

Axe 2, livrable 9 - « Vécu et représentations du déplacement »

Juillet 2019, Benoît Feildel

Axe 2, livrable 9 - « Vécu et représentations du déplacement »	1
Introduction	2
I. Les enjeux méthodologiques de la ré-analyse de matériaux qualitatifs pour comprendre les vécus et les représentations du déplacement	4
1. Vécu et représentations : la perspective de l'expérience	4
2. Les implications méthodologiques de la ré-analyse d'un matériau qualitatif	5
II. Questions de recherche autour du vécu et des représentations du déplacement.....	6
1. Pour une approche écologique de la mobilité dans les espaces de faible densité.....	6
a) Habiter la mobilité, habiter les espaces périurbains	6
b) « L'habiter mobile » caractéristique de la périurbanité	7
2. La mobilité périurbaine, un espace habité comme les autres ?.....	8
a) Une commune diversité des façons de se représenter et de vivre les déplacements	9
b) Le vécu du déplacement ou le couplage entre situations et dispositions.....	10
c) Tactiques et stratégies d'appropriation du temps de déplacement	11
d) Formes d'usages et d'investissement du déplacement	15
3. Les conditions du vécu de la mobilité	17
a) La maîtrise de l'espace et du temps, conditions de l'habitabilité périurbaine.....	17
b) La dimension sociale de la mobilité périurbaine	18
c) La force de l'habitude : représentations versus expériences du déplacement	21
4. La sensibilité organisatrice de l'expérience vécue du déplacement	22
a) Mobilité et formes de sensibilités	22
b) Modes et façonnement de la capacité attentionnelle	23
c) Une sensibilité exacerbée chez les « altermobiles ».....	25
Conclusion.....	28
Bibliographie.....	30
Annexe	34

Introduction

L'importance du vécu et des représentations du déplacement, la façon dont ceux-ci peuvent influencer sur la pratique de l'espace, en particulier sur les décisions prises par les individus dans leurs choix de mobilité, a été mise en évidence à l'occasion de divers travaux de recherche. Le programme de recherche Modalter piloté par N. Oppenheim (2015), sur lequel s'appuie pour partie le présent méta-projet de ré-analyse, en est un en particulier. D'autres programmes récents, extérieurs au périmètre du méta-projet, pilotés par des chercheurs partie prenante du méta-projet (Terrahmobile, 2013), avaient également permis de pointer cet aspect jusque-là peu pris en compte dans la recherche sur les mobilités spatiales. Il n'est donc pas totalement fortuit d'interroger ici, de manière transversale à plusieurs programmes de recherches menés sur des terrains d'études communs, l'importance des représentations et du vécu dans le cadre des déplacements d'individus habitant les espaces de faible densité.

Cette double focale à la fois sur le vécu et les représentations du déplacement coïncide par ailleurs avec un intérêt grandissant pour ces questions de la part des chercheurs interrogeant, plus généralement, les enjeux autour des mobilités contemporaines. Cette réflexion s'inscrit ainsi dans le prolongement du travail critique engagé autour de la perspective fonctionnaliste des mobilités (Kaufmann, 2000). Depuis les années 2000, on constate un nombre croissant d'enquêtes et de réflexions dans la recherche francophone (Meissonnier, 2001 ; Flamm, 2004 ; Lanéelle, 2004) et plus largement (Urry, 2000 ; Sheller, 2004 ; Cresswell, 2004) s'intéressant aux vécus et aux représentations du déplacement, à ses dimensions à la fois cognitive et affective, matérielle et idéale, individuelle et sociale, et à la façon dont l'ensemble de ces aspects jusqu'alors peu pris en compte participent de la construction des pratiques de mobilité au quotidien. Ce tournant, marquant un nouvel intérêt pour l'expérience de la mobilité, justifie d'interroger les caractéristiques des vécus et des représentations des déplacements dans les espaces de faible densité car nonobstant la littérature florissante autour de ces thématiques (Fretigny, 2011, 2015 ; Bühler, 2012 ; Jensen, 2012 ; Lefrançois, 2014 ; Tillous, 2016 ; Kazig et al., 2017) peu de chercheurs ont interrogé leur rôle spécifiquement dans ces espaces particuliers.

