de vue de la valeur liberté, des croisements manifestes s'observent, entre les types de liberté attachés à la mobilité et des catégories plus synthétiques héritées de l'histoire des idées.

Premier type de liberté, la recherche d'indépendance et de vitesse sans contraintes extérieures imposées à l'individu a été nommée liberté négative. Dans cette définition, la vie bonne est envisagée négativement : est mauvais ce qui entrave. Cependant, le choix de la destination, de la limite à porter à la mobilité, du type de déplacement est omis au profit du désir de déplacement.

Deuxième type, la liberté se définit par l'accessibilité, le fait de disposer de son temps durant le déplacement et de ne pas être entravé par une voiture consono avec la liberté positive. De ce point de vue, ce sont les limites à l'accessibilité et à la réalisation effective du désir de déplacement qui sont condamnées. Autrement dit, c'est à travers la critique de la réalisation du désir de déplacement en voiture que naît une recherche alternative avec d'autres modes de transport. Ces derniers sont ensuite privilégiés et la voiture condamnée. De ce fait, les habitants qui restent automobilistes peuvent être jugés négativement en tant qu'ils se maintiennent dans l'illusion quant aux potentiels réels de l'objet automobile. A nouveau, la définition de la vie bonne est négative et repose sur la réalisation de désirs peu questionnés.

Troisième type enfin, le plus négligé dans la philosophie politique contemporaine, il s'agit de la liberté spirituelle. En tirant parti de l'immersion dans l'environnement et la recherche d'autocontrainte, des habitants tentent d'obéir à un idéal de vie bonne, souvent motivé par le bien-être et la quête d'un bien moral identifié à la sobriété. Ici, la vie bonne est définie beaucoup plus positivement et consiste à obéir à l'idéal de vie adéquat, qui suppose des limites.

Grâce à l'établissement du lien entre ces trois catégories philosophiques et le matériau empirique, nous montrons combien la mobilité et la liberté sont liées. La liberté ne s'arrête pas à la voiture, mais permet d'interroger l'ensemble des modes de transport, tant pour les habitants que pour les chercheurs.

Cette tripartition des modes de déplacement relativement à la valeur liberté et aux expériences sensibles est aussi heuristique en vue de ranger les expériences du temps de déplacement.

Si les limites sont estimées négativement des points de vue spatial et de la liberté, alors la vitesse, la productivité du temps de transport et sa fluidité ressortent positivement en creux. Au contraire, si la question des limites se pose différemment, l'important devient la qualité du temps de transport. Trois types de conception du temps émergent de l'analyse.

Les critiques et les plaintes relatives à ce qui limite la vitesse de déplacement sont nombreuses dans les entretiens. Elles correspondent à l'usage de véhicules insularisants et potentiellement rapides et en particulier à la voiture.

D'autres habitants disent préférer ne pas perdre de temps à conduire et tenir des activités plus productives et épanouissantes durant le temps de déplacement, soit de travail, soit de loisir. A nouveau, les restrictions sont critiquées, mais il ne s'agit plus de limites à la vitesse.

Enfin, des habitants peuvent privilégier la qualité du temps de déplacement du point de vue sensible et psychologique. Le goût pour la marche et le vélo s'expriment alors à plein : qui permet une activité physique, une immersion dans l'environnement et un temps vécu de qualité, notamment parce qu'il devient omis et entraînant.

Munis de ces résultats, nous délimitons trois types de rapports à la mobilité, à partir de l'analyse des expériences de déplacement au regard des expériences des valeurs, des sens et donc de l'environnement et du temps :

1. La mobilité est valorisée en tant qu'elle rend indépendant et insensibilise par rapport à l'environnement extérieur, ce qui correspond à une recherche de vitesse.
2. La mobilité est valorisée en tant qu'elle rend maître de ses déplacements, au prix d'une certaine insularisation, parce qu'elle permet d'occuper le temps de transport par d'autres activités que la conduite.
3. La mobilité est valorisée en tant qu'elle permet la réalisation de la sobriété et d'une forme de liberté spirituelle, grâce à des déplacements immersifs et un temps vécu entraînant.

Ces trois idéaux types ne sont pas également favorables à la voiture. Le premier s'appuie principalement sur les discours d'automobilistes et correspond au potentiel de cet objet parfois dépassé par la moto. Au contraire, les deux suivants induisent une critique de la conduite d'une voiture individuelle, quoique sur des registres différents : soit en vue d'une poursuite du projet de mobilité grâce à des transports en commun efficaces et rapides, soit en vue d'une alternative fondée sur la sobriété du mode de vie et des mobilités actives limitées, mais épanouissantes.

Chapitre 2. Les arrêts d'exercice pour changer de mode de vie

Tirant parti de l'analyse empirique, nous allons montrer que l'arrêt d'exercice est un point chaud grâce auquel distinguer différents modes de vie entre eux.

Ne plus fumer et ne plus boire sont des arrêts d'exercice extrêmement travaillés par les pouvoirs publics dans le domaine de la santé. Ils illustrent comment le renoncement à certaines pratiques peut changer la vie. N'est-ce pas également le cas pour cesser de conduire une automobile ?

Des cessations d'usage sont le fruit de politiques ou de décisions individuelles, d'autres sont moins volontaires ou plus directement liées à des circonstances réversibles. Les arrêts ne sont pas tous intégraux et le résultat d'un effort de volonté de la part de l'habitant¹⁴¹, toutefois ils sont tous le fruit d'apprentissages. Nous allons déterminer les grands exercices de cessation d'exercice, puisque comme l'écrit Bertrand Bergier à propos de l'absence d'usage du téléphone mobile, refuser demande des habitudes (ibid, p. 145).

Se concentrer sur les arrêts d'exercice permet de préciser ce qui distingue les contours du mode de vie de l'automobiliste, du mode de vie de celui ou celle qui abandonne la conduite d'une voiture privée. Cette analyse va engager la discussion des exercices qui favorisent la possibilité de l'abandon de la voiture et plus généralement des changements de modes de vie, ou bien qui les minorent. Par-là, on pourra montrer quels environnements seraient plus favorables à une existence sans voiture dans le futur, à partir des projections des habitants interrogés. On aura de surcroît accumulé suffisamment de cas d'étude pour énoncer un modèle de lecture des changements de modes de vie.

Nous étudions, dans un premier temps, en quoi les arrêts d'exercice peuvent être la conséquence de plusieurs motifs, et comment les habitants peuvent limiter leur potentiel de mobilité et d'usage de l'automobile. Ensuite, nous discutons des expériences, des discours et des valeurs qui renforcent l'arrêt de la voiture, et d'autres, qui fragilisent ces arrêts ou qui les inhibent. Enfin, nous pourrions déterminer comment des déprises peuvent former une boucle vertueuse, en se diffusant dans tout le mode de vie, selon une recherche de perfectionnement. Nous aurons alors explicité le mécanisme du changement de mode de vie.

2.1. Les arrêts d'exercice de la voiture

L'empereur-philosophe Marc-Aurèle énonce qu'il n'est rien de plus pertinent pour parvenir à la sagesse, que le fait de savoir se passer de certains objets s'ils nuisent à la santé de l'esprit et donc à certains objets (1943)¹⁴².

Les arrêts d'exercice peuvent constituer des ressources pour une existence jugée meilleure (pour la mobilité, voir : Ferreira, Bertolini, Næss, 2017). Ces autolimitations vont à l'encontre de l'injonction à

¹⁴¹ Voir pour le non-usage du téléphone mobile : Bergier, 2016, p. 21.

¹⁴² A titre d'exemple à propos des mauvaises possessions : « Celui qui les possède *en est tellement encombré, qu'il n'a pas chez lui un endroit pour ses nécessités naturelles.* » (Marc-Aurèle, 1943, p. 84), et « plus on se dépouille de ces biens prétendus et de tout ce qui leur ressemble, ou plus c'est avec résignation qu'on s'en voit dépouillé, plus aussi on est vertueux. » — (ibid, p. 86).

se déplacer (Fol, 2010). Nous allons présenter ces limites posées à la conduite et leurs motivations, afin de mettre en avant comment elles modifient les modes de vie et comment certains d'entre eux engagent sur le chemin de la mesure dans les modes de vie. Nous allons décrire le cas de chacun des habitants, en le détaillant quelque peu, afin de décrire un processus qui amène à ne pas utiliser la voiture. Ce processus est relaté dans les récits de vie que les habitants ont tracés durant l'entretien. La prise en compte de ce récit montre que dire non, se passer de voiture, cela s'apprend (Flamm, 2005).

2.1.1. La présentation des habitants qui limitent leur exercice de la conduite individuelle

Qui sont les habitants qui ont pu cesser d'utiliser la voiture, c'est-à-dire qui n'ont pas le permis de conduire, ou qui n'ont pas acheté de voiture, ou qui l'ont déjà vendue, ou bien qui ne l'utilisent pas durant certaines périodes et sur des espaces auxquels elle aurait accès ?

Afin d'obtenir une vue d'ensemble des apprentissages du mode de vie, nous avons réalisé des entretiens avec des habitants aux pratiques diverses. Parmi ces derniers, certains dévaluent la conduite automobile. Dans les 53 entretiens que nous avons réalisés, 23 habitants font part de limitations de la conduite d'une automobile individuelle privée dans leur mode de vie. Ces limitations sont synthétisables suivant trois catégories : 1/certains habitants n'ont pas les compétences pour conduire, 2/d'autres souhaitent complètement désapprendre à conduire, 3/d'autres enfin tendent à cantonner l'usage de la voiture à des situations définies. Au sein de chacune des catégories, nous pouvons insérer et discuter le récit de vie récolté et enrichir ainsi la compréhension de ce qui motive la limitation.

De la liste des habitants présentée dans le tableau 1 ci-dessous, nous avons d'ores et déjà écarté les habitants qui n'utilisent pas la voiture pour leur trajet quotidien, depuis leur résidence jusqu'à leur lieu de travail, mais qui possèdent un véhicule et qui l'utilisent plusieurs fois par semaine (ex. : Marcello). Dans un souci de clarté, sont écartés les habitants les plus jeunes qui souhaitent passer le permis de conduire dès que possible (ex. : Valentine), ou bien qui étaient en train de le passer à la date de l'entretien (ex. : Michael). Je mets également de côté le cas particulier de Mina, qui a obtenu un permis de conduire uniquement dans son pays de naissance et qui n'a pas le droit de conduire l'automobile qu'il possède lorsqu'il réside en périphérie de Genève.

Chaque ligne du tableau ci-dessous présente un habitant qui limite sa conduite d'une automobile : par son prénom, mais aussi selon ce qui motive ses limites d'usage de la voiture.

<i>Habitants</i>	<i>Âge</i>	<i>Activités principales</i>	<i>Lieu de résidence</i>	<i>Modes de vie sans voiture</i>
Hélène	98	Retraitée	Lausanne	Pas de permis de conduire
Lia	24	Etudiante et caissière	Lausanne	Pas de permis de conduire
Linette	67	Retraitée	Châtelaine	Permis de conduire, un handicap qui l'empêche de conduire
Marianne	91	Retraitée	Préverenges	Permis de conduire, ne conduit plus (vieillesse)
Céline	38	Assistante de direction	Morges	Permis de conduire, ne conduit pas (anxiété)
Vanessa	45	Juriste	Lausanne	Permis de conduire, insécurité au volant
Virginie	39	Educatrice	Lausanne	Permis de conduire, sans voiture individuelle
Marlène	37	Graphiste	Lausanne	Permis de conduire, sans voiture individuelle
Flavie	La vingtaine	Etudiante, Entrepreneurse	Lausanne	Permis de conduire, sans voiture individuelle
Martin	58	Journaliste	Zurich	Permis de conduire, sans voiture individuelle
Mathias	40	Etudiant	Zurich	Permis de conduire, sans voiture individuelle
Marin	58	Professeur	Brétigny sur Morrens	Permis de conduire, pas d'usage de la voiture
Nicolas	43	Responsable administratif	Lausanne	Permis de conduire, voiture laissée à son ex-épouse
Denise	49	Chargée d'enseignement	Genève	Permis de conduire, moindre usage de la voiture depuis la séparation avec son conjoint
Claire	40	Doctorante	Carouge	Permis de conduire, voiture laissée à son ex-époux, usage de voitures en autopartage
Dominique	38	Garçon d'orchestre	Pully	Permis de conduire, sans voiture individuelle, conduit une camionnette pour son nouvel emploi, militant provélo
Jacques	64	Journaliste	Lausanne	Permis de conduire, sans voiture individuelle, conduit rarement pour son emploi, a vendu la voiture de son père
Léonard	23	Civiliste	Lausanne et Delémont	Permis de conduire, sans voiture individuelle, conduit parfois la voiture de sa voisine le week-end
Pierre N	25	Etudiant	Chavannes – Près–Renens	Permis de conduire, usage de la voiture de sa colocataire le week-end
Raphaël	52	Ingénieur	Fribourg	Permis de conduire, usage de voitures en autopartage
Luigi	41	Ingénieur	Lausanne	Permis de conduire, usage de voitures en autopartage
Patrick	50	Artiste et menuisier	Zurich	Permis de conduire tardif
Maël	29	Philosophe	La Sarraz	Permis de conduire, rachète une voiture en vue d'une naissance

Tableau 1. Liste des habitants qui ont limité la pratique de la voiture à un moment de leur vie

Il y a donc vingt-trois habitants et trois types de limites aux apprentissages qui éloignent plus ou moins de la voiture privée individuelle. Ces habitants qui limitent l'usage de la voiture ne constituent donc pas une catégorie uniforme.

Les degrés de non-usage varient de l'impossibilité de conduire à l'usage d'une voiture en autopartage. Dans le tableau, les habitants sont classés selon l'éloignement à la voiture, c'est-à-dire, le fait qu'ils aient ou non développé des habitudes avec la voiture et si ces habitudes sont potentiellement actualisables dans leur vie actuelle. Dans le haut du tableau, du début jusqu'à Vanessa incluse, les habitants sont incapables de conduire. Ensuite, depuis Virginie jusqu'à Jacques, les habitants tendent à se passer plus complètement de voiture. Finalement, de Léonard à la fin du tableau, les habitants limitent leur exercice à certaines périodes et certaines situations. Nous étendre sur ces types de déprise va permettre de considérer la richesse des motifs de non-usage de l'automobile, les processus d'apprentissage des déprises et leurs limites.

2.1.2. Les apprentissages impossibles et les désapprentissage de la conduite

Renoncer à la conduite peut être involontaire. Des handicaps empêchent l'exercice, tout comme le fait de ne pas posséder de permis de conduire. En étudiant ces différents cas, nous allons exposer les propriétés élémentaires des limites aux exercices. Les premiers traits constitutifs d'un processus de désapprentissage sont discernables.

Le fait de ne pas avoir commencé ou bien d'avoir arrêté un exercice est un facteur de désapprentissage en soi, puisque l'âge aidant, l'absence d'exercice rend plus difficile un apprentissage ultérieur. Par exemple, le cas d'une habitante montre que l'anxiété au volant réduit la fréquence de la conduite, ce qui augmente l'anxiété lors du futur déplacement. L'arrêt de l'exercice est aussi un facteur de désapprentissage, dans le cas de l'habitant en cours d'acquisition du permis de conduire. Si l'amorce de l'entraînement est mise à mal, sa reprise possède un coût psychologique non négligeable.

« Lia — J'ai pas mon permis et puis un temps je voulais le passer, je l'ai presque passé, et puis finalement j'ai eu d'autres choses à faire les cours et tout ça et du coup j'ai laissé tomber le permis. Et maintenant ça fait longtemps que j'ai pas retouché une voiture et je commence à me dire de plus en plus que bon déjà ça commence à me faire peur je sais pas pourquoi. »

Comme le montre l'exemple ci-dessus, une fois que le processus est arrêté, apparaissent des justifications de cet arrêt et de l'absence de sa reprise. Un apprentissage efficace repose sur une décision assumée et non sur le doute.

Une autre manière de désapprendre est de désapprendre potentiellement, autrement dit de voir son potentiel d'apprentissage se réduire. C'est notamment le cas des habitants les plus âgés.

Une habitante de quatre-vingt-dix-huit ans, Hélène, n'a pas passé le permis de conduire. Plus jeune, elle ne pensait pas qu'il était possible de conduire pour elle en tant que jeune femme. Ensuite, elle n'a pas passé le permis de conduire.

On comprend ainsi qu'une absence de pratique peut naître d'une absence de perception de possibilités d'agir offertes par l'environnement, mais aussi du fait que des possibilités alternatives sont utilisées.

Apprendre à conduire suppose des compétences *a priori*. Tout habitant ne les possède pas ou pas tout au long de sa vie. L'arrêt de l'exercice de la conduite renforce la difficulté de conduire dans le futur, par

perte de compétences spécifiques, par augmentation de l'incertitude et par perte de capacités d'apprentissage en général.

2.1.3. Désapprendre à conduire

2.1.3.1. L'arrêt progressif de la conduite

Ensuite, les cas issus de l'enquête empirique se répartissent entre : les habitants qui peuvent conduire, mais qui n'ont pas de voiture individuelle accessible ; ceux qui ont abandonné la voiture individuelle ; ceux qui conduisent seulement pour leur travail ou très occasionnellement.

Plusieurs habitants ont été contraints d'obtenir le permis pour un emploi sans prendre goût à la conduite, puis à la suite d'un changement de contexte, ils cessent de conduire. Le (dé) goût est un facteur important de désapprentissage. Des expériences sensibles peuvent le renforcer, en particulier celle de la pollution.

« Virginie – Ce qui s'est passé, c'est que je devais prendre une voiture pour le travail, je vivais vraiment mal ça. [...] c'est une ville très polluée, Sofia, et puis c'est vrai que ça m'a marqué la pollution. [...] Et puis quand je suis revenue, je me suis vraiment mise au vélo. Je pense que ça a été un déclic quand même. »

Ainsi chez Virginie comme chez d'autres habitants, un goût initial faible, une expérience négative, une expérience sensible de la pollution liée à la voiture ont renforcé l'arrêt de l'exercice.

Se déprendre de la voiture peut comporter plusieurs étapes, grâce auxquelles se développe la capacité de désapprentissage. Parmi les habitants interrogés, cette déprise est parfois stimulée par une imitation, à la suite d'une expérience négative, pour une valeur.

Progressivement, la déprise devient habituelle : une fois les premiers efforts accomplis et une fois que d'autres possibilités de déplacement sont acquises, ou même une fois que les déplacements envisagés comme possibles sont restreints. Il n'y a pas de sensation intense de manque de la conduite individuelle. Peu à peu, la perception des destinations accessibles en voiture est remplacée par une perception centrée sur d'autres modes de transport. L'empirie illustre que le désapprentissage est une habitude.

« Marlène — Peut-être qu'il y a des endroits où je ne peux plus aller, parce que je suis en vélo, ça me manque pas, je sais pas comment dire. Peut-être que je me suis aussi adaptée. Ouais, je fais un peu en fonction. Si vraiment c'est inaccessible, ni en train, ni en vélo, ni en associant les deux, ben, j'y vais pas [rires] je sais pas comment dire ! »

2.1.3.2. Un évènement soudain et indirect pour le désapprentissage de la conduite

Ci-dessus, nous avons présenté des cas exemplaires qui n'ont pas déclaré avoir eu à abandonner brutalement l'usage de la voiture. Ils ont progressivement appris à s'en passer. *A contrario*, des habitants ont soudainement arrêté l'exercice de conduire, du fait de circonstances de vie.

Les séparations des couples sont des moments de malléabilité. L'évènement du divorce peut transformer l'appréhension des objets et notamment de la voiture et rendre plus facile une réflexivité mise autrement en sourdine. Trois habitants ont divorcé quelque temps avant l'entretien et ils ont revu leur manière de se déplacer : Nicolas, Denise et Claire.

« Nicolas – Y avait une question simplement de place, moi j'avais pas de garage où j'habite maintenant, et puis je me suis dit bein en fait une voiture c'est plus encombrant. Euh, et puis comme pourtant, j'étais assez attaché, enfin, c'est moi qui avait acheté cette voiture, j'avais une attache comme ça, et puis je me suis dit finalement, c'est du matériel, j'ai l'occasion de pouvoir l'utiliser de temps en temps, donc voilà. »

Ce changement de perception sur l'objet favorise le désapprentissage.

Claire a vécu un divorce et elle n'a pas conservé la voiture qu'elle a laissée à son ex-mari. Dans son cas, un goût faible pour la conduite, un accident et une connaissance d'autres moyens de transport rendent le désapprentissage aisé. Toutefois, elle utilise une automobile en autopartage à l'occasion. Cette possibilité est née d'une discussion et de l'imitation d'un collègue qui utilise déjà ce type de transport et de l'incitation de son employeur.

Denise a elle aussi fait l'expérience d'une séparation. Désormais, elle partage une voiture avec son ex-conjoint. Pour limiter la conduite, sa capacité à changer de point de vue sur la voiture est précieuse, en tant qu'elle perçoit la voiture non seulement comme conductrice, mais aussi en tant qu'usagère d'autres modes.

Durant les changements de mode de vie soudains, soit l'habitant découvre de nouvelles possibilités, soit il fait appel à ses possibilités périphériques — du type des apprentissages latents et transférables —, afin de les placer au cœur de son mode de vie.

2.1.3.3. Un évènement soudain et direct pour le désapprentissage de la conduite

Nous poursuivons en entamant l'étude de cas d'abandon fort et volontaire de la voiture individuelle, avec maintien minimal de l'usage.

Typique d'un changement qui naît de la prise de conscience écologique, l'abandon de Dominique est le fruit d'expériences sensibles et morales. Il a été marqué par le visionnage d'un film écologiste. A partir de ce film, il déclare avoir réduit ses émissions de pollution, au point de cesser de participer à un club de vélomoteur et de ne plus monter dans aucune voiture durant deux ans. Aujourd'hui encore, il assume les coûts de son choix.

« Dominique – Je m’en suis fait voler quatorze. Avant y avait des brocantes j’en avais toujours deux ou trois, des vélos d’occasion, mais vraiment les plus pourris je me les suis faits voler. Je m’en suis fait voler trois en deux semaines, c’est incroyable non ! »

Autre exemple, Jacques est un habitant qui exemplifie un choix radical de déprise. Son père lui a offert son ancienne voiture. Après quelques jours d’usages, Jacques l’a revendue. Il a donc été capable de s’abstenir d’une possibilité gratuite et en plus qui devait être porteuse d’une charge affective. S’il s’en est dépris, c’est parce qu’il a un principe fort qui guide sa conception de la vie (bonne) : ce qu’il appelle l’utilité et qui ressemble à la sobriété.

Ces refus radicaux pour des motifs écologiques ou par valorisation de la sobriété ne se limitent pas à la voiture, mais la capacité à se déprendre est diffuse. Nous revenons sur ces choix dans les chapitres suivants.

2.1.4. L’exercice de la conduite maintenu, mais limité

A ce point, il s’agit de mieux comprendre les limites de leurs déprises dans certaines situations.

Deux habitants conduisent uniquement le week-end et grâce à des prêts de tiers¹⁴⁵. Pourquoi souhaitent-ils conduire, tout en ne prenant pas de décisions trop engageantes ? Léonard émet de nombreuses critiques à l’encontre de la voiture en ville. Le week-end toutefois, il se rend dans un espace plus rural, à Delémont. Un autre habitant possède un profil proche, il s’agit de Pierre N. Lui aussi rentre chez ses parents en voiture pour le week-end, quittant ainsi Lausanne où il étudie. Les deux habitants représentent efficacement la déprise de la voiture en contexte urbain.

D’autres ne possèdent pas de voitures individuelles, mais utilisent régulièrement une voiture partagée¹⁴⁶. Le faible désir de conduire pousse à utiliser assez peu la voiture, ce qui suppose le choix d’un lieu de résidence bien relié aux transports en commun. Toutefois, les loisirs encouragent à utiliser une automobile (voir les cas de Raphaël et Luigi).

Un autre type de limite portée à l’usage de la voiture vient du fait d’avoir passé le permis de conduire plus tardivement, jusqu’à ce que la déprise soit devenue trop coûteuse. Patrick notamment est menuisier et n’a pas réussi à poursuivre sans voiture.

Un dernier cas intéressant est celui d’un habitant vivant sans automobile en périphérie de Lausanne (Maël). Toutefois, il a repris l’usage en prévision de la naissance de son enfant. La vie familiale est un autre facteur de fragilité des déprises.

Les cas de Maël et de Patrick permettent de conclure qu’il est difficile de se déprendre une fois que la possibilité (de conduire) est à portée de mains. Le contrôle interne des désirs est moins efficace que la limitation des occasions présentes dans l’environnement (Milyavskaya, Inzlicht, 2017). Le refus d’une possibilité directement accessible est ardu, le contrôle de soi par la volonté est difficile à maintenir

¹⁴⁵ On note que les tiers sont souvent utilisés pour user d’un objet non possédé (pour le cas des téléphones mobiles, voir Bergier, 2016, pp. 95–96).

¹⁴⁶ L’habitante prénommée Claire appartient aussi à cette catégorie et son cas aurait pu être exposé à la suite.

longuement (Kahneman, 2011, pp. 41-42). Les ascètes du désert avaient eux aussi découvert ce principe : « En effet, quand le fruit est absent, nous le désirons avec moins d'ardeur » (Climaque, 1978, p. 48).

2.1.5. Les propriétés des déprises

Ainsi, nous avons montré comment sont liés la limitation de l'exercice de conduire et l'exercice en général :

- aux propriétés des apprentissages,
- aux expériences en lien avec la pratique limitée,
- aux expériences en lien avec la pratique alternative,
- aux situations spatiales et dans le parcours de vie des habitants.

Il s'agit de coupler désapprentissage et début d'un apprentissage alternatif.

Pour apprendre à cesser de conduire, l'origine la plus favorable est de ne pas posséder le désir (intense) de conduire, qui correspond aussi à une faible identification et donc à une faible distinction par la voiture (Frère, Mathon, Castex, 2017, p. 9). Ce faible désir peut en plus fragiliser l'apprentissage, même s'il a été commencé : soit par manque de pratique, soit par une trop forte inquiétude lors de la conduite.

Ensuite, ne pas rouler en voiture peut être favorisé par des événements imprévus : un divorce et une perte de revenus, une incitation à utiliser le vélo et les transports en commun, etc. Les temps de réflexivité et de mise en doute des pratiques lèvent l'omission qui recouvre quotidiennement les habitudes. Ces temps sont donc favorables à l'amorce de nouveaux entraînements.

Une fois l'entraînement suffisamment entrepris, son coût et les efforts initiaux à produire deviennent moins sensibles. Voire, un habitant peut développer un goût pour la déprise. Si l'entraînement est bien avancé et l'investissement dans la pratique alternative élevé, l'habitude est bien installée, du moins jusqu'à la survenue de nouveaux chocs de malléabilité.

Trois processus concordent au non-exercice de la conduite : son apprentissage impossible, des facteurs de désapprentissage involontaire et volontaire. Le désapprentissage involontaire correspond à des leviers pour le changement : sentiment d'insatisfaction, inquiétude, ruptures du parcours de vie. Différemment, le désapprentissage volontaire est le résultat d'un choix intellectuel et moral plus prononcé.

Trois profils de déprise sont ainsi identifiés : les déprises par incompétences, les déprises qui résultent d'expériences négatives et de chocs de malléabilité involontaires, les déprises qui correspondent à la réalisation d'un idéal de vie. Ces profils diffèrent du point de vue de l'idéal de vie bonne. Les premières déprises ne sont pas liées à la réalisation de la vie bonne ou bien de manière passive. Les deuxièmes

types de déprise sont liés négativement à l'idéal de vie bonne, autrement dit les expériences de la conduite ont nui à sa réalisation. La déprise est réactive. Enfin, le troisième type de déprise est positif. Il s'agit de ne pas conduire, car cela ne correspond pas à une conception de la vie bonne. Le choix est éthique et déborde la question des expériences positives et négatives vécues avec le véhicule.

Si l'on reprend les types de mobilité repérés à la suite de l'enquête empirique, quelles correspondances observe-t-on entre ces types et les types de déprises explicités ci-dessus ?

Tout d'abord, afin de gagner en pertinence, il s'agit de mettre de côté les habitants qui ne conduisent pas par incapacité. Leur potentiel est trop restreint pour leur offrir le choix d'une mobilité indépendante et insularisée. Pour les types de déprise plus volontaires, ce qui ressort est leur correspondance plus forte avec les deux types de mobilité :

2. la mobilité valorisée en tant qu'elle rend maître de ses déplacements, au prix d'une certaine insularisation, parce qu'elle permet d'occuper le temps de transport par d'autres activités que la conduite.
3. La mobilité en tant qu'elle permet la réalisation de la sobriété et d'une forme de liberté spirituelle, grâce à des déplacements immersifs et un temps vécu entraînant.

Le choix d'une mobilité maîtrisée et d'une grande accessibilité est soutenu par les expériences de l'autopartage, les apprentissages latents de l'usage des transports en commun, les loisirs, les problèmes liés aux manques de potentiel de mobilité d'un abandon total de l'automobile. La déprise de la voiture est le fruit d'expériences et de critiques négatives, plus que d'une définition positive de la vie bonne à partir de la mobilité.

Le choix d'une mobilité sobre et limitée est plus encouragé par des expériences sensibles de la pollution, un changement de perception sur l'objet automobile, une conscience écologique, la valorisation de la sobriété dans tout le mode de vie. La déprise de la voiture est le fruit d'expériences et de critiques positives et d'une définition de la vie bonne à partir de la mobilité ou qui englobe la mobilité.

Pour préciser encore, à partir du matériau empirique, on peut définir que les habitants qui se déprennent de la voiture, de manière limitée spatialement ou au cours de leur parcours de vie, oscillent entre les trois types de mobilité, tout en étant attirés principalement par la mobilité du type de la maîtrise des déplacements. Au contraire, les habitants qui ont un refus plus absolu de la voiture se rapprochent du type de la mobilité sobre et immersive. Leur engagement résulte moins de chocs de malléabilité (mariage, divorce et autres événements majeurs du parcours de vie) et plus fortement d'un idéal de vie et d'une capacité à se déprendre en général dans le mode de vie.

2.2. Conduire ou s'en déprendre ?

Il existe des habitants qui illustrent comment s'inscrit la limitation au cœur du mode de vie. Chez eux, l'art de se déprendre se diffuse dans chacune de leurs activités. Au contraire, d'autres habitants font plutôt figure de guides pour le chemin opposé, car ils ont appris à ne pas désapprendre. Ils savent éviter les limitations par leurs attitudes. Nous allons comparer ces deux groupes opposés d'attitudes.

En engageant cette comparaison, nous tentons de limiter le biais qui risque toujours de gagner l'étude des changements accomplis et jugés positivement. Ce risque est parfois nommé le biais du survivant (Taleb, 2009, p. 61). Il s'agit d'une perspective biaisée, car elle considère uniquement les transformations réussies, ce qui ne permet pas de distinguer le motif réel du changement, d'une justification *a posteriori*, ou simplement d'un fait de hasard relatif qui accroît la probabilité du changement (déménagement, divorce, handicap). L'étude des habitants qui ont abandonné la voiture, sans comparaison avec ceux qui ne l'ont pas quittée, pourrait laisser croire que la transformation est inévitable d'une part, et à l'excessive valorisation de traits considérés exceptionnels, mais en réalité partagés, d'autre part. Fabriquer une catégorie homogène d'habitants sans usage de la voiture, dont les refus obéiraient exactement aux mêmes mécanismes, reviendrait à définir une classe idéale typique et créerait un dualisme avec les habitants qui utilisent la voiture (Bergier, 2016, pp. 21-22). Les processus favorables et défavorables à la limitation peuvent cohabiter, et se font face tant intra-individuellement, qu'interindividuellement. Dans cette section, nous allons confronter des attitudes opposées suivant trois exercices qui les distinguent vivement.

2.2.1. Le fait de subir les doutes de tiers ou bien s'en nourrir

Ne pas avoir le permis de conduire ou bien de voiture est souvent un sujet d'étonnement pour des tiers, ce qui a des effets sur les limites à la conduite que nous allons présenter. Nous suivrons trois temps : nous débutons en discutant du rejet intense à l'encontre de l'automobile en tant qu'objet, en le confrontant à l'attachement à ce même objet ; puis, nous poursuivons sur les doutes qui peuvent naître du fait de ne pas avoir son permis de conduire ; pour ensuite discuter plus généralement des manières de neutraliser les critiques ou de s'en nourrir dans le refus d'exercer la voiture ou des actions peu mesurées.

Les automobiles comptent parmi les premiers postes de dépense des ménages suisses (le quatrième en 2014)¹⁴⁷. Et pourtant pour certains habitants, elles sont repoussantes.

« Dominique – J'ai jamais voulu avoir de voiture. Ça m'a même pas effleuré une fois. Rouler en Ferrari, j'aurais honte [...] Par contradiction j'aime bien les petits modèles, les petits camions ils sont quand même bien faits. »

Nous saisissons comment les exemples de tiers peuvent fournir des modèles de contre-imitation et comment s'en nourrir pour renforcer ses propres arrêts d'exercice. A l'opposé, nous avons décrit comment Camille est attachée à l'une de ses voitures : une voiture de collection qui lui a été offerte pour son mariage et dont elle rêvait avec son père depuis très jeune. Le degré d'attachement à l'objet voiture est donc un critère à partir duquel distinguer les probabilités de l'arrêt de la conduite et de son maintien dans le temps.

¹⁴⁷ Consulté le 13 juillet 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/situation-economique-sociale-population/revenus-consommation-et-fortune/budget-des-menages.html>

Dans d'autres situations, les mises en doute des pratiques par un tiers, peuvent créer une inquiétude quant au fait de ne pas posséder de voiture ou encore le permis de conduire.

Des remarques récurrentes de tiers peuvent amener à ne plus réussir à omettre la question du permis de conduire et à douter de son choix de ne pas l'obtenir. C'est d'autant plus fort chez des habitants qui sont déjà incertains de leur choix et de leur capacité à juger (voir Moscovici, 1979, p. 37).

« Vincent – Tu vois dans toutes les demandes d'emploi y a marqué "permis de conduire nécessaire" ou "très demandé" ou ce genre de chose. C'est aussi ça tu vois. Je connais des gens qui s'en foutent de ça et moi j'étais plutôt comme ça aussi, mais y en a d'autres, ils se bloquent parce qu'ils ne l'ont pas. »

En vue de faire cesser ces mises en doute, il est possible de répondre en jouant sur une autre manière de se distinguer, notamment les études. Pourtant, par le simple fait d'avoir à réagir à une mise en doute, un habitant montre qu'il est fragilisé. Ainsi, exemples et propos de tiers peuvent fragiliser les limites à la conduite¹⁴⁸.

« Vincent – Oui je vais avoir 25 ans en mai du coup je me disais c'était un peu le moment, surtout un peu pression sociale aussi. »

Ne pas posséder une voiture et le permis de conduire peut s'avérer déstabilisant (Masclat, 2002, p. 49). A l'inverse de la honte de la Ferrari, nous constatons à la suite de Tim Jackson (2016, p. 33)¹⁴⁹ qu'il peut naître une inquiétude de ne pas avoir les possessions jugées nécessaires. Ce dernier sentiment distingue les habitants qui ont une limitation durable, de ceux qui ont une limitation plus fragile. Ainsi, toutes les limitations ne sont pas des actes de résistance ou d'anticonformisme (Bergier, 2016, p. 152).

Que révèle la comparaison entre la honte de posséder une Ferrari ou une voiture, et l'inquiétude quant à la possession du permis de conduire ? Nous avons mis en évidence un premier point pour délimiter les modes de vie plus ou moins favorables à la voiture : la valorisation ou bien la dévalorisation de la propriété individuelle dans le regard de tiers, enjeu qui peut créer une inquiétude chez les habitants, voire plus.

D'autres habitants sont aussi prêts à réduire leur mobilité, malgré la prégnance de cette valeur en Suisse (Kaufmann, 2008). Comment réagissent-ils face à des exemples de pratiques inverses ?

¹⁴⁸ Cela rejoint les résultats de Bertrand Bergier au sujet des usagers sans téléphone mobile qui risquent de basculer dans l'usage : « Quel est le profil de modalité des "sans-mobile" qui considèrent comme "probable" l'acquisition à terme d'un téléphone portable ? Leur compagne ou compagnon entend les convaincre. Par ailleurs, leur(s) frère(s) et sœur(s) en ont déjà un. Ils pensent devoir céder à la pression familiale et sociale. Ils concèdent qu'il peut être important de joindre leur(s) enfant(s) grandissant(s) ou leur(s) parent(s) vieillissants. Ils hésitent encore, voudraient éviter une dépense inutile. » (Bergier, 2016, p. 150)

¹⁴⁹ « Plus riche est la société, plus large est la gamme de biens de consommation nécessaire à une "vie sans honte". » (Jackson, 2016, p. 33)

« Flavie – Bah au début tu te sens un peu bizarre, mais après tu te dis nan, en fait c'est comme ça, c'est bien pour soi, chacun fait comme y veut, mais... [...] C'est beaucoup plus rassurant, tout est beaucoup plus accessible, tu te sens pas démuné par rapport à l'envie d'aller super loin, tu te dis en fait je suis bien là. »

Une inquiétude provient de la comparaison avec le capital touristique de tiers. Pourtant, on peut la supporter en valorisant les pratiques de proximité. La perte de distinction est contrebalancée par une autre source.

Témoigner en public d'une pratique engage (Joule, Beauvois, 2006, p. 63)¹⁵⁰. Les critiques émises par des tiers sont donc sans influence (Moscovici, 1979, p. 37) et contre-productives (The Boston Change Process Study Group, 2010, p. 3), lorsqu'elles sont adressées aux plus engagés des habitants. C'est ce que confirme ne généraliser notre enquête qui retrouve les résultats de la littérature scientifique.

Ainsi, les déprises s'exercent d'autant mieux qu'elles sont le fruit d'un choix réfléchi et qu'elles participent de la recherche d'une vie bonne, qui doit pouvoir distinguer positivement. Au contraire, si les limites à la conduite sont motivées par une crainte ou un manque de temps ou d'argent, ces justifications sont remises en cause plus aisément.

Grâce à cette sous-section, nous concluons que les comparaisons et les discussions sont loin de toujours offrir des temps propices à la réflexivité et que la prise de conscience d'alternatives dans une discussion ne signifie pas que celles-ci sont considérées en tant qu'alternatives pour son propre mode de vie.

2.2.2. La conscience de l'écologie ou bien la sensibilité à l'environnement

Et si une différence majeure entre le maintien de la pratique automobile et la déprise de la conduite provenait d'expériences sensibles des effets négatifs de la voiture (dont les automobilistes seraient protégés entre autres par l'habitacle) ?

Nous allons explorer en quoi la prise de conscience et la sensibilité peuvent avoir des effets divergents. Dans un premier temps, nous nous concentrons sur la prise de conscience de l'enjeu environnemental et ses expressions qui n'entraînent pas de modification des pratiques (motif repéré par Vincent, 2008, p. 223), ensuite nous pourrions la confronter avec des réflexions qui renforcent les limitations et aussi avec la sensibilité aux effets négatifs de la voiture. Notons que tous les habitants ont fait part d'une prise de conscience de l'enjeu de la pollution automobile, sans que cela soit un thème évoqué par une question de l'entretien.

¹⁵⁰ C'est pourquoi Watzlawick, psychologue de Palo Alto, et donc d'une autre école que celle des deux chercheurs cités dans le texte, conseille également de ne pas proposer de changement d'apparence radicale :

« Il commence alors à devenir sensé de s'astreindre à l'étude des phénomènes de changement spontané dans la vie quotidienne et d'en dégager les conclusions pratiques que l'on peut en tirer. Ce type de changement spontané survient lorsqu'un individu n'arrive plus à intégrer certaines perceptions ou certaines expériences à son image du monde (elles peuvent même la contredire directement), ce qui exige donc un changement au moins partiel de cette image. A condition que la discordance ne soit pas trop effrayante, ce qui provoquerait l'effet inverse — une défense perpétuelle, une négation ou même une psychose —, l'individu a élargi son expérience, il a progressé et acquis une plus grande maturité. » (Watzlawick, 1980, p. 134)

Il est possible de repérer un type de déclaration au sujet de l'écologie, notamment lorsque la question de l'environnement est abordée par l'intervieweur. Il y a reconnaissance de la pollution automobile. Toutefois, le désir de conduire reste plus fort, non seulement dans les pratiques, mais aussi dans les discours. La condition proposée pour limiter la pollution est alors indépendante de la volonté de l'habitant et fait office de justification.

Le désengagement par la déresponsabilisation individuelle est une première attitude remarquable. Il ne s'agit pas d'une ignorance, ou d'une volonté de polluer, mais d'une compétence à repousser la proposition de changement.

« Camille – Les voitures, ça me dérange pas. Après je sais que ça pollue et dans un monde idéal... les voitures ne polluent pas. »

On sait combien l'incertitude constitue un levier pour le changement. Pourquoi ne pas prendre ses désirs pour des réalités, afin de désamorcer le trouble moral ? Pour qualifier ce processus, les auteurs anglophones utilisent l'expression *wishful thinking* (Elster, 2007, p. 135), qui définit le fait d'imaginer une réalité meilleure qui permet de limiter l'inquiétude morale.

Une autre méthode de limitation est repérée. Dans le langage courant, cette technique pour s'abstenir d'apprendre se nomme « noyer le poisson ». La discussion peut être recentrée autour d'un critère autre que l'écologie. Le but premier de lutte contre la pollution, dont la voiture est à l'origine, est alors réduit à portion congrue. Conséquemment, l'enquête confirme que la conscience des enjeux écologiques n'empêche pas de se désengager¹⁵¹.

A contrario, aux prises avec leurs doutes et leurs inquiétudes, certains habitants se situent au seuil de l'entraînement vers d'autres pratiques. Ils permettent de repérer des manières plus effectives de prendre conscience des enjeux environnementaux et d'en discuter, en vue d'un engagement. D'une prise de conscience des effets de la voiture peut naître une mauvaise conscience : une inquiétude morale quant à ses propres pratiques qui responsabilise. Il faut rappeler aussi combien cette inquiétude peut naître de la confrontation avec des actes exemplaires de tiers.

« Raphaël – Je vous donne un exemple qui nous est arrivé des dizaines de fois, on est en ville on fait un tour, on rencontre quelqu'un qui est un de nos voisins, comme ça, et puis on est en train de faire les commissions, "oh bah vous voulez rentrer avec moi ?", je dis oui, y a pas de raison de dire non, et immanquablement, "ouais aujourd'hui j'ai pris la voiture parce que je suis un petit peu pressé, comme euh", j'ai rien demandé et ils se justifient. C'est comme si on donnait mauvaise conscience simplement parce qu'on n'a pas de voiture. »

¹⁵¹ Il faudrait poursuivre l'enquête par ailleurs afin de proposer des hypothèses explicatives. En voici une série issue de la littérature : ne pas s'exercer à l'arrêt de la conduite peut provenir de la difficulté de revenir sur ses décisions passées (Joule, Beauvois, 2002, pp. 31–34) — sans compter la difficulté d'adopter une nouvelle habitude. Plus généralement, il a été montré que la peur (et non l'inquiétude) pouvait être non-entraînante, voire dès-entraînante (Washington, Cook, 2010, p. 111). Le duo de psychologues Joule et Beauvois note par ailleurs que la forte menace (tel le réchauffement ici) peut constituer un facteur de désengagement (ibid, p. 78). Serait-ce une piste pour expliquer les réactions qui réduisent l'importance de l'enjeu écologique ?

Dans d'autres cas, la prise de conscience des enjeux environnementaux peut venir justifier des pratiques existantes (Laffont, Martouzet, 2015, p. 7), sans que le réchauffement soit à l'origine des limitations à la conduite. Des habitants mènent des existences qu'on peut qualifier de sobres pour des motifs d'idéal de vie bonne.

« Linette – Vous voyez je prends pas de voiture, pas l'avion, vous vous rendez compte, je prends des douches, hein, pas de bain, je suis écolo hein. Je fais le papier, le tri, j'essaie d'économiser l'eau. J'ai appris ça de mes parents. [...]

Chercheur – C'était par rapport à l'écologie ?

Linette — Non non. »

L'expérience des sens est essentielle aux processus d'apprentissage, quoiqu'on fasse parfois un usage métaphorique de l'idée de sensibilisation. Ici, nous nous intéressons aux expériences sensibles au cœur de l'espace des transports, et en lien avec la voiture. Juliet Jain et Jo Guiver rappellent dans un article combien la perception travaille les modes de vie. Conséquemment, pour que les habitants aient conscience des effets négatifs de l'automobile, il faudrait déjà qu'ils puissent en sortir (Jain, Guiver, 2001, p. 570). Lorsqu'ils sont hors de la voiture et qu'ils utilisent d'autres modes de transport, les habitants sont sensibles à la pollution.

« Thomas — Y a une voie dans un sens unique qui passe devant chez moi. Y a un feu bidirectionnel et systématiquement y a des gens qui sont pas de la région qui se plantent, donc ça klaxonne comme pas possible. Et surtout — et ça je vois pas ce que ça peut être d'autre que les bagnoles — mais je fais le ménage une fois par semaine et à chaque fois y a de la poussière. Plus on monte dans les étages et moins y a de poussière... »

La pluralité des expériences spatiales peut participer à la sensibilité écologique. Hors de la voiture, des habitants sont sensibles à la pollution, bien qu'ils ne déclarent pas l'être quand ils conduisent.

2.2.3. La minimisation de l'effort ou bien le goût de l'effort

Un autre type d'exercice permet de distinguer les automobilistes de ceux qui n'utilisent pas la voiture. Une différence entre la conduite d'un véhicule motorisé et les mobilités actives est que ces dernières demandent un effort physique plus fort. Certains apprentissages sont peu propices à la poursuite d'efforts prolongés, quand d'autres s'en nourrissent.

En comparaison, certains modes demandent plus de peine que d'autres, ce qui peut faire pencher pour le moindre effort et favoriser l'exercice de la conduite.

« Valentine – J'ai juste la flemme de marcher, voilà. »

A l'inverse, dans d'autres situations, des habitants privilégient les efforts, pour le plaisir, pour maintenir leur condition physique, pour éviter des voitures. Alors que des alternatives s'offrent à lui, François D préfère marcher en côte.

« François D — Lausanne, j'adore marcher, quand j'arrive à Lausanne, mon premier truc c'est de faire le Petit Chêne, la montée de Petit Chêne. »

Produire un effort peut limiter l'ennui de la conduite d'un véhicule motorisé.

La question de l'écologie départage finalement les expériences de l'effort, puisque seules les limitations d'usage des véhicules motorisés motivées par le goût pour l'effort peuvent être renforcées par des arguments écologiques.

Nous avons commencé en faisant part du risque que constitue le biais du survivant. Autrement dit, il s'agissait de montrer l'existence d'attitudes encourageant l'arrêt de la conduite ou bien stoppant ce processus, et que ces attitudes peuvent être partagées par les habitants interrogés — qu'ils conduisent ou bien qu'ils aient cessé de conduire. De plus, certaines attitudes sont latentes et d'autres explicites et pleinement conscientes dans leur but. Renforcer les attitudes favorables explicites est peu efficace, tout comme lutter frontalement contre les attitudes favorables à la voiture. Un objectif pourrait être de tirer parti des attitudes favorisant le désapprentissage qui ne sont que latentes.

2.3. Le processus du changement de mode de vie

A ce point de l'analyse empirique, il s'agit d'établir le schéma général du renforcement des non-usages en vue d'un idéal de vie bonne, afin de parvenir à une description du processus de changement du mode de vie dans son entier.

2.3.1. Les exercices de la déprise et l'apprentissage d'un type de vie bonne

L'enquête empirique a permis de déterminer que la déprise pouvait se diffuser dans tout le mode de vie et constituer une fin en soi, c'est-à-dire offrir un contenu à la dimension de la vie bonne. Nous avons déjà décrit certains exercices de déprise de la voiture (l'exercice de l'accident, l'exercice de la sensibilité à la pollution, l'exercice du divorce). Pour parvenir à plus de mesure dans le mode de vie, les habitants peuvent utiliser des exercices qui modifient l'ensemble du mode de vie. Nous allons les qualifier : il peut s'agir de l'exercice de la réflexivité, des efforts et des sacrifices quant à la réussite professionnelle et d'une recherche affirmée de la mesure à travers l'autolimitation.

Travaillant à une ascétique écologique et reprenant les recommandations traditionnelles des ascètes, Jacques Ellul affirme qu'il ne saurait exister « de liberté sans regard critique porté sur soi » (2003, p. 28). Est-ce que l'exercice de l'autocritique est particulièrement frappant chez les habitants les plus dépris ?