Comme il a été noté par ailleurs (Motte-Baumvol, 2007), le contexte périurbain, et plus largement des espaces de faible densité d'habitation ou d' « urbanisation dispersée » (Brès et Desjardins, 2014), induit une dépendance forte à l'automobile, en raison principalement de l'avantage comparatif de ce mode sur les autres modes de transport, en particulier sur le plan temporel. Ces performances tendent ainsi à donner au mode automobile une place hégémonique dans l'ensemble des déplacements périurbains, mais aussi à escamoter les autres modes de transport et, plus généralement, à donner une image principalement fonctionnaliste du déplacement sans que soit véritablement questionnées ses multiples significations (Feildel et Martouzet, 2014) et que soient dès lors envisagées les potentialités heuristiques et opérationnelles d'une analyse de l'expérience des déplacements dans ces espaces particuliers.

En quelques années, les questions relatives aux représentations et aux vécus sont devenues centrales dans l'étude des mobilités, complétant un pan jusqu'alors relativement ignoré de la recherche. Tandis que la perspective expérientielle s'est imposée depuis plusieurs décennies comme nouveau paradigme des sciences de l'espace, la mobilité, envisagée jusqu'à il y a peu encore comme une activité principalement utilitaire, résultant d'une demande dérivée d'un ensemble d'autres activités, faisait figure de point aveugle de l'expérience spatiale. La domination des approches ingénieriales et économiques de la mobilité, et la réduction de l'acte de se déplacer à un coût essentiellement temporel (Flamm, 2005), n'y était d'ailleurs pas étrangère. Au mieux, la prise en compte des représentations et des vécus a été déclinée sous l'angle de l'information aux voyageurs ou du confort dans le cadre du

déplacement. Si ces dimensions n'en demeurent pas moins importantes, elles sont cependant loin d'épuiser les questionnements et les analyses relatives à l'expérience de la mobilité.

L'importance qu'a pris le phénomène de mobilité dans nos sociétés, et les multiples controverses d'ordre social et environnemental qu'il alimente, cristallisées notamment autour des espaces périurbains, ont accéléré le renouvellement des approches de la mobilité et, ce faisant, ont permis de franchir une nouvelle étape dans leur étude, en incitant à ouvrir la boîte noire des mécanismes individuels et sociaux en jeu dans l'acte même de se déplacer. Si jusqu'à présent les études statistiques ont indiqué un certain nombre de régularités et ont permis de mesurer l'importance des phénomènes, un nouvel horizon scientifique s'est ouvert depuis peu ayant pour objectif d'expliquer les mécanismes sous-jacents à la mise en œuvre de ces pratiques spatiales. Avec cette ouverture, l'appareillage théorique et méthodologique s'est également profondément renouvelé. De nombreux chercheurs privilégient désormais l'étude des mobilités par l'entrée individuelle et située, sous l'impulsion notamment des travaux de John Urry (2005) qui examine l'influence des mobilités et des différents « systèmes de mobilité » sur les transformations des relations sociales (Caletrio, 2013). L'analyse pragmatique, attentive aux actions individuelles et collectives sous l'angle de leurs implications spatiales (Lussault, 2003), a également permis de révéler de nouvelles formes d'articulation et d'intégration entre mobilité et territoire (Terrahmobile, 2013).

Le vécu du mouvement est influencé par la représentation que les individus se font de leur mobilité. Pour autant, comme le notaient Gallez et Kaufmann en 2009, la question des valeurs associées à la notion de mobilité, que l'on peut directement relier à celle des représentations sociales du mouvement, était encore peu explorée il y a quelques années. Comme nous l'avons souligné par ailleurs (Feildel et al., 2014), la question des mobilités, en particulier celles qui s'inscrivent dans la quotidienneté, n'est que récemment interrogée pour les significations qui s'y rapportent ; au-delà de la mesure des quantités de déplacements. En effet, ce n'est qu'au début des années 2000 que les chercheurs s'intéressent aux sens des mobilités. De ce point de vue, l'ouvrage « Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines » (Allemand et al., 2004) marque un tournant. Replaçant l'acte de se déplacer dans la dynamique des sociétés contemporaines, les auteurs convergent pour souligner la diversification des représentations associées aux mobilités et la nécessité qui s'ensuit d'élargir le champ de leur étude pour y inclure le procès de construction du sens conféré par les individus et les sociétés à ces espaces-temps singuliers. Traditionnellement considéré comme un temps « mort », ou comme un « non-lieu » (Augé, 1992), l'espace-temps du déplacement est dévalorisé, considéré comme n'ayant aucune signification propre, ne faisant pas sens. Il en est de même de la mobilité qui, après avoir fait l'objet d'une large valorisation et d'une véritable injonction sociale (Mincke et Montulet, 2010 ; Mincke, 2019), fait désormais l'objet de critiques en tant que phénomène caractéristique des sociétés individualistes, sans lieux ni attaches (Bauman, 2006). En ce sens, le géographe Tim Cresswell (2004) démontre que « la signification et les pratiques de la mobilité sont fondamentalement idéologiques » et que l'inégale répartition du capital de mobilité, la « hiérarchie cinétique » comme il l'a nommée, doit être pensée non seulement en termes dialectiques, entre hypermobilité et immobilité, mais aussi et surtout en fonction des différentes expériences de la mobilité, des vécus et des représentations du déplacement. En effet, la mobilité n'est pas vécue de la même manière par tous (Cresswell, 2004). Le vécu de la mobilité est très différent, comme le soulignent Gallez et Kaufmann (2009), selon que l'on appartient aux élites cosmopolites ou au peuple local, mais il est également très différent selon les espaces résidentiels, les liens sociaux, les solidarités et, plus généralement, les différentes formes d'ancrage, que les individus y ont développé (Fol, 2010). Plus encore que d'autres espaces, le périurbain et les espaces de faible densité, en tant qu'ils sont les milieux où se cristallisent les enjeux autour de la mobilité majoritairement automobile, interrogent quant aux vécus et aux représentations qui s'y rattachent.

Face à cet enjeu heuristique, de compréhension des expériences de la mobilité dans les espaces de faible densité, le corpus constitué dans le cadre du méta-projet a pour objectif non seulement de permettre de mieux discerner la part du vécu et des représentations du déplacement, et leur articulation, dans la mise en œuvre des pratiques de mobilité, et ce faisant d'éclairer les conditions épistémologiques et méthodologiques pour une appréhension «écologique» de la mobilité (Carpentier, 2007 ; Pecqueux, 2012).

I. Les enjeux méthodologiques de la ré-analyse de matériaux qualitatifs pour comprendre les vécus et les représentations du déplacement

1. Vécu et représentations : la perspective de l'expérience

L'axe 2 « Vécu et représentations du déplacement » du méta-projet vise, à travers une démarche originale de ré-analyse des matériaux qualitatifs (entretiens semi-directifs) collectés auprès d'individus mobiles dans les espaces de faible densité, à interroger spécifiquement l'expérience du déplacement, comment celle-ci transparaît plus ou moins directement dans des corpus d'enquête constitués à d'autres fins que celles pour lesquelles ils sont ici analysés. La perspective adoptée entend explorer la question de l'expérience, entendue ici, dans une perspective écologique (Carpentier, 2007 ; Pecqueux, 2012), comme concept intégrateur des dimensions sensibles – le vécu – et sociales – les représentations – de l'espace. La notion d'expérience est utilisée dans le sens que lui confère notamment le philosophe pragmatiste John Dewey (1993, 2010), reprise dans la perspective de l'expérience spatiale par le sociologue Anthony Pecqueux (2012), à savoir basiquement une rencontre entre un organisme et un environnement, et la façon dont l'un et l'autre vivent ensemble, interagissent, se structurent et se façonnent mutuellement. En ce sens, l'expérience est une faculté englobant à la fois le vécu, autrement dit la dimension subjective de l'action de se déplacer telle qu'elle est ressentie, dans une confrontation de soi avec le monde non réductible à des rôles ou à la poursuite d'intérêts, et sa représentation, c'est-à-dire sa dimension objectivée, socialement partagée et traversée par des modèles culturels, des valeurs, des normes, voire des injonctions comportementales. Explorer l'expérience de la mobilité dans une perspective écologique implique que l'on portera notre attention non seulement sur les conditions objectives du déplacement, matérielles ou sociales, mais également sur les conditions subjectives, sensibles de l'agir, la façon dont l'expérience de la mobilité s'incarne et s'éprouve au quotidien à travers l'ensemble des modalités sensorielles. À partir de la perspective ouverte par la notion d'expérience, et suivant en cela la proposition d'Anthony Pecqueux (2012), l'approche écologique proposée entend souligner les effets croisés, réciproques, entre les individus et les territoires qu'ils traversent, les différenciations dans les rapports à l'espace comme entre les territoires occupés et traversés, à partir de l'hypothèse forte du fondement sensible de ces effets croisés.