Des parcours de vie renforcent les capacités de réflexivité et donc les ressorts dans la recherche d'une vie meilleure.

« Marlène – J’ai pas eu un cursus des plus traditionnels, de fait par mon orientation sexuelle par exemple, et de ce fait, j’ai l’impression que ça m’a toujours poussé un peu à être différente et à me battre pour d’autres choses. Si je prends quelqu’un qui est vraiment dans un cursus plus traditionnel qui a pas à se poser de questions, qui a pas à devoir son *coming out*, à justifier... Donc j’ai toujours l’impression d’avoir toujours été attirée par des choses plus alternatives, plus, ouais [...] Et puis moi je me pose énormément de questions. »

Ainsi, une orientation sexuelle peut renforcer une faculté réflexive et une exploration des possibilités alternatives relatives au mode de vie.

Autre exemple d’habitant aux compétences de réflexivité bien entraînées, Maël est philosophe de profession.

« Maël – La réflexion, elle est plus sur un mode de vie simple, une simplicité qu’on peut retrouver dans la philosophie antique, notamment. Euh, le stoïcisme, notamment, qui me parle beaucoup, qui me nourrit depuis trois-quatre ans maintenant, je me nourris de ces lectures-là. »

On déduit de ces deux cas que les apprentissages de la réflexivité ne sont pas diffusés de manière égale entre les habitants. D’une part, certains ont vécu des moments forts de réflexion et d’autre part parce qu’il est possible de suivre des entraînements à la réflexivité (philosophie).

De plus, la réflexion sur la vie bonne est stimulée par des événements qui se tiennent sans volonté directe des habitants.

« Virginie – Quand j’ai fait le premier voyage, j’avais fait Lyon-Marseille, j’étais partie un peu à la fraîche et puis j’ai crevé, et puis c’était un peu la galère, et puis je me suis dit, plus jamais. J’ai envie de comprendre. »

Une mauvaise expérience peut entraîner une réflexion sur les apprentissages à entreprendre pour perfectionner la pratique du vélo. Elle peut fonctionner en tant que catalyseur d’un désir d’apprentissage.

L’incitation à la réflexivité peut aussi provenir de l’exemple d’un tiers, comme dans le cas de Nicolas, et de l’invitation de la ville de Renens à utiliser le vélo et les transports en commun. Les périodes de chômage sont également propices à la réflexivité.

Prendre des temps de réflexion sur le mode de vie en vue d’un perfectionnement permet de dégager des principes d’action, voire de s’engager envers soi-même. De la sorte, la question de la poursuite de la vie bonne reprend toute sa place au centre de l’attention de l’habitant. Celui-ci peut devenir son propre entraîneur en gagnant un regard réflexif sur lui-même et en se traitant en tant que sujet d’un entraînement autoappliqué.

« Marlène – En tout cas je suis consciente que je me facilite pas la vie, et puis des fois j’y pense aussi et puis des fois je me dis, ah c’est un peu comme quand on commence de voyager, après on a un peu de peine à rester en place ou à se suffire entre guillemets de là où on est et puis on a toujours un peu envie

d'aller voir ailleurs, d'autre chose. [...] J'en ai besoin en fait, alors effectivement c'est exigeant, et puis je pense que c'est fatigant aussi. »

L'arrêt d'un exercice demande de savoir « faire le difficile »¹⁵² : dans le tri des désirs et des objets, mais aussi dans l'exigence nécessaire au perfectionnement. Notamment, certains habitants interrogés choisissent de vivre sobrement et de conserver une activité professionnelle épanouissante, bien que peu rémunératrice. Cela implique des efforts pour réduire l'intensité du désir de mobilité sociale (voir pour les citadins qui partent vivre et travailler à la campagne : Pruvost, 2013, pp. 37-40).

« Dominique — Comme j'étais musicien je gagnais pas beaucoup d'argent alors je m'arrangeais pour trouver des apparts' pas chers, mais en général ils étaient pas refaits. Et au moment où ils faisaient les travaux ben les loyers plus que doublaient donc il fallait partir ailleurs. »

« Jacques — J'arrive *grosso modo* avec un budget mensuel qui est à 2000 CHF en ce moment [...] Donc effectivement, pour moi c'est trop, entre guillemets. »

Les déprises peuvent être motivées par le choix d'un métier (musicien, journaliste, entrepreneur indépendant). *A contrario*, ils peuvent être pris pour avoir plus de temps hors de l'activité professionnelle. Cas exemplaire, Marlène a cessé d'être à son compte et est redevenue employée pour avoir suffisamment de temps non travaillé.

A nouveau, la vie bonne suppose de trouver la juste limite : aux revenus pour l'indépendance, à l'indépendance pour une vie moins stressante et frénétique. Pratiquer un idéal de vie, tels l'indépendance, la simplicité ou l'anticonformisme et la lenteur, possède un coût.

Ici, cela suppose l'établissement de limites valorisées pour elles-mêmes (la simplicité), de limites nécessaires à cette vie bonne (au temps de travail par exemple) et de limites qui résultent d'un choix de vie (ne pas former une famille ou obtenir un meilleur salaire). Donc, la vie bonne s'étend dans le mode de vie par la réflexion quant aux restrictions à mettre en œuvre, qui entraînent des déprises selon un cercle vertueux.

Il est intéressant de se pencher sur d'autres autolimitations, souvent mentionnées dans les entretiens et en lien avec la mobilité : celle du téléphone intelligent, du *G.P.S.* et aussi de certains aliments et de la consommation en général. Ces limites supplémentaires, qui s'ajoutent à celle posée à la voiture, constituent une confirmation de la capacité à se déprendre de l'habitant dans tout son mode de vie. L'arrêt de la voiture est une question de transport, mais n'y est pas cantonné, puisqu'elle entraîne à la déprise ou/et fut entraînée par d'autres abandons de pratiques.

¹⁵² Pour reprendre une expression de Mounier : « Nous attendons que ceux qui pourraient nous aider prennent au sérieux leur désir de faire. Faire, ce n'est pas s'agiter. C'est à la fois me faire à travers mes actes et façonner la réalité de l'histoire. C'est toujours au double sens de l'expression, faire le difficile. » (Mounier, 2003, p. 136)

Exemple empirique radical et donc éclairant les logiques de la déprise, Jacques se passe à la fois de voiture, d'ordinateur personnel et de téléphone portable. Il est pourtant journaliste indépendant. Ces limitations sont motivées par des expériences négatives qui contrevenaient aux valeurs qu'il souhaite mettre en œuvre dans ses pratiques. Jacques fonde son refus de la captation de son attention par les outils informatiques, sur sa recherche d'immersion (« être à un endroit et faire quelque chose qui a du sens »), mais aussi sur son ouverture à la sérendipité (« garder toujours de quoi sauter sur quelque chose qui me paraissait importante »). Comme lui, certains habitants tentent de trouver un équilibre entre usage et non-usage.

« Virginie – Et puis j'ai un *smartphone*, et puis un moment je me suis dit, j'arrête, je veux plus changer, je change les pièces, et puis je vais voir sur internet comment je change les pièces et puis ça fait cinq ans que je l'ai et puis que je change les pièces. »

D'autres habitants qui se sont passés de voiture ne souhaitent pas utiliser de *G.P.S.*, afin de maintenir leurs capacités de mémoire (Dominique) ou bien parce qu'ils n'en ont pas besoin (Nicolas). Non seulement il existe des limites posées à certains objets techniques, mais aussi des limites à certains types de nourriture, pour des motifs : de manque de moyens et de sobriété, de santé ou de remise en cause d'un type de consommation (le gluten pour Maël).

Un fort filtrage des désirs et des exercices qui façonnent le mode de vie est donc possible. La répétition des déprises ponctuelles constitue une ascèse de la déprise. Le meilleur apprentissage est donc souvent de désapprendre, comme le répétait Montaigne d'après Antisthène (2004, p. 646)¹⁵⁵. Pour ce faire, les habitants possèdent des astuces.

« Patrick – Il y a un bon truc pour acheter moins. Si tu veux quelque chose, tu ne l'achètes pas pendant trois semaines et puis tu te demandes de nouveau si tu en as besoin. »

Ces exercices témoignent combien la déprise peut être valorisée pour elle-même et pour ses effets en matière de vertu.

« Maël – Je fais souvent des exercices, euh, je sais pas si on peut dire spirituels [Maël fait référence à une notion travaillée par le philosophe Pierre Hadot (1993)¹⁵⁶], des exercices pour me priver de certaines choses auxquelles je pourrais être trop dépendant, par exemple pour les réseaux sociaux, euh, Facebook, Twitter, je fais souvent des périodes où je ne vais plus sur ces réseaux, pendant un mois par exemple. »

Ainsi, l'habitant cité ci-dessus présente par l'exemple ce que signifie apprendre à se limiter explicitement dans tout le mode de vie.

Grâce au travail empirique, trois catégories d'exercices de déprise qui sont complémentaires ont été repérées :

¹⁵⁵ « La réponse d'Antisthènes à celui qui lui demandoit le meilleur apprentissage : désapprendre le mal [...] » (de Montaigne, 2004, p. 646)

¹⁵⁶ L'exercice est un moment de maintien, de gain ou de perte de compétences ; l'entraînement, une suite d'exercices suivant une même dynamique ; l'exercice spirituel, un exercice qui implique une valeur existentielle, ce que nous avons nommé la vie bonne.

1. L'objet indésirable est écarté de l'environnement proche (vendre sa voiture), il n'est pas possédé (l'autopartage), et est minoré en tant que proposition d'apprentissage,
2. Le désir et la consommation de l'objet sont limités par un entraînement à la privation (les jeûnes).
3. La déprise est passive et provient de l'absence d'une possibilité propre à l'habitant ou dans l'environnement (le handicap, les bouchons).

2.3.2. La circularité du changement de mode de vie

Grâce aux cas des habitants qui se déprennent dans plusieurs dimensions du mode de vie, nous pouvons maintenant décrire comment se tient le processus général du changement de mode de vie.

Comment faire passer la déprise d'une influence locale (se passer de voiture) à une influence générale sur le mode de vie (vivre sobrement) ? Il s'agit d'unifier le mode de vie sous l'angle de la déprise. Cette unification est le fruit d'une série d'exercices réussis, qui permettent de suivre la voie anticipée par le désir de réaliser une valeur (l'utilité, la simplicité), un mode de vie alternatif (l'homosexualité), d'imiter un modèle de vie (sobre).

Cette série d'exercices constitue un moyen d'influence, voire d'auto-influence. Si cette influence est acceptée et motivée, alors le changement de mode de vie s'identifie à la dimension de la recherche de la vie bonne¹⁵⁸. Changement et perfectionnement deviennent synonymes.

Dans une citation ci-dessus, le cas de Marlène laissait constater les efforts et la difficulté de maintenir un désir de changement. L'habitante indiquait un chemin de perfectionnement à partir d'exercices compatibles (menés auprès d'associations homosexuelles, des cultures alternatives, de l'apiculture). Les séries d'exercices que cherchent et que rencontrent les habitants sont loin d'être toujours suffisamment unifiantes. Exemple révélateur, la naissance d'un enfant mettait à mal l'abandon de la voiture de Maël. Un exercice négatif du point de vue de l'apprentissage de la simplicité dans la mobilité peut s'instaurer insidieusement.

Munis d'exemples significatifs, nous constatons que réaliser un changement de mode de vie demande de pouvoir relancer un désir de perfectionnement¹⁵⁹, à l'aide d'exercices compatibles¹⁶⁰ entre eux. En particulier si le modèle de vie est exigeant par rapport à l'environnement (tels la sobriété dans une société de consommation ou bien l'abandon de la voiture dans un espace aménagé pour cet engin), la série d'exercices doit être plus réfléchie, puisque l'environnement offre moins d'occasions adéquates. Les

¹⁵⁸ Continuité et unité sont les maîtres-mots d'un changement de mode de vie qui advient suite à des influences agréées et à une auto-influence — et non suite à la contrainte ou à la contingence, qui sont de l'ordre de la rupture telle que le montre la description des chocs de malléabilité.

¹⁵⁹ Giorgio Agamben rappelle que pour les moines, l'objectif est la continuité de la progression vers la vie bonne : « [...] construire leur vie comme une liturgie totale et ininterrompue. » (Agamben, 2013, p. 10). La recherche de la vie bonne demande une continuité dans les apprentissages qui peut être infinie (sur l'illimitation de cette recherche, voir par exemple des auteurs aussi différents que : de Nysse, 1941, p. 50 et Sloterdijk, 2011, p. 339).

¹⁶⁰ D'un point de vue philosophique, nous nous référons à : Lavelle, 1951, pp. 18 ; MacIntyre, 1985, pp. 218–219 ; Mounier, 2003, p. 42.

exercices peuvent aussi être issus d'un groupe précis. Ils tendent à unifier le mode de vie dans ses dimensions.

Nous constatons que lorsque les habitants racontent leur existence, ils décrivent un mouvement de l'ordre de l'unification et de la continuité du mode de vie pour indiquer leurs progrès vers la sobriété.

« Virginie – Je pense qu'il y a une prise de conscience, liée aussi au contact avec la nature, j'ai commencé l'apiculture il y a trois ans, puis du coup, ben voilà, on change son regard aussi. On sort d'une logique de consommation, plus une logique d'interaction avec la nature. Je sais pas comment dire ça, mais c'est moins, en tout cas ça m'a un petit peu éveillé. Tout s'est passé en même temps, d'abord le vélo, après il y a eu aussi les abeilles. J'ai toujours eu un peu cette conscience, mais moins ancrée dans ma vie je dirais. »

L'extrait d'entretien met en évidence la compatibilité entre des exercices qui forment une chaîne accélérant la réalisation d'une conscience écologique. On saisit ainsi l'existence d'un cercle vertueux qui s'exprime par l'enchaînement de certaines expressions : « j'ai commencé [...] il y a trois ans, puis du coup, ben voilà, on change son regard [...] On sort d'une logique [...] Tout s'est passé en même temps, [...] d'abord [...] après ».

Une citation d'une autre habitante permet de repérer un *pattern* analogue.

« Marlène – C'est une façon de vivre qui est sympa, qui est plus décroissante, que la voiture à fond, donc ça correspond à mes valeurs ou comment je vois mon idéal de vie. Comment aussi moi je me sens sur un vélo, je pense à des choses qui moi me détends. Et puis quand même après coup, je me suis intéressée évidemment aux associations comme pro vélo, et puis je suis devenu membre, et puis je soutiens de temps en temps, ce genre de choses. J'aimerais qu'il y en ait plus, alors si je peux soutenir les actions de ce type-là, je le fais ouais. »

Dans la citation ci-dessus, le changement de mode de vie passe par des exercices (du vélo), qui vont ouvrir à des offres d'apprentissage de l'environnement (sur la décroissance), qui vont confirmer ou appeler à un nouvel idéal de vie¹⁶¹. L'effet d'entraînement rapporté par l'habitante est saisissant.

« Marlène – Je pense c'est venu à la suite du vélo certainement. C'est vrai que tout à coup, voilà on est dans le vélo on se rend compte que ça touche d'autres domaines, d'autres valeurs : mobilité active, énergie, environnement, euhh, ouais, et puis je me suis rendu compte aussi en aimant le vélo que j'aime aussi la nature, voilà, j'aime beaucoup la nature, la montagne, je m'intéresse aussi aux abeilles, et puis tout ça m'éloigne un peu de tout ce qui est béton de tous ces trucs-là, petit à petit c'est vrai que ça se rejoint. C'est vraiment la nature qui m'intéresse, et tout ça me permet de m'en rapprocher, et de la respecter un peu plus, même s'il y a rien qui est complètement super naturel, ou super écolo, même un vélo électrique n'est pas écolo en soi, mais... voilà, c'est moins pire que la voiture, sans trop vraiment savoir... »

¹⁶¹ Certains idéaux de vie ont la particularité de faire agir, dans ce cas, ils constituent « le mot par lequel nous désignons l'effet supposé ultime de cette action, sentie comme continue, le terme hypothétique du mouvement qui déjà nous soulève » (Bergson, 1932, p. 292).

A nouveau, l'habitant fait part d'un mouvement d'entraînement et d'unification du mode de vie par une série d'exercices convergents. L'habitant exprime comment des possibilités nouvelles se sont ouvertes à partir du point de départ de la pratique du vélo : pour consommer de l'énergie, avoir un rapport à l'environnement neuf. Elle fait part aussi d'un mouvement d'unification : « petit à petit c'est vrai que ça se rejoint ». En outre, sa dernière phrase exprime l'impossibilité de parvenir à la vie bonne idéale, puisque si elle considère s'en rapprocher, elle n'est pas complète. Elle exprime une perfectibilité de son mode de vie et constate ainsi un appel à s'améliorer, qui est encore renforcé parce que son idéal de vie est plutôt flou (« voilà, c'est moins pire que la voiture, sans trop vraiment savoir »).

Un idéal suffisamment flou est entraînant, ce qui peut paraître contre-intuitif au premier abord¹⁶²¹⁶³. Il renforce le mouvement de perfectionnement, car il permet de mettre le doigt (par réflexivité), sur un espace d'amélioration possible à mesure que se tient le perfectionnement. Ce flou permet de dépasser un modèle fixé au départ et qui pourrait ne pas être assez exigeant ou bien au contraire qui serait trop exigeant et décourageant.

Il ressort du travail empirique que la forme représentant à la fois la continuité de la poursuite d'une vie bonne et, simultanément, l'unification du mode de vie qui découle de cette recherche est le cercle vertueux¹⁶⁴. L'intérêt heuristique de ce *pattern* est double, puisqu'il rend possible de saisir des séries d'exercices qui approchent et qui éloignent de l'idéal de vie bonne. Dans les entretiens, des habitants décrivent également comment la fin d'un cercle vicieux a permis l'évolution selon un nouveau cercle, désormais vertueux.

« Nicolas – Là je me suis dit je me mets au vélo, c'était aussi pour moi un peu un *challenge*, parce que comme j'ai dit je suis pas le monstre sportif. [...] Et pour vous dire je me suis même inscrit au triathlon, alors j'ai fait deux années le triathlon, je me suis amélioré entre la première et la deuxième fois. »

Ainsi, pour traduire ces résultats empiriques en des termes philosophiques, on peut écrire que des modèles de vie et des exercices ont l'effet « *de nous concerner dans notre statut existentiel* » (Souriau, 1955, p. 273). Les habitants cités ci-dessus ressentent une sorte d'appel au perfectionnement de leur mode de vie, qu'ils n'envisagent pas de refuser (ibid, p. 272). Or, ce mode de vie est incarné et constitue l'expérience même de l'habitant. De ce fait, l'habitant est le sujet du cercle vertueux (ou vicieux) qu'il

¹⁶² Les psychologues de l'école de Palo Alto ont montré la valeur thérapeutique de ce flou :

« Il s'agit de la règle fondamentale en hypnothérapie du *reliquat non résolu*, qui est tout aussi valable en psychothérapie ordinaire. Pour l'essentiel, cette règle stipule que l'on ne doit jamais se fixer pour but de résoudre totalement et définitivement un problème, mais que l'on doit se borner à tenter de l'améliorer ou de l'atténuer, ainsi doit-on viser par exemple à ce que le patient souffre *moins*, parvienne à allonger *un peu* son temps de sommeil, ou bien, pour le cas où il semblerait destiné irrémédiablement éprouver des malaises dans les ascenseurs, à ce que ce désagrément soit tolérable. Le gain consécutif de laisser un reliquat non résolu s'avère double : d'abord la conception du changement se trouve libérée de l'utopie du tout ou rien, qui ne conçoit que le succès total ou l'échec complet ; ensuite, cela rend le patient capable de changer, de lui-même, bien au-delà des limites raisonnablement prévues par le thérapeute. Le patient quitte alors le traitement avec une confiance accrue dans ses possibilités, et une dépendance bien moindre à l'égard des béquilles de la thérapie. » (Watzlawick, 1980, pp. 79–80)

¹⁶³ Il est notable qu'aucun habitant ne fait part de calcul sur son empreinte carbone. Il n'y a pas de calcul ou de vision précise de ce qui est durable chez les habitants concernés par l'écologie (voir Laffont, Martouzet, 2015, pp. 6–7), mais l'idée générale que l'autolimitation mène à un mode de vie plus durable, ce qui correspond à une reprise d'une valeur clé de la recherche de la sagesse : la lutte contre la démesure des désirs.

¹⁶⁴ Outre l'expression courante de cercle vertueux, dans la littérature on peut aussi repérer celle d'« escalade d'engagement ». De l'engagement public dans un exercice découle un renforcement de cet exercice, qui va ouvrir à d'autres engagements qui semblent y correspondre (Joule, Beauvois, 2002, p. 34).

agit et qu'il subit. On comprend alors pourquoi le philosophe énonce que « nous sommes nous-mêmes l'œuvre à faire » (ibid, p. 274).

En repérant une figure circulaire au cœur des poursuites de la vie bonne, nous avons identifié le *pattern* du changement de mode de vie, qui correspond à la recherche d'une vie bonne¹⁶⁵.

Nous avons montré comment un *pattern* permettait de décrire le changement du mode de vie selon une série d'exercices convergents et continus. Dans ce but, nous avons fait part de plusieurs exemples. Il s'agit maintenant de rassembler ces derniers selon des catégories. Ces catégories s'insèrent au sein de ce que nous avons appelé les dimensions du mode de vie (compétences, environnement, valeurs, vie bonne), en les précisant.

1. Nous avons repéré que les limites à l'usage de la voiture pouvait être influencées par la présence de modèles de vie environnants, par des critiques et des discussions, par des informations des moments de réflexivité.
On peut rassembler ces expériences sous l'étiquette de la *prise de conscience*.
2. D'autres expériences ont été discutées et il a été montré comment elles façonnaient le mode de vie : le fait d'avoir ou non le permis de conduire conditionne la perception des actions envisageables. L'autopartage peut être découvert grâce à un collègue et fournir une possibilité qui permet l'abandon de la voiture personnelle et le maintien de l'usage d'un véhicule individuel, ou encore l'incitation à l'usage du vélo, etc. Ces différentes expériences ont pour point commun de déterminer le champ des possibles dans le domaine des transports pour un individu ou un groupe.
Il s'agit donc d'*expériences des (actions) possibles*.
3. D'autres expériences sont liées à des relations avec l'environnement, telles : la perception de la pollution des voitures ou d'un vélomoteur, les efforts nécessaires aux mobilités actives, le plaisir de conduire ou encore l'ennui.
Ainsi, cette liste collecte un certain nombre d'*expériences sensibles*.
4. Des évaluations plus cristallisées sont aussi régulièrement proposées dans les entretiens : l'écologie, l'indépendance, l'utilité, la simplicité ou encore l'anticonformisme peuvent avoir du poids dans la recherche de vie bonne, tout comme le désir de perfectionnement ou le refus de la mobilité sociale.
Nous utilisons le terme de *valeurs*.
5. Enfin, ces expériences et ses valeurs prennent corps grâce aux résultats d'entraînements et d'habituations : à la limitation, au permis de conduite, au déni ; ou bien, sont inexistantes, du fait du manque des possibilités de mener à bien des habitudes (handicap physique ou psychologique).
Ainsi, la dernière catégorie que nous subsumons est celle de *compétence*.

¹⁶⁵ Ce *pattern* rejoint l'usage de la figure circulaire par les philosophes de l'Antiquité grecque et romaine pour qualifier le changement de mode de vie (Hadot, 2014, pp. 133-138)

Outre la figure du cercle vertueux, d'autres ascétiques, proposent l'échelle. Fréquemment, les ascèses qui appartiennent au genre formalisé des traités d'ascèse fonctionnent en proposant une échelle de la vertu à grimper, dans un mouvement qui comporte des étapes, c'est-à-dire une liste d'exercices à accomplir (voir par exemple : *L'échelle sainte* de saint Jean Climaque, 1978). Cercle et échelle correspondent à des séries d'exercices compatibles et convergents.

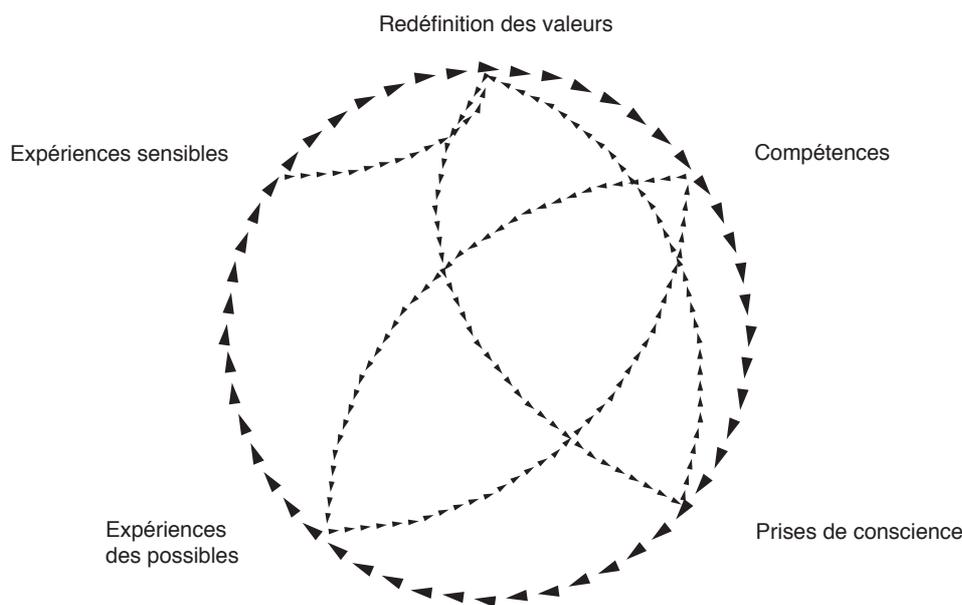


Figure 3. Le changement de mode de vie

La figure 3 reprend le pattern continu et unifié du cercle, en indiquant son dynamisme par des flèches. Autour de ce cercle se succèdent les catégories des exercices du mode de vie. Au sein du cercle principal, des boucles qui fonctionnent dans un double sens sont observables. Elles indiquent les connexions positives et renforçantes (les boucles de rétroaction positives¹⁶⁶) entre des expériences appartenant à des catégories distinctes d'exercices. L'ensemble de ces boucles ponctuelles, mises bout à bout rendent possible l'établissement d'une série d'exercices convergents et continus.

Les expériences décrites dans chacune des catégories peuvent être simultanées, ou suivre un autre ordre que celui du cercle. En insistant sur la récursivité et la convergence et non sur un ordre déterminé de passage des exercices, on s'éloigne d'un modèle trop linéaire de diffusion du changement, pour considérer l'enchevêtrement des exercices selon un modèle tourbillonnaire (pour les innovations, voir : Latour, 1992, p. 103).

Néanmoins, même tourbillonnaire, la figure représentant le changement de mode de vie est réductrice. Ce n'est pas d'un compas, mais d'un spirographe qu'on devrait se munir, si l'on voulait marquer à la fois la récursivité, la continuité et l'unité en tant que résultats d'exercices précaires, d'échecs et de réussites partiels¹⁶⁷.

¹⁶⁶ La circularité est aussi la forme qu'on donne aux feed-back en général : « Ecological awareness is weird: it has a twisted, looping form. Since there is no limit to the scope of ecological beings (biosphere, solar system), we can infer that all things have a loop form. Ecological awareness is a loop because human interference has a loop form, because ecological and biological systems are loops. And ultimately this is because to exist at all it to assume the form of a loop. » (Morton, 2016, p. 6)

¹⁶⁷ D'une certaine manière, le seul cercle qui correspond à la figure tracée, outre celui de l'ascète accompli, est celui du non-ascète accompli, qui apprend régulièrement à ne pas s'exercer à son modèle de vie bonne.

2.4. Conclusion : la déprise et le changement de mode de vie

Il ressort de l'enquête empirique que la déprise est l'une des façons de changer de mode de vie. En particulier, pour la mobilité, le fait de moins conduire ou de ne plus conduire une voiture individuelle privée bouleverse les expériences du déplacement et les relations sociales en général.

Au sein des 53 entretiens que nous avons réalisés, 23 habitants font part de limitations à leur exercice de la conduite. Il peut s'agir de limites involontaires résultantes d'un handicap, d'une incapacité psychologique ou bien de l'absence du permis de conduire. Ensuite, pour les déprises proprement dites, deux catégories sont repérées : les habitants qui visent à se passer complètement de voiture et ceux qui limitent la déprise à certaines situations de la vie et dans l'espace.

Généralement, la possibilité d'une déprise augmente lorsque la conduite automobile est peu exercée.

Pour les déprises plus volontaires, un terreau favorable se compose à la jonction entre un manque initial de goût pour la conduite, de distinction par la conduite et la possession d'une voiture, une mauvaise expérience du fait d'une injonction à conduire dans un emploi. La déprise se produit ensuite si l'expérience d'une nouvelle possibilité de se déplacer est perçue : par changement de contexte et imitation d'un tiers, par changement de perception sur l'objet voiture, par adhésion à une valeur et une vision du monde alternative.

Déprise et remplacement, autrement dit déshabitude et nouvel entraînement sont donc concomitants. La nouvelle habitude en réduisant la réflexivité participe en même temps à rendre indolore le fait de ne plus disposer de la possibilité de conduire. L'étude empirique permet de saisir combien la déprise est le fruit d'apprentissages. De plus, la déprise constitue en elle-même un exercice et les entretiens illustrent les facilités plus grandes à se déprendre, des habitants qui se sont d'ores et déjà dépris.

En plus de la relation directe de l'habitant avec la mobilité, un autre terreau s'avère fertile pour les déprises. Il s'agit d'événements qui bouleversent le mode de vie et accroissent la malléabilité, en particulier pour les interrogés : les divorces. Ces événements induisent des déménagements, mais également des temps propices à la réflexivité et au changement de regard sur les objets possédés qui doivent être répartis entre les ex-conjoints. Le détachement de la voiture peut alors s'effectuer.

Ensuite, un changement de l'idéal de vie bonne peut coiffer les autres dimensions du mode de vie et entraîner la déprise : notamment la prise de conscience écologique et la recherche de sobriété. Ici, on touche aux ascèses.

Ces processus de déprise se trouvent malgré tout limités par des situations spatiales : les espaces ruraux en particulier ; et des situations temporelles : en fin de semaine pour les loisirs, lors de la naissance d'un enfant. L'influence de tiers dans le prêt ou le don de l'objet fragilise parfois la déprise.

Ces traits composent un processus de déshabitude et un premier portrait type de l'habitant qui se déprend. Il peut être encore précisé par une confrontation plus directe entre les attitudes des habitants qui se déprennent avec ceux qui s'attachent à la voiture. Pour ce faire, nous avons identifié trois exercices « chauds », qui distinguent plus radicalement les deux types de rapport à la voiture privée : le fait de rencontrer les doutes de tiers, d'être confronté à l'écologie et à la réalisation d'efforts physiques.

Les entretiens montrent que la mobilité est très discutée. Dans ces discussions, le fait de ne pas posséder d'automobile ou le permis de conduire est régulièrement critiqué. Face à ces critiques, certains habitants se justifient et font part de doutes qui fragilisent leur déprise. Au contraire, d'autres se nourrissent de l'engagement envers des tiers de la déprise, notamment s'ils sont habitués par ailleurs à assumer des engagements forts. De plus, des entretiens enseignent que les habitants soutiennent leur déprise en

identifiant des anti-modèles qui les affectent négativement : qu'ils s'agissent de conducteurs de *S.U.V.* ou bien de voitures de sport. Ainsi, une mise en doute de la déprise peut faire grimper le conflit ou bien plier l'habitant qui ne mobilise pas des tactiques pour éviter d'être fragilisé.

L'enjeu de la pollution automobile et du réchauffement climatique ne fait pas de doute pour les interrogés. Néanmoins, la prise de conscience de cet enjeu peut être désamorcée dans son potentiel de changement, par des justifications et des déresponsabilisations. Cela permet de limiter l'inquiétude dont témoignent d'autres habitants. Lorsque cette inquiétude est redoublée par des expériences sensibles de la pollution, alors les conditions de la déprise sont bien engagées.

Les efforts physiques sont inhérents aux mobilités actives. Toutefois, ils peuvent être perçus fort différemment : soit qu'ils soient répulsifs, soit qu'ils soient acceptés ou bien qu'ils soient recherchés avec une visée de bien-être et de bonne forme.

Au travers de ces exercices qui distinguent les interrogés, on peut considérer des effets de la rencontre de ces exercices, qui vont entraîner sur la pente de la déprise ou bien au contraire qui vont stopper la proposition de transformation induite par les exercices.

L'enquête a permis de repérer divers exercices qui pouvaient constituer une série engageant l'entraînement à la déprise. Nous avons donc mis à jour comment à partir d'une déprise locale, celle de la voiture individuelle, se diffuse une capacité à se déprendre et un désir de se déprendre. Dans le dernier temps du chapitre, nous avons explicité les traits de ce processus de changement du mode de vie dans son entier.

Lorsque le fait de se déprendre constitue une fin en soi, alors le changement de mode vie se confond avec la multiplication des déprises. Analyser cette multiplication renseigne sur le processus général de changement. Ce dernier nécessite en particulier des exercices plus intenses, tels des exercices récurrents de réflexivité sur le mode de vie, le fait de sacrifier une réussite professionnelle, de chercher explicitement l'autolimitation. Ces trois exercices réitérés et conjugués concernent le mode de vie dans son ensemble. Le cas des habitants qui s'exercent ainsi révèle des inégalités dans la capacité à être réflexifs du fait de profession et de parcours de vie plus appropriés, à sacrifier une réussite professionnelle grâce à des ressources de tiers ou grâce à une habitude forte à la sobriété ou par choix éthique grâce à la mobilisation de ressources intellectuelles et morales correspondantes.

La montée en généralité de l'analyse a pu se poursuivre avec la mise en évidence du *pattern* du changement de mode de vie en lien avec la recherche de vie bonne. Nous avons beaucoup insisté sur les exercices favorables, renforçants, entraînants, parce qu'ils expriment le mouvement que le chercheur repère dans les modes de vie qu'il analyse, mais que les habitants eux-mêmes peuvent raconter à partir de leur propre transformation. Le processus de changement a été identifié en tant que tourbillonnaire, c'est-à-dire reposant sur une série d'exercices qui produisent des boucles de rétroaction positives, qui convergent vers la réalisation de l'idéal de vie bonne. Tout en conservant la même direction, les habitants actualisant ce dernier idéal en accroissant l'exigence qu'il place dans sa réalisation. Ils tendent ainsi à maintenir et intensifier leur désir d'apprentissage et donc de changement. Il s'agit alors d'ébauche d'ascèses qui sont le fait d'amateurs éclairés, mais qui ne moulent pas l'entièreté de leur mode de vie selon une ascèse déjà formalisée. Les ébauchent dessinent des cercles vertueux.

Conclusion de la troisième partie. Moins conduire, changer de mode de vie

Ces changements engagent des expériences sensibles, temporelles et de valeurs qui sont distinctes.

Premièrement, la voiture est un mode de transport qui insularise grâce à ses propriétés de vitesse, grâce à sa coque, grâce à la séparation d'avec les tiers par les parois de la carrosserie. Ces propriétés entrent en correspondance avec la valeur indépendance, mises en avant par nombre d'interrogés qui conduisent une automobile individuelle privée. Sous cette forme, la liberté est au cœur de l'expérience de la conduite.

Pourtant, deuxièmement, des habitants se déprennent du désir de posséder une voiture, voire de l'identification à l'objet lui-même. Dans les entretiens, ces déprises sont justifiées par la charge que représente l'objet voiture (congestion, parking) et le fait de conduire (temps fatigant, stressant, improductif). Cela induit des changements et la préférence pour les modes de transport collectifs. Les entretiens montrent que l'insularisation est moins forte, ce qui peut induire des désagréments et parfois le plaisir de la rencontre. Que signifient ces expériences de transport du point de vue de la liberté ? La voiture ne réaliserait pas l'indépendance promise et l'épanouissement des désirs de mobilité, donc ces désirs vont être réalisés grâce à d'autres moyens de déplacement. Le regard critique sur la voiture qui posséderait le conducteur plus qu'il ne possède son temps induit une valorisation du fait d'être maître de son temps parce qu'on ne conduit pas.

Troisièmement, ces deux façons de concevoir le déplacement peuvent être remises en cause sur le versant des désirs de déplacement. Ces désirs peuvent être considérés excessifs, tant du point de vue de la vitesse que de la distance. Lenteur et proximité relative sont alors préférées. De ces valorisations découle une conception tierce de la liberté, une liberté gagnée à l'encontre des désirs illimités. De là, découle chez certains habitants une promotion de la sobriété, de la mesure, du bien-être. Cette conception se réalise au mieux dans l'exercice des mobilités actives. Au contraire de la voiture, elles sont fortement immersives et sapent largement le désir d'indépendance envers le contexte environnemental et social. Le temps de déplacement lui-même est défendu en tant qu'immersif, omis et entraînant.

On repère ainsi deux manières générales de justifier la déprise de la conduite automobile :

- par une critique de l'expérience de la conduite automobile qui ne remplit pas les attentes qui lui sont imputées (indépendance, vitesse) ;
- par une critique du désir de mobilité, jugé excessif dans la vitesse et la quantité de distance parcourue, notamment au regard de limites écologiques.

Dans cette description, outre des rapports à l'environnement et aux valeurs, ce sont deux conceptions de la vie bonne qui sont mises en jeu.

En voiture ou bien en transport en commun, la légitimité du désir de déplacement est peu remise en cause. Les limites que pourrait rencontrer ce désir sont critiquées par les habitants interrogés. Elles font office de barrière.

Au contraire, les limites peuvent constituer des garde-fous pour les habitants qui définissent les contours d'un mode de vie qui ne poserait pas le désir de se déplacer en son centre.

Alors que la mobilité est considérée en tant que fin en soi dans les conceptions de certains automobilistes et grands mobiles des transports en commun et partagés, les défenseurs d'une mobilité sobre la considèrent en tant qu'elle produit des effets de bien-être et de pollution. Dans un cas ce sont les qualités propres du déplacement et de la destination à atteindre sur lesquelles l'évaluation s'appuie. Dans l'autre cas, ce sont les effets du déplacement et du fait d'atteindre une destination qui sont évalués. Nous retrouvons ainsi les différences d'expériences sensibles et du temps de transport à partir desquelles des évaluations se distinguent et se cristallisent dans des conceptions de la liberté opposées.

Une fois qu'on a repéré des façons de critiquer la voiture et de justifier la déprise par des conceptions de la liberté, l'enquête empirique a été dirigée vers l'analyse plus précise des mécanismes de déprise. La déprise est l'une des entrées d'analyse du changement de mode de vie (en plus de l'équipement et de la contrainte que nous ne traitons pas ici).

Le présent travail montre combien les impacts de la déprise de la voiture individuelle privée sont importants dans les modes de vie et peuvent entraîner sa modification en général.

L'analyse des discours sur la déprise permettent dans un premier temps de tirer des conclusions sur les conditions qui y sont favorables.

Au sein des 53 entretiens qui ont fourni le matériau à l'étude des trois conceptions de la mobilité, nous avons identifié 23 habitants qui décrivent comment ils limitent leur exercice de la conduite automobile privée.

Premièrement, le fait d'être incapable de conduire réduit nécessairement la probabilité de conduire. Ce que nous avons pu noter de plus, c'est que l'absence de capacité à conduire est un facteur dynamique. L'absence d'exercice dans la jeunesse rend plus difficile l'accès au permis de conduire par la suite. Ensuite, le délai avant le passage peut augmenter la crainte. De plus, l'expérience des possibilités alternatives de déplacement est de plus en plus habituelle. Ainsi, le désir d'apprendre à conduire est contrecarré. La déprise est ancrée du point de vue des compétences, puis du rapport aux valeurs et à l'environnement.

Deuxièmement, le désir de conduire malgré sa faiblesse est parfois compensé par une injonction à conduire — du fait de la famille, d'un employeur. Lorsque l'injonction disparaît, le peu d'intérêt initial peut devenir propice à une déprise. Le désir de conduire diminue également en cas d'expérience négative, tel un accident. Plus généralement, la faiblesse de l'identification entre l'habitant et la voiture, notamment en termes de distinction, facilite la déprise. Il suffit d'un changement de contexte, dans le parcours de vie ou/et de la découverte d'une habitude alternative pour que celle-ci prenne place. Le regard sur la voiture a alors basculé, tout comme le désir d'apprendre.

Troisièmement, un ensemble de valorisation de la sobriété, de la simplicité, de l'écologie, dessine un terrain idéal fertile pour accroître la réflexivité et les critiques de la conduite automobile. En particulier, des expériences sensibles fortes avec des non-humains, des paysages immersifs engagement du point de vue écologique. Ici, des ascèses peu formalisées peuvent être mises en œuvre. Elles demandent des

efforts, notamment physiques que les habitants qui se déprennent expliquent effectuer, parfois dans un souci d'épanouissement, de santé et de bien-être.

Malgré ces traits, un contexte rural, la naissance d'un enfant, un retour à l'emploi, une recherche de loisirs, la disponibilité de la voiture d'un tiers, peuvent venir malmener les déprises potentielles et advenues.

Au contraire, les habitants qui ne se privent pas de la voiture partagent d'autres propriétés, qui sont elles aussi distinguables dans les entretiens de l'enquête.

Les habitants plus influençables par la mise en doute de tiers lors des discussions font part de la déstabilisation issue de leur déprise. Le fait de ne pas posséder une voiture peut être rejeté vigoureusement, notamment en pointant du doigt des anti-modèles.

La constitution d'anti-modèles renforce tant les déprises que le maintien de la conduite, bien que les modèles en question soient opposés. C'est l'un des motifs pour lesquels nous considérons que l'influence est une méthode plus efficace que l'interdiction de l'exercice de la conduite, d'un certain point de vue, parce qu'elle réduit la montée en tension et l'opposition entre les groupes qui se déprennent et ceux qui ne le désirent pas. Au contraire, l'imposition de la déprise risquerait d'entraîner des oppositions fortes et contre-productives.

Une fois que les conditions favorables et défavorables aux déprises sont identifiées, nous avons pu préciser les mécanismes de la déprise lorsqu'elle influe sur tout le mode de vie. Chez les habitants interrogés, ces mécanismes s'identifient à la recherche d'une vie bonne, puisqu'ils n'ont pas été contraints.

Pour franchir un seuil et transférer des déprises de la voiture dans tout le mode de vie, des capacités spécifiques sont requises, en particulier une capacité de réflexivité importante du fait d'un parcours de vie, de ressources intellectuelles et de la participation à des groupes. L'exercice de la réflexivité sur son mode de vie va permettre la réflexion sur le mode de vie dans son entier et d'attiser le désir de déprise dans d'autres habitudes. Peu à peu la déprise se diffuse à plusieurs activités et devient un principe en soi.

Ainsi, le changement de mode de vie identifié à la recherche d'une vie bonne suppose une unification du mode de vie à un idéal de vie. Ce dernier peut s'avérer très précis et formalisé (le sage stoïcien) ou plus vague (les modes de vie alternatifs).

De plus, ces idéaux supposent la tenue d'exercices qui sont rendus volontairement convergents. Si ces idéaux sont tempérés par d'autres objectifs, ou bien si les exercices sont trop exigeants, le désir d'apprendre perd de son intensité et le changement est ralenti ou même stoppé. Outre l'unité, il existe une autre nécessité, celle de maintenir une continuité et une convergence dans la série d'exercices, afin de poursuivre l'ascèse de manière progressive.

Processus d'unification et de mise en continuité caractérisent ainsi l'extension des déprises au mode de vie dans son entier. Cela dessine un *pattern* spécifique pour le changement de mode de vie, un modèle tourbillonnaire de cercle vertueux.

Une fois ce mouvement du changement de mode de vie, nous pouvons revenir dans le détail du mode de vie et augmenter les dimensions qui le définissaient jusqu'ici. Alors que nous avons posé une première définition selon les compétences, le rapport à l'environnement, le rapport aux valeurs et la recherche de vie bonne (Pattaroni, 2013), nous pouvons désormais préciser les catégories. Dans le chapitre suivant, nous allons montrer que les séries d'exercices qui bouleversent le mode de vie par la déprise, se tiennent principalement suivant cinq dimensions du mode de vie, celles : des prises de conscience, des expériences des possibles, des expériences sensibles, des (re-) définitions des valeurs, des compétences.

Quatrième partie.

Les influences pour changer les modes de vie

Ce quatrième temps de l'enquête tire profit des analyses des chapitres précédents, afin d'imaginer ce à quoi peuvent ressembler des séries d'exercices et des ressources pour changer les modes de vie, en vue de les influencer pour plus de sobriété. Partant des exemples de transformations de certains habitants, nous mettons en lumière des enseignements sur le changement de mode de vie en général.

Préalablement, nous avons déterminé que la déprise se diffusait à partir des catégories : de la prise de conscience, de l'expérience des possibles, des expériences sensibles, de la redéfinition des valeurs et de l'acquisition de nouvelles compétences. Chacune de ces dimensions peut être le lieu d'un travail et de techniques adaptées pour modifier les modes de vie. Or, parmi les habitants que nous avons interrogés, certains ont entrepris des exercices pour changer leur existence à l'aide de celles-ci. Ces exercices entraînent leur mode de vie vers plus de sobriété. Ils constituent ainsi des exemples de transformations et des modèles exemplaires¹⁶⁸ pour comprendre comment adopter un mode de vie mesuré.

Sans le faire de manière toujours intentionnelle, ces habitants obéissent à la maxime énoncée par Peter Sloterdijk : « comporte-toi à tout moment de telle sorte que le récit de ton devenir puisse servir de schéma pour une histoire de perfectionnement généralisable ! » (2012, pp. 148-149). Ivan Illich n'est pas très loin de ce propos lorsqu'il appelle « chacun d'entre-nous et chaque groupe avec lequel nous vivons et travaillons [a à] devenir le modèle de l'âge que nous désirons créer » (Illich, 2005, p. 48). A partir de l'objectif de promouvoir un mode de vie plus mesuré, nous mettons en œuvre ces injonctions, au travers d'exercices à même de changer les modes de vie.

¹⁶⁸ Pour un essai de développement sur la question de l'exemplarité et de l'imitation, voir : Rigal Alexandre, « Des exemples exemplaires. Des cas d'imitation du sociologue, aux exemples édifiants de l'empereur Marc-Aurèle. », *Comment vivre au quotidien?*, 15 mai 2017, consulté le 31 mai 2017, <https://biospraktikos.hypotheses.org/3152>

Chapitre 1. Les exercices du changement de mode de vie

Dans l'enquête sur les changements de modes de vie, certains habitants sont plus exemplaires, tout simplement parce qu'ils sont en train de modifier leurs apprentissages, afin d'abandonner la voiture et pour former une vie plus modérée. Ils poursuivent donc des entraînements à la sobriété. Il s'agit de rendre totalement explicites leurs efforts et d'en saisir les mécanismes suivant le *pattern* du changement des modes de vie.

Ces témoins sont précieux, parce qu'ils ouvrent des possibilités nouvelles¹⁶⁹ pour le futur de la mobilité. Ils inaugurent des futurs possibles, en actes, dès à présent. Ces possibilités sont à décrire, discuter, reprendre. Comme nous allons l'illustrer, ces métamorphoses n'adviennent pas sans lutte avec l'ancien mode de vie et sans rejet de certaines possibilités d'action présentes dans l'environnement. Pour les habitants dont nous présentons le mode de vie, la lutte se tient souvent à une échelle individuelle, voire à celle du couple et au sein d'associations ou de groupes d'amis, mais guère plus. Ils valorisent fortement l'engagement individuel dans tous les cas, notamment par altruisme et prise en compte des effets de leur mode de vie sur ceux des autres habitants.

De la sorte, des habitants s'engagent dans une réflexion éthique sur la forme de vie, héritant inconsciemment du legs des ascèses historiques (voir Hadot, 1995, p. 391 ; Agamben, 2013, p. 81)¹⁷⁰. En croisant les exemples étudiés ici grâce aux entretiens compréhensifs et les exemples hérités, nous pourrions mettre à jour les processus de changements et les exercices qui les entraînent.

1.1. L'explication des processus de changement de mode de vie

Les analyses des modes de vie déroulées dans le présent travail reposent sur cinquante-trois entretiens réalisés avec des habitants, en Suisse. Au sein de ce groupe, sept personnes ont abandonné la voiture volontairement, autrement dit sans événement bouleversant leur mode de vie dans son entier du type d'un divorce. Leurs modes de vie sont modifiés avant tout selon des motivations intrinsèques, en particulier écologiques.