C'est sous cet angle privilégié de l'expérience de la mobilité, de ses dimensions vécues et représentées, à la fois matérielles et sensibles, objectives et subjectives que nous proposons, dans le cadre du deuxième axe scientifique du méta-projet, d'envisager à nouveaux frais les enquêtes menées à l'UMR CITERES sur les mobilités dans les espaces de faible densité. Pour cet axe, c'est l'ensemble des six enquêtes menées depuis 2009 et jusqu'en 2016 à l'UMR CITERES, constitutives du méta-corpus, qui a été ré-analysé sous l'angle du vécu et des représentations du déplacement. Si parmi ces programmes, une seule recherche (Modalter, 2015) était centrée spécifiquement sur la question de l'expérience du déplacement, nous sommes partis de l'hypothèse que chacun des programmes menés contenait un matériau susceptible d'enrichir notre réflexion, tant du point de vue du vécu que des représentations du déplacement. Par ailleurs, les programmes de recherche connexes, non spécifiques à

l'UMR CITERES, auxquels des chercheurs mobilisés sur le méta-projet ont participé, ont également été mobilisés afin de mettre en perspective les résultats de l'analyse de ce méta-corpus.

2. Les implications méthodologiques de la ré-analyse d'un matériau qualitatif

Les implications méthodologiques de la ré-analyse ne sont pas neutres et constituent, en soi, un résultat important du méta-projet, devant permettre d'évaluer la validité scientifique du processus de réexamen de données déjà produites. Objectivées dans le cadre d'un axe spécifique du méta-projet, sous la forme d'une « synthèse des réflexions méthodologiques », ces implications peuvent également être envisagées à l'échelle de chacun des axes thématiques.

Pour l'axe 2, il faut tout d'abord noter que la nature même des hypothèses développées dans le cadre de la ré-analyse, portant sur les dimensions éminemment qualitatives de l'expérience des individus, ses propriétés sensationnelles et représentationnelles, a conditionné en grande part la méthodologie de travail et contribué fortement à déterminer la validité des interprétations avancées. Devenue pratique courante pour l'analyse des jeux de données quantitatifs, la démarche de réutilisation des données primaires produites par d'autres chercheurs pose un certain nombre de questions lorsqu'on l'applique à des jeux de données qualitatives, comme c'est le cas ici. Sans revenir de façon détaillée sur les différentes démarches et méthodes possibles de ré-analyse, ces questions étant traitées par ailleurs (Chabaud et Germain, 2006), nous pouvons tout de même noter les principaux apports de la démarche et les limites ou difficultés que nous avons pu rencontrer dans sa mise en œuvre.

La première difficulté revient à traiter un volume important de données discursives non-standardisées (250 entretiens semi-directifs longs) produites, en partie, par d'autres que le chercheur qui effectue la ré-analyse. La quantité de données, et sa nature (brute, non codée par le chercheur primaire), a conditionné l'impossibilité méthodologique d'un traitement exhaustif du corpus et a impliqué la mise en œuvre d'une méthode ad hoc d'exploration et de pré-traitement du corpus. Dans notre cas, la démarche mise en œuvre a croisé, d'une part, l'utilisation d'un logiciel de fouille de textes et d'analyse sémantique (Tropes) sur la base d'une ontologie (dictionnaire) pour l'identification automatisée du lexique affectif (Piolat & Bannour, 2009) afin d'identifier les dimensions sensibles saillantes dans les discours des enquêtés et, d'autre part, l'aide des chercheurs primaires pour l'identification des matériaux pertinents au regard des hypothèses de recherche. Cette double entrée dans le corpus a montré que la fouille automatique de données permettait dans certains cas de faire ressortir des sous-ensembles du corpus que les chercheurs primaires n'avaient pas identifié comme pouvant être potentiellement pertinents. Cela étant, une réduction du corpus pour une ré-analyse approfondie (lecture exhaustive des entretiens) a quand même dû être opérée (ramenée à 30 entretiens, en veillant à la représentativité des différentes enquêtes ; voir tableau du sous-échantillon d'entretiens en annexe), ce qui implique une perte potentielle d'informations. Cette réduction du matériel de base pouvant servir à l'analyse a répondu à une nécessité d'ordre pratique, d'être en capacité de contextualiser – dans une perspective écologique – la donnée sensible identifiée grâce au processus de fouille automatique, en permettant de faire le lien entre la construction des représentations du déplacement, ne pouvant être appréhendée que de façon globale et diffuse à l'échelle de l'ensemble d'un entretien, et la donnée ponctuelle, qualifiant le vécu en situation de l'individu. Autrement dit, pour pouvoir analyser la construction réciproque et itérative des représentations et des vécus du déplacement, il a non seulement fallu saisir la donnée sensible, identifiable ponctuellement, mais également la mettre en perspective avec l'ensemble du discours de l'individu, ce qui a impliqué un traitement exhaustif des entretiens limitant de facto la quantité de données en entrée.