Ce n'est pas le cas des habitants qui n'utilisent pas la voiture parce qu'il ne supporte pas de conduire (Céline), ou bien par handicap (Linette), ou qui conduisent assez régulièrement même s'ils ne possèdent pas de voiture (Claire), ou encore qui n'ont pas de permis de conduire du fait de conditions sociales historiques (Hélène), ou qui conduisent une moto (Matthias). Enfin, le fait de ne pas avoir de permis de conduire pour un jeune étudiant n'est pas considéré, partant du principe que son mode de vie en est peu modifié, et qu'il est plus continu, et aussi qu'il s'agit peut-être d'un retard avant le passage ultérieur (Lia).

¹⁶⁹ N'est-ce pas le cas des ascètes en général ? Diogène en fournit un exemple :

« Diogène en effet, malgré son individualisme et sa revendication d'une autarcie absolue, ne fuit pas la cité, comme si la misanthropie cynique avait besoin du contact de la foule. Bien décidé à vivre au milieu de ces hommes dont il s'emploie à dénoncer la folie, il témoigne en pratiquant son ascèse. » (Goulet-Cazé, 1986, p. 230)

¹⁷⁰ Une référence explicite à ces pratiques et théories ascétiques se trouve chez Maël, interrogé spécialiste de philosophie antique.

Les habitants sélectionnés qui ont changé leurs modes de vie selon des motivations intrinsèques et ont abandonné l'usage de la voiture au moins temporairement sont : Flavie, Jacques, Linette, Luigi, Maël, Marlène, Nicolas, Virginie. Ce sont les entretiens de ces sept habitants que nous allons analyser plus en profondeur. Nous y mettrons en avant ce que ces interrogés partagent.

Les sept exemples présentés dans ce texte sont informés des effets négatifs de la voiture sur l'environnement, avec des degrés de précision qui varient. Plus frappant, cette information a créé chez eux une mauvaise conscience : l'introduction d'une évaluation négative de leur mobilité et de l'insuffisance de leur mode de vie. Cette évaluation entraîne une recherche d'un mode de vie meilleur. Pas-à-pas, les habitants qui s'inquiètent se métamorphosent, jusqu'à faire transiter depuis la périphérie jusqu'au centre, un groupe d'informations et de valeurs qui deviennent sources de nouvelles habitudes, pour reprendre une expression de William James (1908, p. 166).

Ces habitants font la preuve ainsi que les habitudes peuvent être modifiées et offrent une définition incarnée de la transformation du mode de vie.

Partant de la définition des modes de vie, et de l'exploration des expériences situées des habitants, nous avons proposé la figure 3, intitulée *Le changement de mode de vie*. Elle a pour fonction de rendre possible la lecture des transformations selon un schéma commun et cinq catégories d'exercice dont on a montré qu'elles sont particulièrement prégnantes. La transformation d'un mode de vie ne se limite pas à la prise de conscience (a.), mais engage à la fois : la projection et l'expérimentation dans un environnement qui offre d'autres modes de vie possibles (b.) ; l'expérience sensible des manières de se déplacer (c.), tant positives que négatives ; la réévaluation des idéaux auxquels l'individu tient au premier chef (d.) ; et, le bouleversement des compétences existantes (e.). Les séries d'exercices doivent se tenir à tous ces niveaux pour conduire à changement complet de mode de vie. Munis de ce schéma, les séries d'exercices entraînant, les ascèses sont à décrire plus en détail.

1.1.1. Les prises de conscience

Au sein des cinquante-trois entretiens, la prise d'information sur le réchauffement climatique ne pose pas de problème particulier. Toutefois, dans quarante-six cas, ces informations ne sont pas suivies d'effets majeurs.

Pour Virginie et Marlène, la prise de conscience du réchauffement climatique s'est produite par l'expérimentation de lieux de production. Elles gèrent des ruches sous la supervision d'un apiculteur. Elles sont donc informées de la toxicité potentielle des modes de vie et elles se sont attachées à cet insecte.

« Marlène – C'est effectivement elle qui a commencé dans le cadre de son travail, parce qu'elle travaille pour une administration qui mettait en place ces ruches urbaines, et puis qui avait demandé qui serait prêt à faire une formation et puis à s'en occuper et tout, et puis elle s'était portée volontaire. Ensuite ça m'a donné aussi envie et puis comme on a des ruches ensemble et puis les cours. Et puis c'est venu comme ça, donc c'est vrai que c'est un peu ça qui a lancé le truc. C'est très très intéressant, très prenant, très manuel, ça nous change pas mal de notre quotidien. C'est une approche aussi de la nature, ouais,

c'est vrai, ça nous rapproche pas mal de la nature, le fil des saisons, les conséquences des changements climatiques. »

Comme elle le raconte, l'habitante a été entraînée par la boucle de changement d'un tiers. Ensuite, le couplage entre information et pratique facilite l'entraînement d'effets. Ainsi, des informations participent à faire agir et d'autres non. Les espaces de l'agriculture urbaine constituent des lieux importants pour mettre en mouvement l'habitant, car information et formation y sont réunies.

Dans le cas de Dominique, c'est le visionnage d'un film écologiste¹⁷¹, qu'il identifie comme déclencheur d'une prise de conscience et d'un changement progressif. Néanmoins, sa transformation fut lente.

« Dominique – C'était progressif. J'ai eu un choc en 1978, un film qui s'intitule "Laissez-les vivre"¹⁷². Un des premiers films écolos. [...] C'était un choc. Donc ça a déclenché mes premières idées. »

On en conclut que le changement ne saurait probablement pas se produire si l'apprentissage est concentré sur l'information.

C'est pourquoi, dans son travail sur l'ascétique, Pierre Hadot a introduit la distinction entre formation et information pour montrer comment les philosophes de l'Antiquité se sont penchés en premier lieu sur la formation, autrement dit l'éducation à un mode de vie (Hadot, 1993, p. 316). Selon ces derniers, une somme d'informations sans proposition d'action n'est pas productive (Lavelle, 2010, p. 47)¹⁷³. Valoriser les exemples de bonnes pratiques participe au contraire de la dynamique du passage de la réflexivité à l'action.

Selon des récits de vie, ou bien par des rencontres et des discussions, la diffusion de modèles de vies bonnes s'effectue. Ceux-ci sont imitables plus ou moins directement. Virginie raconte : « Ici on avait fait venir Claude Marthaller, qui a fait le tour du monde à vélo, et puis bah, c'est vrai que c'est un peu, ça donne envie de vraiment connaître, c'est presque son cheval, enfin lui il dit, c'est son yack. Son yack, de soixante kilos ». Informations répétées et formations vont de pair, si les informations intègrent des liens avec les modes de vie du lecteur et du spectateur. Les informations qui permettent d'agir sont donc plus transférables, car elles s'intègrent à des situations de vie.

Ces évènements nous rappellent combien la découverte, mais aussi la mémorisation sont importantes pour maintenir le cap du changement. Le choix de l'idéal de vie se remémore et se répète le plus souvent possible (ibid, p. 295), notamment par l'apprentissage par cœur et le recours dans des situations opportunes à des maximes des grands sages (Hadot, 1995, p. 308).

¹⁷¹ Intéressante hypothèse émise quant aux films misant sur les catastrophes climatiques :

« Nous ne voulons pas être pris totalement par surprise. La transformation des menaces en fiction (qui réduit si dangereusement leur urgence) [films, divertissement] nous permet de conserver, à un certain niveau, la flamme de notre conscience éveillée. Paradoxalement de ce point de vue, le même engouement pour les divertissements qui nous distraient des préoccupations du monde réel, peut aussi à un niveau subconscient se comprendre comme une préparation au jour où nous sortirions de notre rêverie. Il doit bien y avoir une raison pour expliquer notre attirance pour les aventures épiques même si ce ne sont pas encore les nôtres. » (Ayes, 2004, p. 200)

¹⁷² Consulté le 23 juillet 2017, <http://www.unifrance.org/film/6003/laissez-les-vivre>

¹⁷³ « Il ne faut pas acquérir la connaissance comme on acquiert une chose, qui occupe momentanément une place dans notre mémoire. Une connaissance n'est rien si elle ne se change pas en une activité qui nous change nous-même. » (Lavelle, 2010, p. 47)

Les *Twitterbots*¹⁷⁴, ces fils de *tweets* automatisés d'un auteur célèbre, ou bien les comptes Twitter d'auteurs célèbres alimentés par des disciples tels ceux d'Ivan Illich¹⁷⁵ et Jacques Ellul¹⁷⁶ permettent de reprendre le même effort de rappel. L'incessante répétition d'informations pertinentes, sur divers supports, est une autre manière de transformer l'individu, qui ne prend pas seulement conscience, mais dont la mémoire est durablement marquée (Foucault, 2001, p. 386). Aussi, les communications peuvent occuper des espaces publics : panneaux, banderoles, activités dans l'espace. Ces divers moyens de communication participent à la malléabilité de l'habitant.

D'autres propositions d'action sont envisageables, en particulier pour faire prendre conscience de l'importance des mobilités actives. Des habitants ont fait part d'autoproposition d'action, à la suite de la prise de conscience de l'importance de la bonne forme qui est encouragée par les mobilités actives. Pour d'autres, ces propositions peuvent venir de tiers. A Bordeaux, des médecins ont délivré des ordonnances pour encourager la marche durant trente minutes par jour, du fait que la marche favorise la bonne santé (Delafosse, Malek, p. 7).

Ainsi, tant des exemples issus des entretiens, que des exemples supplémentaires permettent de conclure qu'une prise de conscience ponctuelle et sans proposition d'action est inefficace. Il s'agit ainsi de réfléchir à la formation des habitants et non simplement à l'information pour une prise de conscience toute désincarnée. Ainsi, prise de conscience et expérience des possibles convergent.

1.1.2. L'expérience des possibles

Afin d'apprendre, il est nécessaire d'anticiper les pratiques à mettre en place dans le futur. Les pratiques effectives reposent donc sur la connaissance des possibilités de se déplacer (Kaufmann, 2002, p. 37), en particulier les altermobilités (Vincent, 2008, pp. 259-261). Dans les entretiens, il est fait part de pratiques possibles : reconnues grâce à la presse, à des plans de mobilité, à des défis entre collègues, à des cartes d'itinéraires à vélo.

« Nicolas – J'étais en voiture et je me posais pas la question de vélo ou de mobilités actives. Et en fait on a eu un plan de mobilité à la ville de Renens [mesures pour favoriser l'usage de transports en commun [et des modes de transport actifs], qui s'est mis en place en 2012 ou 13, ouais quelque chose comme ça, et puis au début je me suis dit : mais en fait pourquoi la commune, de quoi elle se mêle de regarder les employés, de fixer leur moyen de transport ? C'était un petit peu d'abord ma première réflexion et puis après je me suis dit, mais en fait si la commune ou si l'employeur ne se préoccupe pas de ça, bah il n'y a personne qui le fait. [...] Petit à petit, j'ai pris un peu une habitude. On a aussi la chance que par ce plan de mobilité on reçoit une somme d'argent pour les transports publics. Pour vous dire, mon abonnement qui coûte normalement 720 CHF annuel me revient à 140 CHF. Parce qu'on reçoit 500 CHF, et en plus je l'achète avec les chèques Reka, ça me fait encore 20 % de ristourne [sourire]. »

¹⁷⁴ Consulté le 21 juin 2017, <https://en.wikipedia.org/wiki/Twitterbot>

¹⁷⁵ Consulté le 30 juillet 2017, <https://twitter.com/ivanillich2?lang=fr>

¹⁷⁶ Consulté le 30 juillet 2017, <https://twitter.com/Ellulogique>

L'habitant a été concerné par une possibilité offerte par son employeur. Sans celle-ci, il n'aurait pas commencé à utiliser les transports en commun et le vélo et fabriqué peu à peu cette habitude de déplacement.

En vue de former à des vies sans voiture, d'autres expériences organisées et transmises par des institutions publiques peuvent être très fructueuses.

« Dominique — Y a eu la pénurie de pétrole, on a eu les dimanches sans voiture, c'était incroyable. Pour économiser le pétrole. C'était des beaux souvenirs, un des plus beaux jours de ma vie. Pour beaucoup de gens, c'était magnifique. Ça serait une bonne idée de les relancer. Pour montrer aux enfants que ça serait quand même possible. »

Suivant le souvenir de Dominique, les expériences possibles peuvent advenir du fait de déprises involontaires. Ces journées libres de voitures ont existé en Suisse, notamment entre 1956 et 1957, durant la crise du canal de Suez, à nouveau en 1973 durant la crise pétrolière et de manière plus événementielle ces dernières années. Des événements de ce type existent entre autres : à Bordeaux¹⁷⁷, à Bruxelles¹⁷⁸ ou encore à Singapour¹⁷⁹ et d'autres¹⁸⁰. Ces événements sont utiles pour respirer d'autres possibilités, notamment s'ils sont répétés plus fréquemment, ou s'ils restent visibles par la signalétique.

L'expérience des possibles peut aussi provenir d'une réflexion directe de l'habitant sur son mode de vie.

« Maël — Je dirais que c'est des tests dans le sens où on voulait savoir si c'était possible. Et maintenant, qu'on voit que c'est possible, ça ouvre d'autres perspectives, bah jusqu'à la fin de notre vie, euh. Est-ce qu'on se passe ou non de voiture. On sait qu'on peut le faire, que les transports publics sont suffisants, et voilà, même si à chaque fois, le lieu dans lequel on habite fait se poser la question. »

Maël fait part de sa tentative de vie sans voiture, qui s'est avérée fructueuse. Par sa réflexivité, il s'est rendu lui-même plus malléable.

L'exercice de déprise, volontaires ou involontaires — jeûnes et végétarisme par exemple — a toujours appartenu à la panoplie d'exercices de transformation du mode de vie (Pavie, 2015, p. 70). Ici, à nouveau, sagesses de la transformation et exemples des interrogés se complètent. Les déprises ne sont pas à négliger pour rendre reconnaissables d'autres possibles.

1.1.3. Les expériences sensibles

Nous montrons l'importance de la sensibilité dans le mode de vie, tant pour le définir, que pour envisager de le transformer.

Enfants, Dominique, Marlène et Flavie ont vécu à proximité d'espaces verts et de forêts. Ils y ont développé une sensibilité accrue à la qualité de leur environnement végétal. De plus, Marlène et Virginie

¹⁷⁷ Consulté le 11 juillet 2016, <http://www.bordeaux.fr/p1272&src=sp>

¹⁷⁸ Consulté le 11 juillet 2016, <https://www.bruxelles.be/artdet.cfm/4371>

¹⁷⁹ Consulté le 15 juillet 2016, <https://www.ura.gov.sg/ms/carfreezones/events/Car-Free-Sunday.aspx>

¹⁸⁰ Consulté le 11 juillet 2016,

https://fr.wikipedia.org/wiki/Journ%C3%A9e_sans_voiture#/media/File:Aut%C3%B3mentes_nap_orsz%C3%A1gai.png

font longuement part de l'influence de l'apiculture sur leur changement de style d'existence. Ainsi, renforcer la présence des vivants de toutes sortes et éduquer la perception des habitants semblent essentiels (Amel et al., 2009), notamment aujourd'hui alors que les espaces de vie sont de plus en plus urbains et clos¹⁸¹. L'information diffusée si elle est sensible encourage la formation de nouvelles habitudes. De ce point de vue, la création ou/et l'encouragement de groupes de sensibilisations est particulièrement important (Bateson, 1972, p. 453). La perception des autres vivants participe d'une nouvelle appréhension de ces pratiques (Abram, 2013) et témoigne de la transformation du mode de vie.

En voiture, cette sensibilité accrue est inhibée par l'habitacle et la vitesse. Inversement, la sensibilité peut aussi être modifiée par des médiations techniques, telle la radiographie.

« Nicolas – J'ai fait une fois un test sur les fumeurs, et on m'a dit que j'étais dans les fumeurs passifs, j'ai dit ah bon c'est pas possible parce que je fume pas. Elle m'a dit en fait c'est, elle avait vu que j'étais à vélo. Elle a dit c'est parce que vous vous déplacez beaucoup à vélo en ville. Donc c'est le monoxyde de carbone que vous avalez dans le trafic quoi. Alors je me suis dit ouhlala, alors elle a dit, mais bon c'est quand même peu, donc si vous estimez le plus pour le sport et puis le moins c'est quand même mieux de voilà. »

Un principe fondamental du design tourné vers l'utilisateur est de rendre perceptible le lien entre une action d'un usager et ses conséquences (Norman, 2002, p. 8) et de permettre un processus d'apprentissage pour l'utilisateur. Au contraire, les moyens de transport révèlent peu leurs effets sur l'environnement, voire pas du tout. Or, lorsque l'usage ne possède pas de résultat apparent, il semble sans effets (ibid, p. 11). Ainsi, un design de camouflage — pensons à l'*iPhone* par exemple — rend difficile l'identification des conséquences de nos actes, mais en plus il offre très peu de prises pour ouvrir l'objet en vue de le comprendre ou de le modifier (ibid, p. 183). Il faudrait considérer la visibilité des feedback négatifs de l'environnement et les incorporer dans les moyens de transport.

Nous manquons largement de retours quant aux effets de nos pratiques sur l'environnement : « Imagine trying to talk to someone when you cannot even hear your own voice, or trying to draw a picture with a pencil that leaves no mark: there would be no feedback » (ibid, p. 27). Pourquoi ne pas imaginer des voitures disposant à leur tableau de bord d'indicateurs précis de consommation d'énergie et de leurs effets ? Pourquoi ne pas représenter les émissions de CO₂ sur le tableau de bord ou encore un usage plus récurrent des calculs des empreintes-carbone des pratiques ? Les bâtiments eux aussi pourraient rendre mieux visibles leurs réseaux d'approvisionnement et les pollutions qui y sont produites. Les biens de consommation gagnent bien peu à peu des indicateurs environnementaux et de provenance sur leurs emballages.

Exemple intéressant, à Taipei, l'artiste Andrea Polli a mis en place un dispositif qui transcrivait de manière sonore le niveau de pollution atteint sur une autoroute de la ville¹⁸². Plus le niveau de pollution était élevé, plus le rythme sonore s'intensifiait. L'artiste a donc inventé un moyen technique pour rendre les passants sensibles au niveau de la pollution. Dans ce sens, inventer des dispositifs qui révèlent la pollution produite par les autres et par ses propres pratiques semble essentiel pour modifier les

¹⁸¹ Pour une synthèse critique des initiatives pour l'éducation à l'environnement, voir : Jacqué, 2016, notamment pp. 17-18.

¹⁸² Consulté le 3 septembre 2016, <http://www.andreapolli.com/airlight/>

perceptions de l'espace (Anusas, Ingold, 2013). Il est envisageable aussi d'augmenter les possibilités perçues qui sont plus positives : par le biais des projets de signalétique des itinéraires marchables¹⁸³ et de leurs durées¹⁸⁴, qui ouvrent des possibles pour les individus, notamment par comparaison avec les modes de transport.

Par ailleurs, l'art possède un rôle important pour travailler les perceptions du climat, à la fois pour exprimer les effets des modes de vie et aussi pour attacher à la Terre et ses créatures. Olafur Eliasson est tout particulièrement efficace par ses œuvres pour sensibiliser au réchauffement climatique et plus largement à l'insertion de l'individu dans le cosmos avec lequel les liens sont rendus explicites. Avec la construction du pont *Cirkelbroen*, serpentins pour piétons et cyclistes, il tente de défaire les habitudes de perception et de rendre sensible à l'environnement pour le percevoir autrement (Studio Olafur Eliasson, 2016, p. 76). À l'aide d'installations, tels les cubes de glace qu'il a laissé fondre sur une place publique parisienne (*Icewatch*¹⁸⁵), il rend explicites les effets des pratiques automobiles sur d'autres composantes de la planète, tout en leur apportant une critique physique et visuelle. Les œuvres d'art sont ainsi l'un des vecteurs d'un gain de sensibilité au réchauffement et aux conséquences des pratiques habitantes. Elles participent donc de l'expérience sensible de l'environnement, comme Dominique l'évoquait à propos du film écologiste qui l'avait bouleversé.

La perception du cosmos et de l'insertion de l'individu en son sein a été de longue date un objectif des sages philosophiques (Hadot, 1993, pp. 60-61) — pensons à l'exercice de vision de la Terre depuis le ciel suggéré par Marc-Aurèle —, et il y a aujourd'hui un grand travail de matérialisation du réchauffement à effectuer, en partie grâce à l'exposition d'œuvres d'art pertinentes. Historiquement, cet engagement dans une perception cosmique prenait d'autres formes, mais il est aussi l'apanage du philosophe par la contemplation de la nature (ibidem), ou de l'exerçant chrétien aux prises avec divers récits concernant le climat dans les textes bibliques et avec le respect de la création divine (Northcott, 2013).

Par ailleurs, les gains en visibilité ne se limitent pas aux objets. Ils doivent être rendus encore plus reconnaissables lorsqu'il s'agit des mobilités actives. Celles-ci produisent des effets de santé, qui sont perçus par les individus, comme Nicolas qui est parvenu à faire des courses de triathlon alors qu'il se déclare peu sportif. Ces gains de forme physique peuvent être plus reconnaissables, car ils sont visibles sur le corps : « Dominique — Ah non, tu veux voir mes mollets ?! [Rire] Non y a aucun problème, au contraire j'aime bien faire du vélo, ça me maintient en forme ».

Des outils pour mesurer ses efforts et son état de santé sont développés et participent à la visibilité de la bonne forme physique (par exemple : *health applications*, *fitbit*, *ivatch*). L'évaluation de soi par soi ou par les autres, ici par le biais d'une médiation technique participe à l'entraînement dans un processus de transformation de soi. Se prendre soi-même en tant qu'objet de transformation est ainsi une pratique de plus en plus équipée, notamment par la possibilité de simuler un *alter ego* virtuel entraîné physiquement, à partir duquel évaluer les effets futurs sur le corps physique. Des techniques de malléabilité sont repérables, au travers de la réflexivité prise dans le sens propre de la projection d'un reflet de soi, ici médiée par des innovations techniques. L'auto-évaluation pourrait être amplifiée par

¹⁸³ Consulté le 3 septembre 2016, <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2015/06/18/marche-suivre-bordeaux-2882>

¹⁸⁴ Consulté le 3 septembre 2016, <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2015/06/22/marche-suivre-cysines-2883>

¹⁸⁵ Consulté le 3 septembre 2016, <http://www.icewatchparis.com/>

des outils et les outils doivent être modifiés pour rendre possible l'auto-évaluation de nos pratiques¹⁸⁶. Les calculateurs de l'empreinte carbone¹⁸⁷ sont intéressants de ce point de vue.

Régulièrement, les moines sont encouragés à l'introspection, la repentance, l'aveu et au dialogue avec un moine plus ancien, ainsi qu'à exercer un travail de leurs mains. Chez les philosophes, l'écriture de soi, par le journal, les correspondances ou désormais par des dispositifs techniques de traçabilité, permet l'évaluation des pratiques (Hadot, 1995, pp. 304-306 ; Foucault, 1983)¹⁸⁸.

Des habitants ont fait part de l'importance des sens pour s'engager un peu plus dans le chemin du changement, soit par des expériences positives (rapport au végétal), soit par des expériences négatives (pollution). Toutefois, les expériences sensibles sont peu précises quant à la pollution notamment et aux effets des pratiques de déplacement sur l'environnement en général. De ce fait, il est souhaitable d'équiper les habitants, afin qu'ils soient rendus sensibles aux effets invisibles de leurs pratiques, tant sur leur santé, que sur le climat. Outre des dispositifs techniques propres au design, les travaux d'artiste sont une manière aussi de sensibiliser au réchauffement climatique, même sans transcription précise des *feed-back* des pratiques habitantes.

1.1.4. La redéfinition des valeurs

Les modes de vie s'articulent suivant des valeurs, traduites en discours et en idéaux et aussi en actes et dans des perceptions sensibles. Changer les valeurs revient alors à engager une réflexion sur son mode de vie soit individuellement, soit en groupe, ou bien par le biais de la presse et des médias en général — des canaux de transmission des modes de vie.

La sensibilité peut engager des affects plus répulsifs : « Dominique — Rouler en Ferrari, j'aurais honte ». La lutte contre l'image idéalisée de la voiture passe elle aussi par divers supports. Notons par exemple l'existence d'autocollants¹⁸⁹ pour signaler avec virulence aux voitures qu'elles sont mal garées. Il s'agit d'un instrument de propagande parmi d'autres. La propagande, même ludique, nous ramène sur le terrain des valeurs. Celles-ci se forment et se transforment dans des lieux divers : réseaux sociaux pour cyclistes, associations de militants pro vélo, amis, presse militante.

« Marlène – C'est un magazine qui s'appelle *Silence*, édité en France, et qui est vraiment à fond là-dedans et qui recoupe énormément de sujets dont ce que je viens de vous dire et aussi toutes les associations qui se mettent en place, des fermes collectives, toutes sortes de trucs. »

Les effets de la presse sont non-négligeables selon plusieurs habitants. Marlène a donc volontairement sélectionné le type d'informations qu'elle souhaite recevoir, celles qui instruisent sur les groupes favorables aux changements de modes de vie. Elles renforcent ainsi un penchant, en s'y exposant par le biais de son magazine.

¹⁸⁶ Pour interroger les liens entre visualisation de soi et identité, on peut se reporter à l'article de Dario Rodighiero et Loup Cellard (2016).

¹⁸⁷ Voir notamment : <https://leclimatentrenosmains.org/fr/node/57>

¹⁸⁸ Pour une discussion de la gouvernamentalité et de l'écologie voir : Paterson, Stripple, 2010.

¹⁸⁹ Consulté le 33 août 2017, <http://www.garecommeunemerde.fr/gcum/>

Outre les médias, les participations à des groupes sont des facteurs de renforcement de l'engagement dans un mode de vie. Hors entretien, Maël a mentionné sa participation à une bourse aux échanges de compétences : vous faites bien les crêpes, un autre membre fait de la mécanique, vous vous entraînez et apprenez l'un à l'autre. Virginie suit le même chemin dans son association de recyclage des savoirs.

« Virginie – Je fais aussi partie d'un collectif qui réfléchit au recyclage des savoirs, aux transmissions, et puis à des logiques qui sont pas des logiques de consommation, mais un peu décroissantes, et puis ça, dire comment, quand ça c'est fait, je pense ça c'est fait un peu tout ensemble quoi, un peu petit à petit, et tout d'un coup une envie de plus... »

Egalement, Dominique a travaillé avec la commune de Lausanne à la question des aménagements pour les vélos. Non seulement ces activités publiques sont une preuve d'engagement, mais elles sont aussi favorables au renforcement du changement, du fait de la visibilité de l'engagement (Joule, Beauvois, 2006, p. 63). Désormais, l'habitant est identifié en tant que cycliste, cela pourrait lui coûter aux yeux des autres et à ses propres yeux, s'il venait à la prochaine réunion en voiture. L'engagement dans des actes dépend notamment du fait qu'un attributeur puisse opposer ces actes à l'habitant qui les a réalisés (ibid, p. 60).

« Marlène – C'est vraiment pour moi-même, parce que je trouve que c'est une façon de vivre qui est sympa, qui est plus décroissante, que la voiture à fond, donc ça correspond à mes valeurs ou comment je vois mon idéal de vie. Comment aussi moi je me sens sur un vélo, je pense à des choses qui moi me détend. Et puis quand même après coup, je me suis intéressée évidemment aux associations comme pro vélo, et puis je suis devenu membre, et puis je soutiens de temps en temps, ce genre de choses. J'aimerais qu'il y en ait plus, alors si je peux soutenir les actions de ce type-là, je le fais ouais. »

L'extrait d'entretien permet de mettre à nouveau le doigt sur l'effet entraînant d'un acte, tel rouler à vélo, dans le développement d'un idéal, telle la décroissance. Par la pratique du vélo, des valeurs ancrées trouvent une forme d'expression. De l'acte initial, vont naître des justifications jugées intrinsèques (ibid, p. 18). Des phénomènes de rationalisation peuvent avoir des effets positifs sur l'engagement (Joule, Beauvois, 2002, p. 73).

Dans leur contenu, les valeurs partagées par les habitants en transformation se résument à un usage de l'espace moins fondé sur la possession et l'appropriation, que sur la modération des consommations. Maël vante l'autolimitation et les qualités diététiques fournies par un jardin potager, même sur un balcon :

« Maël – On a décidé aussi à ce moment-là de manger la plupart du temps que bio », d'acheter bio », d'acheter local aussi, toute une réflexion sur l'impact écologique qu'on peut avoir par notre alimentation. Euh, voilà, donc on a pris certaines décisions, comme manger le plus bio' possible, commencer à jardiner. ».

Néanmoins, le goût pour le jardinage ne suffit pas pour expliquer le changement. C'est bien grâce aux couplages entre des actes préparatoires et à des modèles que se mettent en place des changements de mode de vie. C'est ce qu'exprime explicitement l'habitant cité ci-dessus, lorsqu'il fait référence aux philosophes stoïciens qui inspirent son idéal de vie.

Du fait que la transformation est à la fois liée à des actes et à des valeurs, sans que les deux ne puissent être disjoints, les habitants ne font pas part de frustrations importantes quant à ce bouleversement de leurs vies, bien au contraire.

« Virginie — Avant tout c'est un bien-être ! Alors oui il y a l'écologie et le fait qu'on n'émet pas de gaz ou... Oui c'est une satisfaction, ça me plaît comme ça. C'est militant, parce que je sais pas, je comprends pas qu'il y ait un tel développement, une telle croissance du monde automobile. Là il y a encore le salon de l'automobile qui va démarrer, tout un espèce de monde comme ça d'industries qui dominant... »

Ainsi, sans qu'on puisse toujours trancher entre les rationalisations et les motifs primordiaux, les habitants nous permettent de comprendre qu'un mode de vie cohérent produit du bien-être, d'autant plus lorsqu'il est fondé sur un exercice physique régulier. Surtout, nous apprenons que pour changer un comportement ou pour renforcer un comportement positif, il faut :

- s'exposer à une source d'informations qui correspond à la valeur qu'on vise à renforcer ;
- prendre position ou agir publiquement selon cette valeur.

Bien que les valeurs puissent sembler abstraites, les exemples présentés ici permettent de souligner à quel point les actes et les valeurs sont indissociables, car la formation de ces deux dimensions est liée. Le changement de mode de vie fonctionne selon une escalade. D'un acte préparatoire naissent des valeurs plus compatibles, qui favorisent la reprise de cet acte, et donc le renforcement de la valeur, du moins si les actes et les valeurs rencontrent un environnement favorable.

1.1.5. L'acquisition des compétences

La proximité des termes *habiter*, *habitude*, mais aussi *habit*, va nous guider. Ces trois termes ne sont pas seulement liés par une racine étymologique commune, dans la pratique il existe des correspondances entre les équipements et les compétences, les uns constituant des indices pour les autres¹⁹⁰.

Les habitations desquelles procèdent les compétences sont lisibles dans les types de vêtements et d'accessoires que possèdent les habitants¹⁹¹, notamment pour leur mobilité – sous caution qu'ils soient usités régulièrement. Dominique Boullier nomme *habitèles* (2011, 2014), ces objets qui prolongent l'habiter lors de la mobilité et permettent de nouvelles expériences de l'espace. Munis d'équipements adaptés (voir aussi pour la marche : Edensor, 2000), les individus produisent des efforts avec aisance. Ces équipements ont été obtenus dans des boutiques spécialisées, grâce aux conseils glanés dans des associations ou sur des tutoriels en ligne.

¹⁹⁰ A propos de l'usage des tutoriels, voir le billet de blogue de Béatrice Guillier, « Le phénomène des tutos », publié le 15 juin 2016, consulté le 16 juin 2016, http://boudoir.hypotheses.org/409?utm_source=lettre#retour%20au%20texte

¹⁹¹ Pour donner une référence étayant ce propos, les moines, champions de la vie bonne et qui ont poussé le plus loin la réflexion sur la forme de vie pensent l'habit en tant qu'enveloppe matérielle, symbolique et spirituelle :
– « En d'autres termes, la symbolique du vêtement monastique recèle déjà *in nuce* les éléments fondamentaux de la doctrine spirituelle de la *praktikè*, dont le but est précisément la purification de ces vices. » (Bunge, 1996, p. 47)
– « La rupture d'avec les coutumes vestimentaires du "monde" n'est que l'expression visible d'une rupture d'avec ses convictions. » (ibid, p. 48)

« Jacques — Généralement j'ai à peu près les souliers adaptés pour n'importe quelle situation. J'en ai quand même sept-huit paires, et puis en Amérique du Sud aussi, ou j'ai un petit peu, pas une résidence secondaire. J'ai un point de chute depuis assez longtemps, j'ai une chambre que je peux retrouver trois jours à l'avance, et puis je retrouve ma chambre là-bas. Et là, j'ai quand même quatre-cinq paires. »

S'il s'agit d'un savoir acquis, on perçoit que le processus d'apprentissage est encore à l'œuvre.

« Marlène — Ouais c'est sûr qu'on discute un peu avec des gens, on se donne des liens... de sites, de magasins sympas de vélo. C'est sûr quand on va dans un magasin de vélo ou de sport, c'est sûr, y a plein de trucs qui font envie, et puis c'est vrai que j'ai toujours envie de tout acheter, parce que c'est souvent assez étudié, assez utile. Effectivement, et puis après il faut expérimenter. On se dit, il faut absolument que j'achète une veste de pluie, mais que je peux ranger facilement. Par expérience quoi. »

Grâce à la connaissance et à l'achat d'équipement, la pratique de la mobilité active est facilitée et le mode de vie peut être continu, été comme hiver — rouler à vélo devient plus transférable. La découverte de l'équipement passe par des échanges entre amis. On retrouve le double visage de l'apprentissage : par l'expérience et par l'imitation.

Par ailleurs, l'habitude se révèle aussi par l'aisance du praticien qui ne rechigne plus à l'effort, voire qui y perçoit de la joie — à nouveau, cela favorise la transférabilité de la pratique. Nicolas en vient même à se plaindre du peu d'efforts que demande son nouveau trajet à vélo : « Nicolas – Ca me manque ce côté un peu sportif, parce que je fais pas mal de natation, donc en été je vais, bon un peu moins en hiver, et puis du coup oui ça me manque un peu je dois dire je me réjouis de reprendre. Comme effectivement je suis quand même beaucoup vélo normal, donc euh, avant j'habitais en plus dans les hauts de Lausanne ».

Ces efforts peuvent être encouragés par des aménagements. A Bordeaux, le studio de paysagisme et d'urbanisme d'Alfred Peter a proposé l'organisation de parcours piétons¹⁹² de plusieurs kilomètres, traversant des espaces peu denses.

Des arguments sont pourtant fréquemment utilisés contre l'usage des mobilités actives : difficulté à faire les courses, intempéries, etc. Or, les individus que nous avons interrogés présentent par leurs pratiques des réponses à ces obstacles : porte-bagages, vêtements spécialisés, vélo électrique, etc.

Ces exemples montrent s'il en est besoin qu'il est possible, voire agréable, de vivre sans voiture. Pour ce faire, des lieux existent où acquérir du savoir ou/et des équipements et aussi internet.

Développer des cartographies regroupant les divers lieux favorables au changement serait non-négligeable, d'une part pour les rendre plus visibles, mais également pour montrer que chaque exercice prépare au suivant et ainsi flécher le changement de mode de vie de manière réfléchie. De même, la création de rassemblements temporaires ou de lieux bâtis plus durables pour mettre en commun œuvres d'art, découverte des possibles et enseignement de pratiques sont essentiels. Les lieux de partage de savoir-faire et donc de savoir-vivre sont au cœur d'une politique de transformation des modes de vie.

¹⁹² Consulté le 2 janvier 2017, <http://www.alfredpeter.fr/?projet=schema-directeur-pietons>

Nous avons discuté combien les équipements permettaient de mettre en œuvre des disciplines plus complexes et plus efficaces. Ces apprentissages participent aussi de la boucle du changement, et ils constituent autant d'actes préparatoires à la stabilisation du mode de vie. Un habitant peut apprendre seul ou bien en groupe. Ces apprentissages sont d'autant plus engageants qu'ils sont partagés et publics.

1.2. Conclusion : des exercices leviers pour de futurs changements

Le chapitre 7 avait pour but d'analyser en profondeur les 7 personnes interrogées qui ont profondément modifié leur mode de vie au motif d'un idéal de vie bonne. En analysant leurs expériences, munis des catégories d'exercice que nous avons énoncées au chapitre précédent, proposons une manière organisée de lire les exercices transformateurs.

Pour obtenir des renforcements du changement au sein du mode de vie, nous avons pu mettre en évidence l'efficacité d'une série d'exercices, dont nous reproduisons certains.

1. Au niveau de la prise de conscience, les informations sur les effets du mode de vie de chacun sont précieuses si elles sont liées à des propositions pour agir autrement.
2. Pour l'expérimentation, les événements temporaires et les échanges de bons procédés semblent à privilégier.
3. Du point de vue sensible, il y a à la fois à amplifier les expériences avec les autres créatures vivantes (jardinage, agriculture urbaine, découvertes) et aussi à diffuser des objets techniques qui rendent plus sensible aux effets des modes de vie sur le climat.
4. Cela permet de mettre en avant des valeurs à l'état de germe dans les modes de vie des habitants : le partage, le respect de la nature, l'exemplarité. Dans cette optique, les médias diffusés jouent un rôle non négligeable. Pour ce faire, les groupes, les amitiés, et les organes de presse consacrés s'avèrent efficaces.
5. Enfin, ces groupes et ces médias permettent la diffusion de savoir-faire et d'équipements nécessaires à la transmission des apprentissages du nouveau mode de vie.

La richesse des informations collectées selon cette organisation en catégories d'exercices confirme la valeur heuristique des cinq catégories : de la prise de conscience, de l'expérimentation des possibles, de l'expérience sensible, des valeurs, des compétences.

On peut tirer profit de ces résultats pour définir les exercices qui risquent plus probablement d'échouer et même de s'avérer contre-productifs. Pour ce faire, nous renversons les exercices efficaces décrits ci-dessus, en s'appuyant sur les dires des 46 autres habitants.

1. Du point de vue de la prise de conscience, la propagation d'information dramatique sur le réchauffement ou bien la sécurité routière, sans proposition d'actions alternatives, de présentation d'initiatives ou de groupes militants est contre-productif. La répétition de ces informations va habituer et les rendre moins inquiétantes. Elles fragilisent les tentatives d'influence fondées sur ces mêmes informations, mais dotées de propositions d'apprentissage, puisque l'effet de rupture et le petit choc de malléabilité qu'elles pourraient provoquer sont estompés par l'absence de nouveauté. Ensuite, une information alarmiste, mais sans modèle d'action incarné ne permet pas de partage du désir de changement entre le modèle et le lecteur, en empêchant toute identification.

2. Du point de vue des expériences des possibles, l'un des dangers relevés dans les entretiens d'habitants moins exemplaires est qu'ils expérimentent des modes de vie sans voiture durant des temps de vacances. Si cette expérimentation n'est pas valorisée d'un point de vue pédagogique, ce qui subsiste est une association plus forte entre un contexte qui n'est pas quotidien et l'absence de voiture. Ainsi, le fait de se passer de voiture au quotidien paraît encore moins possible.
3. Les expériences sensibles sont parfois bénéfiques, mais avant tout si les habitants se situent hors de l'habitacle de la voiture. Dans ce cocon, au contraire, ils font régulièrement part des désagréments provoqués par les intempéries, les autres véhicules en général.
4. Du point de vue des valeurs et donc de l'évaluation de soi, un terrain ultérieur pourrait permettre de considérer les possibles effets contre-productifs des outils numériques relatifs au *quantified self*. D'une part, ils peuvent concentrer l'attention de l'habitant sur une mesure qui est investie affectivement. Dans ce cas, *qu'en est-il* de l'objectif initial qui motivait cette mesure ? D'autre part, pour les habitants plus réflexifs, la délégation du discernement à un objet technique pourrait entraîner une atrophie de la vigilance individuelle. L'habitation risque d'être fragile, par absence d'omission.
5. Enfin, les compétences accrues par l'apprentissage du VTT par exemple ne sont pas nécessairement transférées si elles sont identifiées à un contexte de loisir. Leur latence est utile, mais le contexte quotidien de l'apprentissage aurait été plus pertinent.

Ces points esquissent l'inverse dû de la série d'exercices efficaces, une sorte de cercle vicieux qui augmente les barrières au changement et donc éloigne de la sobriété. Il s'agit alors d'un changement de mode de vie identifiable à une contre-ascèse, autrement dit une ascèse de la stabilisation du mode de vie existant. Cela laisse voir la difficulté pour orienter les désirs d'apprentissage vers des exercices productifs et qui s'enchaînent – sans même le problème du manque d'apprentissage mentionné dans les entretiens par ailleurs (« flemme », « paresse »).

Ces deux séries d'exercices dessinent des ascèses opposées : soit celle d'un habitant idéal qui devient de plus en plus sobriement, soit celle d'un habitant qui approfondit l'apprentissage de son mode de vie existant. Les deux séries d'exercices demandent à être incarnées par des personnages existants, ayant existé ou bien fictifs pour être discutées et (contre-) imitées.

La création de modèles et d'anti-modèles est l'un des moyens d'édifier les plus courants dans les ascèses traditionnelles. Les 7 habitants dont les exercices ont été décrits ci-dessus ont donc une valeur de témoin. Leurs exemples illustrent la possibilité de vivre autrement et ils indiquent une voie. D'autres exemples viendraient prolonger leurs ascèses existantes. L'exemple possède deux vertus : celle de rendre accessible des exercices et de rendre plus palpable et transmissible un désir de changer de vie.

Chapitre 2. Le mode de vie sobre

Nous allons poursuivre cette montée en généralité et étudier des modes de vie qui visent la vie bonne et sobre d'un même élan, sans considérer la mobilité principalement, plus que l'alimentation par exemple. De la sorte, on pourra tester les résultats d'ores et déjà obtenus à partir de la mobilité, confirmer ou bien infirmer la pertinence de la montée en généralité, enrichir notre analyse des ressources du changement de mode de vie.

De plus, dès le début général de cette recherche nous avons fait le pari que l'ascétique éclairait les mécanismes mis en œuvre et poursuivis par les habitants qui cherchent des existences plus mesurées. Il s'agit de remettre ces lunettes au banc d'essais, grâce à l'analyse d'un nouveau matériau.

Dans ce but, il s'agit de conduire une analyse secondaire de 14 récits de vie. Ces récits racontent comment se conduit une vie plus simple et par quels moyens, volontairement. Ils sont issus d'une rubrique intitulée « Simplicité volontaire », du journal *La décroissance — 1^{er} journal d'écologie politique*. La rubrique est constituée d'un entretien entre un journaliste et un volontaire, composé d'une dizaine de questions à propos du mode de vie. L'habitant interrogé a souvent contacté le journal de son propre chef. Il considère donc être un exemple de simplicité volontaire et un amateur de la décroissance. La comparaison avec les modes de vie précédemment analysés est d'autant plus intéressante, que les habitants interviewés dans le journal vivent tous hors de Suisse, et qu'ils sont Français dans leur majorité.

Ainsi, après avoir présenté les enjeux de l'analyse de récits de vie de militants du mode de vie, nous reconnaissons grâce à quelles ressources des modes de vie plus sobres se mettent en place volontairement et finalement ces résultats mettent à l'épreuve le modèle d'explication dessiné jusqu'ici.

2.1. La montée en généralité de l'enquête

2.1.1. La méthode d'analyse des récits de vie

Nous souhaitons mettre à l'épreuve les premiers résultats issus des entretiens qualitatifs, afin de discuter de leur montée en généralité. Pour ce faire, un matériau empirique additionnel s'est avéré enrichissant. La montée en généralité de l'enquête est rendue nécessaire du fait de la porte d'entrée que nous avons choisie initialement, c'est-à-dire la mobilité. Si nous avons pu montrer les liens entre les changements dans les modes de déplacement et les changements dans le mode de vie en général, il reste à tester la généralisation de ce résultat. Est-ce que les habitants qui modifient leur mode de vie depuis une autre entrée (l'alimentation, la santé) modifient également leur mobilité ? Possèdent-ils des pratiques de déplacement spécifiques ? Ensuite, le schéma explicatif dont nous disposons est-il compatible et éclairant dans leurs cas ? La généralisation des résultats précédents demande une confrontation avec d'autres récits de changement de vie.

Dans ce but, de nouveaux récits de vie d'habitants ont été commentés dans une analyse secondaire. Ces récits sont issus d'interviews réalisées par le journal *La décroissance*, dans sa rubrique « Simplicité volontaire ».

Le journal possède un site internet sur lequel sont présentés ses anciens numéros¹⁹³. Il est issu du collectif des « Casseurs de pub »¹⁹⁴. La rédaction et le collectif sont installés à Lyon, en France. Le test des résultats issus des entretiens en Suisse est donc d'autant plus intéressant, qu'il s'agit d'un pays proche, mais qui ne

¹⁹³ <http://www.ladecroissance.net/?chemin=accueil>

¹⁹⁴ <http://www.casseursdepub.org/index.php?menu=pourquoi>

dispose pas de la même qualité d'infrastructures, notamment en matière de transport. Ensuite, le journal dans le mouvement de l'écologie politique radicale. Son rôle est d'affûter l'esprit critique des militants et de fournir des ressources intellectuelles. Le journal est très véhément contre la croissance verte et le développement durable et les institutions en général — Etat et grandes entreprises en particulier.

Au sein de ce journal, nous avons collecté 15 récits de vie, dont 14 sous forme d'entretiens. Ce chiffre est lié à la consultation des archives accessibles de la seule bibliothèque publique romande à posséder d'anciens numéros de cette publication.

Les entretiens y sont menés par un journaliste avec un lecteur volontaire, qui a candidaté pour être interviewé¹⁹⁵. Sur une page, chaque interviewé répond à une dizaine de questions sur l'état de son mode de vie, les motifs de la recherche de sobriété et le déroulé du changement, sous la forme d'une discussion assez libre.

Pourquoi des récits de vie de ce journal en particulier? Le volontariat des habitants est un point très important, parce qu'il témoigne d'un engagement et d'une préparation de l'entretien de la part de l'habitant. Comme au sujet de la mobilité, cela signifie également que les interrogés sont des amateurs de la sobriété et de la décroissance et donc qu'ils possèdent une réflexivité plus grande, ainsi qu'un accès plus conscient à des ressources favorables au changement.

On retrouve ainsi deux critères nécessaires à la bonne tenue des entretiens sur les modes de vie : la conduite de modes de vie plutôt radicaux, l'habitude d'en discuter et donc les compétences supérieures de réflexivité. Rappelons également que l'entretien constitue en lui-même un temps privilégié de réflexivité.

Numéro	Journaliste	Nom	Profession	Lieu de vie	Type d'espace	Âge	Foyer
133 octobre 2016	–	Oriane	Agricultrice et enseignante de français	Brésil, Rio Pomba	Rural	Entre 20 et 30	Couple
134 novembre 2016	–	Pierre et Catherine	Educateur spécialisé et ...	France, village de Seine-Maritime	Rural	Entre 30 et 40	Couple et 3 enfants
135 décembre 2016 janvier 2017	–	Chantal	Maître voilier à la retraite	France, Bassin d'Arcachon	Rural	Soixantaine	Divorcée et 1 fils et 2 petits-enfants
136 février 2017	Pierre Thiesset	Hugo Romane	Lycéen et étudiante	France, Alençon	Urbain	Moins de 20 ans	Couple, 2 logements
137 mars 2017	Pierre Thiesset	Julien Solène	Fabricant d'arcs et fonctionnaire	France, proche Tulle	Rural	Entre 30 et 40	Couple et 1 enfant
138 avril 2017	–	Guy et Anne	Retraités	France, Fougères	Rural	Plus que 55	Couple, enfants pas au domicile
139 mai 2017	–	Gilles Maistre	Maire et retraite	France, Entremont (Haute-Savoie)	Rural	Plus que 60	Couple
140 juin 2017	Pierre Thiesset	Salomé et Galaad	Chômeurs	France, Yourte (Indre et Loire)	Rural	Vingtaine	Couple
141 juillet août 2017	–	Pat	Dessinateur de B.D.	France, Alsace	Rural	Cinquantaine	Couple et enfants
142 septembre 2017	–	Lucille, Marion, Cassandre, Ella, Pablo	Gérants d'un café	France, Cressia	Rural	Vingtaine	Colocation

¹⁹⁵ Le formulaire de contact du journal prend la forme suivante :

« Vous souhaitez témoigner de votre expérience de "simplicité volontaire" contactez *La Décroissance* — 52 rue Crillon BP 36003 – 69 411 cedex 06 »

143 octobre 2017	–	Jean-Baptiste et Kyomi	Fabricant de papier et ...	Japon Village	Rural	Trentaine	Couple avec 1 fille
144 novembre 2017	–	Benjamin et Sophie	Solidarité internationale	Colombie, Bogota	Urbain	Trentaine	Couple avec 2 enfants
145 décembre 2017	–	Louise	Clown	Bretagne	Urbain	Trentaine ou quarantaine	Célibataire
146 février 2018	–	Grégory et Fengfeng	Multiples et ...	Sologne	Rural	Trentaine	Couple avec 1 enfant

Tableau 2. Présentation des profils des interrogés du journal *La décroissance*.