La deuxième limite que nous avons trouvée, et la principale, bien qu'elle ne soit pas propre aux démarches de ré-analyse, tient au point de vue épistémologique du chercheur. Autrement dit, à toutes

les étapes de la méthodologie de ré-analyse, le chercheur est conduit à se situer par rapport au dispositif de collecte et par rapport au traitement des données, ce qui pose question au regard de la construction initiale des données, de leur contexte de production. Enfin, on note également comme limite importante l'alignement entre les données retraitées et les hypothèses de recherche nouvellement formulées, en particulier lorsque les données ré-utilisées sont détournées de la question de recherche primaire. Ici encore, le problème de contextualisation, dont on sait l'importance dans le processus interprétatif, est central. Le chercheur, qu'il soit primaire ou secondaire, n'est jamais neutre par rapport à son terrain du fait que les méthodes qualitatives requièrent un niveau élevé d'implication à toutes les étapes de la recherche, depuis la collecte des données jusqu'à leur interprétation. Passé l'ensemble de ces limites, qui ne sont pour la plupart pas spécifiques aux démarches de ré-analyse, on doit également souligner l'un des apports fondamentaux de ce type de démarche, à savoir la confirmation ou l'infirmité d'hypothèses de recherche nouvelles et la consolidation d'hypothèses déjà formulées dans les recherches primaires grâce à un nouveau matériau empirique, large et diversifié. Une des plus-values épistémologique majeures du processus de réutilisation des données – qui peut également être vue comme une limite de ces démarches – réside dans la capacité de mise en perspective des hypothèses ou des thématiques de recherche secondaires qui ne sont pas directement traitées par les enquêtes primaires et qui, dès lors, apparaissent spontanément dans le discours des enquêtés, en dehors de possibles effets de halo.

II. Questions de recherche autour du vécu et des représentations du déplacement

1. Pour une approche écologique de la mobilité dans les espaces de faible densité

a) Habiter la mobilité, habiter les espaces périurbains

La recherche sur l'habitabilité des espaces de mobilité émerge notamment en réponse à la construction du concept de « non-lieu » forgé par l'anthropologue Marc Augé (1992), qui a été appliqué aux lieux de la mobilité. L'anthropologue voit dans ces lieux des espaces d'interactions sociales réduites. Offrant un contrepoint à cette vision, un certain nombre de chercheurs vont révéler les conditions d'habitabilité attachées à ces espaces singuliers. Joël Meissonnier (2001) a ainsi mis en évidence l'existence de réseaux de sociabilité propres à la pratique des trajets pendulaires en train. Xavière Lanéelle (2004) a quant à elle montré que les navetteurs du TGV font du wagon un élément de leur territoire, au sens où celui-ci est approprié, « ils ont investi le train, ils y vivent, et cette manière d'habiter la mobilité leur permet de transformer l'espace en une ressource dans un contexte fort contraignant » (Lanéelle, 2004). Les travaux de Jean-Baptiste Frégnon ont prolongé la question de l'habiter des espaces de mobilité, dans les trains d'abord (2011), puis dans les aéroports (2013, 2016), en montrant que loin d'être réductibles à des non-lieux, les espaces de la mobilité, aux différentes échelles, sont le support d'interactions multiples, revêtant des formes variées et riches, plus ou moins souples et plus ou moins engageantes. Récemment, le sociologue Hervé Marchal (2014) a également montré que l'individu automobiliste ne peut pas ne pas habiter l'espace circonscrit de son automobile, « c'est une sphère intime, un habitacle précisément, que l'on s'approprie, que l'on décore, que l'on parfume, que l'on remplit de sons familiers, voire de couleurs » (Marchal, 2014).