Les âges des interrogés sont variés, tout comme leurs localisations géographiques et leurs situations familiales. Nous notons une prédominance d'habitants de villages ruraux, ce qui devra être expliqué. Par ailleurs, les habitants s'ils ont un lien avec la France (nationalité ou mariage), n'y résident pas tous et ont pu émigrer pour réaliser leur idéal de vie.

Autre point notable, plusieurs des entretiens se sont tenus avec des couples. L'entretien de couple est une méthode qui existe en sociologie (pour un exemple : Ascher, 2015). Puisque l'interview n'interroge pas les détails des habitudes de chacun, mais les chocs de malléabilité, les ascèses, les valeurs et objectifs partagés par le couple, cela semble peu dommageable.

Dans le présent matériau, le militantisme pourrait poser question. Toutefois, le fait que les entretiens portent sur les réalisations concrètes, dans le domaine du mode de vie, plus que sur les opinions des interrogés lève un premier doute. Deuxième doute levé, le journaliste conduit les entretiens sur le lieu d'existence des interrogés. Ainsi, l'adéquation entre les opinions et les actes ont été mis à l'épreuve.

Ensuite, comme nous l'avons écrit plus haut, si la mise en récit d'une vie lors d'un entretien tend plus à déployer comment le mode de vie obéit à une visée unifiée et cohérente, cela vient valider la volonté de changement.

Le *leitmotiv* de la sobriété est perçu différemment selon les interrogés — ce que nous observons ci-dessous —, toutefois, il agit toujours en tant que mot-clé pour orienter le récit de vie. Cela tient tant à une volonté de témoigner sous cet angle, qu'à la ligne du journal. Ce témoignage possède donc une valeur informative, mais aussi une valeur d'engagement et d'appel aux lecteurs. Le récit de vie constitue nécessairement un instrument de reconstruction de l'identité (Pollak, 1993, pp. 37-38). Néanmoins, l'étendue de la reconstruction est bornée par le contexte de celle-ci et aussi par l'identité générale construite et stabilisée par l'habitant (ibid, pp. 145-146). Cette stabilisation se réalise notamment par le recours à des comparaisons avec des anti-modèles, autrement dit les modes de vie peu sobres des tiers, mais aussi par la comparaison avec le mode de vie de modèles — proches ou non.

Nous voici munis d'un second ensemble d'entretiens, qui va permettre d'interroger la mobilité directement au regard de la sobriété, ce que nous avons évité dans les entretiens compréhensifs pour ne pas trop orienter le récit de vie. De plus, en interrogeant des témoins de la sobriété, nous poussons le travail d'explicitation des ressources pour le changement et des types d'ascèse.

2.1.2. La mobilité des décroissants

Grâce aux analyses précédentes, nous avons constaté le lien entre la sobriété dans les déplacements et dans le mode de vie. Si les habitants qui cessent de conduire sont motivés par la sobriété, est-ce que l'abandon de la voiture peut faire suite à un intérêt pour une vie plus sobre ?

Pour commencer, rappelons la typologie des mobilités, telle que définie par Caroline Gallez et Vincent Kaufmann (2009, p. 46). Les quatre formes principales de mobilité spatiale sont :

1. La mobilité quotidienne
2. Le voyage
3. La mobilité résidentielle
4. La migration.

Nous suivons ces quatre temps pour présenter les informations sur les mobilités des habitants décroissants, mais aussi pour montrer combien le mode de vie sobre pose des questions de mobilité

1. La mobilité quotidienne est de l'ordre de l'habitude. C'est celle que nous avons largement questionnée lors des entretiens compréhensifs. De la série de récits de vie obtenus dans le journal *La décroissance*, il ressort des problématiques similaires lorsque la mobilité fait question : en particulier, la question de comment se passer de voiture ?

Puisqu'il s'agit de mettre en avant les bonnes pratiques en matière de vie simple, aucun habitant ne mentionne le fait qu'il conduit une voiture. Cela laisse supposer : soit l'absence de trouble au fait de conduire (notamment en milieu rural), soit le fait que cette pratique ne saurait être exemplaire et donc partageable dans un témoignage sur la décroissance. Inversement, un habitant peut témoigner du fait de ne pas conduire.

Solène utilise un vélo électrique pour parcourir plus de vingt kilomètres, cinq jours sur sept, pour se rendre sur son lieu de travail. Pourtant, elle reste critique sur cet engin encore trop motorisé.

Pat, dessinateur, va faire imprimer ces dessins à 13 km de son domicile. Il les parcourt à vélo. Selon lui, renoncer à la voiture participe à la même logique que d'autres renoncements : à la télévision, au téléphone portable ou bien à la grande distribution.

D'autres habitants regrettent leur changement d'habitude de mobilité à la suite de leur déménagement. Alors qu'ils utilisaient un vélo et une carriole pour leurs enfants, l'arrivée en ville de Bogota a rendu la pratique impossible.

Ces habitudes de déplacement sont révélatrices de la compatibilité forte entre le fait d'arrêter de conduire et un mode de vie sobre en général. Cela vient valider l'hypothèse d'un lien important entre mobilité durable et mode de vie sobre et soutient l'option de la montée en généralité depuis la mobilité.

2. Deuxième type de mobilité, les voyages constituent des déplacements favorables à l'expérimentation des possibilités de vivre autrement. Ils sont un moyen pédagogique ancestral, de saint Antoine courant les lieux où résidaient les ascètes zélés, au programme Erasmus (voir : Kaufmann, Audikana, 2016), en passant par le Grand Tour.

Pour les habitants témoins, les voyages ont fourni la possibilité de se familiariser avec un mode de vie plus idéal. Plusieurs mentionnent la pratique du *woofing* (ou *wwoofting*). Ce mot anglais provient de l'acronyme WWOOF (pour *World Wide Opportunities on Organic Farms*). Il signifie que l'habitant a séjourné dans une ferme biologique. Il y a acquis un savoir-faire en échange de sa main-d'œuvre.

Ensuite, le déplacement (en Australie pour Galaad et Salomé par exemple), le changement de contexte, favorisent la prégnance des nouvelles habitudes. Cela permet de considérer la réalisation du mode de vie expérimenté au retour du voyage. Ce type de mobilité a donc une vocation pédagogique affirmée.

« Grégory — Alors il faut apprendre. On est allés voir un peu tous les alternatifs du secteur. Une jeune féministe végane qui veut ouvrir un refuge pour des animaux, des amis qui vivent dans une maison autoconstruite et qui vendent les légumes qu'ils produisent, des gens qui sont en yourte... »

Les festivals hippies mentionnés par un autre habitant (Hugo) peuvent remplir la même fonction, quoique la reproductibilité des habitudes expérimentées semble moindre.

Dans les deux cas, *a minima*, l'accès par le déplacement à un collectif de pratiquants ne peut que désinhiber le changement de mode de vie.

3. Troisième type de mobilité, le déménagement est un moyen de trouver un espace plus adéquat à la réalisation d'une vie bonne. Par exemple, une des habitantes a déménagé trois fois en l'espace d'une année, afin de s'installer dans le groupement agricole le plus compatible avec ses vues (Ariane). Le groupe de jeunes cafetiers a souhaité s'installer dans le Jura (français), dans un village rural.

Le déménagement peut aussi être l'occasion de rompre avec un contexte et des habitudes jugées négatives. Il est alors moins orienté selon un lieu de vie plus idéal, mais plutôt par la fuite d'un lieu plus dystopique.

« Pierre — Cela fera 6 ans en janvier qu'on est parti de Lille. On s'est décidés à venir en Normandie parce qu'on connaissait un couple d'amis retraités à Fécamp. On en avait assez de la ville, qui se transforme en Eurométropole. Et on voulait rompre avec notre vie passée. Quand j'étais plus jeune, j'ai eu des moments de dérive, avec des passages dans l'illicite. On m'appelait "négro", j'avais une réputation. Quitter le Nord nous a permis de décrocher de ce milieu et de prendre de la distance avec un certain nombre de personnes. »

La possibilité de déménager peut aussi constituer un moyen de réfléchir au mode de vie aspirationnel. Chantal a refusé de vendre son lieu de résidence en Aquitaine malgré des propositions.

Ainsi, rechercher un lieu plus utopique, quitter un lieu dystopique ou bien expliciter son attachement à un lieu actuel, permet de rendre plus vive la problématique de la vie à mener.

4. Finalement, déménagement et migration peuvent se croiser. C'est le cas d'Ariane qui a voyagé au Brésil pour ensuite y déménager plus durablement. C'est aussi le choix de Jean-Baptiste, du fait d'une rencontre avec son épouse, ou encore de Grégory et Fengfeng. Ces migrations constituent alors les occasions idéales pour une saisie réfléchie des habitudes quotidiennes et pour leur modification.

La compatibilité entre mobilité et changement de mode de vie n'est plus à démontrer. Au quotidien, les habitudes de déplacement et leur interprétation par les habitants indiquent les lignes directrices d'un mode de vie. Lors de changements plus intenses, favorables à la malléabilité, la mobilité spatiale engage de nouveaux apprentissages : soit par l'expérimentation de possibilités, soit directement par la prise d'un nouveau mode de vie. Ces ruptures sont des moments propices pour mener des ascèses selon des ressources à déterminer, ce à quoi nous nous attelons ci-dessous.

2.1.3. Les ressources des habitants pour mener des ascèses

Le changement de mode de vie se tient selon plusieurs dimensions (mobilité, alimentation, etc.), mais aussi à plusieurs niveaux : celui des habitudes et celui des habitus (1.), par l'imitation de modèles (2.), des exercices, des volontés de changer radicalement (3.).

Les habitants qui changent font volontairement usage d'ascèses, selon des degrés de radicalité qui varient. Ces ascèses renvoient à des ressources¹⁹⁶ issues des recherches sur le mode de vie, tant pratiques que théoriques. Sous cet angle, nous cernons de quels moyens les habitants disposent et de quelles ressources ascétiques faire usage efficacement dans le futur.

Pour ce faire, suivons un ordre d'exposition simple : pour chaque ressource, en partant du changement le plus total du mode de vie qu'elle a induit, pour ensuite égrainer les acquisitions d'habitudes, de modèles et de valeurs.

1. Première ressource, le christianisme était fondamental pour le mode de vie du moine Luha présenté plus haut, toutefois les liens entre cette ressource et sa mobilité paraissent plus circonstanciels que réfléchis. Au sein des entretiens du journal *La décroissance*, le christianisme est une des ressources qui permet d'engager un changement dans le mode de vie : de l'ordre de la conversion, du changement d'habitudes ou bien du renforcement d'un changement en cours.

Parmi les quatorze entretiens au journal, un couple lie directement la conversion chrétienne issue de leur rencontre et de leur mariage, et le changement de mode de vie par l'ascèse.

« Pierre — Sans faire de prosélytisme, le fait d'être chrétiens pratiquants a remis en question notre façon de vivre. On s'est dépouillés de certains besoins matériels, pour revenir à la source, cultiver, éduquer des enfants. »

2. Moins fortement moteur de changement, un autre habitant mentionne la latence des compétences et des valeurs issues de son éducation catholique et du scoutisme, réactivés ensuite par un choc de malléabilité.

« Benjamin – Je viens plutôt d'une famille de droite catholique, riche, mais qui vivait sans luxe aucun. Et je me suis toujours intéressé à l'entraide et assez rapidement à l'écologie. Peut-être que le scoutisme a joué aussi : vivre sous tente, dans la nature, ça a dû semer des petites graines. Mais le Cameroun a clairement été un tournant dans notre manière de vivre. »

3. Ensuite, d'autres habitants communiquent les ressources chrétiennes qui les ont aidées à identifier des modèles de vie plus sobres et de vies bonnes : « Louise — Jésus et François d'Assise c'était quand même des super décroissants, anti-marchands, et ils nous montrent où se trouvent la joie, la vie bonne ». Elle mentionne aussi être fortement marquée par Etty Hillesum, mystique juive hétérodoxe. Au fil de l'entretien, elle fait part de son travail pour acquérir une vie intérieure plus riche, pour reprendre ses termes.

L'habitante rejoint ainsi la définition du troisième type de liberté par Isaiah Berlin, la liberté spirituelle, et que nous mobilisons dans notre analyse des types de liberté en lien avec les modes de vie : « Louise – Je suis dans cette démarche : être dans une paix intérieure quelles que soient les circonstances extérieures ». L'habitante exprime même sa libération du fait de la confrontation avec le risque de « l'effondrement d'un monde », le nôtre. D'autres habitants citent : Martin Luther King, Lanza del Vasto, et s'éloignent progressivement du christianisme pour mobiliser Gandhi.

¹⁹⁶ Le philosophe François Jullien (2016) nomme ressources les fécondités à activer par un apprentissage et une reprise, alors qu'on risque de les assimiler abusivement à de simples traits identitaires. Il s'agit particulièrement ici de ressources ascétiques.

Enfin, les habitants sont aussi des lecteurs, qu'il s'agisse de s'intéresser à Bernanos, Illich, Albert Schweitzer, Ellul, Charbonneau, etc.

Ainsi, la ressource de l'ascétique chrétienne s'applique à différents niveaux au mode de vie : par la conversion totalisante du mode de vie, grâce à des compétences acquises et un habitus ancré, selon le recours à des modèles de vie et des informations qui façonnent une image de la vie bonne.

La deuxième ressource sur laquelle appuyer les changements de mode de vie est celle de l'ascétique philosophique. Elle est moins motrice dans les parcours étudiés. Toutefois, elle conserve une influence.

1. Nous savons par exemple qu'elle avait un rôle chez l'habitant prénommé Maël, interrogé par mes soins.

2. De plus, une pratique telle que le jeûne en tant que fin en soi, en vue d'une libération des désirs superflus, est mise en œuvre par Benjamin. On retrouve ici une veine stoïcienne compatible avec d'autres courants.

« Je pratique aussi le jeûne deux fois par an pendant plusieurs jours, pour redonner de la valeur à l'acte de manger et retrouver le goût intense des choses. C'est un cheminement, on essaie petit à petit de se dépouiller en se demandant toujours : finalement, de quoi on a vraiment besoin ? »

Ensuite, une autre pratique très vantée et mise en œuvre est celle du jardinage : du petit potager, au maraîchage. L'un des habitants reprenant le final de *Candide*, aspirait même à « finir jardinier plein de sagesse qui continue à travailler la terre, à cultiver des plantes et à discuter ».

Tel que pour la ressource précédente, des philosophes sont énumérés parmi les lectures motrices mentionnées par les habitants témoins : Castoriadis, Anders, La Boétie, Aristote, Proudhon, Clousterd.

3. Parmi les interrogés, la philosophie accompagne des changements, quoiqu'elle n'en provoque pas de l'ordre du changement totalisant du mode de vie.

Deux ressources cruciales restent à présenter : le militantisme politique et social de gauche, des ressources qu'on identifie à des traditions, tant familiales et culturelles que rurales.

Le militantisme politique peut être mobilisé pour engager une ascèse modifiant intégralement le mode de vie, permettre l'acquisition de compétences ensuite mobilisables ou encore renforcer la prégnance de valeurs et de modèles de vie.

1. Le militantisme politique, dans sa version anarchiste, est au cœur du mode de vie d'Oriane. Alors qu'elle était engagée dans la lutte pour les femmes sans-papiers à Paris, elle fit face à des échecs et fut poussée à chercher ailleurs la réalisation de son mode de vie idéal, dans l'autogestion et l'autosuffisance. De ce fait, elle vit aujourd'hui dans un village brésilien où elle tente de subvenir à ces besoins par l'agriculture. Cet idéal est défendu contre : le salariat, l'agriculture industrielle et la dépendance à la société de consommation. Dans une version moins radicale, quatre jeunes adultes animent un café dans un village rural, avec pour but de favoriser : l'ouverture, la rencontre, la non-stigmatisation. Dans les deux cas, il s'agit de la traduction d'idéaux moteurs en un mode de vie cohérent et totalisant.

2. De plus une fibre sociale et un engagement bénévole ou bien salarié peuvent fournir des dispositions favorables à un mode de vie plus sobre. Pierre fut éducateur spécialisé, Hugo et Romane ont participé à des associations telles la Banque alimentaire et Terre des hommes. Ces engagements constituent tant des réalisations temporaires du mode de vie idéal — tel un festival (celui du *Rêve de l'Aborigène* par exemple) —, que des ressorts mobilisables pour aller plus loin par la suite.

3. Ensuite, le militantisme politique et social fournit des modèles de référence pour analyser la réalité, mais aussi pour changer son mode de vie. « Galaad — On voulait à la fois notre petite propriété à la Proudhon, mais sans s'isoler en vivant dans l'autarcie : on est tous dépendants ». Une forte culture politique peut venir justifier et organiser un changement. Plus généralement, la culture contestataire (hippies, musiques alternatives, bandes dessinées, caricatures) est mentionnée comme source de valeurs et d'inspirations. Il s'agit de références à une politique des modes de vie, plus que partisane : « Hugo — La politique ne passe pas que par des représentants qu'on élit une fois tous les cinq ans, on la fait tous les jours dans nos choix de vie ».

Les valeurs mises en avant sont alors la solidarité, la proximité, l'indépendance, le tout en opposition au salariat, au marketing, à l'hétéronomie, à l'industrialisation, au nucléaire, aux survivalistes, voire à l'urbanisation et au progrès en général. Des modèles cités de luttes réussies peuvent être Notre-Dame-des-Landes ou les objecteurs de croissance en général — utopies temporairement réalisées et engagement total constituent des horizons dans la recherche de la vie bonne. Il s'ensuit que le rapport aux partis écologistes est ambigu.

Dernière ressource influente dans les discours habitants, il s'agit de la tradition. Dans les entretiens, le terme recouvre plusieurs échelles : celle de la famille, d'un territoire ou de la ruralité en général. Les sciences sociales ont montré que les traditions pouvaient être magnifiées et même inventées (Hobsbawm, Ranger, 1983), toutefois nous n'abordons pas la vérité des traditions, mais comment des représentations dites traditionnelles influencent les modes de vie.

1. L'appel aux traditions est un moteur puissant de maintien d'un mode de vie et de gain en sobriété au cours du temps. Chantal justifie par des mots forts son attachement à son lieu d'existence et au mode de vie qui lui correspond : « je me sens indigène », « natifs », « ancrés », « terriens ». De plus, elle fait de nombreuses références à ses parents et surtout à ses grands-parents et même à un arrière-grand-père. Elle tend à magnifier le rapport à la terre de ses ancêtres. En inscrivant son mode de vie dans une lignée, elle réalise un travail de mise en cohérence à une échelle nouvelle, en comparaison avec celle des entretiens semi-directifs. Plus spécifiquement, elle indique suivre les traces d'un de ses grands-pères qui rejetait le progrès technique et même le fait de partir à la retraite. De la sorte, elle justifie deux aspirations, l'une professionnelle, à vivre en artisan ce qu'elle a réalisé durant de longues années, l'autre à maintenir un contact sensible et productif avec la terre. Ces deux aspirations sont décrites dans leur cohérence : elles permettent l'indépendance dans la frugalité. D'ailleurs, d'un point de vue concret, c'est dans sa famille qu'elle a trouvé les financements nécessaires à son activité de maître voilier. Aujourd'hui administrativement à la retraite, elle vise à transmettre par l'exemple à ses petits-enfants. Son habitus était fortement établi et défendu, grâce à la vie familiale et l'inscription dans une lignée, bien qu'elle ait divorcé.

2. La tradition suppose la transmission. Plusieurs habitants mentionnent leur intérêt pour l'apprentissage auprès de pratiquants aguerris, afin d'acquérir des compétences manuelles : agricoles et artisanales.

« Julien — Pendant les championnats de France en 2015, un facteur d'arc de Bretagne m'a dit qu'il cherchait quelqu'un pour le former et lui transmettre l'activité. Je suis allé apprendre avec lui, et maintenant j'essaie d'en faire mon métier. »

3. L'apprentissage passe l'imitation directe et l'expérimentation, mais aussi par l'imitation de modèles plus ou moins esthétisés. Ces modèles peuvent être des personnes, ou bien des pratiques. Oriane mentionne la tradition brésilienne du *multirao*. Il s'agit d'une entraide mutuelle et bénévole dans des travaux manuels, entre habitants d'un même lieu.

Plus souvent, les grands-parents remplissent le rôle de figures inspirantes ou bien encore les coutumes prémodernes en général.

« Jean Baptiste – La mamie qui était là a toujours vécu comme ça. Les personnes de 80 ans ont toujours su vivre avec peu. Cette génération n'a pas bougé, elle est restée dans ce rapport à la terre, ces échanges de légumes, ces conversations avec les voisins... Par contre la jeunesse a fui tout ça globalement, elle a quitté les campagnes pour aller travailler dans les villes. »

Ces coutumes peuvent être héritées ou bien considérées grâce à des voyages ou des rencontres.

Enfin, ces modèles représentent des vertus : la sobriété, l'enracinement, la ruralité, la maîtrise de soi, la modestie et fondamentalement le rapport à la terre.

Sauf pour l'une des interrogées, il s'agit de traditions redécouvertes et à acquérir et non d'habitus ancrés. Ainsi, la tradition fournit un appui pour le renouvellement du mode de vie, même lorsqu'elle n'est pas transmise au sein d'une famille ou d'une communauté restreinte. Un habitus gardé en mémoire peut ainsi être réactivé par des tiers qui le considèrent en tant que ressource pour leur recherche de vie bonne.

A ce point, nous pouvons résumer le propos. Dans cette analyse secondaire, nous avons mis au jour les ressources que constituent les recherches ascétiques. Celles-ci pouvaient paraître plaquées sur les changements dans les déplacements, mais peu justifiées pour les motiver et les comprendre, hormis dans le cas des habitants philosophe et moine. Grâce à ce nouveau matériau, nous avons testé ces ressources et on a vérifié leur prégnance. De plus, les ressources disponibles pour le changement ont été recensées, en considérant le militantisme politique et l'appel à des traditions rurales. Ces ressources peuvent être mobilisées sans exclusive¹⁹⁷.

Dans les stratégies d'influence, le recours à la ressource de la décroissance est souvent insuffisant pour engager des changements dans le mode de vie. Ce discours ne demande qu'à être renforcé par les traditions du changement de mode de vie pour agir pleinement.

2.1.4. Des types de changements de modes de vie

Les investigations qui viennent d'être menées indiquent que pour modifier un mode de vie, plusieurs niveaux d'unification de ces dimensions sont possibles : d'un gain de compétences spécifiques à une conversion totale. D'autre part, ces changements se produisent suivant deux grandes logiques : soit un retour à ce que l'habitant considère l'essentiel, soit un changement pour un mode de vie neuf. Les deux grandes conceptions de la conversion, qui sont héritées de la philosophie et de la théologie (Hadot, 2014, pp. 133-138 ; Chalier, 2011), sont repérables dans les discours analysés.

¹⁹⁷ Notamment, ces quatre ressources sont compatibles entre elles — la biographie d'Ivan Illich en fait foi : engagé dans le travail social à Porto Rico, discourant régulièrement sur la vie rurale dans la Croatie de son grand-père, formé à la philosophie, prêtre catholique et précurseur de la décroissance.

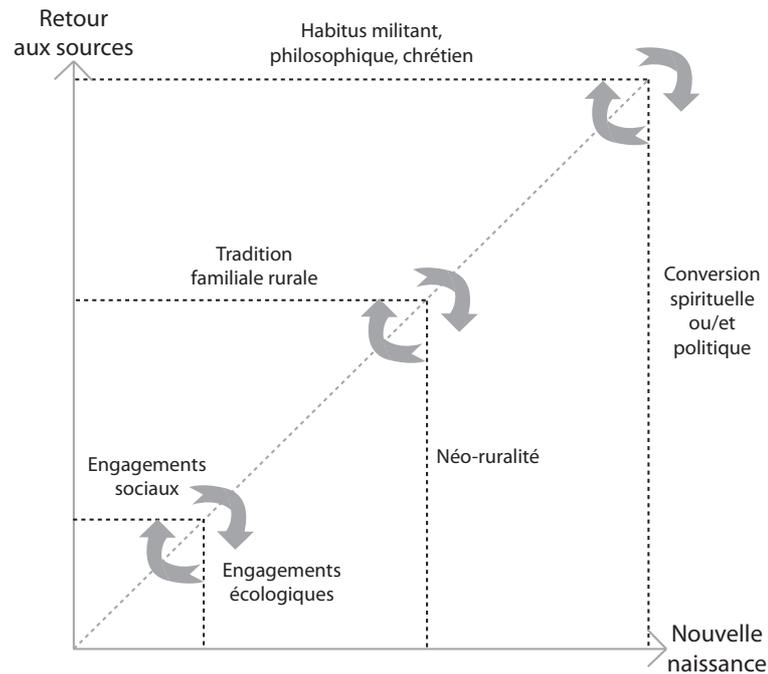


Figure 4. Ressources du changement de mode de vie

Comme le présente la figure ci-dessus, les changements de mode de vie obéissent à deux logiques (combinables). Le changement peut être considéré dans sa nouveauté ou bien dans le fait qu'il permet un retour à un mode de vie plus essentiel, plus proche de l'essence véritable de l'habitant. Le changement constitue une nouvelle naissance ou/et un retour aux sources.

Notamment, la conversion demande la mise en place d'une ascèse qui viendra ancrer un habitus, qui servira à relancer l'ascèse. Le cercle est vertueux. A partir d'un autre point de départ, l'engagement écologique peut constituer une nouvelle naissance et finalement la réalisation en pratiques d'idéaux sociaux et politiques. Ensuite, la néo-ruralité est souvent défendue en tant que retour aux sources. De ce retour naîtront des habitus ancrés pour les générations futures.

Les ressources sont superposables entre elles. Un habitus militant, philosophique ou chrétien, facilite la bascule vers un mode de vie axé autour d'une définition de la vie bonne, car la plus sobre possible. Les transferts de compétences et d'expériences sensibles fonctionnent ici à plein. Il s'agit finalement de transfert de l'objectif ascétique, qui est facilité par des habitudes à mener des ascèses.

Si des habitus cadrent les ascèses plus aisées à mener, des sauts plus forts peuvent aussi se produire. Sur l'image, le degré d'englobement du changement est au plus fort en haut et au plus faible en bas. La conversion est plus radicale et intégrale que l'engagement associatif.

Dans tous les cas de changement se retrouve l'exigence de cohérence recherchée par les habitants : entre définition de la vie bonne et habitus actuel ou fictif, vie bonne et modèles de référence, vie bonne et pratiques régulières. On comprend aussi que les ressources latentes que possèdent certains habitants peu sobres et qui conduisent permettraient de les motiver à changer d'existence si elles étaient activées.

Manière alternative de considérer les ascèses décrites ici, nous utilisons les catégories issues des travaux de Max Weber, reprises par Bernard Lahire. Il s'agit des notions d'ascèse intramondaine et

extramondaine. Chez Weber, le prototype de l'ascèse intra-mondaine est le mode de vie du protestant calviniste qui se consacre par devoir à son travail et aux tâches commerciales, quand le mode de vie du moine orthodoxe oriental serait le prototype de l'ascèse extramondaine (2003, p. 194). Pour Lahire, dans son usage des deux notions, il s'agit de distinguer les étudiants qui acquièrent une culture en lien avec l'actualité et les étudiants qui possèdent une culture littéraire et scientifique plus atemporelle (Lahire, 2000, p. 353 ; Lahire, Millet, Pardell, 1997, p. 159, cités par Darmon, 2010, p. 59).

Si l'on revient à la question des changements de modes de vie des habitants de *La décroissance*, comment appliquer ces catégories ?



Figure 5. Ascèses intra-mondaines et extramondaines

Grâce à l'image ci-dessus, nous dessinons deux points extrêmes et deux points médians.

Le mode de vie le plus proche d'un ascétisme extramondain est celui des habitants qui quittent les villes pour rejoindre des territoires qui leur sont inconnus : les espaces ruraux. Les néo-ruraux cherchent à réaliser leur vie bonne en s'éloignant des contraintes des emplois plus communs et des enjeux de réussite par la mobilité sociale. Ils tendent à se détacher : Oriane vivait à Paris avant de partir au Brésil, Gilles vivait dans le Nord, puis à Besançon, avant de revenir dans son village d'origine, etc.

Des moments temporaires hors du monde peuvent être aussi l'occasion de réalisation partielle d'une vie bonne, à la manière de la retraite des laïcs au monastère — tels les festivals vantés par Hugo. Le rejet en pratique du monde d'origine est d'autant plus fort que la néo-ruralité est vécue à l'étranger (Jean-Baptiste et Kyomi au Japon) que cela soit considéré comme un rejet ou non par l'habitant lui-même. De ce point de vue, le nomadisme paraît de même assez radical (Grégory et Fengfeng). Par ces nouveaux rapports à l'espace, ils tendent à réaliser leur utopie de rapprochement de la nature et de décroissance : à l'échelle du couple (Guy et Anne, Julien et Solène, Salomé et Galaad), de la mairie d'un village (Gilles), d'un village d'agriculteurs (Oriane).

A l'opposé, certains habitants décroissants font le choix de rester en ville. Ils s'investissent différemment dans leur mode de vie, telle Louise, et en profitent pour participer à des actions collectives tournées vers le travail des idées.

D'une part, des habitants peuvent faire le choix d'une vie bonne limitée dans sa réalisation par la vie urbaine, mais suffisante selon eux. D'autre part, l'espace urbain peut être favorable pour la réalisation de bonnes œuvres, d'inspirations sociales, politiques et chrétiennes — voir les cas de Benjamin qui vit à Bogota, ou bien de Pat militant et publiant en Alsace. Même en milieu urbain, les degrés de mondanité varient, puisque Pierre et Catherine vivent sans connexion à internet par exemple.

Entre ces deux opposés, les habitants qui n'ont jamais quitté le monde rural, ou bien qui s'y installent pour le faire « revivre » constituent des intermédiaires qui ne semblent pas motivés intensément par la fuite de la ville — voir les cas de Chantal et du groupe ouvrant un café dans le Jura.

Les ascèses supposent des renoncements. Saint Antoine, père des moines chrétiens a abandonné ses terres et sa fortune pour fuir au désert. A leur niveau d'engagement, qu'en est-il pour les habitants à la

recherche de la simplicité volontaire ? Ils quittent certaines professions, mais aussi, ils apprennent à vivre avec peu d'argent.

A la manière d'habitants qui renoncent à la voiture dont les cas ont été analysés précédemment, la dynamique de déprise est suivie jusqu'au choix du métier. Nous observons que le changement de mode de vie est lié de manière réfléchie à ce changement professionnel ou bien le changement en est la conséquence.

Un exemple révélateur de ce processus est le basculement vécu par Catherine. Alors qu'elle travaillait dans le commerce des crédits, elle a abandonné son métier en même temps qu'elle a déménagé. Autre exemple, Louise travaillait dans le *marketing*, elle est devenue clown. Autre cas de bascule, Fengfeng travaillait dans les ressources humaines avant de mener une vie nomade. Galaad, éducateur a fini par démissionner pour réaliser son projet de vivre dans une yourte avec Salomé, qui ne voulait pas « bosser en 35 heures » et « faire la même chose » toute la journée. Julien, menuisier industriel a choisi le métier de fabricant d'arcs, Chantal, couturière industrielle devient maître voilier.

Les habitants tendent à abandonner les métiers de service, commerciaux et dans de grandes entreprises, pour se tourner vers la production agricole et artisanale, conformément à la volonté d'être productif au sens premier.

Un mode de vie sobre suppose ainsi un abandon de carrières possibles et de la lutte des places, pour privilégier l'indépendance. Or, celle-ci a un coût : elle rapporte peu d'argent et contraint à vivre avec peu de moyens. Est-ce vraiment compris en tant que contrainte par ces habitants ? La question est toute rhétorique.

Parvenir à plus de sobriété signifie souvent se départir de biens et de désirs. De ce fait, gagner moins d'argent peut s'avérer une contrainte bénéfique. Lors des changements d'emploi, les ressources financières tendent à diminuer. Ainsi, certains habitants font part de conditions de vie difficiles. Chantal raconte comment son premier hiver en tant qu'artisane indépendante, ne pouvant payer le chauffage, elle eut des engelures et des onglées. D'autres habitants racontent comment leur jeunesse étudiante les a habitués à vivre avec peu :

« Jean-Baptiste — Quand j'ai fait mes cinq ans aux Beaux-Arts, j'avais 400 euros de bourse par mois : j'ai appris à vivre avec pas grand-chose, et j'ai continué comme ça. C'est un choix de vie. On dit que le temps c'est de l'argent, eh bien nous on préfère avoir du temps plutôt que de l'argent, c'est là la vraie richesse ». Le rejet de gains trop élevés est frappant aussi chez Guy et Anne qui ont refusé de toucher une retraite et une indemnité maladie auxquelles ils avaient droit, ou encore chez Benjamin et Sophie, qui n'ont pas repris un office notarial familial et qui sont habitués aux congés sans solde.

Dans le même temps, ces limites financières posent des contraintes : ne pas pouvoir acheter de résidence en ville, privilégier la récupération de matériaux, développer des astuces, ne pas faire d'enfant supplémentaire.

Finalement, la dynamique du renoncement s'étend aux emplois et aux ressources financières. Les habitants s'engagent bien sur la voie d'ascèse.

Certains habitants fuient le monde pour se rapprocher de la Terre, d'autres agissent en milieu urbain, et entre les deux opposés, une gamme de modes de vie ruraux et urbains déconnectés se mettent en œuvre.

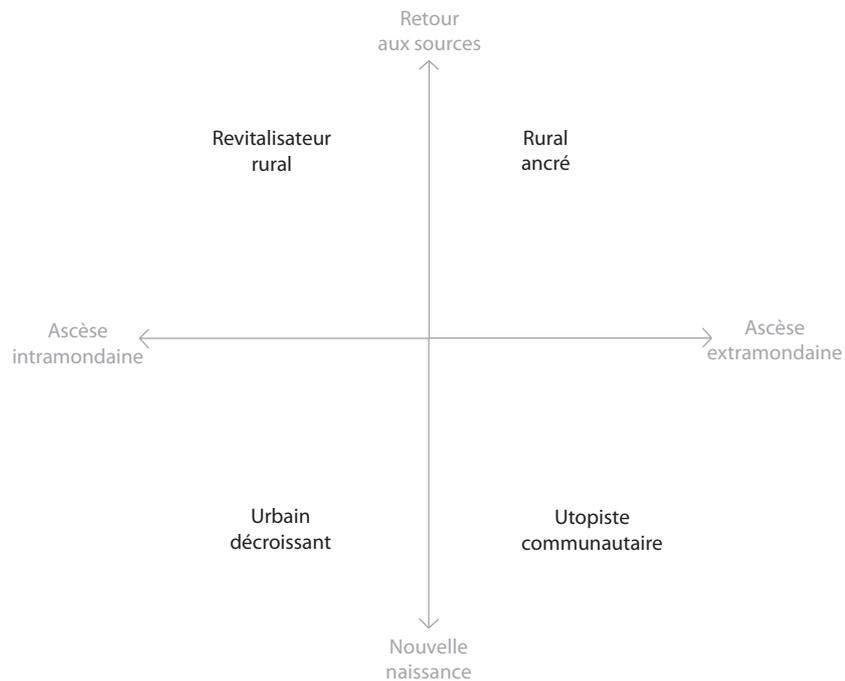


Figure 6. Croisement des ressources du changement de mode de vie et des ascèses intra-mondaines et extramondaines

Finalement, croisons les catégories pour clore cette synthèse.

Les ascèses s'agencent suivant deux *continuum*s. Soit le changement de mode de vie par l'ascèse est le résultat d'un retour aux sources, soit d'un renouveau. De plus, ces deux types de changement peuvent être à la fois liés à une fuite vers le rural ou bien au contraire à une vie urbaine. De ce croisement émergent quatre catégories : le type du revitalisateur du rural, du rural ancré, le type de l'utopiste communautaire, le type de l'urbain décroissant.

Influencer un habitant demande de considérer pour quel type de changement il est le plus préparé et le plus équipé. Est-ce pour mener une conversion ? Un travail philosophique ? Traduire un militantisme en mode de vie ? Pour s'inscrire dans une tradition rurale ? Suivant la mondanité de l'idéal de vie et suivant qu'il fasse appel à des ressources traditionnelles ou bien nouvelles, les stratégies diffèrent. Les plus efficaces dépendent du mode de vie actuel et passé de l'habitant.

Les catégories de l'ascèse se sont avérées pertinentes pour analyser les changements de modes de vie. Les témoignages des habitants en quête de sobriété permettent de considérer des renoncements qui prennent quatre formes : le choix de vivre une utopie communautaire, le choix de rester en ville, dans un milieu rural ou bien de revitaliser un village.

2.2. Conclusion : des ascèses pour la sobriété

Le chapitre 8 avait pour objectif de contribuer à la montée en généralité des analyses précédentes et de les mettre à l'épreuve d'habitants qui recherchent la sobriété sans être amateurs de mobilité.

Pour débiter, il s'agissait de comprendre si l'abandon de la voiture participe de la recherche de sobriété du mode de vie chez d'autres habitants. Or, il s'avère que c'est le cas. Parmi les discussions à propos de l'alimentation, de l'éducation, des nouvelles technologies, l'arrêt de la conduite automobile trouve une place. Les habitudes de déplacement sont infléchies par la recherche de sobriété.

D'autre part, la mobilité n'est pas uniquement un domaine auquel appliquer la sobriété. Les déplacements sont des moyens de favoriser le changement de mode de vie. Les voyages constituent des temps privilégiés pour tester de nouvelles possibilités de déplacement, d'incarner des modes de vie très différents pour un temps court. Ils sont d'autant plus fructueux qu'ils sont conçus en vue d'acquiescer cette perception renouvelée et de nouvelles compétences.

Chez les habitants interrogés lors d'entretiens compréhensifs par mes soins, l'expérience renouvelée des vacances n'avait pas cette visée pédagogique du point de vue du mode de vie et restait une ressource latente. Au contraire ici, des habitants voyagent, déménagent et migrent avec une visée pédagogique. Qu'il s'agisse de changer de contexte ou bien de circuler entre différents lieux, la mobilité est donc un moyen d'ascèse¹⁹⁸.

Une autre manière de changer est d'utiliser des contenus intensifiant et informant le désir d'ascèse : par des récits, des modèles de vie et des valeurs-clés. Dans cette optique, nous avons repéré quatre ressources mises en avant par les témoins de la sobriété : le christianisme, la philosophie, le militantisme politique (de gauche), les traditions rurales. Chacune de ses ressources est mobilisée à divers degrés : pour changer entièrement le mode de vie, pour lui donner des valeurs centrales, selon des compétences acquises et transférables dans la recherche de sobriété. La liste de ces ressources n'est pas exhaustive. Une analyse d'habitants d'éco-villages met en évidence leur usage de ressources païennes et *new age* (Liftin, 2014).

Ces résultats croisent les ressources mises en avant par plusieurs cas d'habitants qui ne conduisent pas, interrogés dans les entretiens semi-directifs. Ils motivaient leur ascèse : par recherche de simplicité philosophique (stoïcisme, par des philosophies de vie « bricolées »), parce qu'ils ont vécu des expériences passées durant lesquelles la voiture n'était pas indispensable (Seconde Guerre mondiale, dimanche sans voiture) — ce qui rejoint la mise en avant de la tradition —, parce qu'ils sont militants dans des associations et des partis écologistes ou pour les mobilités douces.

Est-il surprenant que des ascèses et des traditions de conversion apparaissent motrices de changement profond du mode de vie ?

Ces ascèses rencontrent un terrain favorable plus loin des métropoles. Certains des habitants fuient l'environnement dont ils sont originaires, au sein duquel ils estiment ne pas pouvoir réussir leur existence idéale. Le monde rural apparaît préférable de leur point de vue, parce qu'il offre un espace propice à l'autoproduction, à la vie au contact des non-humains. D'autres habitants font moins usage de la mobilité, puisqu'ils restent dans des contextes ruraux déjà favorables, mais différemment perçus à partir du début de leur ascèse, ou bien parce que la ville n'est pas assez handicapante pour leur conception d'un mode de vie sobre — qui est sans doute moins radicale.

De la sorte, on observe dans les ascèses recensées une tension et une complémentarité entre une volonté de revenir aux sources et une volonté de renaissance. L'image souvent évoquée du jardin, dans les entretiens au journal *La décroissance* exemplifie cette dualité, le jardin symbolisant à la fois le paradis originel et le renouveau vital du paradis à venir.

¹⁹⁸ De ce point de vue, les habitants décroissants rejoignent une longue tradition de pèlerinages et d'arrachements au contexte familial pour conduire une vie plus sobre. Antoine Guillaumont résume la valeur pédagogique de la mobilité pour les ascètes de l'Antiquité tardive dans un riche article (1967).

Peut-on amender les premiers résultats grâce à ce matériau complémentaire ?

Parmi les résultats sur les habitants qui ne conduisent pas, nous avons noté la facilité que confère le célibat pour abandonner la voiture. De la sorte, on était tenté de monter en généralité et de considérer que la sobriété est l'affaire des célibataires — qui sont très nombreux en Suisse (35 % des ménages). D'ailleurs, les moines (du latin *monachos*, c'est-à-dire solitaires) ne sont-ils pas célibataires ? Pourtant, dans les entretiens ci-dessus, le couple surtout, les enfants ensuite, ne constituent pas des freins rédhibitoires. Au contraire, la famille constitue une référence de modes de vie et une source de motivation, sauf pour l'abandon de la voiture dans certains contextes. Ainsi, famille et sobriété ne sont pas incompatibles, quoique vivre sans voiture et sobrement est plus exigeant que d'autres pratiques de sobriété.

Plus généralement, la recherche d'une communauté de pratiques de long terme ou temporaires motive les habitants (Goarzin, Rigal, 2017). Il peut s'agir : de visiter des lieux références pour la sobriété, de s'installer et de participer à une coopérative de maraîchers, de travailler avec ses voisins à la construction d'une maison, de s'investir dans des associations diverses. Ainsi, le changement de mode de vie individuel s'adosse à un collectif familial et d'exerçants. Lieu de vie adéquat, communauté de pratiques et famille constituent les soutiens à la réalisation d'une liberté particulière : celle d'exercer le mode de vie de son choix.

La liberté d'exercer le mode de vie de son choix recouvre les trois catégories de la liberté qui avaient été repérées auprès des habitants amateurs de mobilité. Rappelons-les, il s'agit de :

- la liberté de ne pas être empêché dans ses actions (l'absence d'une réglementation qui empêche de construire une yourte par exemple) ;
- la liberté de ne pas être sous la domination d'un tiers (ce qui demande de quitter certains emplois) ;
- et finalement, la liberté spirituelle (recherche de ressources pour des ascèses, écologie et limitations).

Dans les espaces ruraux en particulier à l'étranger (Brésil, Cameroun et Chine dans les cas étudiés), les trois types de liberté paraissent compatibles selon les habitants interrogés. Au contraire, en contexte urbain, il est difficile de réaliser des actions unilatérales et le milieu est plus contrôlé et réglementé. Ainsi, l'espace rural et les pays du Sud semblent plus appropriés à une vie radicalement sobre, sauf du point de vue de l'arrêt de la conduite automobile.

Plus haut, nous avons mis en évidence des catégories d'exercice, à partir desquelles analyser le changement de mode de vie. Nous les reprenons ici à partir des cas des interviewés du journal *La décroissance*. On en retire des précisions sur les exercices possibles et donc des pistes pour des leviers à utiliser par ailleurs.

- *prise de conscience* : dans les entretiens sur la mobilité, la prise de conscience des effets négatifs de la voiture ne posait pas de problème particulier. Lorsque l'information ne concerne plus seulement une pratique donnée de déplacement, mais l'état du système énergétique ou des industries technologiques dans leur entier, alors elle risque de produire de la confusion et de la détresse. C'est particulièrement frappant dans le cas de Louise qui a lu un ouvrage sur l'effondrement civilisationnel¹⁹⁹. L'effet qui en a suivi était très intense : « Louise — D'abord il y a un effondrement personnel. J'étais bouleversée, c'est toute une représentation du monde qui s'écroule. Quand on voit toutes les analyses scientifiques qui sont limpides, sur le climat, sur les ressources, sur la pollution,

¹⁹⁹ Servigne Pablo, Stevens Raphaël, *Comment tout peut s'effondrer, Petit manuel de collapsologie à l'usage des générations présentes*, Seuil, Paris, 2015, 296 p.

on se dit « à quoi bon vivre, l'avenir va être horrible ». Le choc a été important, il a fait l'effet d'un dé clic, a entraîné une réflexion sur le mode de vie et l'a poussé à s'engager dans un groupe de discussion sur l'effondrement. Toutefois, au départ, elle parvenait difficilement à expliciter les informations reçues : « Louise — Le pire c'est qu'au début je n'arrivais pas à en parler avec mes proches ».

Au contraire, lorsque la prise de conscience est jointe à une offre d'exercices et de formation de soi, la prise de conscience est facilitée.

« Solène – Quand j'ai découvert la phytothérapie, j'ai compris que la santé c'était d'abord un mode de vie, une bonne alimentation, une hygiène, et non pas juste des médicaments à avaler. C'était une révélation pour moi ».

Cela confirme l'efficacité d'une prise de conscience adossée à une formation.

- *expérimentation des possibles* : nous avons insisté sur l'importance conjointe de la mobilité et des communautés d'exerçants pour découvrir des modes de vie possibles.
- *expériences sensibles* : les expériences sensibles entraînant sont nombreuses : dormir à la belle étoile, cuisiner bio », trouver de la beauté dans le compost, etc. Pour aller plus loin encore, il serait bon de collecter plus de renseignements quant aux changements de regard plus radicaux, de l'ordre de l'exemple ci-dessous :

« Gilles — C'est au contact des environnementalistes que je suis devenu écologiste. Ma vision de la nature a alors changé. Cela a changé par exemple ma conception de l'alimentation, mais aussi de la marche »

Ces transformations dans la perception sont appelés des conversions du regard dans les traditions ascétiques. Tant pour la voiture que pour le mode de vie en général, cette dimension semble peu investie consciemment par les habitants. Pourtant, des exercices pour modifier la perception de la réalité existent, particulièrement chez les stoïciens²⁰⁰ et chez les chrétiens²⁰¹.

- *redéfinition des valeurs* : nous avons discuté plus haut des ressources mobilisées par les habitants.
- *acquisition de compétences* : nous avons montré que l'exigence de compétences était beaucoup plus forte, notamment pour les savoir-faire manuels et que l'on ne pouvait se contenter de miser sur le simple désapprentissage de la conduite automobile. Apprendre à cultiver, à construire, à réparer des objets est un travail de longue haleine qui demande de rencontrer des maîtres et des communautés d'exerçants. Il y a ainsi un travail de cartographie des compétences à effectuer et un soutien à ceux qui possèdent et partagent des savoir-faire.

Parvenus à ce stade du raisonnement, nous touchons aux limites d'une entrée par le changement individuel. Divers apprentissages nécessitent l'existence de collectifs d'exerçants. Nous avons montré

²⁰⁰ Chez les stoïciens, dont Marc-Aurèle, différents exercices existent, tel celui du regard d'en haut, afin de travailler au détachement des réalités contingentes et non nécessaires à la vie bonne. En voici un exemple :

« Troisièmement — Supposons que tu t'élèves tout à coup dans l'air, et que de là tu contemples les choses humaines, embrassant d'un seul coup d'œil toute cette variété d'êtres, tout ce qui habite dans l'air et dans la région éthérée : tu verras, crois-moi, à chaque fois que tu t'élèveras, le même spectacle, des choses du même genre, la même courte durée ; et voilà ce qui fait notre orgueil ! » (Marc-Aurèle, 1943, p. 195).

²⁰¹ La théologienne Laure Solignac montre ainsi l'importance de la conversion des sens dans la théologie de saint Bonaventure, inspirée de saint François d'Assise. Elle utilise la notion de conversion des sens (Solignac, 2010, p. 35) pour renvoyer au changement de regard sur la nature. Lorsque la nature n'est plus regardée comme source de jouissances et d'appropriations individuelles, mais source de compréhension de Dieu.

que les déplacements sont nécessaires pour y participer. Ainsi, soutenir les mobilités pédagogiques serait très favorable à l'expérimentation de nouveaux modes de vie.