Plus loin, ces travaux montrent que les déplacements quotidiens donnent également lieu à des interactions entre des individus issus d'univers sociaux et résidentiels très différents, ne partageant pas nécessairement les mêmes façons d'agir. Ces déplacements peuvent alors donner lieu à des épreuves, dont la résolution nécessite un accord entre les différents acteurs afin de réaffirmer ou de modifier les règles de comportement jugées adaptées à la situation (Oppenheim, 2016). Ces épreuves sont

susceptibles de survenir fréquemment dans les transports en commun, mais également dans l'habitacle de la voiture lors de mobilités partagées. Cette attention portée aux interactions se produisant dans l'espace-temps de la mobilité est fondamentale dans l'étude des mobilités périurbaines. En effet, les habitants de ces espaces se confrontent bien souvent plus à l'altérité sociale lors de leurs déplacements quotidiens que dans l'espace résidentiel (Charmes, 2007; Charmes et al., 2013). Bien que de façon moins évidente de prime abord, de la même manière, les automobilistes interagissent entre eux, avec les autres et avec le monde. Ils sont en relation par l'intermédiaire du véhicule avec lequel ils font corps, entre individus automobilistes mais aussi avec les piétons, les cyclistes, au même titre qu'ils interagissent à l'intérieur de l'habitacle, avec leur conjoint, leurs enfants, et plus généralement avec leurs proches.

On voit ainsi à travers ces travaux se déployer et s'affirmer une grille de lecture de l'habitabilité – dans toute l'extension anthropologique de ce concept – des espaces-temps de la mobilité, traditionnellement exclusive des lieux de l'ancrage et de l'immobilité. Cette grille de lecture « conduit à dépasser l'analyse des formes et des normes dans la production d'espaces de vie (habitat) pour considérer la manière dont ils sont mobilisés, et investis (habités) pour permettre l'expression de spatialités singulières, individuelles ou collectives » (Fourny, 2016). Que la notion d'habitabilité soit aujourd'hui fréquemment utilisée dans la conception automobile ne doit rien au hasard, comme nous le fait remarquer Marie-Christine Fourny (2016), mais est bien un révélateur du fait que l'habitacle de la voiture, et plus largement l'ensemble des contenants matériels de ces espaces-temps de mobilité, sont habités, investis en symboles, en pratiques, en représentations et pour cela deviennent des supports d'interactions sociales. Ces situations socio-spatiales, l'expérience que chaque individu en fait, la façon dont il les éprouve, vont influencer et nous informer sur les vécus et les représentations de la mobilité.

b) « L'habiter mobile » caractéristique de la périurbanité

Les recherches menées sur l'habitabilité dans les espaces périurbains ont permis de poser les premiers jalons pour la compréhension écologique, à la fois sensible et sociale, de cet « habiter mobile » caractéristique de la périurbanité. Parmi elles, les travaux de Hervouet (2005, 2007), Feildel et al. (2014), Cailly et al. (2014), Marchal (2014) ont permis d'éclairer à la fois la nature de la relation entre l'usager et les objets supports de cette mobilité, et la qualité des relations entre usagers au sein des habitacles en mouvement. Dans un espace largement dominé par le mode automobile, le véhicule est avant tout l'objet d'un attachement pragmatique (Hervouet, 2007). Associé à des valeurs positives, en lien avec la gestion familiale qu'il permet d'assurer (Feildel et al., 2014), le véhicule fait l'objet d'un investissement raisonné. Si chaque automobiliste prend différemment possession de l'espace intérieur de son véhicule, sur un mode qui privilégie d'ailleurs la fonctionnalité à la personnalisation (Hervouet, 2007), l'ambiance créée dans l'habitacle par le biais de l'autoradio, des échanges entre les passagers, n'en demeure pas moins importante, notamment du point de vue des relations sociales susceptibles de prendre place dans la mobilité. Le déplacement n'apparaît pas seulement comme un besoin dérivé d'autres activités mais devient dès lors dans certains cas une fin en soi, une pause nécessaire pour l'individu entre son lieu de travail et son domicile, un moment d'échappement et de récréation.

« Enquêté : Maintenant je suis à Amboise.

Enquêteur : Et toujours à Tours pour le travail ?

Enquêté : Ouais... donc après c'est... là j'adore, j'ai passé un cap où il faut que je me ressente un peu, donc le fait de faire la route, Tours-Amboise...

Enquêteur : Sur les bords de Loire...

Enquêté : Oh la... je me sens bien. Je quitte la ville, et quand j'arrive à Amboise, j'ai l'impression d'être en vacances, c'est la petite campagne... » (Entretien PERIVIA)

« Enquêté : Le train ça m'a permis également pendant ce temps de trajet de faire des pauses, de pouvoir lire, de pouvoir continuer à travailler si besoin... »

Enquêteur : donc c'est vraiment un lieu d'activités à part entière.

Enquêté : Ah oui... c'est presque un lieu de convivialité, d'intimité...

Enquêteur : vous pouvez satisfaire vos propres envies.

Enquêté : ça m'est arrivé des réunions à préparer, le train, mon ordinateur et de travailler dans le train. Donc en fait, un lieu de loisirs... c'est beaucoup dire, mais je veux dire, où je peux tout à fait lire, où je peux tout à fait travailler, où je peux échanger avec les collègues de train...

Enquêteur : vous connaissez...

Enquêteur : parce que du coup, je me suis fait des collègues de train, voir des collègues qui travaillaient au même endroit que moi, puisqu'en fait on est plusieurs de la région d'Amboise à venir travailler à Tours. » (Entretien PERIVIA)

La mobilité est aussi le support de nouvelles formes de sociabilités, en particulier lorsque la mobilité tend à être partagée (Cailly et al., 2014). Ces nouvelles sociabilités dépassent le seul cadre de l'habitacle pour rejaillir sur la territorialité des individus mobiles, comme nous serons amenés à le constater grâce à l'analyse du méta-corpus. Si l'on retrouve ainsi les indices d'une appropriation singulière des lieux de la mobilité, plus largement les recherches mentionnées jusqu'à présent convergent pour souligner que l'espace-temps du déplacement contribue à l'habitabilité des espaces périurbains, en tant qu'elle est, sur ces territoires en particulier, un vecteur de continuité non seulement spatiale mais également sociale.

« Enquêteur : Pourquoi avoir choisi d'habiter à Francueil [périurbain] ? »

Enquêté : oh parce que j'ai une grande maison que je ne pourrai pas avoir... moi je suis de Montlouis à la base... la maison que j'ai à Francueil je ne pourrai pas l'avoir dans le centre quoi... une grande maison à la campagne... mais bon plus tu t'excentres, moins tu payes cher mais après voilà, l'inconvénient du trajet de chez toi au travail.

Enquêteur : donc le but c'était vraiment d'avoir une grande maison mais dans les critères il y avait aussi la proximité avec la gare.

Enquêté : d'abord une maison qui me plaise. La maison qui me plaisait, je ne pouvais pas l'avoir à Montlouis et encore moins à Tours. Après oui, vu qu'à l'époque j'étais à Tours Centre, la gare c'était important d'avoir ce moyen-là.

Enquêteur : oui, au moment du déménagement, l'utilisation de la voiture ne faisait pas parti de votre plan.

Enquêté : ah au départ non. C'était hors de question de prendre la voiture. J'ai pris le train pendant... au moins 5 ans.

Enquêteur : donc c'est quand vous êtes venu travailler ici que vous avez pris la voiture ?

Enquêté : au départ, je prenais quand même le train car il y a un collègue qui me prenait à la gare, donc c'était pratique, c'était sympa. [...] Le matin, il me prenait à la gare et le soir il m'y déposait. On faisait parti de la même équipe. » (Entretien MODALTER)

A la suite de ces premiers constats, le méta-corpus nous permet, grâce à la lecture croisée des différentes enquêtes, d'approfondir les manières d'habiter le déplacement dans les espaces de faible densité, autrement dit d'envisager l'ensemble des contributions d'ordre matériel et symbolique qui participent de la faculté d'appropriation par les habitants de ces espaces-temps. Il nous permet de saisir les dimensions de l'habiter mobile propres à la condition périurbaine, et de mesurer plus précisément l'intrication, encore largement impensée, des espaces d'ancrage et de mobilité dans les espaces de faible densité.