Ensuite, le milieu rural facilite grandement la tenue de modes de vie sobres, puisque les besoins d'argent y sont moindres, pour acquérir des jardins notamment. De ce fait, un soutien à l'installation a pu être fourni à certains des habitants interviewés par le journal. Ces initiatives sont à soutenir : par le biais de la vente de maisons à petits prix, par la promotion de communes à la recherche d'habitants, par la présentation de territoires peu connus.

Enfin, si l'on souhaite maintenir la cohérence entre recherche de mode de vie sobre et arrêt de la conduite automobile, il est nécessaire de réfléchir d'une part à un aménagement des villes plus adéquat à l'autoproduction et d'autre part à un aménagement des villages autour d'un regroupement des services. Ce dernier point rejoint l'un des objectifs des *villes en transition*. Ces initiatives fournissent les aménagements collectifs pour l'adoption de modes de vie individuels plus sobres, sans pour autant induire des contraintes ou des recours massifs aux institutions publiques. Ces projets sont le fruit des réflexions de Rob Hopkins (2010). Du fait de la raréfaction du pétrole (versant voiture de notre enquête) et du réchauffement climatique (versant décroissance de notre enquête), il promeut le recours aux principes de la permaculture pour organiser la production et l'autonomie à l'échelle de villes de quelques milliers d'habitants ou de quartiers de taille équivalente. Le couplage entre les échelles individuelles, familiales et communales constitue ainsi un défi, spécifiquement du point de vue de la mise en adéquation entre mode de vie sobre et arrêt de la conduite.

Chapitre 3. De nouveaux exercices pour changer la mobilité et les modes de vie

Touchant à la fin de cette enquête à propos des exercices, nous avons dépeint ceux qui ont bouleversé les modes de vie des habitants interrogés. Ces exercices modifient des habitudes et des habitus.

Après en avoir identifié un grand nombre, nous pouvons en mettre en évidence trois plus fondamentaux, parce que plus formateurs. Ils agissent à trois niveaux d'apprentissage différents. Ils visent respectivement : à bouleverser les habitudes de mobilité ; les modèles de vie imités mémorisés et donc à prolonger la formation des habitus ; à fournir un lieu d'entraînement pour un bouleversement plus disruptif des habitus. Les exercices défendus ici concourent à plus de sobriété dans les déplacements et donc dans les modes de vie. Ils visent à remplacer des apprentissages plus dispendieux et notamment l'exercice de la conduite, par d'autres, plus mesurés. Pour ce faire, les résultats de l'enquête et les ascétiques sont inspirants.

Il s'agit de promouvoir une réflexion sur l'élargissement du permis de conduire qui pourrait être transformé en permis de mobilité, sur les modèles de vie sobre à mettre en image et à fréquenter au quotidien et sur les lieux des ascèses pour des existences plus mesurées. Une fois ce travail d'exposition accompli, on pourra effectuer la synthèse des exercices à proposer à chaque habitant en fonction de ses compétences et de ses souhaits.

3.1. Une ascèse pour un mode de vie sobre

3.1.1. Du permis de conduire au permis de mobilité

Dans ce travail, nous avons illustré combien les habitants étaient plus malléables durant certains chocs indirectement liés à la mobilité. Nous avons rappelé également que le permis de conduire constitue un moment de malléabilité important, directement lié à la mobilité. De ce temps d'apprentissage naissent une expérimentation des possibilités de se déplacer, un entraînement à la conduite, une réduction de la perception des alternatives à la voiture. Agir à l'occasion de la formation des habitudes de conduite est idéal, puisque c'est le moment où elles sont encore fragiles. Ensuite, cela devient difficile, car les habitudes sont devenues plus rigides et omises. Le changement devient source de conflits.

Le permis de conduire est d'autant plus bouleversant que son passage et son obtention peuvent être cumulés avec d'autres événements majeurs du parcours de vie en Suisse : accès à la citoyenneté²⁰², fin des études secondaires, entrée à l'Université, prise d'un premier emploi, déménagement du domicile parental, etc. Ainsi, ce moment de reconfiguration des habitudes de déplacement est spécialement prégnant. De plus, le fort investissement dans ce passage (en temps, en effort et en argent – 3800 CHF en moyenne en 2017²⁰³) rend le permis de conduire très engageant une fois qu'il est obtenu. Il est indispensable d'amoindrir l'engagement individuel dans le permis de conduire et d'élargir l'expérience des possibilités de se déplacer.

Pour débiter, les autorités compétentes peuvent diminuer le coût du permis de conduire. Cela rendra plus facile son abandon futur. Au premier abord, cette affirmation paraît contre-intuitive. Pourtant il est compréhensible qu'il soit plus évident d'essayer une perte légère, qu'une plus lourde, c'est-à-dire de gaspiller un investissement réduit plutôt qu'un grand (voir la question de l'aversion à la perte traitée par

²⁰² Hormis pour le Canton de Glaris pour les votes à l'échelle cantonale, dès 16 ans.

²⁰³ Consulté le 12 février 2018, <https://www.swissinfo.ch/fr/societe/rouler-en-suisse-très-cher-permis-de-conduire/43594786>

Kahneman et Tversky). Ainsi, si l'investissement dans le permis de conduire est moindre, on peut supposer que l'engagement envers ce diplôme sera moindre. Il est donc intéressant d'en réduire fortement les coûts (coût monétaire, en temps, difficulté de l'épreuve). De la sorte, il existe un risque de multiplier les cas de passage « au cas où », mais aussi de décharger tant affectivement que financièrement le moment du permis de conduire et donc de diminuer sa désirabilité et l'engagement qui découle de ce coûteux investissement.

Ensuite, l'habitation à la voiture est fragilisable par la généralisation des connaissances exigées lors de l'épreuve, en intégrant des questions sur d'autres modes de transport de leur point de vue et non uniquement du point de vue du conducteur. Percevoir les effets de la voiture depuis un point de vue extérieur à son habitacle sensibilise à ses nuisances (Jain, Guiver, 2001, p. 570). Elargir les apprentissages du futur conducteur et lui faire expérimenter les réalités d'autres moyens de se déplacer est une solution simple — en particulier en ville.

Il s'agit d'élargir le goulot d'étranglement de la prise d'habitation lors du permis de conduire. En transformant le permis de conduire en permis de mobilité²⁰⁴, la prise d'habitudes est généralisée et ne concerne pas seulement les habitudes automobiles. Le sens du permis de conduire serait bouleversé et l'indépendance qui en résulte serait identifiée non plus seulement à la voiture, mais à l'ensemble des moyens de transport. Cela accompagnerait un mouvement déjà engagé dans ce sens chez les jeunes en Suisse et en Europe plus largement.

Pour ce permis de mobilité, il pourrait s'agir de prendre des cours de circulation à vélo en ville et en campagne, de nuit, des cours de réparation. Imaginons découvrir la lecture de cartes pédestres et les bienfaits de la marche. Pourquoi ne pas faire explorer les réseaux de transport en commun par le biais de leur histoire, de recherche de trajets, de diverses chasses au trésor *in situ* en s'inspirant du *urban gaming*? Les exercices adéquats sont à imaginer par ailleurs, mais l'idée est là : concurrencer la conduite automobile par des possibilités alternatives de se déplacer, ce qui serait validé par un diplôme, demandant un certain investissement. De là, l'attachement aux autres modes de transport pourrait grandir, et celui à la voiture se réduire, par comparaison. Les autorités responsables parviendraient ainsi à utiliser le moment de changement d'habitudes du permis de conduire, pour d'autres manières de se déplacer.

Les transports en commun et les mobilités actives souffrent de l'absence d'un exercice clairement identifié. Des initiations sont envisageables lors de la scolarité. La création et le renforcement des mini-diplômes relatifs aux mobilités actives et aux transports en commun sont une autre solution (en France : l'A.S.S.R.), pour entrer en concurrence avec le permis de conduire, notamment en leur donnant un coût en temps, en argent, une difficulté plus grande. Il s'agit de créer et renforcer un permis aux mobilités actives ou bien aux mobilités en transport en commun. Surtout, donner le même nom au permis de conduire et aux diplômes discutés ici, afin de suggérer leur valeur égale. Ensuite, ces diplômes doivent correspondre à des changements dans les lieux de vie des jeunes : notamment lorsqu'ils entrent dans un nouvel établissement scolaire en passant dans la classe supérieure. Bien entendu, nul ne pourra interdire à quiconque de marcher ou de prendre le bus avant l'obtention du diplôme, qui serait symbolique.

Enfin, dans les pays dans lesquels des permis à points existent et où des stages de récupération de points se déroulent²⁰⁵, une discussion des possibilités de déplacement alternatives à la voiture serait la bienvenue.

Agir directement sur les entraînements à la mobilité peut s'avérer efficace. Toutefois, cela reste limité

²⁰⁴ Nous reprenons ici partiellement l'article de blog scientifique, « Du permis de conduire au permis de mobilité », consulté le 20 février 2018, <https://contreville.hypotheses.org/792>

²⁰⁵ Voir le cas de la France, consulté le 20 février 2018, <https://www.legipermis.com/stage-recuperation-points/>

dans l'objectif de rendre les modes de vie plus sobres. Il est nécessaire de considérer des changements plus en profondeur grâce à des exercices adaptés au travail de renouvellement des habitus.

3.1.2. Les images des modèles de vie sobres

Comment changer non seulement les déplacements, mais aussi les habitudes en général pour les mettre sous la houlette de la sobriété ?

La formation des modes de vie repose sur la transmission de modèles qui sont imités²⁰⁶, notamment ceux fréquentés sous forme de symboles (Bandura, 1971, p. 2). Chez l'habitant, l'imitation de modèles dépend de modèles réels ou fictifs, rencontrés dès l'enfance durant la phase de socialisation primaire. Le résultat de cette phase est un habitus²⁰⁷.

Pour influencer celui-ci, de nouveaux modèles doivent devenir habituels. Cela correspond aux dires de Virginie qui s'inspire d'un cycliste émérite écouté à une conférence (Claude Marthaller), ou bien de Maël qui invoque des philosophes stoïciens, ou encore de Luha qui perpétue des exercices hérités de saint Antoine pour modifier leurs habitus respectifs. Dans la même veine, Marlène rejette la presse gratuite vectrice de stéréotypes négatifs selon elle et elle privilégie la presse décroissante.

Dans cette voie de la transformation des habitus, nous allons nous aussi recourir à des modèles, notamment lorsqu'ils sont mis en image. Une fois sous forme de représentations, ils sont beaucoup plus transmissibles et peuvent être fréquentés quotidiennement.

Les images ne sont pas uniquement un moyen d'informer (Latour, 1998). La contemplation des modèles de vie constitue un exercice prisé par les églises chrétiennes catholiques et orthodoxes, et par les philosophes, par exemple épicuriens (Hadot, 1995, p. 194)²⁰⁸. Nous allons présenter l'usage des icônes (du grec *eikona*, c'est-à-dire image), afin d'inspirer d'autres manières de représenter des modèles de vie à imiter. Nous reprenons ainsi la démarche pragmatique de William James qui énonce que : « S'il se constate que les conceptions théologiques ont une valeur pour la vie concrète, elles seront vraies pour le pragmatisme, en ce sens qu'elles sont bonnes dans cette mesure [...] » (1968, p. 65). Si ces exercices produisent des effets d'imitation, il s'agit de comprendre comment les utiliser à bon escient.

L'icône présente un trait simple, voire naïf (Quenot, 1987, p. 14). Selon quelques dessins d'objets et d'habits, selon la mise, la posture et le visage, le percevant doit reconnaître un modèle de vie particulièrement édifiant – saint Antoine avec sa longue barbe blanche et son habit noir de moine, saint Pierre et ses clés, etc. En quelques traits faciles à lire, des valeurs sont manifestes.

L'icône est une image de formation (Quenot, 1987, p. 187), par l'apprentissage d'informations, l'amélioration de la réflexivité et finalement l'acquisition de modèles de vie. Elles portent les sens du spectateur sur la voie du changement, en indiquant le chemin à partir de la personne représentée. Le modèle mis en image fait réfléchir celui qui le regarde à sa propre existence (Mondzain, 1996, p. 119).

²⁰⁶ A la cohérence et à la recherche de la vie bonne, c'est-à-dire l'alternance réfléchie entre ouverture et fermeture, est opposée la recherche de l'attraction de l'attention du spectateur (Franck, 2003).

²⁰⁷ C'est le résultat des travaux d'Albert Bandura, à propos des modèles vivants à imiter :

« The people with whom one regularly associates delimit the types of behavior that one will repeatedly observe and hence learn most thoroughly. » (Bandura, 1971, p. 16–17)

²⁰⁸ Les images d'Epicure servent à se sentir vu par le maître même en son absence (et depuis sa mort).

L'icône participe ainsi à un gain de malléabilité chez l'habitant. On peut s'inspirer de ses propriétés pour envisager d'autres usages.

«L'environnement esthétique participe aussi de la réussite d'une éthique» (Blanc, 2010, p. 63). Pour parvenir à former par l'image, il s'agit de disséminer des images simples à la façon des icônes, qui peuvent devenir habituelles et s'inscrire au quotidien dans des vies ordinaires.

Pour entraîner un habitus par des images, il est nécessaire que celles-ci obéissent aux propriétés de l'habitus : présence et proximité de modèles de vie à imiter et omission de cette présence. On comprend que les modèles aient à devenir habituels, afin d'agir plus profondément. C'est à partir des images des modèles de vie qu'on peut espérer fabriquer des habitudes à des modèles de sobriété. Comme les habitudes en général, les images rendues habituelles permettent simultanément :

- une économie de l'attention sans laquelle la perception constituerait un fardeau continu, puisque le choix de l'imitation est prédéterminé ;
- une protection contre les modèles déstabilisants et incohérents avec la vie bonne recherchée.

Des travaux dans les études de la mobilité ont montré comment les habitudes verbales, les prêts-à-penser liés à la voiture, permettaient d'inscrire la voiture dans une réalité plus large et de justifier son usage (Freundendal-Pedersen, 2009). Dans la même veine, créer des représentations qui justifient l'abandon de la voiture et la recherche de la sobriété procure un renfort non négligeable. Dominique, habitant que nous avons interrogé, n'a-t-il pas fait part de l'impact des images d'un film dans son existence ? De son côté, Maël dispose d'icônes.

Les images ont une propriété supplémentaire qui est intéressante pour ce travail. Elles proposent des actions sans prendre la forme d'injonctions, or ces dernières stimulent de fortes résistances (Joule, Beauvois, 2006, p. 70). Les images des modèles de vie constituent des entraîneurs visuels plus acceptables.

Les modèles ont également pour fonction de lever les doutes quant à la possibilité de changer de vie et de vivre sans voiture. A première vue, cela paraît anodin. Pourtant dans cette enquête nous avons analysé des discours qui tendent à contester cette possibilité. Le modèle oppose ainsi une représentation de ce qui est possible, à un discours sur son impossibilité.

Les modèles de vie mis en images ont pour but d'accroître la visibilité de modes de vie parfois moins visibles. Par la mise en avant d'habitants qui changent, un groupe d'appartenance possible pour ceux qui s'engagent dans la voie du changement est créé (Nathan, 1994, p. 305). Cela peut venir désinhiber (Bandura, 1971, p. 6), ou bien conforter l'individu qui change, alors qu'il est mis en doute par des tiers.

L'habitus est lié à un collectif de référence, imaginaire ou non. Un nouvel habitus demande donc un nouveau groupe de référence (Genard, 1992, p. 210). Ce groupe est composé des habitants déjà exercés ou en cours de perfectionnement qui permettront à l'habitant qui change de continuer de prendre au sérieux cette transformation et ces raisons (Berger, Luckmann, 2006, pp. 263-264).

Ces modèles s'ils habitent l'environnement quotidien deviendront tacites et plus faciles à transmettre (Polanyi, 1966, p. 61). Dans ce but, les habitants ont besoin de modèles quotidiens, qui ne seront fondés ni sur le registre de l'alarme, ni sur celui de l'injonction, mais sur un appel à changer²⁰⁹.

3.1.3. Les lieux des ascèses

On peut imaginer une méthode disruptive de transformation des habitus, pour les habitants qui décident de changer radicalement de mode de vie.

Il s'agit de dépeindre un lieu dans lequel la sobriété peut être exercée et acquise sur un temps court, dans toutes les dimensions du mode de vie. A la suite de l'enquête, nous savons que certains lieux y sont propices : maisons de quartier, magasins de cycles, locaux associatifs, terrains pour l'apiculture. En outre, grâce à l'exemple de Luha, nous avons évoqué l'efficace du monastère, lieu par excellence de l'unification de toutes les dimensions du mode de vie suivant un objectif de vie bonne. Or, cette convergence est nécessaire pour représenter le mode d'existence idéal à atteindre, mais aussi pour former l'habitant qui s'exerce à vivre plus sobrement.

De ce point de vue, il est intéressant de noter que la notion d'habitus est née en sociologie, pour décrire les modes de vie qui se tiennent en lieux clos et dans des groupes de taille restreinte, telles les communautés kabyles observées par Bourdieu. Durkheim utilise la notion pour décrire les modes de vie dans les monastères ou les internats (selon Dortier, 2004, p. 296). Loïc Wacquant a décrit la formation d'un nouvel habitus dans une salle de boxe (2010, 2014).

Plus particulièrement, le sujet des lieux clos de transformation — les ascètes — est au cœur d'un classique de la sociologie, *Asiles* (1968), écrit par Erving Goffman. L'adéquation entre ces lieux et la transformation des habitus est également abordée par Bourdieu et Passeron (1970, p. 60) et Loïc Wacquant à propos de la salle de boxe (1995). Transformation des habitus et lieux clos sont deux réalités mêlées que nous allons interroger à nouveaux frais, au regard de la question contemporaine de la sobriété.

Et s'il était pertinent d'imaginer un espace unifié pour l'entraînement à des modes de vie mesurés ? Il s'agirait d'un lieu pour se préparer de manière intense, sans doute courte, à mener une vie plus sobre, à la manière dont s'effectue une retraite au monastère, tout en n'étant pas moine soi-même. Si l'on s'inspire du modèle des Maisons de la Jeunesse et de la Culture, en France, quoi de plus naturel que de les transformer ou de les répliquer sous la forme de maisons de formation à la sobriété ? La jeunesse n'est-ce pas l'âge de la formation et la culture, le contenu qui perdure et dont l'habitant peut être formé ? Ce lieu constituerait alors un réceptacle pour des offres de formation des modes de vie, pour le dire plus poétiquement : un « dispensaire de l'âme » (Foucault, 2001, p. 96).

²⁰⁹ Nous rejoignons ainsi le philosophe qui explique que, tandis que la morale de l'alarme et de la contrainte « est d'autant plus pure et plus parfaite qu'elle se ramène mieux à des formules impersonnelles, la seconde [de l'exercice d'imitation d'une vie bonne], pour être pleinement elle-même doit s'incarner dans une personnalité privilégiée qui devient un exemple. La généralité de l'une tient à l'universelle acceptation d'une loi, celle de l'autre à la commune imitation d'un modèle » (Bergson, 1932, p. 29).

Des lieux fermés sont idéaux pour former un habitus cohérent et partagé et reprendre une sorte de socialisation primaire *bis* (Berger, Luckmann, 2006, p. 245 et p. 262)²¹⁰.

Dans son enquête (1968), Goffman a décrit les particularités de ces lieux, en croisant les observations sur les asiles, les foyers, les casernes, les camps, les hôpitaux, les prisons, les monastères — qui intègrent totalement le mode de vie (Goffman, 1968, pp. 46-47). Il aurait pu citer également certaines écoles philosophiques de l'Antiquité. Bien que son point de vue soit critique, les propriétés qu'il révèle sont utiles.

La fermeture de ces lieux facilite le renouvellement. Cette fermeture est le support pour l'isolation des influences de tiers, des cérémonies d'admission, un dépouillement (des biens), des contacts. Ainsi, le mode de vie est exercé sous les yeux d'autres pratiquants dans la même situation ou bien plus éprouvé. Ces lieux produisent des effets grâce à la fermeture qui rompt la quotidienneté, notamment grâce à une ascèse formelle qui vient proposer de nouveaux apprentissages (ibid, pp. 53-54).

Du point de vue de l'enquête, cette fermeture serait propice à une moindre exposition aux médias vecteurs de mauvaises nouvelles — voir les propos de Marlène, ou bien aux offres de marchandises et de déplacements repoussés par d'autres — Flavie, Dominique, etc. Or, le problème de la capture de l'attention des habitants est un enjeu crucial des modes de vie contemporains (Franck, 2003 ; Boullier, 2009), qui sont sollicités par les nouveaux médias et leurs outils : depuis la radio et la télévision jusqu'aux téléphone intelligents et aux réseaux sociaux²¹¹. Pour un temps, les murs de l'ascète visent à « libérer des tracas du monde » (de Dreuille, 2000, p. 194).

Ces lieux visent à lutter contre une existence jugée mauvaise (folie, délinquance et criminalité) et à la poursuite d'une vie bonne (vie de sage, de moine). C'est le mode de vie lui-même qui est au cœur du travail de transformation facilité par les propriétés du lieu. Cette radicalité ne doit pas faire oublier que la durée du séjour dépend de l'ampleur des transformations envisagées et qu'on peut y entrer *volontairement* (pour les monastères, notamment travaillant à l'agroécologie²¹²).

Du point de vue de la mesure à donner aux modes de vie contemporains, à quoi pourrait ressembler un lieu de retraite suffisamment clos et collectif de transformation du mode de vie ?

Tout d'abord, il existe de très nombreux monastères en activité. Ensuite, des initiatives se multiplient pour fonder et faire vivre des lieux de formation à la sobriété plus ou moins fermés, reprenant ce modèle depuis les années 1970. Il s'agit de centres de naturopathie, de permaculture, d'agriculture biologique, d'écovillages, ou encore pour les initiatives les moins radicales, de *slow cities*²¹³ et de villes en transition.

Les écovillages correspondent à la structure la plus proche de la définition de Goffman. Ces lieux visent à intégrer le mode de vie dans son entier (Silvestro, 2005). Ils rassemblent des habitants dans l'objectif de travailler à l'autosuffisance et à la création de liens sociaux forts, dans un objectif de soutenabilité (Liftin, 2014). Ces lieux visent en particulier à expérimenter et apprendre par l'action. Ils constituent des aventures existentielles collectives et individuelles (ibid, p. 131). En Suisse romande, il sont en projet²¹⁴

²¹⁰ Les deux sociologues insistent sur l'intensité affective proche de celle d'un rite d'initiation qui devient possible dans certains lieux et selon certaines ascèses, telles les ascèses monastiques. Cette charge affective de l'apprentissage reproduit des caractéristiques de la socialisation primaire de l'enfant.

²¹¹ « L'enseignement par les nouvelles technologies se complète donc par une pédagogie de la déconnexion et par une éthique du détachement. L'avenir appartient aux ordres contemplatifs. Nous sauverons de la chute évolutive vers les sociétés d'insectes celui qui inventera une nouvelle génération de monastères : ce mot signifie association paradoxale de solitaires et de solidaires. » (Serres, 2001, p. 289)

²¹² Voir l'exemple du monastère chrétien orthodoxe de Solan, <http://www.monasteredesolan.com>

²¹³ Consulté le 18 février 2018, <http://www.cittaslow.org>

²¹⁴ Voir un projet d'écovillage romand : consulté le 18 février 2018, <http://www.ecovillage-projet.ch>

ou bien plus avancées²¹⁵. Plus largement, le réseau mondial des écovillages se donne pour objectif premier de « faire progresser l'éducation des personnes de tous les horizons de la vie en partageant l'expérience et les meilleures pratiques acquises à partir des réseaux d'écovillages et des collectivités durables dans le monde entier »²¹⁶.

Ainsi, l'apprentissage d'un mode de vie plus mesuré trouve de nombreux lieux dans lesquels se tenir volontairement : des lieux de renouvellement des habitus par le biais d'ascèses formalisées et explicites sont en cours d'expérimentation, d'autres perdurent.

A partir des liens établis dans la tradition sociologique et ascétique entre lieux clos et formation d'habitus, nous avons montré qu'il existe des propriétés spatiales et sociales spécifiques qui permettent une rupture dans les habitus. Changer les habitus est d'autant plus réalisable que l'habitant choisit volontairement d'apprendre à vivre autrement, dans un lieu fermé, collectif et intégrant tout le mode de vie au sein d'une ascèse formalisée.

3.2. Conclusion : entraîner le désir d'apprendre un mode de vie sobre

En vue de développer une ascèse pour la sobriété, il est nécessaire de stimuler le désir d'apprentissage, grâce à des exercices radicaux. Leurs effets relancent le désir d'apprendre et facilitent l'établissement des exercices du changement déjà répertoriés.

Premièrement, la psychologie de l'engagement nous enseigne que le désir d'apprentissage repose sur l'intensité de l'investissement consenti pour exercer une pratique. La psychologie des biais cognitifs insiste de son côté sur la répulsion à la perte d'un investissement. De ces deux points de vue le permis de conduire constitue une référence : coûteux, il devient difficile à transformer et habitue à la conduite automobile, ce que nous ne souhaitons pas. Rien n'empêche alors d'intensifier le désir d'apprentissage des solutions alternatives à la voiture, en les gratifiant d'un diplôme et d'un coût supérieur. De plus, en élargissant le domaine formel d'apprentissage de la mobilité, on dévalue comparativement le permis de conduire. D'un rite de passage unique et intense, on pourrait tirer un rite de passage diversifié ou bien plusieurs moments d'apprentissage intense de la mobilité.

Nombre d'ascètes utilisent des formules mémorisées ou bien des objets et des images dans leur vie quotidienne (des icônes), afin de se rappeler les grands traits selon lesquels ils souhaitent changer. Ces exercices sont d'autant plus précieux qu'ils sont quotidiens et rendus triviaux par la répétition. De cette habitude naît un savoir tacite, mobilisable en situation. L'environnement peut constituer un ensemble de propositions d'apprentissage rendues tacites et donc habitantes.

En particulier, les modèles de vie à imiter sont efficaces, parce qu'ils ne constituent pas des injonctions, mais des exemples. De plus, ils enseignent des pratiques, mais ils rappellent par leur existence l'importance du désir de changer son mode de vie. En quelque sorte, ils fournissent des entraîneurs à distance et réifiés.

Les apprentissages formels et intenses, les environnements chargés d'entraîneurs réifiés sont réunis dans des lieux spécifiques. Ces lieux ont été discutés par les sociologues, tels Erving Goffman, Pierre Bourdieu

²¹⁵ Voir l'offre de formation et d'habitation de *La Smala* : consulté le 18 février 2018, <http://www.lasmala.org>

²¹⁶ Consulté le 18 février 2018, <https://ecovillage.org/global-ecovillage-network/vision-mission-goals/>

et Jean-Claude Passeron. Leurs recherches ont montré que ces lieux clos constituent les espaces par excellence du changement d'habitus. Nous avons donc identifié les propriétés de ces lieux afin d'en imaginer de nouveaux et de tirer parti de l'existant. Du point de vue de la sobriété et de la transmission de compétences, les monastères, les écovillages et les villes en transition constituent des innovations prometteuses.

Ainsi, par le recours à ces trois leviers (diplôme et coût de l'exercice, modèles, environnement adéquat), les conditions de réussite des ascèses traditionnelles sont retrouvées, mais aussi des ressorts pour apprendre à vivre sobrement.

Conclusion de la quatrième partie. Changer le mode de vie dans toutes ses dimensions

Dans ce dernier temps de la thèse, nous avons mis à profit la somme de connaissances rassemblée dans les parties précédentes et un nouveau terrain d'enquête (les entretiens du journal *La Décroissance*), pour identifier des exercices pour cesser de conduire, pour changer les modes de vie et vivre des existences plus sobres. Nous avons élaboré les contours d'une ascèse à la sobriété : selon des exercices à expérimenter issus des parcours de vie de sept habitants qui ont cessé de conduire ; selon les ressources mobilisées par quatorze habitants décroissants ; selon des propositions issues de la littérature sociologique et ascétique visant à intensifier et à créer des relais au désir d'apprentissage d'un mode de vie sobre.

Les exercices qui composent l'ascèse à la sobriété ont deux sources : les habitants et les travaux sur l'ascèse. Lorsqu'un habitant a discuté d'un événement et d'une pratique qui l'ont aidé à changer sa vie, nous définissons les différentes formes que ces exercices peuvent prendre. Si ces exercices correspondent à des techniques existantes d'ascèse, nous les mettons en lien. La référence à ces techniques permet de s'assurer de la généralisation des exercices.

Munis de ces exercices généralisables, nous considérons à nouveau frais la logique du changement de mode de vie sous toutes ses dimensions, qui sont : les informations et les prises de conscience, l'expérience des possibilités d'agir alternatives, les expériences sensibles, les valeurs, les compétences. Pour chacune de ces dimensions, nous avons proposé des exercices correspondants et éprouvés.

Ensuite dans le chapitre, nous avons analysé les ressources plus générales pour modifier leur existence dont disposent des habitants décroissants pour motiver leur changement et pour connaître des exercices adéquats. Il s'agit des ressources du christianisme, de la philosophie, du militantisme social et politique de la gauche radicale, du traditionalisme. Ces résultats rejoignent certaines ressources identifiées auprès des habitants qui conduisent moins : stoïcisme, utilitarisme amateur, engagement écologiste et pour les mobilités actives. Chacune de ses ressources dessine en creux des ascèses possibles et entraîne des compréhensions différenciées du changement de mode de vie : soit en matière de retour aux sources, soit de nouvelle naissance.

Les ressources du changement influencent le choix du lieu de vie et les exercices qui leur correspondent se tiennent plutôt en milieu rural qui permet de concilier l'indépendance spatiale (par l'autoproduction, l'accès à la propriété), le fait de travailler en indépendant (un mode de vie plus économe permet de changer de métier) et la liberté spirituelle (travail ascétique).

Les séries d'exercices qui correspondent aux ressources doivent être apprises, ce qui demande la tenue de mobilité pédagogique (voyage, déménagement, migration). La voiture peut alors s'avérer nécessaire, bien que son usage ne soit pas identifié à la décroissance. Au contraire, s'en déprendre est identifié à une vie plus sobre. Sous certaines conditions, la mobilité est donc un moyen et un objet d'ascèse. Elle permet en particulier de participer à des communautés d'exerçants, qui enseignent et avivent le désir d'apprentissage et les exercices en lien.

Les ressources motivent la tenue d'exercices. Elles sont motrices d'un désir d'apprentissage. C'est ce désir qui entraîne l'habitant à modifier son mode de vie dans son ensemble. Dans le même temps,

certains exercices relancent le désir d'apprentissage et participent à son intensification et à la tenue d'autres exercices.

De ce point de vue, un exercice a particulièrement retenu notre attention, celui du permis de conduire. L'élargir à d'autres modes de transport participerait à la formation d'une habitude aux modes de transport non automobile dans le parcours de vie de nombreux habitants.

Ensuite, pour relayer le désir de changer de vie, peupler l'environnement de propositions d'apprentissage est une solution de plus, notamment par des modèles de vie sous forme d'image

D'autre part, le désir d'apprendre passe non seulement par l'imitation, mais aussi par l'expérimentation. En ce sens, les lieux traditionnels de l'ascèse, mais aussi les nouveautés que constituent les écovillages et les villes en transition sont tout indiqués pour intensifier l'apprentissage par le recours à un choc de malléabilité et à une formation spécifique. Ces lieux ont souvent la particularité d'être assez clos.

Ainsi, par le recours à ces trois leviers (diplôme et coût de l'exercice, modèles, environnement adéquat), les conditions de réussite des ascèses traditionnelles sont retrouvées, mais aussi des ressorts pour apprendre à vivre sobrement.

Finalement, en croisant les résultats précédents, les traits d'une ascèse à la sobriété et de son contraire s'ébauchent selon les cinq catégories d'exercices qui permettent de définir un mode de vie au regard d'un processus de changement : la prise de conscience (1), l'expérimentation des possibles (2), l'expérience sensible (3), les valeurs (4), les compétences (5).

Débutons par la version négative de l'ascèse à la sobriété, définie synthétiquement au regard des limitations au changement décelées chez les 46 habitants interviewés qui n'ont pas abandonné la voiture. Un mode de vie sobre n'est pas exercé :

1. par la collecte d'informations sans conséquence directes sur la vie quotidienne et sans proposition d'action — au contraire cela suscite une répulsion et des émotions négatives ;
2. par la méconnaissance et l'absence d'expérimentation de possibilités alternatives de se déplacer et de vivre. Cela signifie ne pas faire usage de mobilités pédagogiques et évoluer dans un environnement spatial et social homogène ;
3. par l'insularisation dans les modes de transport, au lieu de travail et dans la résidence individuelle. La fermeture sensible à l'environnement empêche le développement d'un attachement et la prise de conscience des effets négatifs de certaines pratiques.
4. par l'absence d'évaluation de soi ou bien l'évaluation de soi selon des critères non pertinents pour l'intensification du désir d'apprentissage de la sobriété et par la méconnaissance de ressources intensifiant le désir de changer pour plus de sobriété ;
5. par l'absence de compétences relatives aux mobilités alternatives, mais aussi par le goût et le savoir-faire pour des activités dispendieuses.

De plus, cela signifie avoir fortement investi dans le permis de conduire ; fréquenter des modèles de vie (en images ou non) qui valorisent la conduite, la consommation, etc. ; ne pas bénéficier de lieux d'ascèse ou bien y mener des contre-ascèses.

Quelle est la situation qui concentre le plus grand nombre des traits susdécrits? Les salons de l'automobile²¹⁷ constituent des lieux fermés, insularisés, qui diffusent des compétences et des informations, qui composent des contre-ascèses. Il s'y essaie de nouveaux modèles de voiture, les désirs d'achat et de conduite y sont intensifiés, des modèles de conduite y sont diffusés, des objets divers sont à ramener chez soi afin de maintenir l'influence du salon, le lieu possède une ambiance propre dans laquelle toute créature non humaine est indésirable.

Les exercices égrainés ci-dessus et ceux qui se tiennent dans un salon automobile montrent en creux comment se construit une ascèse de la stabilisation et du renforcement du mode de vie existant. Cela laisse voir le processus d'apprentissage dans lequel s'inscrit tout mode de vie.

Par opposition, les exemples des 7 habitants qui ont cessé de conduire et des 14 habitants décroissants montrent qu'un mode de vie sobre est exercé :

1. par la prise de conscience des enjeux environnementaux, d'informations sur les effets du mode de vie de chacun liés à des propositions pour agir autrement ;
2. par l'expérimentation volontaire de périodes sans voiture, de jeûnes et d'autres exercices qui entraînent à se déprendre ;
3. par la fréquentation régulière de non-humains et par un attachement à divers environnements naturels ;
4. par le partage de valeurs incarnables et incarnées par des tiers et des collectifs d'exerçants et par la mise en action de ressources propices aux changements ;
5. par l'acquisition de compétences dans l'autoproduction, les mobilités actives.

Ce portrait correspond à des modes de vie proposés dans les villes en transition, les écovillages, les villes en transition ou encore les monastères. Les exercices décrits y sont rassemblés et sont assimilables à des séries d'exercices qui participent d'une ascèse de la sobriété.

La série d'exercices et les lieux qui leur conviennent le mieux constituent à la fois des lieux où identifier des cercles vertueux d'apprentissage. Ces lieux montrent que changement individuel et partage collectif sont compatibles et s'entretiennent les uns les autres. S'y rendre participe de mobilités pédagogiques.

²¹⁷ Voir le salon international de l'automobile de Genève : <https://www.gims.swiss/fr/>

Cinquième partie.

Conclusion générale

La conclusion générale de ce travail se décline en trois temps. Le premier propose une synthèse de l'analyse des modes de vie à partir des entretiens réalisés, le deuxième, propose une synthèse des leviers d'action identifiés pour transformer la mobilité et les modes de vie et enfin, la dernière propose une ouverture sur les ascèses contemporaines.

1. Synthèse de l'analyse des modes de vie

Les modes de vie contemporains, en particulier en Suisse, sont fortement configurés par la mobilité et la place de la voiture, pourtant polluante et dévoreuse d'espaces. Le thème de la mobilité a ainsi fourni une porte d'entrée tout au long de la recherche pour envisager des changements dans les modes de vie. Dans le premier temps de cette recherche, à l'aide d'un état de l'art, nous avons identifié quatre manières d'apprendre qui reposent sur un double-processus d'entraînement et d'habituation. Chacune de ces manières d'apprendre est entraînée consciemment avant de devenir habituelle et tacite. Les compétences acquises sont alors exercées avec aisance. Elles intègrent des valeurs, des rapports à l'environnement et un idéal de vie. Ces quatre manières sont (1) l'habitude, (2) l'habitus, (3) l'invention et (4) l'ascèse.

Les quatre manières d'apprendre sont liées entre elles. L'invention et l'ascèse penchent du côté de l'entraînement, alors que l'habitude et l'habitus sont plus proches de processus d'habituation. L'habitude est une manière d'apprendre limitée et peu transposable, fortement liée à une situation spatiale donnée. L'habitus stabilise également, mais il repose sur l'imitation des pratiques et des désirs de modèles fondateurs. Générateur d'habitudes, l'apprentissage d'un habitus est plus transférable et durable. Il est modifié en profondeur uniquement par une ascèse qui se consacre par l'exercice à l'apprentissage de nouvelles habitudes et de modèles de vie renouvelés. L'invention advient parfois pour changer les habitudes.

Munis de ces outils analytiques et descriptifs, dans un deuxième temps, nous avons analysé une série de 53 entretiens semi-directifs. Ils décrivent la vie quotidienne, les déplacements, l'histoire de la vie quotidienne et les projections d'habitants qui vivent en Suisse et qui sont amateurs de mobilité. Ils ont été choisis pour tenir compte de la diversité des modes de déplacement, en particulier sans voiture. Cette analyse enrichit la compréhension des quatre manières d'apprendre et permet d'identifier les leviers pour les modifier.

L'analyse menée se concentre en particulier sur les temps propices au changement dans le parcours de vie, les valeurs qui motivent la mobilité, les différents rapports à l'environnement que les déplacements induisent et les caractéristiques des habitants qui se déprennent de leur voiture.

Sur la base de ces résultats, nous avons ensuite identifié précisément les exercices susceptibles d'entraîner un mode de vie plus mesuré. Nous l'avons fait à partir des entretiens, des ascétiques et de l'analyse secondaire de 14 interviews d'habitants décroissants. Ce deuxième temps empirique permet de généraliser les enseignements sur le changement de mode de vie sans entrer par la porte de la mobilité, mais directement par celle de la sobriété. On découvre alors les ressources mobilisées pour ces changements et en quoi la mobilité peut être pédagogique.

Il débouche sur l'identification de trois types d'ascèses qui s'ajoutent et renforcent les exercices déjà repérés :

- Changer le permis de conduire.
- Peupler l'environnement de modèles de sobriété.
- Tenir compte des effets pédagogiques des lieux clos consacrés à la sobriété du mode de vie.

Ainsi, les investigations empiriques mettent en lumière des façons radicales de changer un habitus et d'engager des habitudes de déplacement qui s'éloignent de la conduite d'une voiture individuelle.

Dans la suite de la conclusion, nous reprenons chacun de ses points en mettant en exergue les principaux résultats empiriques de la recherche.

1.1. La mobilité

Les déplacements et les modes de vie s'apprennent, mais ils ne s'apprennent pas de n'importe quelle façon. Il existe quatre grandes manières de composer un mode de vie : par l'habitude, l'habitus, l'invention, l'ascèse. Ces manières d'apprendre permettent de lire les processus de composition des modes de vie successivement sous des coupes différentes, mais complémentaires et intégrées.

Afin de comprendre les déplacements, nous avons commencé par l'analyse des habitudes. Les habitudes sont efficaces au quotidien, car elles permettent l'omission de l'exercice du déplacement. Elles naissent tant d'un apprentissage par l'expérimentation d'une nouvelle action, que d'un apprentissage par l'imitation d'un tiers (ou bien par la contre-imitation d'un exemple répulsif). Elles sont limitées par l'ennui, des limites maximales d'omission et des capacités physiques variables. Nous avons également montré que les habitudes étaient fragiles, parce qu'elles souffrent d'être transférées entre les situations et face à la nouveauté en général.

Ainsi, pour modifier une habitude, il faut sortir l'habitant de sa zone de confort, en lui proposant une nouveauté : un nouvel horaire, une nouvelle destination, un nouveau réseau de transport, etc. Ces exercices demandent une réflexion qui vient stopper la fluidité de l'exercice omis. De plus, de la réflexion peut naître un nouvel apprentissage qui est volontaire et deviendra habituel.

Les habitudes se distinguent suivant les modes de transport privilégiés.

La coordination des déplacements en transport en commun constitue leur grande faiblesse, parce que cela empêche l'expression de la qualité de l'habitude : le fait qu'elle permet l'omission du déplacement. Des outils qui favorisent cette coordination renforceraient le processus de routinisation.

Au contraire, les habitudes liées à la voiture sont plus robustes, car elles sont moins marquées par les incidents, tels les intempéries et le besoin de coordination qui naît du retard d'une rame ou d'une correspondance manquée. De plus, elles font suite à une ascèse engageante, car coûteuse : le passage du permis de conduire. Ce temps fort remodèle les habitudes anciennes de déplacement de manière réfléchie, en vue d'entraîner l'habitant à une nouvelle expérience, par l'acquisition de nouvelles compétences. Le permis de conduire demande un investissement important, en temps et en argent, qui favorise ensuite le recours à la voiture, ce qui renforce d'autant le processus de routinisation.

Enfin, les mobilités actives font preuve d'une fragilité certaine aux intempéries, moins à la coordination des tâches puisqu'elles rendent possibles des déplacements sans correspondance et sans respect des horaires des transports collectifs. En outre, certains habitants expriment leur plaisir à marcher ou circuler à vélo, mais aussi à quel point ces habitudes les entraînent : à une bonne forme, à une meilleure santé.

A travers leur reprise quotidienne les habitudes développent des compétences : l'habitant conduit de mieux en mieux, ne regarde plus les horaires de bus avant de sortir de chez soi, pédale de plus en plus facilement. Toutefois, privilégier une habitude liée à un moyen de transport en particulier stoppe également des compétences en germe : l'habitant perd l'habileté à circuler en ville en voiture s'il ne fait que marcher, la santé et la forme physique s'il conduit, la tranquillité de l'habitué des transports en commun s'il privilégie le vélo. De là, on perçoit que les mobilités actives sont particulièrement bienvenues, parce qu'elles développent des capacités transférables à d'autres situations et qui possèdent une valeur en elles-mêmes (bonne forme, santé), tout en réduisant des compétences spécifiques et peu centrales pour le mode de vie (connaissances d'horaires de transport, habileté à conduire).

Les habitudes quotidiennes sont reprises régulièrement tout au long de la vie. C'est pourquoi on se concentre également sur les apprentissages de la mobilité sur le temps long d'une vie individuelle, en vue de comprendre les évolutions des exercices des modes de déplacement. A cette échelle, les changements pertinents sont moins de l'ordre de l'incident dans le quotidien que du bouleversement du mode de vie. De plus, les capacités d'apprentissage de chaque habitant deviennent plus déterminantes.

Tout d'abord, les apprentissages qui endurent le plus longtemps, à l'échelle individuelle, sont ceux de la marche et de passer en voiture. Ils sont pris dès l'enfance, transmis par les parents et demandent peu de compétences.

Outre les différences entre les apprentissages des modes de transport, des variations dans l'évolution générale des apprentissages en fonction des habitants sont repérables. Les apprentissages suivent trois types d'évolution : un maintien stable, une instabilité naissant d'une fréquence régulière de prise de nouveaux apprentissages, une instabilité naissant d'une fréquence irrégulière de prise d'apprentissages. La capacité à apprendre est donc différente entre les habitants, les uns sont respectivement plus capables d'habituations qui stabilisent et les autres, d'entraînements qui déstabilisent les habitudes ancrées pour en produire de nouvelles. En fonction de cela, des stratégies différentes sont à employer pour modifier leurs modes de vie : d'un côté, induire des changements qui vont ensuite être maintenus, de l'autre, stabiliser les « bonnes » habitudes.

De la sorte, on saisit que les capacités d'apprentissage sont variables et dépendantes de l'âge et du contexte de vie. Pour les habitants interrogés, la période jusqu'à trente ans environ semble cruciale dans l'apprentissage de la mobilité. La famille, le parcours scolaire et étudiant influent grandement. C'est donc la période durant laquelle agir en priorité.

Pour le contexte, le déménagement à partir d'une ville bien dotée en transports en commun, ou l'arrivée dans une de ces villes modifie le potentiel de mobilité de façon importante. On a identifié en sus que les changements de contexte provoquent un choc de malléabilité chez l'habitant. Les ascèses se déroulent avantagusement lors de ces chocs pour transformer les habitudes.

1.2. La mobilité au sein du mode de vie

Non seulement les déplacements s'apprennent à la manière d'autres éléments du mode de vie, mais en plus les déplacements et le mode de vie en général co-évoluent. Les liens entre mobilité et mode de vie sont importants, du point de vue du rapport sensible à l'environnement, selon les valeurs mises en jeu dans la mobilité et selon le rapport au temps établi durant le déplacement. Ces réalités sont étroitement enchevêtrées.

En fonction du mode de transport, la perception de l'environnement diffère. Notamment, la voiture est un puissant moyen d'insularisation et de création d'une atmosphère interne au véhicule. Au contraire, les mobilités actives contribuent à l'immersion de l'habitant dans un environnement plus large.

De plus, les rapports sensibles sont la conséquence du choix de privilégier des valeurs plutôt que d'autres dans les déplacements. L'insularisation est le corrélat de la recherche de vitesse et donc d'un désir de mobilité de grande distance, lié à la voiture, ou bien au transport en commun dans une moindre mesure. Au contraire, les mobilités actives atteignent des vitesses maximales inférieures et leur pratique n'est pas fréquemment motivée par un désir de vitesse. Or, la vitesse est l'un des motifs qui a rendu utile l'habitacle de la voiture et qui accentue l'insularisation et l'insensibilité à l'environnement extérieur.

Ainsi, sensibilités et valeurs sont entremêlées. Les expériences sensibles recourent également des conceptions de la liberté. La fermeture aux interférences extérieures trouve un écho dans une valorisation de la liberté-indépendance, qui se réalise le mieux selon la recherche de vitesse. Si l'indépendance signifie le détachement des contraintes extérieures, alors cette valeur se réalise dans la fermeture aux perturbations environnantes, qu'il s'agisse de l'odeur de sandwich d'un passager de train ou bien de la pluie. Cette fermeture permet aussi à l'habitant de créer sa propre ambiance, de choisir la température, la musique, sans avoir à négocier ses choix. Enfin, la vitesse est le moyen de s'arracher à un lieu, soit fui, soit en raison de l'attrait d'un autre. La voiture favorise une dynamique de détachement à plusieurs niveaux du mode de vie.

Des habitants critiquent l'inefficacité de la voiture pour réaliser cette liberté-indépendance. Quelle est l'indépendance d'un conducteur enserré dans un bouchon ? Quelle est la liberté d'un conducteur qui doit être attentif à la route qui défile durant tout son trajet ? Ces critiques soutiennent un basculement des habitudes quotidiennes vers les transports en commun. Des habitants privilégient une indépendance mieux réalisée par les transports en commun, qui leur permettent de mieux se détacher.

Enfin, un troisième groupe d'interrogés discute non pas de la façon de circuler avec le moins d'entraves, mais des limites qu'ils souhaitent se contraindre à suivre — par exemple en ne voyageant plus en avion.

Chacune de ces conceptions de la mobilité se rattache à des conceptions plus générales concernant la liberté. Nous en dénombrons trois types.

Le premier type est celui de l'indépendance qui renvoie à la liberté négative. La liberté négative est une conception dans laquelle les barrières aux désirs et aux déplacements individuels sont des contraintes à lever. Du point de vue de la mobilité, les automobilistes convaincus, les motards passionnés, forment

un groupe cohérent qui considère réaliser cette indépendance par ces types de mobilité qui demandent un pilotage.

Deuxième type de liberté, la liberté positive : celle-ci envisage moins l'amplitude des actions possibles, mais plutôt si ces actes sont le fruit d'une décision individuelle et sans l'influence ou la contrainte d'un tiers. De ce point de vue, nous considérons que les automobilistes repentis, qui critiquent la voiture automobile au nom du réalisme, intègrent cette catégorie. Ils estiment que l'indépendance promise par la voiture est une illusion, qu'il faut critiquer. De plus, il réalise plus pleinement leur aspiration à l'indépendance sans la voiture, par l'usage des transports en commun.

Troisième type enfin, des habitants partagent une appétence pour une liberté spirituelle. Critiques de l'indépendance, critiques de la mobilité sans limites, ils réfléchissent aux limites nécessaires du point de vue de leur épanouissement personnel, mais aussi pour l'environnement. Ils obéissent plus positivement à un idéal de vie bonne, qui n'est pas défini réactivement, c'est-à-dire contre l'imposition de limites physiques ou bien mentales. Ils acceptent et promeuvent l'autolimitation.

Si dans les entretiens, les trois conceptions tendent à s'opposer, elles peuvent être rendues compatibles chez les habitants qui cherchent l'indépendance (par exemple résidentielle), afin de mettre en œuvre leur idéal de vie sobre avec moins de contraintes.

Ainsi, nous avons montré que les limites sont au cœur de la mobilité, tant du point de vue sensible, que des désirs et des valeurs. La configuration de ces trois dimensions dans le mode de vie d'un habitant renseigne sur sa propension à conduire ou non. Cela augure de modes de vie moins ou bien plus sobres.

Outre une expérience de l'espace et des valeurs en correspondance, la mobilité met en jeu des perceptions du temps — à partir de la vitesse par exemple. Du point de vue temporel, la principale opposition qui se fait jour est celle entre une expérience du temps fondée sur la mesure — de vitesse et de productivité du temps de transport —, ou bien une recherche d'immersion dans la pratique du déplacement. En fonction de ces expériences, un habitant ne parvient pas aux mêmes choix de mobilité et inversement. Des habitants font part de leur choix de travailler ou bien de se distraire durant les temps de transports, plutôt que de conduire, parce qu'ils estiment employer leur temps d'une manière plus bénéfique de la sorte. Au contraire, d'autres souhaitent conduire un vélo ou marcher, et profiter ainsi de ce temps pour éprouver le plaisir de produire un effort physique et d'être au grand air. L'activité est alors absorbante et se suffit à elle-même, puisque le temps de transport est profitable, sans distraction et sans raccourci. A nouveau, on saisit les liens entre des conceptions plus abstraites et des réalisations incarnées des déplacements.

Conséquemment, en étudiant non seulement les valeurs et les récits, mais aussi les expériences sensibles qui y sont liées, voire leurs environnements, on retrouve une grille d'évaluation pour trier les habitudes plus mesurées, de l'ivraie. Cette grille est utilisée par certains habitants pour refuser de conduire.

1.3. Les limites à la voiture

Parmi les habitants interrogés, nous avons considéré de façon plus approfondie ceux qui ne peuvent pas conduire, qui ne veulent pas conduire, qui ont cessé de conduire après avoir conduit, qui conduisent

occasionnellement. 23 habitants (sur 53 interrogés) restreignant leur conduite automobile ont effectué les premiers pas sur le chemin de la sobriété. Ils constituent des exemples à étudier pour établir comment favoriser la limitation dans toutes les dimensions du mode de vie.

Ces limitations sont synthétisables suivant trois catégories : 1/certains habitants n'ont pas les compétences pour conduire, 2/d'autres souhaitent complètement désapprendre à conduire, 3/d'autres enfin tendent à cantonner l'usage de la voiture à des situations définies.

En ce qui concerne les déprises les plus volontaires, les motifs sont multiples et non exclusifs : une conscience écologique aiguë, une valorisation de la simplicité et de la sobriété ; des expériences négatives en conduisant ; une expérimentation positive d'autres modes de transport ; une imitation ou une discussion avec un proche qui ne circule pas en voiture ; une recherche de distinction inversée. Ces motifs de refus sont plus particulièrement leviers dans des moments de rupture : conjugale, professionnelle, de changements de lieux d'étude.

Au démarrage, l'arrêt de la pratique possède un coût important. Toutefois, cette limite est peu à peu intégrée au mode de vie. Elle devient habituelle et de plus en plus indolore. En outre, la conduite automobile n'est pas seulement abandonnée, elle se trouve remplacée du point de vue des usages et des expériences. Il existe donc un apprentissage à une abstinence spécifique, qui suit deux mouvements : une omission progressive d'un manque et d'une possibilité de se déplacer, et un remplacement de l'ancienne pratique par de nouvelles compétences, expériences sensibles et possibilités de déplacement.

Entre les habitants, la propension à la limitation varie. Elle est favorisée par : une faible identification initiale entre l'habitant et l'objet voiture ; un faible apprentissage de la conduite et une fragilité du processus de routinisation, notamment par un stress élevé lors de la conduite ; une expérimentation d'un grand nombre d'autres modes de déplacement ; le fait de vivre en ville. A cela, s'ajoutent des choix de valeurs, des expériences corporelles, et des facteurs plus singuliers.

Tester la réaction d'un interrogé aux doutes et aux critiques est une technique heuristique pour tester le degré d'engagement d'un habitant dans une pratique. Des tiers peuvent soumettre le mode de vie à des doutes, ce qui peut inquiéter, ou au contraire nourrir d'autant plus l'engagement. Face aux tiers, un habitant peut aussi justifier une pratique de déplacement moins attendue, pour se distinguer. Dans tous les cas, des justifications sont indispensables pour couper court au trouble qui naît des mises en doute. Pour résumer, si l'habitant qui ne conduit pas est fragilisé par des discussions et des remarques, il est plus probable qu'il conduise à l'avenir. Au contraire, si les critiques et les mises en doute renforcent une pratique, alors elle peut se perpétuer d'autant plus facilement grâce à elles. La capacité à mobiliser des récits justificateurs pourrait être renforcée par la diffusion d'argumentaires et de représentations positives du refus du passage du permis de conduire, et de la conduite d'une voiture en général.

Pour apprendre à ne plus user de l'automobile, l'entrée la plus favorable est un faible désir d'apprendre à conduire, une faible identification à la voiture, une faible distinction par la voiture voire une distinction négative dans son usage.

Ce désir s'il est intensifié par une situation de choc de malléabilité peut ensuite s'exercer suivant plusieurs formes de déprise : le choix des transports en commun, de l'autopartage, le vélo, le partage occasionnel de la voiture d'un tiers. Dans ces cas, l'usage de l'automobile devient un sujet de réflexion et l'habitude

à la conduite est fragilisée. Simultanément, la déprise devient habituelle et le manque de la voiture indolore. Au contraire, le coût de la conduite s'accroît : par perte de compétences, par le besoin de réfléchir au choix de la conduite.

On repère ainsi plusieurs déprises : les déprises par incompétences, qui résultent d'expériences négatives et de chocs de malléabilité involontaires, qui correspondent à la réalisation d'un idéal de vie. Dans le premier cas, le champ des possibles de l'habitant est réduit et donc ses aspirations à un idéal de vie qui soit réalisable. Pour le deuxième cas, il s'agit d'éliminer des expériences de conduite jugées négatives et qui contreviennent trop fortement à la réalisation de la vie bonne. Dans le dernier cas, la conduite automobile ne saurait *a priori* faire partie de la définition de l'idéal de vie.

La déprise par expérience négative se rattache alors à la recherche d'indépendance par la critique de la voiture en tant qu'objet qui ne la réalise pas. La conception défendue se rapproche de la liberté positive. Ensuite, pour les habitants qui défendent une vie sans automobile pour des principes éthiques, l'idéal de vie se rapproche d'un contrôle des désirs et de l'autolimitation, c'est-à-dire de la liberté spirituelle.

De ce fait, les habitants qui ont mal vécu la conduite d'une voiture individuelle ne vont pas nécessairement abandonner tout exercice de conduite, mais ils deviennent moins prégnants : par l'autopartage ou la location par exemple. De plus, ce profil correspond à une valorisation des transports en commun. Lorsque l'idéal de vie est plus affirmé du point de vue de la critique de la voiture, alors en comparaison la valorisation la plus forte est celle des mobilités actives. Pour ces habitants amateurs de mobilités actives, les chocs de malléabilité ne sont pas autant nécessaires pour engager et faire réfléchir aux motifs de quitter la voiture individuelle.

A l'issue de ce temps de la recherche, nous avons mis en évidence trois types de profils d'habitants qui se déprennent, mais également trois types de déprises mis en œuvre par les interrogés :

1. L'objet indésirable est éloigné : par la vente de la voiture, le choix de l'autopartage. De ce fait, la possibilité de conduire est réduite et demande un effort plus important, l'objet n'est pas perçu aussi directement au quotidien. Cette absence de perception réduit l'avantage de la voiture dans le choix modal, il facilite l'habituation à ne pas conduire puisque la possibilité est moins ressentie.
2. Le désir et la consommation de l'objet sont limités par un entraînement au fait de ne pas consommer. Des habitants font mention d'astuces pour retarder les achats, du fait qu'ils vivent avec peu de moyens financiers, qu'ils évitent des déplacements ou encore qu'ils jeûnent. Cela constitue des exercices qui habituent à la déprise.
3. Enfin, la déprise est parfois passive en l'absence volontaire de compétences chez l'habitant (ne pas obtenir le permis de conduire) ou bien involontaire (par handicap).

Nous avons mis en évidence des éléments qui rendent plus probable de se passer de voiture. Ils recoupent deux types de rapport à la mobilité déjà excavés. L'une des manières de se déplacer si l'on conduit peu ou pas est de privilégier les transports publics et une mobilité insularisée pour préserver un temps productif. Cela correspond à une diminution de l'usage de la voiture, qui est critiquée depuis l'intérieur, en tant qu'elle ne réalise pas ses promesses. Toutefois, l'exclusion de son exercice ressort plutôt d'une manière alternative de se déplacer. L'autre manière consiste à privilégier l'immersion dans

le déplacement et l'environnement lors d'un temps d'effort physique. Cela se rapproche des choix de vie des décroissants. Ces choix sont moins liés à des expériences négatives avec la voiture, et plutôt à un regard critique depuis l'extérieur (pollution, consommation, etc.).

La question de la déprise de la voiture et plus généralement de la conduite d'une vie bonne, car mesurée, reposent donc sur l'ensemble du mode de vie, comme nous le montrons à partir du refus de la conduite automobile.

1.4. Les modes de vie plus mesurés

Une fois considérées les dimensions du mode de vie, nous pouvons cerner comment tentent de les organiser les habitants qui recherchent un mode de vie sobre.

Outre l'arrêt de la conduite automobile, d'autres limites sont mises en place : aux longues distances, aux voyages en avion, au téléphone intelligent. Ces limites sont le résultat de choix délibérés et non de contraintes extérieures. Dans une société de l'abondance, elles montrent la voie d'une mise en compatibilité entre limites des modes de vie et limites terrestres.

La recherche de la vie bonne si elle suit une logique de sobriété entraîne sur le chemin de la réflexivité, de l'autocritique et du perfectionnement. Interroger son mode de vie par rapport à des modèles abstraits ou bien à des existences jugées meilleures — de conférenciers, de proches, de collègues ou de voisins — peut provoquer une réflexion pour les imiter et améliorer son propre mode de vie. Dans cette recherche d'une existence meilleure, la capacité d'autocritique et le désir de perfectionnement peuvent être stimulés par certains médias, des engagements associatifs, un engagement auprès des proches, des références philosophiques et spirituelles. La recherche d'une vie bonne suppose des exercices continus, de plus en plus ardues et bouleversants pour le mode de vie. Sauf lors des chocs de malléabilité, l'apprentissage d'une vie bonne est continu et progressif.

Ce cheminement possède un coût : des pertes de confort, l'abandon de la distinction qui naît des voyages, cela freine dans l'avancement d'une carrière professionnelle si elle demande de nombreux déplacements ou si elle empêche l'épanouissement.

Lorsqu'une vie sobre est consciemment recherchée, elle se déploie suivant toutes les dimensions du mode de vie : le récit dans lequel il s'insère et les valeurs liées, les compétences qui sont à développer ou bien qui vont disparaître peu à peu — par non-exercice et remplacement —, les rapports à l'environnement qui naissent et l'expérience de nouvelles possibilités d'agir.

Ainsi, l'apprentissage continu orienté vers la sobriété suppose une progression et une homogénéisation du mode de vie, selon un cercle vertueux, puisque chaque exercice renforce l'autre (ex. : être habitué à marcher et vendre sa voiture sont deux faits qui se renforcent l'un l'autre), en canalisant les possibilités d'action de l'habitant et en le rapprochant de la forme d'existence idéale qu'il souhaite adopter. Le cercle vertueux rend compte de l'unification progressive du mode de vie grâce à une continuité dans les apprentissages.

Nous pouvons alors synthétiser le mode de vie suivant toutes ses dimensions. Le mode de vie relève de la prise de conscience ou d'information sur les déplacements ou le réchauffement climatique ; l'expérience des possibilités de l'environnement tel un nouveau moyen de transport ; l'expérience sensible d'un pot d'échappement à vélo ; les compétences pour grimper les pentes. Ces dimensions s'organisent au sein d'une recherche de la vie bonne plus ou moins prononcée, qui suit une forme peu linéaire, plus tourbillonnaire. Ce tourbillon peut prendre la dynamique d'un cercle vertueux.

Nous avons proposé un schéma qui représente le mode de vie tel que nous l'envisageons, tant à partir des définitions de la littérature, que des résultats empiriques issus de cette enquête. Cette figure offre une synthèse. Elle a facilité la lecture des modes de vie récoltés dans les entretiens.

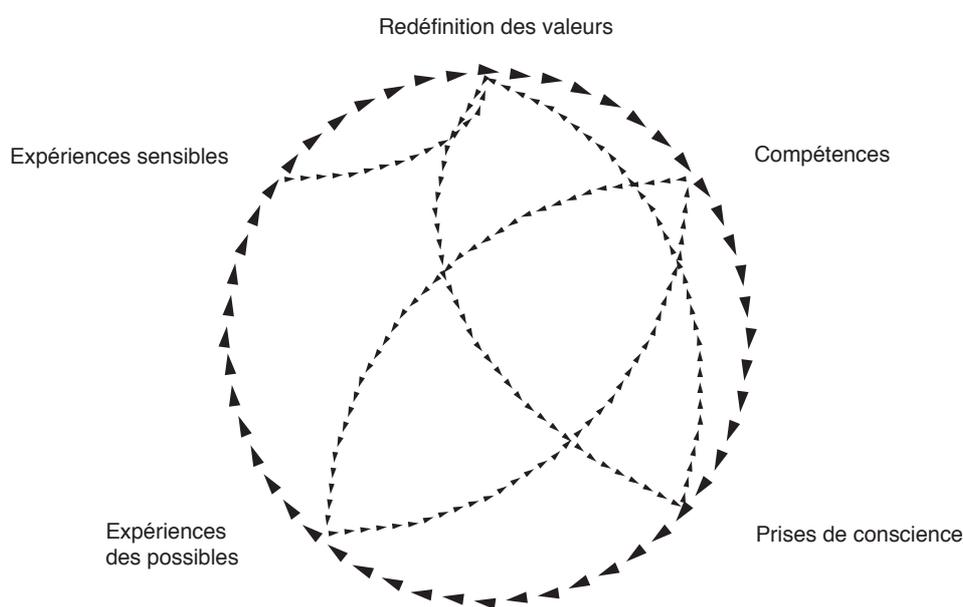


Figure 7. Le changement de mode de vie

La figure 7 dessine un pattern qui tend vers la continuité et l'unification, c'est-à-dire les propriétés d'un idéal de vie réalisé. Les flèches indiquent la processualité de la composition du mode de vie en fonction de cet idéal. Autour du cercle, on représente les catégories fondamentales des exercices du mode de vie. Au sein du cercle principal, des boucles possèdent un double sens indiqué par les flèches. Ces boucles montrent les processus d'action et de rétroaction positives des exercices. Par exemple, l'expérience de la possibilité d'apprendre le vélo auprès d'un collectif résonne positivement avec le fait d'apprendre à circuler en bicyclette. Une expérience sensible de la pollution d'une ville, telle l'expérience d'un voyage et d'une ville polluée renforce les valeurs écologiques. La somme de ces rétroactions positives participe à construire le cercle général de l'idéal de vie. Il indique la conformation d'un mode de vie et de son idéal, selon un processus d'apprentissage qui se déroule suivant une série d'exercices résonnant positivement les uns avec les autres.

On déduit également de cette représentation que cette recherche a mobilisé une compréhension du changement de mode de vie selon un modèle tourbillonnaire et non selon un modèle linéaire. De ce fait, ce n'est pas l'ordre des exercices qui compte, mais le fait qu'ils relancent le processus d'apprentissage.

Une fois les modes de vie décrits et expliqués, nous avons déterminé les dimensions selon lesquelles les travailler pour plus de mesure. Pour ce faire, nous avons proposé les méthodes d'influence. Ces influences contribuent à l'accroissement des apprentissages et à relance du désir de changer de vie.

2. Analyse et identification de leviers d'action

2.1. L'utilisation des propriétés des apprentissages

Pour comprendre comment il est possible de modifier les modes de vie, nous nous avons réalisé une enquête compréhensive dont les principaux résultats viennent d'être présentés. Désormais munis de ceux-ci, nous pouvons maintenant exposer les leviers pour engager l'abandon de la voiture en vue de la recherche de vies plus mesurées.

Le premier levier est celui de la pédagogie. Toute mobilité fait apprendre, mais certaines mobilités sont recherchées explicitement en tant que moyens d'apprentissages. Les habitants les plus décroissants ont particulièrement fait part de ces leviers que constituent les voyages, voire les festivals, pour expérimenter un mode de vie plus radical et acquérir des compétences neuves. Ces voyages permettent d'accéder à une communauté d'exerçants et d'accélérer l'ascèse.

Outre la pédagogie par la mobilité, la description des habitudes a permis d'établir que celles-ci étaient fragilisables ou améliorables. En tirant parti des spécificités des habitudes liées aux différents modes de transport, nous envisageons de les altérer.

En l'absence de temps marquant pour l'apprentissage des modes de transport en commun, ceux-ci semblent peu à même de favoriser des habitudes efficaces, car ils maintiennent une omission du déplacement plus faible. En renforçant l'engagement des exerçants dans les transports en commun, leurs inconvénients seraient rendus moins dommageables : en les utilisant lors de sorties scolaires, en favorisant l'usage pour se rendre sur le lieu d'étude, en organisant une initiation qui ressemblerait au permis de conduire automobile. L'idée plus générale d'un permis de mobilité est à défendre.

Au contraire, la pratique de la voiture est très routinière et suit une ascèse : celle du permis de conduire. En réduisant l'investissement dans ce moment de passage, ses effets engageants sont réduits, étant donné que plus l'investissement dans une pratique est élevé, plus il est difficile de l'abandonner. Le paradoxe est qu'il faut risquer de faciliter le passage du permis de conduire pour lui faire perdre sa charge symbolique et psychologique. Passé plus aisément, il sera abandonné plus facilement. Moins chargé symboliquement, il sera aussi moins attirant.

Les mobilités actives ne bénéficient pas de cet investissement réfléchi. Le plus souvent, elles sont apprises dès l'enfance et en cela elles sont très routinières. Rien n'empêche pourtant de promouvoir une forme de diplôme pour les mobilités actives, qui en renforcerait le poids et les mettrait en lumière. Dans

le même temps, un habitant peut manquer de compétences physiques pour les exercer efficacement. De ce fait, les aides électriques fournissent une solution. De plus, en ludifiant les espaces et en distrayant de l'effort, mais aussi en produisant des espaces dédiés et plus propices à ces efforts, encourageant leur production.

Point commun à tous les modes de transports, les apprentissages sont plus ou moins modifiables en fonction de la période de vie de l'habitant. L'enfance est un temps de malléabilité, mais aussi les ruptures dans les contextes de vie, ce qu'on a nommé les chocs de malléabilité. Ces temps constituent des sortes de fenêtres de tir : pour toucher les jeunes, les célibataires (il y a 35 % de ménages d'une personne en Suisse²¹⁸), les habitants qui déménagent en général (500 000 par an en Suisse²¹⁹), qui se marient (plus de 40 000 en 2016²²⁰), qui divorcent (17 000 par an en 2016²²¹), ou bien qui accueillent un enfant (environ 88 000 naissances en 2016²²²), les néo-retraités, etc. Cela représente une population conséquente et l'essentiel de la population est touché à un moment ou un autre par ces conditions.

Ensuite, l'évolution des apprentissages varie suivant les habitants. Pour influencer des abandons de la voiture, il est plus aisé de cibler les habitants qui évoluent plus régulièrement ou bien de manière chaotique, plutôt que les habitants qui sont passés maîtres dans l'art de conserver une grande continuité dans leur mode de vie. Inversement, si les apprentissages sont réguliers ou plus chaotiques et que le mode de transport n'est pas automobile, il s'agit de rendre les habitants plus fermés et conservateurs envers la possibilité de conduire.

Enfin, en connaissant les habitants, il est possible de réactiver chez eux des pratiques de déplacement qu'ils ont déjà exercées par le passé.

On peut donc sciemment tirer parti des propriétés des apprentissages et pour commencer des habitudes.

2.2. La modification des valeurs par les représentations

Les habitus sont des formes d'apprentissage plus complexes, qui dérivent des modèles d'imitation, soit côtoyés directement, soit représentés. Les valeurs, les représentations et les récits qui motivent et justifient les habitus sont aussi importants à travailler de ce fait.

Il est apparu au cours de l'enquête que mobilité et liberté sont des termes souvent associés. Néanmoins, la notion de liberté est polysémique. Nous en avons relevé trois catégories décrites plus haut dans cette conclusion générale : la liberté-indépendance, la liberté-critique, la liberté-autonomie. Cette dernière

²¹⁸ Voir les statistiques de l'Office Fédéral de la Statistique : consulté le 11 août 2017, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/themes-transversaux/mesure-bien-etre/indicateurs/structure-menage.assetdetail.1360930.html>

²¹⁹ « Un changement de locataire ou de propriétaire se produit en effet presque 0,5 million de fois (493 000) par an. Ce qui correspond à 12,7 % du parc immobilier », étude datée du 4 octobre 2010, consultée le 12 février 2018, <https://presse.homegate.ch/fr/2010/10/04/homegate-ch-umzugsreport/>

²²⁰ Consulté le 13 février 2018, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/population/mariages-partenaires-divorces.html>

²²¹ Consulté le 13 février 2018, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/population/mariages-partenaires-divorces.html>

²²² Consulté le 13 février 2018, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/population/naissances-deces.html>

repose sur l'idée de limites, au contraire des autres conceptions. Un travail sur les représentations de la liberté par le choix individuel de la juste limite peut s'effectuer pour modifier les valeurs qui gouvernent la vie quotidienne.

De plus, nous savons qu'une prise de conscience d'un problème, sans apport d'une solution peut paralyser. Ainsi, il est essentiel de proposer des modèles d'une vie mesurée — voisins, modèles médiatiques, athlètes du mode de vie —. Ces exemples permettent de normaliser la possibilité d'un futur plus soutenable, mais aussi, ils facilitent l'imitation et donc la reprise de leurs habitudes au sein d'autres modes de vie. Conférences, films, livres, maximes et dispositifs visuels variés dans l'espace public les rendraient plus imitables.

Outre les représentations, les sensations peuvent changer en fonction de l'expérience du déplacement. La sensibilité à sa propre pollution est l'un des leviers pour inquiéter et faire réfléchir à ses pratiques de mobilité. Ainsi, c'est par un feedback direct que le changement est le plus favorisé. A l'inverse, plusieurs techniques désamorcent la proposition de modifier le mode de vie, en particulier les habitacles des véhicules. Il s'agirait de favoriser l'expérience des effets négatifs des habitudes et de fragiliser les dispositifs d'insularisation.

Il semble ainsi que les représentations sont le meilleur outil pour modifier les récits, les modèles imités et aussi les expériences sensibles, en clair, pour réformer les habitus.

2.3. Les modes de vie dans toutes leurs dimensions

Synthétisons maintenant les leviers en fonction de chacune des dimensions des modes de vie qui sont visées.

Du point de vue de la prise de conscience : il est utile non seulement de diffuser une information sur l'écologie, mais aussi de proposer une action en conséquence. Sans la proposition d'action, l'information, notamment négative, tend à rendre inactif, voire pire.

Au regard du levier de l'expérience des possibles, l'entraînement à la déprise peut se diffuser dans tout le mode de vie : par des jeûnes, des abstinences régulières de connexions à internet, de téléphone intelligent, etc. Des expérimentations temporaires de journées sans voiture peuvent aussi être efficaces, ou d'autres pratiques sobres. Plus généralement, l'importance d'une communauté d'exerçants, tant proche spatialement que fictive stimule le désir d'apprentissage.

Les expériences sensibles ont déjà été mentionnées. Les activités en extérieur en général et aussi les activités en lien avec des créatures non humaines sont favorables à la sensibilité aux autres créatures et aux conditions de l'environnement. Ensuite, en l'absence de ces activités, des œuvres artistiques permettent d'y pallier et de donner des sensations proches de celles de l'environnement. La prise de conscience de l'importance du sensible et l'autotransformation de la perception de l'environnement restent toutefois modestes. Pourtant, des exercices pour modifier la perception de la réalité existent, tant chez les stoïciens, que chez les chrétiens par exemple.

Les valeurs, les représentations de la liberté et de l'histoire des transports peuvent aussi être modifiées par des médias, des conférences, des exemples publicisés, des groupes associatifs. Les contenus que les habitants décroissants ont mobilisés sont de l'ordre : du christianisme, de la philosophie, du militantisme associatif, social et politique de gauche, du traditionalisme. Ces ressources fournissent à la fois des schémas interprétatifs du mode de vie et de son changement.

Ensuite, les équipements aident à s'habituer aux mobilités actives, tout comme des supports pour l'apprentissage (des tutoriels en ligne par exemple). La nécessité d'entraîneurs qui enseignent les compétences nécessaires se fait cruellement sentir.

Ces leviers sont le fruit d'une hybridation entre les cas des habitants étudiés, la littérature scientifique et la littérature sur les ascèses. Certains habitants sont exemplaires. Exposer leur mode de vie vertueux est déjà un moyen d'entraîner des changements de mode de vie.

2.4. Les techniques pour la vie sobre

L'analyse des modes de vie de décroissants a permis de décrire comment s'intègre la sobriété dans une bonne part des dimensions du mode de vie. Celle-ci passe notamment par une critique de la voiture, quoiqu'elle ne soit pas automatique, notamment pour les habitants d'espaces ruraux.

Cette intégration est présentée en mobilisant un discours sur le retour à une sobriété originelle et en utilisant des images insistant sur la nouvelle naissance. Pour parvenir à cette sobriété, des ascèses passées pour lesquelles la sobriété constituait déjà un objectif adjacent ont pu être valorisées. Les capacités initiales d'ascèse de l'habitant jouent un rôle certain quant à ses réussites ultérieures, puisqu'il suffit alors de changer l'objectif de l'ascèse passée et de le remplacer par la sobriété, ou bien seulement de persévérer plus avant dans l'ascèse initiale. Ces ascèses se tiennent parfois en ville, et plus radicalement par l'installation à la campagne.

Pour les décroissants et tous les autres habitants, l'imitation de modèles est l'une des deux manières fondamentales d'apprendre. Les exemples à imiter sont donc l'un des grands moyens de transformer les modes de vie. Notamment, ces modèles peuvent être des habitants interrogés. Ils illustrent à la fois que le changement est possible, car déjà advenu chez certains habitants et la manière dont celui-ci peut advenir.

Les modèles de vie mis en images sont un moyen d'interroger la vie quotidienne de chacun, de proposer les premières pistes à suivre et des références à atteindre, en vue de changer son existence. Par la fréquentation quotidienne de ces images, elles deviennent des modèles habituels et elles influencent profondément les habitants, sans demander une réflexivité permanente.

De plus, des applications qui enregistrent les effets des modes de vie (sur sa propre santé, sur la quantité de pollution produite), permettent d'accroître la réflexivité sur le mode de vie à bon escient et le désir d'apprendre à vivre une vie meilleure.

Nos investigations ont en outre montré que proposer des chocs de malléabilité organisés pour l'apprentissage d'ascèses peut aussi s'avérer bénéfique : dans des lieux dédiés, pour des retraites, des stages et des formations à la mesure. Ces lieux doivent être fermés aux possibilités jugées négatives,

plutôt visibles de loin et donc quelque peu monumentaux, collectifs, intégrer le mode de vie dans un ensemble cohérent, et permettre son évaluation suivant l'enseignement des pairs, d'habitants plus avancés, et des entraînés du passé.

Suite à cette expérience temporaire, l'habitant peut s'entraîner au quotidien grâce à des exercices dont nous avons donné des exemples dans ce travail, hors du lieu dédié. A l'extérieur du lieu lui-même, des réseaux d'échange entre pairs peuvent aussi se développer.

Ainsi, des techniques d'influence ont été mises en avant. Les changements de mode de vie peuvent être encouragés sans faire usage de la contrainte et en renforçant la réflexivité des habitants, ainsi que leurs capacités d'apprentissage. Pour résumer ces techniques sous la forme d'une stratégie à mettre en œuvre, avec ces méthodes comment interviendrait-on dans auprès d'une ville ?

En tant qu'expert du changement de mode de vie, imaginez-vous arriver dans une commune, muni de cette enquête et des techniques d'influence qui en résultent. Une fois que vous avez rassemblé une partie de la population, par quartier, ou selon la méthode la plus pertinente, vous commencez votre travail.

Le premier temps est celui du diagnostic, durant lequel chacun griffonne ses habitudes quotidiennes, mais aussi décrit sur le papier ses apprentissages de la mobilité sur le temps long. On repère ainsi des styles d'apprentissage de la mobilité et les premiers traits des habits de chacun, notamment par la prise en compte des chocs de malléabilité que les habitants ont déjà expérimentés. Par croisement des exercices de mobilité et par détermination de ceux qui sont partagés par les habitants, on gagne aussi une perspective sur l'environnement de la ville où réside la population étudiée.

A partir de ces documents, la réflexivité des habitants sur leurs pratiques est accrue, d'une part, une compréhension de celles-ci est gagnée par l'expert, d'autre part. On comprend mieux les spécificités des exercices déjà endurés par la population et du lieu de l'intervention et les potentiels latents et les difficultés à prévoir : qui a une forte propension à modifier ses habitudes, avec qui cela risque d'être contre-productif et donc qui il vaudra mieux éviter de cibler.

Des habitudes robustes deviennent visibles, mais aussi les apprentissages sur le temps long de l'habitus. Hors des chocs de malléabilité, ils sont difficiles à transformer.

D'autre part, des habitudes fragiles et des apprentissages récents ou bien des capacités d'apprentissage élevées vont faciliter le travail d'influence. Celui-ci se traduit par des interventions dans l'espace et surtout en ciblant les habitudes présentant ces caractéristiques par des ascèses dédiées à la mobilité et au mode de vie.

De plus, ce premier temps de documentation est un bon moyen pour tenter de créer des couples pour le covoiturage, des groupes de discussion dans les transports en commun. Il s'agit aussi d'ouvrir certains habitants à d'autres possibilités d'action. Certains vont faire l'expérience de la possibilité de ne pas posséder de voiture est envisageable et même tout à fait vivable !

Ensuite, disposant d'informations sur la population, vous allez cibler les chocs de malléabilité les plus adéquats pour plusieurs groupes afin d'offrir des ascèses : entrée à l'école, départ à la retraite, nouveaux arrivants, néo-célibataires. Chacun des membres de ces groupes sera convoqué à un

évènement d'information quant aux effets délétères de la voiture, de promotion de l'offre de transport non automobile de la ville, d'essais de véhicule non automobile, de balades à vélo, de témoignages d'habitants et de modèles plus engagés. De plus, ces évènements seront propices à la visite d'espaces naturels de la commune, à la présentation sur site de quelques effets de la pollution. Les contacts d'associations qui œuvrent à l'écologie, pour les cyclistes, seraient distribués. Et, il sera indiqué où apprendre à rouler à vélo, réparer un vélo électrique, acheter une paire de chaussures de randonnée. Une fois brossé ce paysage, il est efficace de demander en public à chacun des participants ce à quoi il s'engage à réaliser ou à ne pas réaliser, en lien avec ce qui lui a été présenté.

Cet engagement peut prendre la forme du passage d'un permis de mobilité :

- Dans les écoles, il s'agit de mettre en place des diplômes relatifs aux mobilités actives et aux transports en commun présents dans la commune. Ainsi, les jeunes sont marqués par un exercice engageant.
- Nous pouvons aussi appeler à la mobilisation des institutions représentant les ressources favorables au changement de modes de vie et stimuler leur participation. Ensuite, au sein de la bibliothèque communale, du musée communal, on peut débiter une campagne d'achat et de promotion des ressources favorables à des ascèses et aux changements de modes de vie.
- Les rues de la ville et les bâtiments publics gagneraient également à accueillir les portraits d'habitants exemplaires et également de figures plus radicales, de maximes, de conférences, qui encouragent le changement de mode de vie.

Ces trois derniers points constituent des opportunités de créer des chocs de malléabilité chez les habitants dont la situation et les compétences de mobilité sont stables.

Pour les habitants qui ne font pas face à un choc de malléabilité, la création d'un lieu dédié à l'apprentissage d'un mode de vie sobre particulièrement visible peut s'avérer bénéfique. Dans ce lieu, l'ensemble des habitudes plus sobres prennent leur sens et sont comprises en tant que petits pas dans un cheminement sur la voie d'une existence meilleure. Ils permettent de rencontrer des habitants plus avancés dans cette ascèse.

Les expériences sensibles ne sont pas à négliger : par le biais d'un festival de cinéma écologiste, par le soutien à l'initiation et à la pratique des activités agricoles et apicoles, l'amélioration des options de découverte du patrimoine sensible de la commune, on peut favoriser un attachement supérieur chez les habitants. De cet attachement peut naître un questionnement sur les changements à conduire.

Voici en résumé, à quelles solutions parvenir, compte tenu de l'enquête menée auprès des habitants de Genève, Lausanne, Zurich et leurs périphéries, afin d'accroître les apprentissages relatifs à la recherche de la sobriété.

2.5. Retour sur les hypothèses

A la lumière de l'ensemble des résultats qui viennent d'être présentés, il est temps maintenant de reprendre les hypothèses générales pour résumer nos réponses.

1. L'ensemble des dimensions du mode de vie (valeurs, environnement, compétences, vie bonne) est à prendre en compte pour analyser les changements de modes de déplacement chez les habitants, en particulier pour comprendre comment s'abandonne la voiture.

Nous avons montré au travers des entretiens et du modèle théorique que l'expérience du déplacement met en jeu toutes les dimensions du mode de vie, tant du point de vue de la conscientisation (prise d'information, réflexion sur les alternatives et les valeurs), que du point de vue de l'incorporations (expériences sensibles, effort et habitude). De même, l'étude des habitants qui ont abandonné la voiture permet de prendre en compte à quel point leur démarche s'attache à la recherche d'une vie bonne intégrale. Inversement, les habitants qui visent plus directement la sobriété considèrent également la mobilité.

Si toutes les dimensions du mode de vie sont à prendre en compte, reste à préciser quelles sont-elles. En partant d'une définition selon quatre termes, nous avons ouvert l'enquête et défriché le matériau. Ensuite, nous avons pu identifier des catégories plus heuristiques, en particulier du point de vue du changement de mode de vie. C'est pourquoi nous avons identifié les catégories de la prise de conscience, de l'expérience des possibilités de vie, de l'expérience sensible, des valeurs et des idéaux, et des compétences. Cela permet d'ouvrir la question de l'environnement à une relation à plusieurs strates et de mettre en avant le fait que la prise de conscience est plus qu'une compétence. Il s'agit d'un fait partagé et inévitable que d'être conscient d'informations. Certes, nous avons également décrit comment la réflexivité pouvait être entraînée. Ensuite, du point de vue des valeurs, nous avons insisté sur les motifs concrets de leur réalisation et de leur transmission, tant dans l'expérience du transport que dans le questionnement quant aux sources des attractions individuelles (modèles imités, sources livresques, conférences, etc.).

2. Les modes de vie et les pratiques de mobilité évoluent différemment selon les capacités d'apprentissage, les moments et selon les modes de déplacement.

L'étude des habitudes quotidiennes, des apprentissages tout au long de la vie, a permis de déceler des différences dans les propriétés des apprentissages en lien avec les modes de déplacement et avec les capacités des habitants.

D'une part, les apprentissages de la mobilité se divisent en deux phases, une phase d'entraînement conscient et une phase d'habitude et d'omission de l'exercice.

D'autre part, ces prises d'habitude n'interviennent pas aléatoirement. Elles obéissent soit à des mises en échec d'autres habitudes, par des événements imprévus. Soit, elles adviennent des suites de chocs de malléabilité de plus ou moins grande ampleur. Le permis de conduire en constitue un non-négligeable, c'est la prise d'habitude de déplacement qui remet en cause le plus fortement ses concurrentes.

Enfin, les capacités des habitants diffèrent selon des patterns généraux. Du point de vue de la mobilité, sans que cela puisse être relié à des capacités plus générales dans cette enquête, les habitants diffèrent. Un premier groupe est peu capable de nouveaux entraînements, mais maintiendra ses habitudes au long cours. Un deuxième groupe est capable de nouveaux entraînements assez réguliers et également de conserver les nouvelles habitudes. Un dernier groupe gagne et perd des habitudes de façon plus chaotique.

Ces différences dans la capacité à se saisir des nouvelles propositions d'apprentissage et dans le maintien des apprentissages tacites provient notamment de capacités à exercer la réflexivité sur la mobilité et le mode de vie qui diffèrent suivant les personnes. Il est en particulier apparu que les modes de vie plus rares et les activités développant les interrogations sur le sens de la vie à mener font acquérir des compétences mobilisables par ailleurs pour la mobilité. Un certain nombre de lectures et de ressources culturelles y concourent également, tout comme le fait d'être né dans une famille et un groupe plus général dont le mode de vie était le fruit de choix tranchés sur la question de la vie bonne. Ces choix sont souvent liés à des engagements publics, qui renforcent d'autant la radicalité du choix et la capacité à le justifier et le défendre. Ainsi, tous les habitants ne sont pas égaux du point de vue des apprentissages et en particulier du point de vue de l'apprentissage d'une vie bonne.

3. Ne pas abandonner la voiture et adopter un mode de vie mesuré peut résulter du refus des apprentissages pour changer d'existence.

Dans les entretiens, nous avons constaté que les habitants qui conduisent sont conscients des effets négatifs de leurs actes. Ils peuvent les normaliser, noyer le poisson, ou bien les dénier. Toutefois, ils ne pêchent pas par manque d'information. Ainsi, des argumentaires sont mobilisés plus ou moins consciemment pour empêcher le doute et la réflexivité sur ses propres pratiques. Ces pratiques se trouvent justifiées par la valeur-indépendance, le goût de la vitesse. De surcroît, privilégier l'habitacle de l'automobile empêche la mise en contact avec la pollution générée par sa propre pratique, et réduit d'autant la possibilité d'apprendre ses effets. Enfin, se passer de voiture demande de supporter des mises en doute, de produire des efforts, ce dont les habitants sont inégalement capables. Ainsi, il y a des techniques qui permettent de refuser d'apprendre sciemment, pour ensuite normaliser ce refus. Toutefois, il existe aussi des situations particulières qui rendent l'abandon de la voiture beaucoup plus difficile, même pour des militants de la décroissance – en particulier en milieu rural.

Le choix du terme de « refus » reste toutefois trop radical, car il suggère un refus frontal. Parmi les automobilistes convaincus, nous avons relevé seulement un refus de ce type. Hormis cet habitant, nous n'avons pas rencontré et interrogé de militants anti-écologistes ou anti-mobilité douce. On peut l'interpréter tant comme un biais inhérent à la méthode de l'entretien et au choix de l'échantillon, qu'au fait qu'un idéal de vie ne se définit pas en général par le rejet de l'idéal inverse d'une minorité.

Ensuite, outre les contraintes pratiques, certains habitants conduisent parce qu'ils ne sont pas capables de refuser de conduire et non parce qu'ils refusent de ne pas conduire. Il s'agit des habitants plus fragilisés par les remarques et les mises en doute de tiers. La distinction par le non-exercice peut posséder un coût trop important et être excessivement troublante. De plus, c'est aussi l'effort supposé nécessaire en mobilités actives et l'effort de prendre les transports en commun qui peut être rejeté. Ce sont les solutions de remplacement et non le fait de se départir de la voiture qui est repoussé.

Nous avons également étudié des cas d'habitants qui se sont passés partiellement de voiture ou bien qui s'en sont passés temporairement, avant d'y revenir suite à des déménagements et à des naissances d'enfants. Ainsi, le terme de refus ou de rejet est trop fort dans ces cas-ci, puisqu'il n'y a pas de réaction contre la voiture, mais un choix d'une solution considérée plus optimale selon une situation donnée. La voiture participe des expériences possibles de déplacement et n'est pas refusée, ni non plus le fait de s'en passer.

Finalement, si la formulation de l'hypothèse est trop radicale, c'est également parce nombre d'habitants ne relient le changement dans les habitudes de déplacement et le fait de refuser de conduire ou de ne pas conduire, et le fait de changer d'existence. C'est tant le cas chez des amateurs de voiture et de mobilité en général, que chez les habitants décroissants qui ne discutent pas de mobilité lorsqu'ils exposent les éléments d'une vie sobre ou non-sobre. Ainsi, si les liens entre mobilité et mode de vie sont évidents, si des habitants peuvent à partir d'un choix de mobilité changer leur mode de vie, la relation n'est pas inévitable.

4. On peut apprendre à modifier les mobilités et les modes de vie auprès de ceux qui sont en train de changer ou qui ont déjà changé d'existence, notamment en abandonnant la voiture. De la sorte, ils sont exemplaires.

Nous avons montré que partir des cas d'études des habitants interrogés permet d'analyser et de diffuser les exercices d'influence qui ont engendré la modification de leur propre mode de vie. De plus, leur exemple permet de considérer leur mode de vie en tant que modèle normatif et de diffuser des exercices propices au changement, partant que l'imitation est un facteur puissant de ce point de vue.

La force de l'imitation a été rappelée également par le grand nombre de mentions dans les entretiens de cas d'imitation qui ont entraîné des changements d'habitudes. De plus, les imitations sont nécessairement sous-estimées par les habitants parce qu'elles ne sont pas nécessairement conscientes et contemporaines de l'action et de l'entretien.

Proposer des modèles à imiter constitue une technique fondamentale pour stimuler les désirs d'apprentissage et de perfectionnement, pour influencer des changements de valeur et enseigner des compétences originales.

5. Pour influencer des transformations des pratiques et des modes de vie aujourd'hui, le recours à la notion d'ascèse s'avère utile, il permet de souligner les techniques de transformation utilisées par les habitants eux-mêmes.

Les habituations de l'ordre de l'habitude et de l'habitus sont régulièrement étudiées par la sociologie. Simultanément, les sociologues s'intéressent aux processus d'apprentissage réglés et choisis qu'on appelle des ascèses. Ces processus ont été étudié en particulier dans la perspective de la sociologie des religions et en histoire de la philosophie. Ils sont essentiels à mettre en valeur pour éviter la production d'enquête aux tonalités fatalistes parce que trop insistantes sur les reproductions, ou bien les tonalités liquides et le peu de prise en compte des efforts et des réflexions nécessaires aux changements de modes de vie.

De plus, les ascèses pour la sobriété dans une perspective écologique sont appelées de leurs souhaits par de nombreux auteurs et par les institutions internationales. Ces injonctions ont trouvé un certain écho qu'il était utile de participer à enquêter et analyser.

Les entretiens réalisés ont permis de montrer que certaines des ascèses et des existences exemplaires du passé sont actualisables pour envisager des exercices de changement, mais aussi des vies sobres. Ces techniques de transformation reposent souvent sur une auto-influence et sur un choix délibéré de recherche d'une vie bonne. Parmi ces techniques de changement, il est indispensable de recenser et discuter des lieux efficaces pour le changement de mode de vie, pour envisager un lieu d'entraînement collectif à des modes de vie sobres. Nous avons aussi tiré parti de l'usage de certaines représentations, en tant qu'images offrant des modèles à imiter, et un moyen de réflexivité.

Enfin, faire usage du terme permet de comprendre que c'est à un niveau général et civilisationnel que se trouve la solution au changement de mode de vie et non simplement dans des patches et des prothèses légères. Or, les ascèses demandent des pédagogues, des *coachs*, des entraîneurs. Au travers de cette thèse, nous espérons participer à l'augmentation du discernement quant aux modèles et aux entraînements à suivre.

3 Ouverture sur l'analyse des ascèses contemporaines

Si les ascèses considérées dans cette thèse concernent la sobriété, principalement dans la mobilité, des travaux empiriques et des travaux synthétiques sur les ascèses avec leurs visées diverses enrichirait la compréhension de la sécularisation, des idéaux et techniques qui composent les modes de vie contemporains.

Qu'ajoute cette thèse à la question de l'ascèse afin de parvenir à un mode de vie sobre ? Elle a mis en évidence que la recherche de sobriété demande un apprentissage : des capacités et des techniques de réflexivité, des connaissances de modèles de vie, des conditions d'épanouissement d'un mode de vie. Cela demande aussi de modifier l'environnement, ou bien d'en changer.

Ces ascèses ne sont pas des moyens de poursuite d'une forme de perfection, mais des techniques intégrant la conscience des limites de nos connaissances sur le climat, dont découle une nécessaire prudence. Les ascèses constituent les solutions les plus prévisibles et les moins contre-productives. Elles permettent aussi la réalisation d'autres objectifs que ceux de l'écologie (santé, qualité de vie, etc.), puisque le motif écologique n'est guère moteur.

Ensuite, favoriser des solutions incarnables, de l'ordre du mode de vie, permet aussi, en cas d'erreur ou bien d'échec des tentatives d'influences, de ménager les capacités d'apprentissage et de recherche d'une vie bonne. C'est la raison pour laquelle nous avons privilégié les modèles de vie qui ont déjà existé. L'incarné est incarnable, l'inverse reste à démontrer.

Au contraire, un système d'interdits, ou bien de contraintes notamment techniques tend à annihiler l'entraînement des capacités d'apprentissage par des règles automatisées et désincarnées. En cas d'échec ou d'effets contre-productifs imprévus, les ressources pour envisager des solutions au problème initial sont largement réduites, avec la perte de réflexion individuelle sur le mode de vie.

Néanmoins, les ascèses contemporaines sont loin de se limiter à la sobriété écologique. Elles peuvent imiter des ascèses traditionnelles ou bien se déployer selon des modalités inédites : entre autres dans la mobilité, le sport, le genre, les diètes, le développement personnel, la mesure de soi, le *biohacking* ou

bien la conduite d'une carrière professionnelle. Il s'agit d'un vaste champ de recherche pour la sociologie du changement de mode de vie qui continue de tirer les leçons de l'ascétique. Elle poursuivrait alors des recherches à propos des ascèses moins codifiées et moins intenses, mais extrêmement prégnantes dans la vie quotidienne et qui forment un ascétisme banal, cette « plante qui peut pousser spontanément sous tous les climats » (James, 2001, pp. 294).

L'ascèse s'est identifiée peu à peu aux exercices des moines et des religieux, après avoir caractérisé les sportifs et les militaires. Au sein des pays ouest-européens et de la Suisse, les ascèses chrétiennes sont en perte de vitesse tant du fait de transformations générales que de changements internes aux Eglises qui négligent l'ascétique (voir le concile de Vatican II pour l'Eglise catholique). Simultanément, les ascèses militaires sont sur le déclin pour les citoyens masculins, qui n'ont pas été mobilisés en masse depuis quatre générations dans la plupart de ces pays et pour lesquels le service militaire n'est plus toujours obligatoire. On note aussi un effritement des règles de savoir-vivre. Ensuite, les ascèses syndicales et politiques ont largement perdu leur influence du fait de la quasi-disparition des partis communistes et du déclin des syndicats. Ce sont les moules les plus puissants des modes de vie qui perdent de leur vigueur. Toutefois, on serait mal avisés de conclure à une disparition des ascèses.

Dans le même temps, hindouisme, bouddhisme, islam et leurs avatars sont introduits et rendus visibles en Europe occidentale par leurs exercices : yoga, jeûnes, méditation, exercices de respiration, retraites spirituelles, etc. La pluralisation des ascèses est à la fois le fruit d'une juxtaposition des individus différents et des différentes ascèses au sein de chaque individu. Dans la même veine, les communautés alternatives et utopiques du XIXe et du XXe siècles ont remis au goût du jour la pratique du naturisme, du végétarisme, entre autres (voir le *Monte Verità* pour la Suisse). La réflexivité accrue sur le genre s'inscrit dans cette dynamique.

Le sport est redevenue le domaine d'activité ascétique par excellence, notamment par l'explosion des sports individuels urbains, praticables chez soi ou bien dans un lieu à faible contrainte (*jogging, running, fitness*). Ni le héros militaire, ni le saint ne disposent de l'exposition médiatique des athlètes d'aujourd'hui. D'ailleurs, ils ne jouaient pas. Avec le sportif, on remarque que la ludification touche également les ascèses quotidiennes sportives et même plus²²³.

Surtout, le travail et la carrière professionnelle mobilisent les énergies, au point que ce soit les entreprises en quête de distinction qui innove dans le domaine du développement personnel. Les entrepreneurs de la *Silicon Valley* et leurs employés sont les fers de lance des mouvements de mesure de soi²²⁴, de jeûne radical²²⁵ et de modification technique des performances cérébrales²²⁶. En 2013, l'entreprise *Yahoo* a par exemple commandé 11000 bracelets connectés pour ses salariés²²⁷.

Enfin, la santé et le bien-être qui était malmenés ou bien attaqués par les ascètes radicaux par le biais de mortifications diverses deviennent les objets mêmes de l'ascèse. On ne compte plus les applications pour mesurer et quantifier les efforts quotidiens, la durée de son sommeil, son indice de masse corporelle et même son humeur. L'individualisation et la portabilité des capacités d'enregistrement de

²²³ <https://habitica.com/static/home>

²²⁴ <http://quantifiedself.com>

²²⁵ <https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2017/sep/04/silicon-valley-ceo-fasting-trend-diet-is-it-safe>

²²⁶ Pour deux outils emblématiques, voir les cas de <https://www.haloneuro.com> et de la radio <https://www1.brain.fm/>

²²⁷ <http://www.businessinsider.com/marissa-mayer-is-handing-out-more-than-11000-jawbone-up-fitness-bands-to-help-yahoo-employees-stay-in-shape-2013-7?IR=T>

L'état de l'individu sont telles que de nouvelles pratiques de modification naissent, le *lifelogging*, soit le fait d'archiver toutes les informations de sa vie, en constituant une version extrême.

Ce tableau rapide permet de tirer des hypothèses pour de futurs travaux en prolongement de cette thèse. Ce qui est frappant, c'est le double-mouvement de déspecialisation des ascèses, autrement dit, elles sont moins encadrées, moins intégrées à un idéal de vie unifié, et en même temps accessibles à de plus nombreux amateurs. L'enjeu des changements de mode de vie dans les domaines de la mobilité et de l'écologie s'inscrit en plein dans cette tendance. Les ascèses de faible intensité, non encadrée par une institution et des règles strictes, deviennent plus présentes et visibles, en particulier par le sport et les activités physiques de plein air, au point que l'habillement quotidien soit peuplé d'objets autrefois dévolus à ces ascèses spécialisées – qu'on pense aux sacs de randonnée et aux chaussures de sport pour les exemples les plus évidents. De plus, ces ascèses ne semblent pas nécessairement prendre place dans des lieux fermés. Elles sont beaucoup plus quotidiennes, continues et moins marquées par un calendrier ou une institution forte. Si elles sont collectives, le collectif de pratiquants est plus lâche et moins marquants pour l'identité de chacun. Parallèlement, la transformation du rapport à la douleur et à l'effort interroge, puisque les ascèses semblent de plus en plus devenir des finalités et non plus des moyens pour accéder à des biens de salut.

BIBLIOGRAPHIE

- Abram David, *Comment la terre s'est tue, pour une écologie des sens*, Les Empêcheurs de penser en rond, La Découverte, Paris, 2013, 347 p.
- Agamben Giorgio, *De la très haute pauvreté, Règles et formes de vie*, Payot et Rivages, Paris, 2013, 184 p.
- Aguiléra Anne, Grébert Jean, Nandy Formentin, « Passengers transport modes hierarchy and trends in cities: Results of a worldwide survey », Conference *Transport Research Arena*, Paris, 2014.
- Akrich Madeleine, Callon Michel, Latour Bruno, *Sociologie de la traduction : textes fondateurs*, Les Presses de l'École des Mines de Paris, Paris, 2006, 303 p.
- Anders Günther, *Hiroshima est partout*, Seuil, Paris, 2008, 519 p.
- Anders Günther, *L'obsolescence de l'Homme, Tome II, Sur la destruction de la vie à l'époque de la troisième révolution industrielle*, Fario, Paris, 2011, 428 p.
- Anusas Mike, Ingold Tim, « Designing Environmental Relations: From Opacity to Textility », *Design Issues*, Vol. 29, N° 4, 2013, pp. 58-69.
- Ascher François, « Une hospitalité signifiante », *Les Cahiers de médiologie*, N° 12, 2001, pp. 185-190.
- Augé Marc, *Pour une anthropologie de la mobilité*, Payot et Rivages, Paris, 2012, 90 p.
- Authier Michel, Lévy Pierre, *Les arbres de connaissance*, La Découverte, Paris, 1993, 169 p.
- Axhausen Kay, Larsen Jonas, Urry John, *Mobilities, Networks, Geographies*, Ashgate, Farnham, 2006, 165 p.
- Ayres Ed, *Lettre ouverte aux citoyens de la Terre*, Le fil invisible, Mouriès, 2004, 316 p.
- Bahrami Farzaneh, « Automobility Beyond Car Introducing a New Coordinate System for Transforming Urban Mobility », Thèse EPFL, Lausanne, 2017, 297 p.
- Bahrami Farzaneh, « Towards Agile City, Beyond Speed and Slowness », *The 9th International Conference of the International Forum on Urbanism*, Buenos Aires, 26 octobre 2016, 8p.
- Bahrami Farzaneh, Rigal Alexandre, « Spaces of effort, exploration of an experience of mobility », *Applied Mobilities*, Vol. 2, N° 1, 2017, pp. 85-99.
- Barrière Anne, Martuccelli Danilo, « La modernité et l'imaginaire de la mobilité : l'inflexion contemporaine », *Cahiers internationaux de sociologie*, Vol. 1, N° 118, 2005, pp. 55-79.
- Bandura Albert, *Modeling, Conflicting Theories*, Aldine Atherton, Chicago, 1971, 210p.
- Bandura Albert, *Principles of Behavior Modification*, Holt, Rinehart and Winston, London, 1969, 677p.
- Bandura Albert, *Social Learning*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, 1977, 247p.
- Baraquin Noëlla, Baudart Anne, Dugué Jean, Laffite Jacqueline, Ribes François, Wilfert Joël, *Dictionnaire de philosophie*, Armand Colin, Paris, 2011, 545p.
- Bardin Laurence, *L'analyse de contenu*, Presses Universitaires de France, Paris, 1998, 291 p.
- Barthe Yannick, de Blic Damien, Heurtin Jean-Philippe *et al.*, « Sociologie pragmatique : mode d'emploi », *Politix*, 2013, Vol. 3, N° 103, pp. 175-204, consulté le 5 février 2018, <https://www.cairn.info/revue-politix-2013-3-page-175.htm>
- Barthes Roland, *Mythologies*, Seuil, Paris, 2014, 272 p.
- Barthélémy Michel, Quéré Louis, « Introduction », pp. 9-44 in Garfinkel Harold, *Recherches en ethnométhodologie*, Presses Universitaires de France, Paris, 2007, 473 p.
- Bateson Gregory, *Mind and Nature, A Necessary Unit*, Hampton Press, Cresswell, 2002, 220p.
- Bateson Gregory, *Steps to an Ecology of Mind*, Jason Aronson Inc., Londres, 1972, 545p.
- Bateson Gregory, *Vers une écologie de l'esprit. Tome II*, Seuil, Paris, 1980, 346 p.
- Behrens Roger, Del Mistro Romano, « Shocking Habits: Methodological Issues in Analyzing Changing Personal Travel Behavior Over Time », *International Journal of Sustainable Transportation*, 2010, Vol. 4, N° 5, pp. 253-271.
- BenSlama Hanène, *Parcours urbains quotidiens, L'habitude dans la perception des ambiances*, Thèse École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble, Grenoble, 2007, 280 p.
- Berger Peter, Luckmann Thomas, *La construction sociale de la réalité*, Armand Colin, Paris, 2006, 357 p.
- Bergier Bertrand, *Sans « mobile » apparent, Un quotidien « sans portable », « sans smartphone »*, Chronique sociale, Lyon, 2016, 174 p.

- Bergson Henri, *Les deux sources de la morale et de la religion*, Alcan, Paris, 1932, 346 p.
- Berlin Isaiah, *Liberty*, Oxford University Press, Oxford, 2002, 382p.
- Berlin Isaiah, *Two concepts of liberty: an inaugural lecture delivered before the University of Oxford on 31 October 1958*, Oxford University Press, Oxford, 1959, 57p.
- Berthelot Jean-Michel, Hirschhorn Monique, *Mobilité et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation ?*, L'Harmattan, Paris, 1996, 157 p.
- Berthoz Alain, *Le sens du mouvement*, Odile Jacob, Paris, 1997, 345 p.
- Bessy Christian, Chateauraynaud Francis, *Experts et faussaires, Pour une sociologie de la perception*, PE'TRA, Paris, 2014, 520 p.
- Bissell David, « Animating suspension: waiting for mobilities », *Mobilities*, Vol. 2, 2, 2007, pp. 277-298.
- Blanc Nathalie, *Les nouvelles esthétiques urbaines*, Émergences, Armand Colin, Paris, 2010, 219 p.
- Blanchet Alain, Gotman Anne, *L'enquête et ses méthodes, L'entretien, 2e édition*, Armand Colin, Paris, 2010, 128 p.
- Bodier Marceline, « La voiture : une habitude qui se prend jeune », *Insee première*, Vol. 474, 1996, consulté le 18 septembre 2016, http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/ip474.pdf
- Böhm Steffen, Jones Campbell, Land Chris, Paterson Matthew, *Against Automobility*, Blackwell Publishing, Oxford, 2006, 259p.
- Boisseau Romain, Vogel David, Dussutour Audrey, « Habituation in non-neural organisms: evidence from slime moulds », *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, Vol. 283, 1829, 2016, p. 20160446.
- Boltanski Luc, *L'Amour et la Justice comme compétences, Trois essais de sociologie de l'action*, Métailié, Paris, 1990, 378 p.
- Boltanski Luc, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2, 1975, pp. 25-49.
- Boltanski Luc, « Pourquoi ne se révolte-t-on pas ? Pourquoi se révolte-t-on ? », *Contretemps*, 2013, consulté le 13 août 2016, <http://www.contretemps.eu/interventions/pourquoi-ne-se-r%C3%A9volte-t-on-pas-pourquoi-se-r%C3%A9volte-t>
- Boltanski Luc, Thévenot Laurent, *De la justification, les économies de la grandeur*, Gallimard, Paris, 1991, 483 p.
- Boullier Dominique, « Les industries de l'attention : fidélisation, alerte ou immersion », *Réseaux*, N° 2, 2009, pp. 231-246.
- Boullier Dominique, « Habiteuse virtuelle », *revue Urbanisme*, N° 376, 2011, pp. 42-44.
- Bourdieu Pierre, *Esquisse d'une théorie de la pratique, précédé de trois études d'ethnologie kabyle*, Doroz, Genève, 1992a, 269p.
- Bourdieu Pierre, *La distinction, Critique sociale du jugement*, Les Editions de Minuit, Paris, 1979, 670 p.
- Bourdieu Pierre, *Méditations pascaliennes*, Seuil, Paris, 2003, 391 p.
- Bourdieu Pierre, Passeron Jean-Claude, *La reproduction, éléments pour une théorie du système d'enseignement*, Les Editions de Minuit, Paris, 1970, 279 p.
- Bourdieu Pierre, Wacquant Loïc, *An Invitation to Reflexive Sociology*, The University of Chicago Press, Chicago, 1992b, 332p.
- Bourg Dominique, Roch Philippe (dir.), Introduction : changer de mode de vie », pp. 9-20, in Bourg Dominique, Roch Philippe (dir.), *Sobriété volontaire, En quête de nouveaux modes de vie*, Labor et Fides, Genève, 2012, 224 p.
- Bowlby John, *The Making and Breaking of Affectional Bonds*, Routledge, Londres, 2007, 212p.
- Bretherton Inge, « Attachment Theory: Retrospect and Prospect », *Monographs of the Society for Research in Child Development*, Vol. 50, N° 1/2, 1985, pp. 3-35.
- Breviglieri Marc, « Le fond ténébreux de la routine. A propos des morales du geste technique au travail », pp. 189-217, in Laugier Sandra et Gautier Claude, *L'ordinaire et le politique*, Presses Universitaires de France/Currap, Paris, 2006, 252 p.
- Brohm Jean-Marie, « Sociologie critique et critique de la sociologie », *Education et sociétés*, 2004, Vol. 1, N° 13, pp. 71-84.
- Bruguès Jean-Louis, « Introduction », p. 303 in Saint Thomas d'Aquin, *Somme théologique 2*, CERF, Paris, 1984, 826 p.
- Buhler Thomas, *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie, Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 2015, 123 p.
- Buhler Thomas, *Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains, Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise*. Thèse INSA de Lyon, Lyon, 2012, 345 p.
- Bunge Gabriel, *Evagrer le Pontique, Traité pratique ou Le Moine*, Abbaye de Bellefontaine, Bégrolles-en-Mauges, 1996, 299 p.
- Butler Samuel, *Life and Habit*, Fifield, Londres, 1916, 310 p.

- Camic Charles, « The Matter of Habit », *American Journal of Sociology*, Vol. 91, N° 5, 1986, pp. 1039–1087.
- Canto Sperber Monique, *Que peut l'éthique, Faire face à l'homme qui vient*, Textuel, Paris, 2008, 107 p.
- Cefai Daniel, Zimmermann Bénédicte, Nicolae Daniel, Endress Martin, « Introduction », *Human Studies*, Vol. 38, N° 1, 2015, pp. 1–12.
- Cérézuelle Daniel, « La technique et la chair », *Revue européenne des sciences sociales*, Vol. XLIII, N° 32, 2005, consulté le 30 juin 2017, <http://ress.revues.org/323>
- Chalquist Craig, « A look at the ecotherapy research evidence », *Ecopsychology*, Vol. 1, N° 2, 2009, pp. 64-74.
- Chalier Catherine, *Désir de conversion*, Seuil, Paris, 2011, 283 p.
- Charbonneau Bernard, *L'Hommauto*, Denoël, Paris, 2003, 140 p.
- Chazel François, « Influence », pp. 418-425 in Collectif, *Dictionnaire de la sociologie*, Encyclopedia Universalis/Albin Michel, Paris, 1998, 917p.
- Chenel Jérôme, « Chronique : Et la Chine inventa l'étalement urbain en Afrique », *Le Monde Afrique*, paru le 26 janvier 2017, consulté le 27 juin 2017, http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/01/26/et-la-chine-inventa-l-etatement-urbain-en-afrique-grace-aux-motos-taxis_5069594_3212.html
- Cheyne Vincent, *Décroissance ou décadence*, Le Pas de côté, Vierzon, 2014, 187 p.
- Clima Jean, *L'échelle sainte*, Abbaye de Bellefontaine, Bégrolles-en-Mauges, 1978, 386 p.
- Corcuff Philippe, « Acteur pluriel contre habitus ? À propos d'un nouveau champ de recherches et de la possibilité du débat en sciences sociales », *Politix*, Vol. 12, N° 48, 1999, pp. 157-173.
- Cosgrove Denis, « Contested Global Visions: One-World, Whole-Earth, and the Apollo Space Photographs », *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 84, N° 2, 1994, pp. 270–294.
- Csikszentmihalyi Mihaly, *Finding Flow, The Psychology of Engagement with Everyday Life*, Basic Books, New York, 1997, 181p.
- d'Alexandrie Clément, *Le Pédagogue I*, CERF, Paris, 1983, 298 p.
- de Dreuille Mayeul, *La Règle de Saint Benoît et les traditions ascétiques de l'Asie à l'Occident*, Vie monastique 38, Abbaye de Bellefontaine, Bégrolles-en-Mauges, 2000, 503 p.
- de Montaigne Michel, *Les Essais*, Presses Universitaires de France, Paris, 2004, 1419 p.
- de Nysse Grégoire, *Vie de Moïse*, CERF, Paris, 1941, 175 p.
- Darmon Muriel, « Des jeunesses singulières. Sociologie de l'ascétisme juvénile », *Agora débats/jeunesses*, Vol. 3, N° 56, 2010, p. 49-62.
- De Solère Régis, *La mobilité urbaine en France. Enseignements des années 2000-2010*, Editions du CERTU, Lyon, 2012, 108 p.
- De Munck Jean, « Les trois dimensions de la sociologie critique », *SociologieS* [En ligne], consulté le 30 janvier 2018, <http://journals.openedition.org/sociologies/3576>
- De Coninck Frédéric, « L'invention des routines », *Colloque du groupe de travail 23, de l'Association des Sociologues de Langue Française, Mobilité Spatiale et Fluidité Sociale*, Lille, 2014, 12 p., consulté le 15 novembre 2015, <https://hal-enpc.archives-ouvertes.fr/hal-01068665>
- Dawson Patrick, « The contribution of the processual approach to the theory and practice of organizational change », pp. 119–132 in Bije David M., Burnes Bernard, Hassard John (ed. by), *The Routledge Companion to Organizational Change*, Routledge, Londres, 2012, 609p.
- Debord Guy, « Positions situationnistes sur la circulation. », *Internationale situationniste*, N° 3, 1959), consulté le 26 juin 2016, <http://www.dolecologie.info/DOC%20PDF/DebordPositionssituationnistessurlaCirculation.pdf>
- Delafosse Lucas, Malek Stéphane, « Marche à suivre, Evaluation de l'exoérimentation, Eysines sur le grill », *Forum Vies Mobiles*, 2015, consulté le 25 juin 2016, <http://owncloud.forumviesmobiles.org/index.php/s/oOifNOnKVBHBXIB>
- Delarun Jacques, *Gouverner c'est servir*, Alma, Paris, 2012, 453 p.
- Demers Marie, « Mobilité active », *Forum Vies Mobiles*, 2015, consulté le 21 Février 2017, <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-active-2888>
- Demoli Yoann, *Automobile et stratification sociale, Diffusion, caractéristiques et coûts de l'équipement automobile en France depuis les années 1980*, Thèse Sciences Po Paris, Paris, 2015, <file:///E:/2015iepp0004-demoli-yoann.pdf>
- Kingsley Dennis, Urry John, *After the Car*, Polity, Cambridge, 2009, 212 p.
- Derruder Ben, Willox Frank (ed.), *Commodity Chains and World Cities*, Wiley-Blackwell, Chichester, 2007, 210p.

- Desportes Marc, *Paysages en mouvement, Transport et perception de l'espace, XVIIIe-XXe siècle*, Gallimard, Paris, 2005, 413 p.
- Devilliers Noëlle, *Antoine le Grand, Père des moines*, Abbaye de Bellefontaine, Bégrolles en Mauges, 1993, 108 p.
- Dewey John, *Democracy and Education, An Introduction to the Philosophy of Education*, Thoemmes Press, Bristol, 2002, 194p.
- Dewey John, *Expérience et nature*, Gallimard, Paris, 2012, 478 p.
- Dewey John, *La formation des valeurs*, Les Empêcheurs de tourner en rond/La Découverte, Paris, 2011, 234 p.
- Dewey John, *Le public et ses problèmes*, Université de Pau/Éditions Léo Scherrer, Pau, 2003, 207 p.
- Dewey John, *Human Nature and Conduct, an Introduction to Social Psychology*, The Modern Library, New York, 1961, 336p.
- Diener Roger, Herzog Jacques, Meili Marcel, de Meuron Pierre, Schmid Christian, *La Suisse, portrait urbain*, Birkhäuser, Bâle, 2006, 231 p.
- Donanski Juliusz, *La philosophie, théorie ou manière de vivre ?*, Editions Université de Fribourg, Fribourg, 1996, 126 p.
- Dortier Jean-François (dir.), *Dictionnaire des sciences humaines*, Editions Sciences Humaines, Paris, 2004, 875 p.
- Dunn James A., *Driving Forces, The Automobile, Its Enemies, and the Politics of Mobility*, Brookings Institution Press, Washington D.C., 1998, 230p.
- Dupuy Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Anthropos, Paris, 1995, 216 p.
- Dupuy Jean-Pierre, Robert Jean, *La trahison de l'opulence*, Presses Universitaires de France, Paris, 1976, 256 p.
- Edensor Tim, « Walking in the British countryside: reflexivity, embodied practices and ways to escape. », *Body & Society*, Vol. 6, N° 3-4, 2000, pp. 81-106.
- Elias Norbert, *La société des individus*, Fayard, Paris, 1987, 301 p.
- Ellard Colin, *You are Here, Why we can find our way to the moon but get lost in the mall*, Doubleday, New York, 2009, 328p.
- Elliott Anthony, Urry John, *Mobile Lives*, Routledge, Londres, 2010, 188 p.
- Ellul Jacques, *Trahison de l'Occident*, Princi Negue, Pau, 2003, 183 p.
- Ellul Jacques, *Théologie et technique, pour une éthique de la non-puissance*, Labor et Fides, Genève, 2014, 368 p.
- Elster John, *Explaining Social Behavior, More Nuts and Bolts for the Social Science*, Cambridge University Press, Cambridge, 2007, 484p.
- Erasme, *L'éducation du prince chrétien [Ou l'art de gouverner]*, Les Belles Lettres, Paris, 2016, 256 p.
- Eriksson Louise, Garvill Jörgen, Nordlund Annika M., « Interrupting habitual car use: The importance of car habit strength and moral motivation for personal car use reduction », *Transportation Research*, Part F 11, 2008, pp. 10-23.
- Ferreira Antonio, Bertolini Luca, Næss Petter, « Immutability as resilience? A key consideration for transport policy and research », *Applied Mobilities*, Vol. 2, N° 1, pp. 16-31, consulté le 12 juin 2017, <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/23800127.2017.1283121>
- Flamm Michael, « Se passer de la voiture demande beaucoup de savoir-faire », *La Revue Durable*, N° 18, 2005, pp. 31-34.
- Flamm Michael, Jemelin Christophe, Kaufmann Vincent, « Travel behaviour adaptation processes during life course transitions », *Lasur Report*, N° 16, 2008, 306 p., consulté le 1er août 2016, <https://infoscience.epfl.ch/record/128461/files/COST355-RapportLaSUR.pdf>
- Flonneau Mathieu, « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », *Vingtième Siècle*, N° 61, 1999, pp. 30-43, Consulté le 1er mars 2018, http://www.persee.fr/doc/xxs_0294-1759_1999_num_61_1_3811
- Flonneau Mathieu, « Infrastructures et citadins : réflexions sur l'acceptation et l'impact de l'automobile à Paris au XXe siècle », *Le Mouvement social*, N° 192, 2000, pp. 99-120, consulté le 13 juin 2015, <http://www.jstor.org/stable/3779748>
- Flonneau Mathieu, *Les cultures du Volant, XX-XXIe siècle, Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Autrement, Paris, 2008, 219p.
- Fol Sylvie, « Encouragement ou injonction à la mobilité ? », *Revue Projet*, Vol. 201, N° 314, 2010, pp. 52-58.
- Foucault Michel, « L'écriture de soi », in *Dits et écrits*, Vol. 4, 1983, pp. 1980-1988.
- Foucault Michel, *L'herméneutique du sujet, Cours au collège de France, 1981-1982*, Gallimard Seuil, Paris, 2001, 535 p.
- Fouillé Laurent, *L'attachement automobile mis à l'épreuve, Étude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités*, Thèse Rennes 2, Rennes, 2010, 476 p.
- Franck Georg, « Mental capitalism (power and freedom in the age of mass media) », *Merkur*, Vol. 57, N° 1, 2003, pp. 1-15.

- Frère Séverine, Mathon Sylvie, Castex Elodie, « Les usages des Services de Transports Personnalisés, de nouvelles routines pour une mobilité durable ? », *Espace populations sociétés*, N° 1–2, 2015, 19p., consulté le 11 janvier 2017, <http://eps.revues.org/6005>
- Freundental-Pedersen Malene, *Mobility in daily life, between freedom and unfreedom*, Ashgate, Farnham, 2009, 155p.
- Fuller Buckminster, *Utopia or Oblivion, The Prospects for Humanity*, The Penguin Press, Londres, 1970, 416 p.
- Gallez Caroline, Kaufmann Vincent, « Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », pp. 41–55, in Flonneau Mathieu, Guigueno Vincent (dir). *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2009, 331 p.
- Gardner Benjamin, Abraham Charles, « What drives, car use? A grounded theory analysis of commuters' reasons for driving », *Transportation Research Part F*, Vol. 10, N° 3, 2007, pp. 187–200.
- Garfinkel Harold, *Recherches en ethnométhodologie*, Presses Universitaires de France, Paris, 2007, 473 p.
- Gartman David, *Auto Opium, A social History of American Automobile Design*, Routledge, Londres, 1994, 264p.
- Gauvard Claude, de Libera Alain, Zink Michel, *Dictionnaire du Moyen Âge*, Presses Universitaires de France, Paris, 2002, 1548 p.
- Genard Jean-Louis, « Expliquer, comprendre, critiquer », *SociologieS* [En ligne], consulté le 30 janvier 2018, <http://journals.openedition.org/sociologies/3555>
- Genard Jean Louis, « Esthétique, éthique et thérapeutique, quelles relations ? », pp. 105-134 in Longneaux Jean-Michel, Lenoir Thierry, *S'ouvrir à la beauté pour réinventer le soin ?*, Weyrich Edition, Neufchâteau, 2016, 208 p.
- Genard Jean-Louis, « Sociologie critique, sociologie morale », pp. 37-66, in Frère Bruno (éd. par), *Le Tournant de la théorie critique, Solidarité et Société*, Editions Desclée De Brouwer, Paris, 2015, 496 p.
- Genard Jean-Louis, *Sociologie de l'éthique*, L'Harmattan, Paris, 1992, 269 p.
- Genard Jean-Louis, Cantelli Fabrizio, « Êtres capables et compétents : lecture anthropologique et pistes pragmatiques », *SociologieS* [En ligne], consulté le 30 janvier 2018, <http://journals.openedition.org/sociologies/1943>
- Gibson J. Eleanor, Pick Anne D., *An Ecological Approach to Perceptual Learning and Development*, Oxford University Press, Oxford, 2000, 238p.
- Gibson James J., *The Ecological Approach to Visual Perception*, Houghton Mifflin Company, Boston, 1979, 332p.
- Girandola Fabien, *Psychologie de la persuasion et de l'engagement*, Presses Universitaires de Franche-Comté, Besançon, 2003, 400 p.
- Giuliani Vittoria, « Quitter sa maison. Les enjeux du dé-placement », pp.165-197 in Serfaty-Garzon Perla, Demers Liliane (ed.). *Un chez-soi chez les autres*, Bayard, Montreal, 2006, 292 p.
- Goarzin Maël, Rigal Alexandre, « Regards d'un philosophe et d'un sociologue sur la question du mode de vie et de son changement », *Philosophie et transdisciplinarité - Journée d'études CUSO*, Lausanne, 10 novembre 2017.
- Goffman Erving, *Asiles, études sur la condition des malades mentaux*, Les Editions de Minuit, Paris, 1968, 447 p.
- Goffman Erving, *La mise en scène de la vie quotidienne, 2. Les relations en public*, Les Editions de Minuit, Paris, 1973, 372 p.
- Godin Christian, *Dictionnaires de philosophie*, Fayard/éditions du temps, Paris, 2004, 1534 p.
- Goetz André, « L'idéologie sociale de la bagnole », *Le sauvage*, 1973, pp. 1-9.
- Goulet-Cazé Marie-Odile, *L'ascèse cynique, Un commentaire de Diogène Laërce, VI 70-71*, Vrin, Paris, 1986, 222 p.
- Goyet Francis, « La notion éthique d'habitude dans les "Essai" : articuler l'art et la nature », *Modern Language Notes*, Vol. 118, N° 4, 2003, pp. 1069-1091, consulté le 20 mars 2016, <http://www.jstor.org/stable/3252000>
- Grafmeyer Yves, Joseph Isaac, « L'école de Chicago : naissance de l'écologie urbaine », Flammarion, Paris, 2009, 377 p.
- Graham-Rowe Ella, Skippon Stephen, Gardner Benjamin, Abraham Charles, « Can we reduce and, if so, how? A review of available evidence », *Transportation Research Part A*, Vol. 45, 2011, pp. 401–418.
- Groys Boris, *Art Power*, The MIT Press, Cambridge, 2008, 187p.
- Guillaumont Antoine, « Le dépassement comme forme d'ascèse, dans le monachisme ancien », *Annuaire 1968-1969 de l'École pratique des hautes études, Section des sciences religieuses*, Tome 76, 1967, pp. 31-58.
- Hacking Ian, *Mad Travelers, Reflections on the Reality of Transient Mental Illnesses*, University Press of Virginia, Charlottesville, 1998, 239p.
- Hadot Pierre, *Discours et mode de vie philosophique*, Les Belles Lettres, Paris, 2014, 318 p.
- Hadot Pierre, *Exercices spirituels et philosophie antique*, Albin Michel, Paris, 1993, 404 p.

- Hadot Pierre, *La philosophie comme manière de vivre, Entretiens avec Jeanne Carlier et Arnold I. Davidson*, Albin Michel, Paris, 2001, 281 p.
- Hadot Pierre, *Qu'est-ce que la philosophie antique ?*, Gallimard, Paris, 1995, 461 p.
- Harada Theresa, *Driving Cultures*, Thesis University of Wollongong, Wollongong, 2014, 284p., consulté le 21mai 2015, <http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=5065&context=theses>
- Haraway Donna, *When Species Meet*, University of Minnesota Press, Minneapolis and Londres, 2008, 423 p.
- Hazan Cony, Shaver Philip, Romantic Love Conceptualized as an Attachment process, pp. 399–420, in Slade Arietta, Holmes Jeremy (ed. by), *Attachment Theory*, Vol. 4, Sage, Londres, 2014, 507p.
- Hennion Antoine, Maisonneuve Sophie, Gomart Emilie, *Figures de l'amateur, Formes, objets, pratiques de l'amour de la musique aujourd'hui*, La documentation française, Paris, 2000, 281 p.
- Hennion Antoine, « Ce que ne disent pas les chiffres... vers une pragmatique du goût », pp. 287-304 in Donnat Olivier, Tolila Paul, *Le(s) public(s) de la culture*, Presses de Sciences Po, Paris, 2003, 393 p.
- Hennion Antoine, « Pour une pragmatique du goût », *CSI Working Papers Series*, N° 001, 2005, 14p.
- Hobsbawn Eric, Ranger Terence (ed. by), *The Invention of Tradition*, Cambridge University Press, Cambridge, 1983, 320p.
- Hopkins Rob, *Manuel de transition, de la dépendance à la résilience locale*, Ecosociété, Montreal, 2010, 211 p.
- Hutchins Edwin, *Cognition in the Wild*, MIT Press, Cambridge, 1995, 381p.
- Illich Ivan, *Deschooling society*, Harmondsworth, Middlesex, 1973, 46p.
- Illich Ivan, *La Perte des sens*, Fayard, Paris, 2004, 360 p.
- Illich Ivan, *Œuvres complètes, Volume 1*, Fayard, Paris, 2005a, 792 p.
- Illich Ivan, *Le chômage créateur, postface à la convivialité*, Seuil, Paris, 1977, 88 p.
- Ingold Tim, *Being Alive, Essays on Movement, Knowledge and Description*, Routledge, Oxon, 2011a, 270p.
- Ingold Tim, *The Perception of the Environment, Essays in Livehood, Dwelling and Skill*, Routledge, Londres, 2011b, 463p.
- Ascher Patrick, *Les couples face à leur logement, goûts et dégoûts en matière d'habitat, construction, définitions, représentations et négociations des codes esthétiques mobiliers*, Presses Universitaires de Suisse, Neuchâtel, 2015, 463 p.
- Jackson Tim, « S'évader de la cage de fer du consumérisme », pp. 31-48 in Bourg Dominique, Dartiguepeyrou Carine, Gervais Caroline, Perrin Olivier, *Les Nouveaux modes de vie durable, S'engager autrement*, Le Bord de l'eau, Lormont, 2016, 205 p.
- Jain Juliet, Guiver Jo, « Turning the Car Inside Out: Transport, Equity and Environment », *Social Policy & Administration*, N° 5, 2001, pp. 569-586.
- Jacqué Marie, « L'éducation à l'environnement : entre engagements utopistes et intégration idéologique », *Cahiers de l'action*, Vol. 1, N° 47, pp. 13-19.
- James William, *L'expérience religieuse, essai de psychologie descriptive*, Félix Alcan, Paris, 1908, 449 p.
- James William, *Les formes multiples de l'expérience religieuse, essai de psychologie descriptive*, Editions Exergue, Chambéry, 2001, 487p.
- James William, *Le Pragmatisme*, Flammarion, Paris, 1968, 247 p.
- James William, *The Principles of Psychology, Volume 1.*, Harvard University Press, Cambridge, 1981, 1740p.
- Joule Robert-Vincent, Beauvois Jean-Léon, *La soumission librement consentie, Comment amener les gens à faire librement ce qu'ils doivent faire ?*, Presses Universitaires de France, Paris, 2006, 215 p.
- Joule Robert-Vincent, Beauvois Jean-Léon, *Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens*, Presses Universitaires de Grenoble, 2002, 286 p.
- Jullien François, *Il n'y a pas d'identité culturelle, mais nous défendons les ressources d'une culture*, L'Herne, 2016, 93 p.
- Kahneman Daniel, *Thinking Fast and Slow*, Farrar, Strauss and Giroux, New York, 2011, 499p.
- Kahneman Daniel, Tversky Amos (ed. by), *Choices, Values, and Frames*, Cambridge University Press, Cambridge, 2000, 840p.
- Kaldis Byron, *Encyclopedia of Philosophy and the Social Sciences, 1*, SAGE, London, 2013, 1200p.
- Kaplan Caren, *Questions of Travel*, Duke University Press, Durham, 1995, 231p.
- Katz Elihu, Lazarsfeld Paul F., *Personal Influence, The Part played by People in the Flow of Mass Communication*, Transaction Publishers, London, 2005, 400p.
- Kaufmann Jean-Claude, *L'enquête et ses méthodes, L'entretien compréhensif, 3e édition*, Armand Colin, Paris, 2011, 128 p.

- Kaufmann Jean-Claude, *Ego : pour une sociologie de l'individu*, Nathan, Paris, 2001, 288 p.
- Kaufmann Vincent, *Les paradoxes de la mobilité, Bouger s'enraciner*, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, Lausanne, 2008, 115 p.
- Kaufmann Vincent, *Re-thinking Mobility*, Ashgate, Farnham, 2002, 109 p.
- Kaufmann Vincent, Audikana Ander, *Mobilité et libre circulation en Europe, Un regard suisse*, Economica, Paris, 2016, 127 p.
- Kaufmann Vincent, Ravalet Emmanuel, « From Weak Signals to Mobility Scenarios: A Prospective Study of France in 2050 », *Transportation Research Procedia*, Vol^o 19, 2016, pp. 18-32.
- Kaufmann Vincent, Tabaka Kamia, Louvet Nicolas, Guidez Jean-Marie, *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ?, Évolution de l'image des modes de transport*, CERTU, Lyon, 2010, 52 p.
- Kaufmann Vincent, Widmer Eric, « L'acquisition de la motilité au sein des familles. Etat de la question et hypothèses de recherche », *Espaces et sociétés*, Vol. 1, N^o 120-121, 2005, pp. 199-217.
- Kent Jennifer, « Driving to save time or saving time to drive? The enduring appeal of the private car », *Transportation Research Part A*, Vol. 65, 2014, pp. 103-115.
- Kent Jennifer, *Secured by automobility: why does the private car continue to dominate transport practices?*, Thesis University of New South Wales, Sydney, 2013, 360p.
- Klinger Thomas, Kenworthy Jeffrey, Lanzendorf Martin, « Dimensions of urban mobility cultures-a comparison of German cities », *Journal of Transport Geography*, Vol. 31, 2013, pp. 18-29.
- Kohr Leopold, *The Inner City*, Y Lolfa, Talybont, 1989, 157p.
- Laborit Henri, *La légende des comportements*, Flammarion, Paris, 1994, 318 p.
- Ladd Brian, Autophobia, *Love and Hate in the Automotive Age*, University of Chicago Press, Chicago, 2008, 227p.
- Laffont Georges-Henry, Martouzet Denis, « Adapter les pratiques aux valeurs, adapter les valeurs aux pratiques : compensation et conciliation des habitants du périurbain pour une mobilité durable », *Développement durable et territoires*, Vol. 6, N^o 3, 17 p., consulté le 1er octobre 2016, <http://developpementdurable.revues.org/11057>
- Lahire Bernard, *L'homme pluriel, Les ressorts de l'action*, Nathan, Paris, 1998, 271 p.
- Lahire Bernard, *Portraits sociologiques, Dispositions et variations individuelles*, Nathan, Paris, 2002, 431 p.
- Lamont Michèle, *The Dignity of Working Men, Morality and the Boundaries of Race, Class, and Immigration*, Harvard University Press, Cambridge, 2000, 391p.
- Latour Bruno, « Comment finir une thèse de sociologie », *Revue du MAUSS*, 2004, N^o 2, pp. 154-172.
- Latour Bruno, « How to be Iconophilic in Art, Science and Religion », in Carrie Jones, Galison Peter (ed. by), *Picturing Science Producing Art*, Routledge, Londres, 1998, pp. 418-440.
- Latour Bruno, *Aramis ou l'amour des techniques*, La Découverte, Paris, 1992, 241 p.
- Latour Bruno, *Changer la société, refaire de la sociologie*, La Découverte, Paris, 2007, 381 p.
- Latour Bruno, Hermant Emilie, *Paris ville invisible*, Les Empêcheurs de tourner en rond/La Découverte, Paris, 1998, 159 p.
- Latour Bruno, « Factures/fractures. De la notion de réseau à celle d'attachement », pp. 89-208 in André Micoud, Peroni Michel, *Ce qui nous relie*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000, 373 p.
- Latour Bruno, *Enquête sur les modes d'existence : une anthropologie des Modernes*, La Découverte, Paris, 2012, 498 p.
- Latour Bruno, *Les microbes, guerre et paix*, suivi de *Irréductions*, Métailié, Paris, 1984, 279 p.
- Latour Bruno, *Politiques de la nature, Comment faire entrer les sciences en démocratie ?*, La Découverte, Paris, 2004, 363 p.
- Lavadinho Sonia, « Réenchanter la marche, ludifier la ville. Bonnes pratiques et actions innovantes », *Les Cahiers nouveaux*, N^o 80, 2011, pp. 14-24.
- Lavadinho Sonia, Winkin Yves, « Comment ludifier nos villes ? », *Urbanisme*, N^o 366, 2009, pp. 82-86.
- Lavelle Louis, *Quatre saints, De la sainteté*, Albin Michel, Paris, 1951, 213 p.
- Lavelle Louis, *Règles de la vie quotidienne*, Arfuyen, Paris, 2010, 146p.
- Le Bolluec Alain, « Hellénisme et christianisme », pp. 1045-1054, in *Le savoir grec*, Flammarion, Paris, 2011, 1247 p.
- Le Breton David, *La passion du risque*, Métailié, Paris, 2000, 189 p.
- Lecun Yann, Bengio Yoshua, Hinton Geoffrey, « Deep learning », *Nature*, 2015, Vol. 521, N^o 7553, pp. 436-444.

- Lemieux Cyril, « De la théorie de l'habitus à la sociologie des épreuves : relire L'expérience concentrationnaire ». *Michael Pollak. De l'identité blessée à une sociologie des possibles*, Israel Liora, Voldman Danière (éd. par), Editions Complexe, 2008. <https://sociologie.cuso.ch/fileadmin/sociologie/document/2007—Hommage—M.—Pollak.pdf>
- Lemoine Laurent, Gaziaux Eric, Müller Denis, *Dictionnaire encyclopédique d'éthique chrétienne*, CERF, Paris, 2013, 2169 p.
- Lesteven Gaële, « La congestion automobile perturbe-t-elle la routine des ménages motorisés ? Illustration à partir de l'Île-de-France », *Espace populations sociétés*, 2015, Vol. 1, N° 2, 2015, consulté le 3 septembre 2015, <http://eps.revues.org/6018>
- Lévy Jacques, *L'Espace légitime, Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Presses de la Fondation nationale des Sciences Politiques, Paris, 1993, 476 p.
- Lévy Jacques, *Le tournant géographique, Penser l'espace pour lire le monde*, Belin, Paris, 1999, 399 p.
- Liftin Karen T., *Ecovillages, Lessons for Sustainable Community*, Polity, Cambridge, 2014, 223p.
- Livet Pierre, *Émotions et rationalité morale*, Presses Universitaires de France, Paris, 2002, 291 p.
- Lois David, Mercedes Lopez-Saez, « The relationship between instrumental, symbolic and affective factors as predictors of car use: A structural equation modeling approach », *Transportation Research Part A*, N° 43, 2009, pp. 790-799.
- Lovelock James, *Gaïa, A New Look at Life on Earth*, Oxford University Press, Oxford, 1995, 148p.
- Lovelock James, *Les âges de Gaïa*, Robert Laffont, Paris, 1990, 291 p.
- Lovelock James, *The Revenge of Gaïa, Why the Earth is Fighting Back - and How We Can Still Save Humanity*, Penguin Books, London, 2006, 176p.
- Macintyre Alasdair, *After Virtue, a study in moral theory*, Duckworth, Londres, 1985, 286p.
- Marc-Aurèle, *Pensées*, Pot cassé, Paris, 1943, 199 p.
- March Peter, Collett Peter, *Driving Passion, The Psychology of the car*, Faber and Faber, Londres, 1987, 210p.
- Marchal Hervé, *Un sociologue au Volant*, Tétraèdre, Paris, 2014, 172 p.
- Marinetti Filippo Tommaso, « Manifeste du futurisme », *Le Figaro*, 20 février 1909 consulté le 14 mai 2016, http://zinclafrique.org/mef/?page_id=386
- Martineau Harriet, *How to Observe Morals and Manners*, Transaction Publishers, New Brunswick, 1989, 265p.
- Martuccelli Danilo, « Les deux voies de la notion d'épreuve en sociologie », *Sociologie*, Vol. 6, N° 1, 2015, pp. 43-60.
- Martuccelli Danilo, *Forgé par l'épreuve, L'individu dans la France contemporaine*, Armand Colin, Paris, 2006, 478 p.
- Martuccelli Danilo, Lits Grégoire, « Sociologie, Individus, Épreuves. Entretien avec Danilo Martuccelli », *Émulations*, Vol. 3 N° 5, 2009, consulté le 26 janvier 2018, <http://www.revue-emulations.net/archives/n-5—georg-simmel—environnement—conflitmondialisation/>
- Marrou Henri-Irénée, *Histoire de l'Éducation dans l'Antiquité*, Seuil, Paris, 1948, 645 p.
- Masbouni Ariella (ed.), *Ville et voiture*, Parenthèses, Marseille, 2015, 191 p.
- Masclat Olivier, « Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence », *Agora débats/jeunesses*, Vol. 28, N° 1, 2002, pp. 46-56.
- Massot Marie-Hélène, Armoogum Jimmy, Bonnel Patrick, Caubel David, « Une ville sans voiture : utopie ? », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2004, N° 5, pp. 753-778.
- Mauss Marcel, « Les techniques du corps », *Journal de psychologie*, 1936, Vol. 32, N° 3-4, pp. 365-86.
- Maziano Michela, *Dictionnaire du corps*, Presses Universitaires de France, Paris, 2007, 1048 p.
- Menger Pierre-Michel, *Le travail créateur : s'accomplir dans l'incertain*, Gallimard, Paris, 2009, 973 p.
- Mesure Sylvie, Savidan Patrick (dir.), *Le dictionnaire des sciences humaines*, Presses Universitaires de France, Paris, 2016, 1264 p.
- Milyavskaya Marina, Inzlicht Michael, « What's so great about self-control? Examining the importance of effortful self-control and temptation in predicting real-life depletion and goal attainment », *Social Psychological and Personality Science*, Vol. 1, N°9, 2017, consulté le 7 juin 2017, <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1948550616679237>
- Milgram Stanley, « The small world problem », *Psychology today* Vol. 2, N° 1, 1967, pp. 60-67.
- Mitchell Timothy, *Carbon Democracy, Political Power in the Age of Oil*, Verso, Londres, 2011, 278 p.
- Mondzain Marie-José, *Image, Icône, économie, Les sources byzantines de l'imaginaire contemporain*, Seuil, Paris, 1996, 295 p.
- Monneyron Frédéric, Thomas Joël, *L'automobile, un imaginaire contemporain*, Imago, Paris, 2006, 162 p.

- Morlet Sébastien, *Christianisme et philosophie, Les premières confrontations (Ier-VIème siècle)*, Le livre de Poche, Paris, 2014, 260 p.
- Morton Timothy, *Dark Ecology, For a Logic of Future Coexistence*, Columbia University Press, New York, 2016, 191p.
- Moscovici Serge, *Psychologie des minorités actives*, Presses Universitaires de France, 1979, 275 p.
- Mounier Etienne, *Manifeste au service du personnalisme*, Les classiques des sciences sociales, UQAC, Chicoutimi, 2003, 150 p., consulté le 20 janvier 2016, http://classiques.uqac.ca/classiques/Mounier_Emanuel/manifeste_service_pers/mounier_manifeste_pers.pdf
- Mundler Maria, « From motility to empowerment: impacts of cycling classes for adults in Switzerland », *Swiss Mobility Conference*, Lausanne, 2016.
- Nachi Mohamed, *Introduction à la sociologie pragmatique*, Armand Colin, Paris, 2006, 223 p.
- Nathan Tobie, *L'influence qui guérit*, Odile Jacob, Paris, 1994, 350 p.
- Neal David T., Wood Wendy, Wu Mengju, Kurlander David, « The Pull of the Past: When do Habits Persist Despite Conflict With Motives? », *Personality and Social Psychology Bulletin*, N° 37, 2011, pp. 1428–1437.
- Neal David T., Wood Wendy, Quinn Jeffrey M., « Habits: A Repeat Performance », *Current Directions in Psychological Science*, Vol. 15, N°4, 2006, pp. 198–202.
- Newman Peter, Kenworthy Jeffrey, *The End of Automobile Dependence, How Cities are Moving Beyond Car Based Planning*, Island Press, Londres, 2015, 300p.
- Niveleau Charles-Edouard, « Le concept gibsonien d'affordance : entre filiation, rupture et reconstruction conceptuelle » *Intellectica*, N° 43, 2006, pp. 159-199.
- Nixon Denver V., « A sense of momentum: mobility practices and dis/embodied landscapes of energy use », *Environment and Planning A*, Vol. 44, 2012, pp. 1661–1678.
- Nixon Denver V., « Speeding capsules of alienation? Social (dis)connections amongst drivers, cyclists and pedestrians in Vancouver, BC », *Geoforum*, N° 54, 2014, pp. 91-102.
- Nock Arthur Darby, *Conversion, the Old and the New in Religion from Alexander the Great to Augustine of Hippo*, Clarendon Press, Oxford, 1933, 309p.
- Norman Donald A., *The Design of Everyday Things*, Basic Books, New York, 2002, 256p.
- Northcott Michael S., *A Moral Climate, The Ethics of Global Warming*, Orbis Book, Maryknoll, 2007, 336p.
- Northcott Michael S., *A Political Theology of Climate Change*, Eerdmans Publishing Co, Cambridge, 2013, 335p.
- Nussbaum Martha C., *Creating capabilities, The Human Development Approach*, Harvard University Press, Cambridge, 2011, 237p.
- Offner Jean-Marc, « Les “effets structurants” du transport : mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, Tome 22, N° 3, 1993, pp. 233-242.
- Oakeshott Michaël, *De la conduite humaine*, Presses Universitaires de France, Paris, 1995, 334 p.
- Oppenchain Nicolas, Fouquet Jean-Philippe, Pourtau Baptiste, « Les changements de modes de déplacement dans le périurbain », *EspacesTemps.net*, 2017, 16 p., consulté le 3 juin 2017, <https://www.espacestemp.net/articles/les-changements-de-modes-de-deplacement-dans-le-periurbain/>
- Orfeuil Jean-Pierre, « Entre autonomie et servitude Volontaire », *Les Cahiers de médiologie*, N° 12, 2001, pp. 193-201.
- Paicheler Geneviève, *Psychologie des influences sociales, Contraindre, convaincre, persuader*, Delachaux et Niestlé, Neuchâtel et Paris, 1985, 247 p.
- Paquot Thierry, *Terre urbaine, Cinq défis pour le devenir urbain*, La Découverte, Paris, 2006, 221 p.
- Parsons Talcott, « On the Concept of Influence », *The Public Opinion Quarterly*, Vol. 27, N° 1, 1963, pp. 37–62.
- Paterson Matthew, « Car Culture and Global Environmental Politics », *Review of International Studies*, Vol. 26, N° 2, 2000, pp. 253–270.
- Paterson Matthew, *Automobile Politics*, Cambridge University Press, Cambridge, 2007, 271p.
- Paterson Matthew, « Ennui de voiture », *Ecologie & politique*, N° 1, 2010, pp. 103-128.
- Paterson Matthew, Stripple Johannes, « My Space: governing individuals' carbon emissions », *Environment and Planning D: Society and Space*, Vol. 28, 2010, pp 341–362.
- Pattaroni Luca, « Mode de vie », *Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilière*, 2013, consulté le 10 avril 2016, <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754>

- Pavie Xavier, *Exercices spirituels, Leçons de la philosophie contemporaine*, Les Belles Lettres, Paris, 2013, 434 p.
- Pavie Xavier, *Le choix d'exister*, Les Belles Lettres, Paris, 2015, 213 p.
- Pearce John M., *Animal Learning and Cognition, An Introduction*, Psychology Press, Hove, 2000, 420p.
- Piette Albert, « Au cœur de l'activité, au plus près de la présence », *Réseaux*, N° 182, 2013, pp. 58-87.
- Pignarre Philippe, Stengers Isabelle, *La sorcellerie capitaliste, Pratiques de désenchantement*, La Découverte/Poche, Paris, 2007, 224 p.
- Pikora Terri, Miller Michael, « Promoting Active Transport: An intervention portfolio to increase physical activity as a means of transport », National Public Health Partnership, Melbourne, 2001, consulté le 14 décembre 2016, <http://catalogue.nla.gov.au/Record/2962452>
- Piraud Mischa, Pattaroni Luca, Joye Dominique, « Écologie : litanie du futur ou pouvoir négligé ? », *Espaces Temps.net*, 2014, consulté le 12 février 2018, <https://www.espacestems.net/articles/ecologie-litanie-du-futur-ou-pouvoir-neglige/>
- Polk Merritt, « Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden? », *Transportation Research Part D*, Vol. 8, N° 2, 1999, pp. 75-95.
- Pollak Michael, *Une identité blessée*, Métailié, Paris, 1993, 412 p.
- Polanyi Michael, *The Tacit Dimension*, Routledge, Londres, 1966, 108p.
- Pralle Sarah, « "I'm Changing the Climate, Ask Me How!" The Politics of the Anti-SUV Campaign », *Political Science Quarterly*, Vol. 121, N° 3, 2006, pp. 397-423.
- Protevi John, *A Dictionary of Continental philosophy*, Yale University Press, New Haven, 2006, 628p.
- Pruvost Geneviève, « L'alternative écologique. Vivre et travailler autrement », *Terrain Anthropologie & sciences humaines*, N° 60, 2013, pp. 36-55.
- Quenot Michel, *L'Idône*, CERF, Paris, 1987, 209 p.
- Quinn Jeffrey M., Pascoe Anthony, Wood Wendy, Neal David T, « Can't control yourself? Monitor those bad habits. », *Personality and Social Psychology Bulletin*, Vol. 36, N° 4, 2010, pp. 499-511.
- Ravaissou Félix, *De l'habitude*, à partir de l'édition Presses Universitaires de France, Paris, 1999, 33 p., consulté le 2 avril 2015, <http://www.ac-nancy-metz.fr/enseign/phil/textesph/ravaissou.pdf>
- Rémy Jean, Voyé Liliane, *La ville, vers une nouvelle définition ?*, L'Harmattan, Paris, 1992, 173 p.
- Rérat Patrick, Pigué Etienne, Besson Roger *et al.*, « Les âges de la ville : mobilité résidentielle, parcours de vie et attractivité des villes suisses », *Geographica helvetica*, 2008, Vol. 63, N° 4, pp. 261-271.
- Rigal Alexandre, « Des exemples exemplaires. Des cas d'imitation du sociologue, aux exemples édifiants de l'empereur Marc-Aurèle. », *Comment vivre au quotidien ?*, 15 mai 2017, consulté le 31 mai 2017, <https://biospraktikos.hypotheses.org/3152>
- Rocci Anaïs, « Comprendre les freins et les leviers du changement de comportement de mobilité à travers la notion de "capital mobilité" », pp. 157-170, in Clochard Fabien, Rocci Anaïs, Vincent Stéphanie (dir.), *Automobilités et altermobilités, quels changements ?*, L'Harmattan, Paris, 2008, 286 p.
- Rodighiero Dario, « Self-Recognition in Data Visualization: how people see themselves in social visualizations », *Pubpub*, 2016, consulté le 28 août 2017, <https://www.pubpub.org/pub/self-recognition-in-data-visualization>
- Rogers Everett M., *Diffusion of Innovations*, The Free Press, New York, 1995, 518 p.
- Romano Claude, « L'équivoque de l'habitude », *Revue germanique internationale*, N° 13, 2011, pp. 187-204.
- Ruyer Raymond, *La gnose de Princeton*, Le livre de poche, Paris, 1977, 447 p.
- Ruyer Raymond, *Philosophie de la valeur*, Armand Colin, Paris, 1952, 215 p.
- Saint Thomas d'Aquin, *Somme théologique 2*, CERF, Paris, 1984, 826 p.
- Sauvy Alfred, *Les 4 roues de la fortune, Essai sur l'automobile*, Flammarion, Paris, 1968, 242 p.
- Scardigli Victor, *La consommation, culture du quotidien*, Presses Universitaires de France, Paris, 1983, 254 p.
- Schmuck Peter, Schultz Peter, « Psychologie et développement durable : un programme de recherche » pp. 23-36 in Weiss Karine, Girandola Fabien (dir.), *Psychologie et Développement durable*, Editions in press, Paris, 2010, 284p.
- Schwanen Tim, Banister David, Anable Jillian, « Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility », *Journal of Transport Geography*, Vol. 24, 2012, pp. 522-532.
- Serres Michel, *Andromaque, Veuve noire*, L'Herme, Paris, 2012, 152 p.

- Serres Michel, *Hominescence*, Le Pommier, Paris, 2001, 339 p.
- Serres Michel, *La naissance de la physique, Dans le texte de Lucrèce*, Les Editions de Minuit, Paris, 1977, 237 p.
- Serres Michel, *Variations sur le corps*, Le Pommier, Paris, 1999, 188 p.
- Sheets-Johnstone Maxime, « Kinesthetic memory », pp. 43–72 in Koch Sabine, Fuchs Thomas, Summa Michela, Müller Lowelde. *Body Memory, Metaphor and Movement*, John Benjamins Publishing Company, Amsterdam, 2012, 476p.
- Shove Elizabeth, Pantzar Mika, Watson Matt, *The Dynamics of Social Practice, Everyday Life and How It Changes*, SAGE, Londres, 2012, 144p.
- Sheller Mimi, Urry John, « The new mobilities paradigm », *Environment and planning A*, Vol. 38, N° 2, 2006, pp. 207-226.
- Sénèque, *La tranquillité de l'âme*, Seuil, Paris, 2014, 98 p.
- Silvestro Marco, « Les éco-villages comme stratégie holiste de développement durable et d'économie sociale », *Pratiques solidaires dans la relation d'échange : Monographie d'initiatives au Québec*, 2005, Cahier de l'ARUC, N°C -07, pp. 55-72.
- Simondon Gilbert, *L'individu et sa genèse physico-biologique*, Presses Universitaires de France, Paris, 1964, 304 p.
- Skinner Quentin, *Liberty before Liberalism*, Cambridge University Press, Cambridge, 1998, 142p.
- Sloterdijk Peter, *La mobilisation infinie*, Seuil, Paris, 2000, 328 p.
- Sloterdijk Peter, *Le Palais de cristal, A l'intérieur du capitalisme planétaire*, Hachette Littératures, Pluriel, 2008, 377 p.
- Sloterdijk Peter, *Les lignes et les jours, Notes 2008-2011*, Libella Maren Sell, Paris, 2012, 615 p.
- Sloterdijk Peter, *Ni le soleil ni la mort, Jeu de piste sous forme de dialogues avec Hans-Jürgen Heinrichs*, Hachette Littératures, Paris, 2003, 448 p.
- Sloterdijk Peter, *Sphères III : Ecumes*, Pluriel, Paris, 2013, 798 p.
- Sloterdijk Peter, *The Art of Philosophy, Wisdom as a Practice*, Columbia University Press, New York, 2012, 107p.
- Sloterdijk Peter, *Tu dois changer ta vie, De l'anthropotechnique*, Libella Maren Sell, Paris, 2011, 654 p.
- Smelser Neil J., Baltes Paul B. (ed. by), *International Encyclopedia of the Social and Behavioral Science*, Vol. 11, Elsevier, New York, 2001, 7891p.
- Söderström Ola, « Mobility », in Jayne Mark, Ward Kevin (ed. by), *Urban Theory: New Critical Perspectives*, Routledge, Londres, 2015, consulté le 30 septembre 2015, <https://www.academia.edu/11204378/Mobility>
- Solignac Laure, *La théologie symbolique de saint Bonaventure*, Editions Parole et Silence, Paris, 2010, 130 p.
- Souriau Etienne, *L'ombre de Dieu*, Presses Universitaires de France, Paris, 1955, 376 p.
- Steg Linda, « Car use : lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use », *Transportation Research Part A*, Vol. 39, N° 2, 2005, pp. 147-162.
- Steg Linda, « Can public transport compete with the private car? », *LATSS Research*, N° 27, 2003, 23 p.
- Stengers Isabelle, *Une autre science est possible !, Manifeste pour un ralentissement des sciences*, Les Empêcheurs de tourner en rond/La Découverte, Paris, 2013, 214 p.
- Sroufe Alan L., « Attachment and Development: A Prospective, Longitudinal Study from Birth to Adulthood », pp. 99–118, in Slade Arietta, Holmes Jeremy (ed. by), *Attachment Theory*, Vol. 4, Sage, Londres, 2014, 507p.
- Studio Olafur Eliasson, *Unspoken Spaces*, Thames and Hudson, Londres, 2016, 415p.
- Taleb Nassim Nicholas, *Antifragile, Things that gain from disorder*, Random House, New York, 2012, 519p.
- Taleb Nassim Nicholas, *Le hasard sauvage, Comment la chance nous trompe*, Les Belles Lettres, Paris, 2009, 371 p.
- Tarde Gabriel, *Les lois de l'imitation*, Saktine, Genève, 1979, 428 p.
- Ter Minassian Hovig, Boutet Manuel, « Les jeux vidéo dans les routines quotidiennes », *Espace populations sociétés*, 2015, N° 1-2, 2015, consulté le 19 juin 2017 ; <http://eps.revues.org/5989>
- The Boston Change Process Study Group, *Change in Psychotherapy, A Unifying Paradigm*, W. W. Norton Company, New York, 2010, 235p.
- Thévenot Laurent, « Les investissements de forme », 1986, in Thévenot Laurent (éditeur), *Conventions économiques*, Paris, Presses Universitaires de France, pp. 21-71
- Thibaud Jean-Paul, Grosjean Michèle (ed. par), *L'espace urbain en méthodes*, Parenthèses, Marseille, 2001, 214 p.

- Thomas Gregory, Poortinga Wouter, Sautkina Elena, « Habit discontinuity, self-activation, and the diminishing influence of context change: evidence from the UK understanding society survey », *Plos*, Vol. 11, N° 4, 2016, consulté le 6 juillet 2017, <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4847906/>
- Thomsin Laurence, Le Goff Jean-Marie, Sauvain-Dugerdil Claudine, « Genre et étapes du passage à la vie adulte en Suisse », *Espaces, populations, sociétés*, N° 1, 2004, pp. 81-96.
- Thomson Elizabeth, Winkler-Dworak Maria, Kennedy Sheela, « The Standard Family Life Course: An Assessment of Variability in Life Course Pathways », pp. 35–52 in Evans Ann, Baxter Janeen (ed. by), *Negotiating the Life Course, Stability and Change in Life Pathways*, Springer, Londres, 2013, 234p.
- Thoreau Henry David, *Walking, A Little Book of Wisdom*, Harper Collins Publishers, San Francisco, 1994, 92p.
- Thorgersen John, Moller Berit, « Breaking, car use habits: The effectiveness of a free one-month travelcard », *Transportation*, Vol. 35, N° 3, 2008, pp. 329-345.
- Tuan Yi-Fu, *Space and Place, The Perspective of Experience*, University of Minesotta Press, Minneapolis, 2001, 235p.
- Tyrinopoulos Yannis, Antoniou Constantinos, « Factors affecting modal choice in urban mobility », *European Transport Research Review*, Vol. 5, N°1, 2013, pp. 27–39.
- Urry John, « Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A discussion paper », Project SceneSusTech, 1999, 16 p., consulté le 18 septembre 2016, <http://www.lancaster.ac.uk/fass/resources/sociology-online-papers/papers/urry-automobility.pdf>
- Urry John, *Mobilities*, Polity, Cambridge, 2007, 336 p.
- Urry John, *Societies Beyond Oil, Oil Dregs and Social Futures*, Zed Books, Londres, 2013, 296 p.
- Urry John, *Sociologie des mobilités, Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Armand Colin, Paris, 2005, 256 p.
- Vacant Alfred, Mangenot Eugène (dir.), *Dictionnaire de théologie catholique*, Letouzey et Ané, Paris, 1908, 2663 p.
- Van der Kloof Angela, Bastiaanssen Jeroen, Martens Karel, « Bicycle lessons, activity participation and empowerment », *Case Studies on Transport Policy*, Vol. 2, N°2, 2014, pp. 89-95.
- Verplanken Bas, Orbell Sheina, « Reflections on Past Behavior: A Self-Report of Habit Strenght », *Journal of Applied Social Psychology*, Vol. 33, N° 6, 2003, pp. 1313–1330.
- Verplanken Bas, Wood Wendy, « Interventions to Break and Create Consumer Habits », *Journal of Public Policy & Marketing*, Vol. 25, N° 1, 2006, pp. 90–103.
- Viller Marcel (dir.), *Dictionnaire de Spiritualité, Tome I AA-Byzance*, Gabriel Beauchesne et ses Fils, Paris, 1937, 2002 p.
- Vincent Stéphanie, « Les “alternabilités” : analyse sociologique d’usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? », Thèse Université Paris 5 - René Descartes, Paris, 2008, 417 p.
- Vincent-Geslin Stéphanie, Pochet Pascal, Ortart Nathalie, Bonnel Patrick, Bouzouina Louafi, « Je t’aime... moi non plus. », *Espacestems.net*, 2017, consulté le 1er mai 2017, <http://www.espacestems.net/articles/je-taime-moi-non-plus/>
- Vincent-Geslin Stéphanie, Ravalet Emmanuel, Kaufmann Vincent, « Des liens aux lieux : l’appropriation des lieux dans les grandes mobilités de travail », *Espaces et sociétés*, N° 1, 2016, pp. 179-194.
- Wacquant Loïc, « Homines in extremis : What fighting scholars teach us about habitus. », *Body & Society*, Vol. 20, N° 2, 2014, pp. 3-17.
- Wacquant Loïc, « L’habitus comme objet et méthode d’investigation. », *Actes de la recherche en sciences sociales*, N° 4, 2010, pp. 108-121.
- Wacquant Loïc, « Protection, discipline et honneur. Une salle de boxe dans le ghetto américain. », *Sociologie et sociétés*, Vol°XXVII, N°1, 1995, pp. 75-90.
- Washington Hayden, Cook John, *Climate Change Denial*, Earthscan, Londres, 2010, 174p.
- Watzlawick Paul, *Le langage du changement, éléments de communication thérapeutique*, Seuil, Paris, 1980, 184 p.
- Watzlawick Paul, *Les Cheveux du Baron de Münchhausen, Psychothérapie et réalité*, Seuil, Paris, 1991, 254 p.
- Watzlawick Paul, Weakland John, Fisch Richard, *Changements, paradoxes et psychothérapie*, Seuil, Paris, 1975, 185 p.
- Weber Max, *L’éthique protestante et l’esprit du capitalisme*, Gallimard, Paris, 2003, 531 p.
- Weber Max, *Sociologie des religions*, Gallimard, Paris, 1996, 545 p.

Weller Jean-Marc, « Le mensonge d'Ernest Cigare : Problèmes épistémologiques et méthodologiques à propos de l'identité », *Sociologie du Travail*, Vol. 36, N° 1, 1994, pp. 25-42

Williams Alex, Srnicek Nick, « Accelerate Manifesto », *Critical Legal Thinking*, 14 mai 2013, consulté le 13 février 2015, <http://criticallegalthinking.com/2013/05/14/accelerate-manifesto-for-an-accelerationist-politics/>

Wood Wendy, Neal David T., « A New Look at Habits and the Habit-Goal Interface », *Psychological Review*, Vol. 114, N° 4, 2007, pp. 843-863.

Zarader Jean-Pierre, *Dictionnaire de philosophie*, Ellipses, Paris, 2014, 805 p.

Zipoli Caiani Silvano, « Extending the notion of affordance », *Phenomenology and Cognitive Science*, Vol. 13, N° 2, 2014, pp. 275-293.

LES TABLEAUX DE PRESENTATION DES INTERROGES

Prénom des habitants	Genre	Âge	Activités principales	Localités de résidence
Andrea	M	43	Au foyer	Wettswil
Anne	F	67	Naturopathe, enseignante Shiatsu	Choulex
Audrey	F	29	Ostéopathe	Lausanne
Aymeric	M	22	Etudiant	Lausanne
Camille	F	29	Architecte	Lausanne
Céline	F	38	Assistante de direction	Morges
Claire	F	40	Doctorante	Carouge
David	M	18	Apprenti en informatique	Mühlehorn
Denise	F	49	Chargée d'enseignement	Genève
Dominique	M	38	Garçon d'orchestre	Pully
Flavie	F	La vingtaine	Etudiante, Entrepreneurneuse	Lausanne
François	M	69	Retraité	Saint Julien en Genevois (France)
François D	M	31	Agriculteur bio	Dizy
Hélène	F	98	Retraîtée	Lausanne
Jacques	M	64	Journaliste	Lausanne
Jean-Philippe	M	42	Responsable crèches	Morges
Kevin	M	20	Apprenti en informatique	Renens
Lara	F	24	Etudiante	Lausanne
Léonard	M	23	Civiliste	Lausanne-Delémont
Lia	F	24	Etudiante et caissière	Lausanne
Linette	F	67	Retraîtée	Châtelaine
Livia	F	28	Psychologue	Zurich
Luha	M		Evêque, moine	Meyrin
Luigi	M	41	Ingénieur	Lausanne
Maël	M	29	Philosophe	La Sarraz
Marc-André	M	51	Agriculteur	Carrouge (Vaud)
Marcello	M	53	Employé de banque	Lausanne
Marianne	F	91	Retraîtée	Préverenges
Marlène	F	37	Graphiste	Lausanne
Marin	M	58	Professeur	Brétigny sur Morrens
Martin	M	58	Journaliste	Zurich
Massimo	M	29	Physiothérapeute	Lausanne
Mathias	M	40	Etudiant	Zurich
Michael	M	18	Gymnastien	Lausanne
Mina	M	25	Vendeur	Ferney-Voltaire (France)
Mithra	F	46	Mère au foyer	Thônex

Nicolas	M	43	Responsable administratif	Lausanne
Patrick	M	50	Artiste et menuisier	Zurich
Philippe	M	29	Post-doctorant bioingénierie	Lausanne
Pierre D	M	54	Professeur	Givrins
Pierre N	M	25	Etudiant	Chavannes-Près-Renens
Pierre-Alain	M	49	Consultant audit	Cheseaux
Pierre-Marie	M	55	Surveillant de chantier	Les Marécottes
Raphaël	M	52	Ingénieur	Fribourg
Romy	F		Etudiante	Renens
Thomas	M	41	Intervenant protection de l'enfance	Genève
Valentine	F	17	Gymnasienne	Lausanne
Vanessa	F	45	Juriste	Lausanne
Vincent	M	24	Enseignant	Préverenges
Virginie	F	39	Educatrice	Lausanne
Vivienne	F	23	Etudiante	Lausanne
Werner B	M	63	Retraité	Lausanne
Werner M	M	72	Retraité	Dietikon

Tableau 1'. Liste des habitants interrogés

Numéro de Pentretien	Nom des habitants	Genre	Âge	Activités principales	Localités de résidence
1	Andrea	M	43	Au foyer	Wettswil
2	Anne	F	67	Naturothérapeute, enseignante Shiatsu	Choulex
	Audrey	F	29	Ostéopathe	Lausanne
	Ayméric	M	22	Etudiant	Lausanne
	Camille	F	29	Architecte	Lausanne
6	Céline	F	38	Assistante de direction	Morges
7	Claire	F	40	Doctorante	Carouge
8	David	M	18	Apprenti en informatique	Mühlehorn
	Denise	F	49	Chargée d'enseignement	Genève
10	Dominique	M	38	Garçon d'orchestre	Pully
	Flavie	F	Une vingtaine d'années	Etudiante, Entrepreneurse	Lausanne
12	François	M	69	Retraité	Saint Julien en Genevois (France)
13	François D	M	31	Agriculteur bio	Dizy
	Hélène	F	98	Retraîtée	Lausanne
	Jacques	M	64	Journaliste	Lausanne
16	Jean-Philippe	M	42	Responsable crèches	Morges
17	Kevin	M	20	Apprenti en informatique	Renens
	Lara	F	24	Etudiante	Lausanne
	Léonard	M	23	Civiliste	Lausanne-Delémont
	Lia	F	24	Etudiante et caissière	Lausanne
21	Linette	F	67	Retraîtée	Châtelaine
22	Livia	F	28	Psychologue	Zurich
23	Luha	M		Evêque, moine	Meyrin
	Luigi	M	41	Ingénieur	Lausanne
25	Maël	M	29	Philosophe	La Sarraz
26	Marc-André	M	51	Agriculteur	Carrouge (Vaud)
	Marcello	M	53	Employé de banque	Lausanne
28	Marianne	F	91	Retraîtée	Préverenges
	Marlène	F	37	Graphiste	Lausanne
30	Marin	M	58	Professeur	Brétigny sur Morrens
	Martin	M	58	Journaliste	Zurich
	Massimo	M	29	Physiothérapeute	Lausanne
	Mathias	M	40	Etudiant	Zurich
	Michael	M	18	Gymnastien	Lausanne
35	Mina	M	25	Vendeur	Ferney-Voltaire (France)
36	Mithra	F	46	Mère au foyer	Thônex
	Nicolas	M	43	Responsable administratif	Lausanne
	Patrick	M	50	Artiste et menuisier	Zurich
	Philippe	M	29	Post-doctorant bioingénierie	Lausanne
40	Pierre D	M	54	Professeur	Givrins
41	Pierre N	M	25	Etudiant	Chavannes-Près-Renens
42	Pierre-Alain	M	49	Consultant audit	Cheseaux
43	Pierre-Marie	M	55	Surveillant de chantier	Les Marécottes
	Raphaël	M	52	Ingénieur	Fribourg
45	Romy	F		Etudiante	Renens
	Thomas	M	41	Intervenant protection de l'enfance	Genève
	Valentine	F	17	Gymnaste	Lausanne
	Vanessa	F	45	Juriste	Lausanne
49	Vincent	M	24	Enseignant	Préverenges
	Virginie	F	39	Educatrice	Lausanne
	Vivienne	F	23	Etudiante	Lausanne
	Werner B	M	63	Retraité	Lausanne
53	Werner M	M	72	Retraité	Dietikon

Tableau 2'. Liste des habitants interrogés (en rouge les habitants d'espaces urbains)

Numéro de l'entretien	Nom des habitants	Genre	Age	Activités principales	Localités de résidence
1	Andrea	M	43	Au foyer	Wettswil
	Anne	F	67	Naturopathe, enseignante Shiatsu	Choulex
3	Audrey	F	29	Ostéopathe	Lausanne
4	Ayméric	M	22	Etudiant	Lausanne
5	Camille	F	29	Architecte	Lausanne
6	Céline	F	38	Assistante de direction	Morges
7	Claire	F	40	Doctorante	Carouge
	David	M	18	Apprenti en informatique	Mühlehorn
9	Denise	F	49	Chargée d'enseignement	Genève
10	Dominique	M	38	Garçon d'orchestre	Pully
11	Flavie	F	Une vingtaine d'années	Etudiante, Entrepreneurse	Lausanne
12	François	M	69	Retraité	Saint Julien en Genevois (France)
	François D	M	31	Agriculteur bio	Dizy
14	Hélène	F	98	Retraîtée	Lausanne
15	Jacques	M	64	Journaliste	Lausanne
16	Jean-Philippe	M	42	Responsable crèches	Morges
17	Kevin	M	20	Apprenti en informatique	Renens
18	Lara	F	24	Etudiante	Lausanne
19	Léonard	M	23	Civiliste	Lausanne-Delémont
20	Lia	F	24	Etudiante et caissière	Lausanne
21	Linette	F	67	Retraîtée	Châtelaine
22	Livia	F	28	Psychologue	Zurich
23	Luha	M		Evêque, moine	Meyrin
24	Luigi	M	41	Ingénieur	Lausanne
	Maël	M	29	Philosophe	La Sarraz
	Marc-André	M	51	Agriculteur	Carrouge (Vaud)
27	Marcello	M	53	Employé de banque	Lausanne
28	Marianne	F	91	Retraîtée	Préverenges
29	Marlène	F	37	Graphiste	Lausanne
30	Marin	M	58	Professeur	Brétigny sur Morrens
31	Martin	M	58	Journaliste	Zurich
32	Massimo	M	29	Physiothérapeute	Lausanne
33	Mathias	M	40	Etudiant	Zurich
34	Michael	M	18	Gymnasion	Lausanne
35	Mina	M	25	Vendeur	Ferney-Voltaire (France)
36	Mithra	F	46	Mère au foyer	Thônex
37	Nicolas	M	43	Responsable administratif	Lausanne
38	Patrick	M	50	Artiste et menuisier	Zurich
39	Philippe	M	29	Post-doctorant bioingénierie	Lausanne
40	Pierre D	M	54	Professeur	Givryns
41	Pierre N	M	25	Etudiant	Chavannes-Près-Renens
42	Pierre-Alain	M	49	Consultant audit	Cheseaux
	Pierre-Marie	M	55	Surveillant de chantier	Les Marécottes
44	Raphaël	M	52	Ingénieur	Fribourg
45	Romy	F		Etudiante	Renens
46	Thomas	M	41	Intervenant protection de l'enfance	Genève
47	Valentine	F	17	Gymnasionne	Lausanne
48	Vanessa	F	45	Juriste	Lausanne
49	Vincent	M	24	Enseignant	Préverenges
50	Virginie	F	39	Educatrice	Lausanne
51	Vivienne	F	23	Etudiante	Lausanne
52	Werner B	M	63	Retraité	Lausanne
53	Werner M	M	72	Retraité	Dietikon

Tableau 3'. Liste des habitants interrogés (en jaune les habitants d'espaces ruraux ; en orange les habitants d'espaces périurbains)

<i>Numéro</i>	<i>Journaliste</i>	<i>Nom</i>	<i>Profession</i>	<i>Lieu de vie</i>	<i>Type d'espace</i>	<i>Âge</i>	<i>Foyer</i>
133 octobre 2016	–	Oriane	Agricultrice et enseignante de français	Brésil, Rio Pomba	Rural	Entre 20 et 30	Couple
134 novembre 2016	–	Pierre et Catherine	Educateur spécialisé et ...	France, village de Seine-Maritime	Rural	Entre 30 et 40	Couple et 3 enfants
135 décembre 2016 janvier 2017	–	Chantal	Maître voilier à la retraite	France, Bassin d'Arcachon	Rural	Soixantaine	Divorcée et 1 fils et 2 petits-enfants
136 février 2017	Pierre Thiesset	Hugo Romane	Lycéen et étudiante	France, Alençon	Urbain	Moins de 20 ans	Couple, 2 logements
137 mars 2017	Pierre Thiesset	Julien Solène	Fabricant d'arcs et fonctionnaire	France, proche Tulle	Rura	Entre 30 et 40	Couple et 1 enfant
138 avril 2017	–	Guy et Anne	Retraités	France, Fougères	Rural	Plus que 55	Couple, enfants pas au domicile
139 mai 2017	–	Gilles Maistre	Maire et retraite	France, Entremont (Haute-Savoie)	Rural	Plus que 60	Couple
140 juin 2017	Pierre Thiesset	Salomé et Galaad	Chômeurs	France, Yourte (Indre-et-Loire)	Rural	Vingtaine	Couple
141 juillet août 2017	–	Pat	Dessinateur de B.D.	France, Alsace	Rural	Cinquantaine	Couple et enfants
142 septembre 2017	–	Lucille, Marion, Cassandre, Ella, Pablo	Gérants d'un café	France, Cressia	Rural	Vingtaine	Colocation
143 octobre 2017	–	Jean-Baptiste et Kyomi	Fabricant de papier et ...	Japon Village	Rural	Trentaine	Couple avec 1 fille
144 novembre 2017	–	Benjamin et Sophie	Solidarité internationale	Colombie, Bogota	Urbain	Trentaine	Couple avec 2 enfants
145 décembre 2017	–	Louise	Clown	Bretagne	Urbain	Trentaine ou quarantaine	Célibataire
146 février 2018	–	Grégory et Fengfeng	Multiplés et ...	Sologne	Rural	Trentaine	Couple avec 1 enfant

Tableau 4'. Présentation des profils des interrogés du journal *La décroissance*.

LA LISTE DES FIGURES

Figure 1. Le mode de vie.....	22
Figure 2. L'entraînement et l'habituatation.....	37
Figure 3. Le changement de mode de vie.....	160
Figure 4. Ressources du changement de mode de vie.....	191
Figure 5. Ascèses intramondaines et extramondaines.....	192
Figure 6. Croisement des ressources du changement de mode de vie et des ascèses intramondaines et extramondaines.....	194
Figure 7. Le changement de mode de vie.....	218

LA LISTE DES VISUALISATIONS

Visualisation 1. Les habitants interrogés par âge, du plus vieux, au plus jeune selon le diamètre du cercle qui représente le nombre d'années.....	78
Visualisation 2. Les habitants interrogés par genre.....	78

LA LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Liste des habitants qui ont limité la pratique de la voiture à un moment de leur vie.....	141
Tableau 2. Présentation des profils des interrogés du journal <i>La décroissance</i>	185
Tableau 1'. Liste des habitants interrogés.....	247
Tableau 2'. Liste des habitants interrogés (en rouge les habitants d'espaces urbains)	248
Tableau 3'. Liste des habitants interrogés (en jaune les habitants d'espaces ruraux ; en orange les habitants d'espaces périurbains)	249
Tableau 4'. Présentation des profils des interrogés du journal <i>La décroissance</i>	250

TABLE DES MATIERES

LES REMERCIEMENTS.....	3
LE RÉSUMÉ.....	4
ABSTRACT.....	5
Première partie. Présentation de la recherche.....	7
Chapitre 1. L'objectif de la recherche.....	8
1.1. <i>La contrainte ou l'influence pour changer les modes de vie face à l'épreuve du réchauffement climatique ?.....</i>	<i>10</i>
1.2. <i>Le positionnement scientifique de la recherche.....</i>	<i>13</i>
1.3. <i>De l'épreuve à l'exercice.....</i>	<i>16</i>
1.4. <i>La sociologie des épreuves et la sociologie des exercices.....</i>	<i>16</i>
1.5. <i>Le positionnement normatif de l'enquête.....</i>	<i>17</i>
1.6. <i>Le plan de la recherche.....</i>	<i>21</i>
Chapitre 2. Le cadre théorique.....	23
2.1. <i>La mobilité et le mode de vie.....</i>	<i>23</i>
2.1.1. L'apprentissage du mode de vie.....	23
2.1.2. La mobilité et le mode de vie.....	29
2.1.3. L'histoire de la voiture et de ses critiques.....	31
2.2. <i>Les habitudes au déplacement.....</i>	<i>37</i>
2.2.1. L'entraînement et l'habituatation.....	37
2.2.2. L'environnement, la source et le contexte de l'apprentissage des habitudes.....	40
2.2.3. L'habitude de la voiture.....	45
2.2.4. Le changement d'habitude de mobilité.....	47
2.2.5. L'habitude et les affects.....	48
2.2.6. L'amour de la voiture.....	50
2.2.7. Le goût et l'attachement en exercices.....	51
2.2.8. Les valeurs et l'habitude.....	53
2.3. <i>Quatre manières d'apprendre.....</i>	<i>55</i>
2.3.1. L'habitude.....	55
2.3.2. L'habitus.....	57
2.3.3. L'invention.....	63
2.3.4. L'ascèse.....	64
2.4. <i>La structure de la recherche.....</i>	<i>68</i>
2.4.1. La réduction de la place de la voiture en Suisse.....	68
2.4.2. Les questions de recherche.....	70
2.4.3. Les hypothèses générales.....	71
Chapitre 3. La méthode et le terrain de l'enquête.....	72
3.1. <i>La prise en compte de la diversité des modes de vie.....</i>	<i>72</i>
3.2. <i>Les entretiens qualitatifs compréhensifs.....</i>	<i>73</i>
3.3. <i>Le terrain de l'enquête.....</i>	<i>76</i>
3.4. <i>Le contenu des entretiens et ses limites.....</i>	<i>79</i>
Deuxième partie. La description des apprentissages de la mobilité et des modes de vie.....	83
Chapitre 1. Les habitudes de déplacement et leurs fragilités.....	85
1.1. <i>Les habitudes de déplacement.....</i>	<i>85</i>
1.1.1. La genèse et l'efficacité des habitudes.....	85
1.1.2. Les répétitions symétriques et asymétriques des habitudes.....	88
1.1.3. La fragilité des habitudes des différents modes de transport.....	89
1.2. <i>L'exploration des entraînements aux habitudes de déplacement.....</i>	<i>92</i>
1.2.1. L'absence d'ascèse formalisée aux transports en commun.....	92
1.2.2. L'ascèse automobile.....	93
1.2.3. L'ascèse implicite aux mobilités actives.....	95

1.3. Le changement des habitudes de déplacement.....	96
1.3.1. La consolidation des habitudes des transports en commun.....	96
1.3.2. La fragilisation des habitudes de la voiture.....	97
1.3.3. L'entraînement des habitudes des mobilités actives.....	98
1.4. Conclusion : les voies du changement des habitudes quotidiennes.....	99
Chapitre 2. Les changements dans les apprentissages de la mobilité.....	102
2.1. Les apprentissages de la mobilité.....	103
2.1.1. La durée des apprentissages de la mobilité.....	103
2.1.2. Le début et la fin des apprentissages de la mobilité.....	105
2.1.3. L'évolution des apprentissages de la mobilité.....	106
2.2. Le changement des apprentissages de la mobilité.....	108
2.2.1. Les trois types de changement.....	108
2.2.2. Les apprentissages latents et transférables ou la propriété de l'habitus.....	109
2.2.3. Les chocs de malléabilité à exploiter.....	110
2.3. Conclusion : le temps long de l'apprentissage du mode de vie.....	112
Conclusion de la deuxième partie. Habitudes et habitus dans les apprentissages du mode de vie.....	113
<u>Troisième partie. L'explication du changement de mode de vie.....</u>	115
Chapitre 1. Les expériences de la mobilité et la liberté dans les modes de vie.....	117
1.1. Les expériences des modes de transport : de la sensibilité aux valeurs.....	118
1.1.1. Les évaluations des modes de transport.....	118
1.1.2. La sensibilité dans la voiture et les autres modes de transport.....	119
1.2. Le désir de mobilité et les limites aux déplacements.....	122
1.2.1. La voiture contre les limites aux désirs de mobilité.....	122
1.2.2. L'agilité contre les limites aux désirs de mobilité.....	123
1.2.3. L'autolimitation des désirs de mobilité.....	124
1.3. La liberté et ses limites.....	126
1.3.1. La liberté négative et la voiture.....	127
1.3.2. La liberté positive et l'agilité.....	128
1.3.3. L'autonomie et la mobilité limitée.....	129
1.4. Les expériences du temps du déplacement.....	130
1.4.1. La vitesse contrariée du déplacement.....	131
1.4.2. Le déplacement productif.....	132
1.4.3. Le déplacement immersif.....	134
1.5. Conclusion : la valeur de la liberté, de la sensibilité et du temps dans la mobilité.....	135
Chapitre 2. Les arrêts d'exercice pour changer de mode de vie.....	142
2.1. Les arrêts d'exercice de la voiture.....	139
2.1.1. La présentation des habitants qui limitent leur exercice de la conduite individuelle.....	140
2.1.2. Les apprentissages impossibles et les désapprentissage de la conduite.....	142
2.1.3. Désapprendre à conduire.....	143
2.1.3.1. L'arrêt progressif de la conduite.....	143
2.1.3.2. Un évènement soudain et indirect pour le désapprentissage de la conduite.....	144
2.1.3.3. Un évènement soudain et direct pour le désapprentissage de la conduite.....	144
2.1.4. L'exercice de la conduite maintenu, mais limité.....	145
2.1.5. Les propriétés des déprises.....	146
2.2. Conduire ou s'en dépendre ?.....	147
2.2.1. Le fait de subir les doutes de tiers ou bien s'en nourrir.....	148
2.2.2. La conscience de l'écologie ou bien la sensibilité à l'environnement.....	150
2.2.3. La minimisation de l'effort ou bien le goût de l'effort.....	152
2.3. Le processus du changement de mode de vie.....	153
2.3.1. Les exercices de la déprise et l'apprentissage d'un type de vie bonne.....	153
2.3.2. La circularité du changement de mode de vie.....	157
2.4. Conclusion : la déprise et le changement de mode de vie.....	162
Conclusion de la troisième partie. Moins conduire, changer de mode de vie.....	164

Quatrième partie. Les influences pour changer les modes de vie.....	168
Chapitre 1. Les exercices du changement de mode de vie.....	170
1.1. <i>L'explication des processus de changement de mode de vie.....</i>	170
1.1.1. Les prises de conscience.....	171
1.1.2. L'expérience des possibles.....	173
1.1.3. Les expériences sensibles.....	174
1.1.4. La redéfinition des valeurs.....	177
1.1.5. L'acquisition des compétences.....	179
1.2. <i>Conclusion : des exercices leviers pour de futurs changements.....</i>	181
Chapitre 2. Le mode de vie sobre.....	183
2.1. <i>La montée en généralité de l'enquête.....</i>	183
2.1.1. La méthode d'analyse des récits de vie.....	183
2.1.2. La mobilité des décroissants.....	186
2.1.3. Les ressources des habitants pour mener des ascèses.....	188
2.1.4. Des types de changements de modes de vie.....	191
2.2. <i>Conclusion : des ascèses pour la sobriété.....</i>	195
Chapitre 3. De nouveaux exercices pour changer la mobilité et les modes de vie.....	200
3.1. <i>Une ascèse pour un mode de vie sobre.....</i>	200
3.1.1. Du permis de conduire au permis de mobilité.....	200
3.1.2. Les images des modèles de vie sobres.....	202
3.1.3. Les lieux des ascèses.....	204
3.2. <i>Conclusion : entraîner le désir d'apprendre un mode de vie sobre.....</i>	206
Conclusion de la quatrième partie. Changer le mode de vie dans toutes ses dimensions.....	208
Cinquième partie. Conclusion générale.....	211
1. <i>Synthèse de l'analyse des modes de vie.....</i>	212
1.1. La mobilité.....	213
1.2. La mobilité au sein du mode de vie.....	215
1.3. Les limites à la voiture.....	216
1.4. Les modes de vie plus mesurés.....	219
2. <i>Analyse et identification de leviers d'action.....</i>	221
2.1. L'utilisation des propriétés des apprentissages.....	221
2.2. La modification des valeurs par les représentations.....	222
2.3. Les modes de vie dans toutes leurs dimensions.....	223
2.4. Les techniques pour la vie sobre.....	224
2.5. Retour sur les hypothèses.....	227
3. <i>Ouverture sur l'analyse des ascèses contemporaines.....</i>	230
La bibliographie.....	233
Les tableaux de présentation des interrogés.....	246
La liste des figures.....	251
La liste des visualisations.....	252
La liste des tableaux.....	253
C.V.	257

C.V.

Alexandre RIGAL
Marié
Né le 30/11/1988
Tel. : 06.51.48.48.39
alexandrericigal7@hotmail.com

EXPERIENCES SCIENTIFIQUES

2013 — 2018	Collaborateur du projet PostCarWorld – projet interdisciplinaire et interinstitutionnel <i>Synergia</i> (EPFL, ETHZ, USI), Fonds National Suisse de Recherche – sous-projet : « Expectations for a PostCarWorld » sous la direction de J. Lévy, avec V. Kaufmann et R. Maggi Collaborateur et responsable du projet Intensité des ambiances urbaines – CEAT
2017 –	Expert pour le projet « Enquête qualitative sur les aspirations en termes de mode de vie et de mobilité » pour le Forum Vies Mobiles Lancement de l'appel à contribution « Figures et personnages de l'urbain » pour la revue Contour
2016 –	Membre du Comité de Recherche Sociologie Urbaine de l'Association de Sociologie Suisse Membre du Comité de lecture de la Revue Urbanités
2015	Relecteur pour la revue Nouvelles perspectives en sciences sociales : revue internationale de systémique complexe et d'études relationnelles
2012 –	Carnet de recherche « Contre-ville — changements dans les modes de vie urbains »
2012–2013	Mémoire de master en urbanisme — Institut d'Urbanisme de Lyon sous la direction de P. Chaudoir et Y. Winkin
2012–2013	Stagiaire recherche — Laboratoire du RIZE — mémoires, cultures, échanges — Ville de Villeurbanne
2011–2012	Mémoire de master en Sciences de l'Information et de la Communication — Université Lumière Lyon 2 sous la direction de Y. Winkin

Enseignement

2016–2017	Coorganisateur du séminaire de l'école doctorale EDAR (EPFL) « Figures et personnages de l'urbain » avec M. Piraud
2015–2017	Assistant cours de master en architecture « Slow City » sous la direction de V. Kaufmann Intervention lors du cours « On the Road. Toward a post-car Lemman city » sous la direction d'E. Cogato Lanza
2015–2016	Coorganisateur du séminaire de l'école doctorale EDAR (EPFL) « Apprendre la thèse de doctorant en sciences sociales et architecture » avec M. Durand, J. Rudler et R. Sega
2013–2015	Assistant du MOOC « Villes africaines » sous la direction de J. Chenal

2012–2013
2012

Organisateur du séminaire de la CEAT « Futurs urbains »
Soutien scolaire et psychologique — Projet de réussite éducative Saint-Fons
Préparation aux concours des IEP — Cours Galien Lyon

Cursus universitaire

2012–2013

Master 2 recherche en Urbanisme et Aménagement — Institut d'Urbanisme de Lyon

2011–2012

Master 2 recherche en Sciences de l'Information de la Communication — Université
Lumière Lyon 2

2011–2012

Diplôme de Sciences Po Lyon — Institut d'Etudes Politiques de Lyon

2007–2008

Classe préparatoire Hypokhâgne — Lycée Jean Jaurès de Reims

Activités associatives

2018 –
2015–2017

Auteur pour *Nonfiction, le quotidien des livres et des idées*.

Membre de la Plateforme interreligieuse de Genève en tant que membre délégué de la communauté copte orthodoxe.

2012–2015

Membre fondateur du Collectif Confluence, association de promotion des sciences humaines et sociales

2010–2012

Membre de Ligue des Droits de l'Homme

PUBLICATIONS

A. Rigal. A visual model for mobility practices and learnings, Or why new visualizations allow us to consider the city as a paedagogical space, accepted in *Articulo: Journal of Urban Research*, 2017.

F. Bahrami and A. Rigal. Spaces of effort, exploration of an experience of mobility, in *Applied Mobilities*, vol. 2, num. 1, p. 85-99, 2017.

M. Goarzin and A. Rigal. Regards d'un philosophe et d'un sociologue sur la question du mode de vie et de son changement, *Philosophie et transdisciplinarité – Journée d'études CUSO*, Lausanne, 2017.

A. Rigal. How to live a post-car life? *Penser l'au-delà de la société automobile. Towards a Beyond-Car Society.*, Lausanne, 2017.

A. Rigal. Learning from lifestyles in transition towards sustainability. 2nd PhDs in Transitions Conference 2017: "Sustainability Transitions: Theory and Practice", Lausanne, Suisse, 2017.

J. Chenal and A. Rigal. Mobilités, sédentarités, pendularités !, in *Tracés*, vol. 143, num. 08, 2017.

A. Rigal, D. Rodighiero and L. Cellard. The Trajectories Tool: Amplifying Network Visualization Complexity. *Digital Humanities 2016*, Kraków, Poland, 2016.

A. Rigal. Méduse face à Gaïa. Commentaire de Latour, Bruno. 2015. Face à Gaïa. Huit conférences sur le nouveau régime climatique, in *Espace temps.net*, 2016.

A. Rigal. Le réseau est mort, vive le réseau ! Ou l'image de pensée réseau. *Géopoint*, Lausanne, 2016.

F. Bahrami and A. Rigal. What is a Transport Mode? On Cars, the Senses and Climatic Experience. *Swiss Mobility Conference*, Lausanne, 2016.

A. Rigal. L'urbanisation est l'horizon de l'urbain, *Lecture de Vers une architecture extrême*, Rem Koolhaas, in *Urbanités*, 2016.

- A. Rigal. Futurs de la mobilité et imaginaire des habitants. Eco-Fiction, Groupe vaudois de Philosophie, Lausanne, 2016.
- A. Rigal. Éprouver les futurs d'une Terre urbaine. Un monde urbain sans épreuve de l'espace-temps ?, Montreal, 2015.
- A. Rigal and D. Rodighiero. Trajectoire d'une représentation cartographique en réseau, in *Cartes & Géomatique : Temps, Art & Cartographie*, vol. 1, num. 225, p. 33-41, 2015.
- A. Rigal, J. Rudler and A. Ourednik. Mobilities after the car. T2M 2015, Caserta, Italy, 2015.
- D. Rodighiero, A. Rigal and L. Cellard. The DHLAB Trajectory. IC Research Day 2015, EPFL, SwissTech Convention Center, EPFL, Lausanne, Switzerland, 2015.
- A. Rigal, V. Kaufmann and J. Chenal. Towards a Post-Car World. How (Not) to Experience the Future of Car Mobility. Association of American Geographers Annual Meeting, Chicago, Illinois, USA, 2015.
- A. Rigal. Des habitudes automobiles antifrágiles, in *Espacestems.net*, 2015.
- A. Rigal and J. Rudler. Suivre les acteurs vers un monde sans voiture. Café des jeunes chercheurs, Lyon, Bibliothèque municipale, 2015.
- A. Rigal. Avec ou sans voiture, in *Urbanités*, 2015.
- A. Rigal. Vitesse des transformations. Séminaire LASUR, Thonon-les-Bains, 2015.
- A. Rigal. Expérience urbaine : Remix, in *Espacestems Net*, 2014.
- A. Rigal. L'urbain trans-formé par Internet et les TIC, in *Devenirs Urbains*, p. 267-290, 2014.
- A. Rigal and D. Rodighiero. Trajectoire d'une représentation cartographique en réseau. Colloque International Art, Temps, Cartographie, Milan, Italie, 2014.
- A. Rigal. Fluctuations urbaines : de la nuit récréative de Villeurbanne vers la "contre-ville", in *Revue Circé*, num. 4, 2014.
- A. Rigal and J. Rudler. Post-Car World: Why Laugh at Change? Definitions of the Car and Potential Changes. Swiss Transport Research Conference, Exchanging Ideas for Transport, Monte Verita, Ascona, Switzerland, 2014.
- A. Rigal. Urban Experience: Remix of Attachments. Annual Conference of the Commission on Urban Anthropology [CUA-IUAES], Saint-Etienne, 2014.
- A. Rigal. Concevoir l'urbain en figures, in *Espacestems Net*, 2013.
- A. Rigal. « Entre routine et dérive, une expérience urbaine : l'habitude du nouveau et du changement [HAB.MET] », in *An Inquiry Into Modes of Existence*, 2013.
- A. Rigal. Compte-rendu d'ouvrage "The Right to the City" Don Mitchell, in *Revue Emulations*, 2013.
- A. Rigal. Villeurbanne la nuit : une figure urbaine réalisée par les mobilités nocturnes. Conférence 2013 du RIZE, Villeurbanne, 2013.
- A. Rigal. Deux écritures pour un sens commun. Atelier d'écritures partagées, Assises Internationales du Roman, Villa Gillet, Lyon, 2013.
- A. Rigal. Concevoir l'urbain en figures, in *Espacestems Net*, 2013.