2. La mobilité périurbaine, un espace habité comme les autres ?

a) Une commune diversité des façons de se représenter et de vivre les déplacements

A l'image des processus de diversification sociale observés dans les espaces périurbains et l'hétérogénéité des modes d'habiter qui y sont liés (Cailly et Dodier, 2007), on constate également une grande diversité dans l'expression des vécus et des représentations des déplacements. Tandis que les travaux sur les espaces périurbains soulignent la complexification des mobilités quotidiennes (Berger et al., 2014), nous ne relevons pas non plus à l'issue de l'analyse du méta-corpus une modalité univoque dans l'expérience de ces déplacements, qui les associerait de façon systématique à un certain type d'état psychique, à un ressenti particulier, de même qu'une représentation ne s'impose pas comme modèle unique supportant les valeurs, les attitudes et les comportements de mobilité périurbaine. Par exemple, le train et l'automobile peuvent être, selon les individus et leurs expériences propres, autrement dit selon les représentations qu'ils s'en font et les vécus qu'ils en ont, associés des sensations agréables ou désagréables.

« Enquêteur : C'est la raison [économique] principale qui vous fait prendre le TER ?

Enquêté : Pas seulement, non. C'est aussi le fait d'avoir qu'à avoir une seule voiture. Ça évite les bouchons, c'est agréable quand même.

Enquêteur : Oui, c'est des trajets que vous appréciez ?

Enquêté : Oui, c'est agréable, c'est des trajets qui sont plutôt reposants. Qui permettent de lire... Je me suis remis à lire la presse alors que je ne la lisais plus...

Enquêteur : Oui, ce n'est pas du temps perdu pour vous ?

Enquêté : Non, pas du tout. » (Entretien MODALTER)

« Enquêté : Le train, dans ma vie, je ne sais même pas si je l'ai pris 10 fois. Et c'était par obligation. Je n'aime pas les transports en commun ! Alors, je ne suis pas agoraphobe, c'est le fait de ne pas aimer, euh...

Enquêteur : Oui, le bruit et la foule.

Enquêté : Oui, voilà, le bruit. Eh bien, pas spécialement mais bon, j'en reviens toujours au fait que quand t'es en voiture, si tu veux t'arrêter au bord de la route, ben en deux minutes t'as trouvé un emplacement où tu peux t'arrêter. Quand t'es dans un transport en commun, ben c'est pas le cas. Et effectivement, tu peux ressentir une espèce de promiscuité...

Enquêteur : Ah, la promiscuité, c'est quelque chose qui gêne... ?

Enquêté : Oui, effectivement, puis le fait de devoir subir les autres personnes. Même si c'est des gens qui peuvent être sympa et qui doivent ressentir, avoir les mêmes sentiments vis-à-vis de toi, mais tu subis. A un moment, tu subis, donc il y a ce côté-là, oui, effectivement. Il y a ce côté-là qui est important dans les transports en commun. Si j'essaye de les éviter, c'est déjà pour ça. Pour moi, c'est un élément important. » (Entretien MODALTER)

« Enquêteur : C'est un moment que t'aimes bien ? Le trajet en voiture ?

Enquêté : Oui. J'écoute ma musique, je suis tranquille, je sais que je ne suis pas....si j'arrive cinq minutes plus tard ou pas... j'écoute la musique, la radio, c'est un moment que j'aime bien ouais. » (Entretien MODALTER)

« Enquêté : Je trouve pas ça agréable la voiture.

Enquêteur : J'allais vous demander, vous n'aimez pas conduire ?

Enquêté : Enfin, j'aime bien conduire, mais je ne trouve pas ça agréable. Ce n'est pas un mode de transport que je trouve... voilà. Et c'est surtout que je suis persuadé que c'est le mode de transport le plus dangereux, voilà.

Enquêteur : Vous avez déjà eu des accidents vous ?

Enquêté : Non, jamais des gros. Mais voilà, je pense que c'est... Pour moi, quand on a les pieds dans une voiture, on est dans un engin de mort donc voilà ... Ah, pour moi c'est

vraiment... Je roule pas vite... Enfin, je ne roule pas vite, je ne suis pas non plus un pantouflard mais sur l'autoroute, je ne vais jamais au-dessus de 120... Je respecte... »
(Entretien MODALTER)

On constate certes la verbalisation prépondérante des états de stress, et plus généralement de la pénibilité, liés aux déplacements, comme cela a pu être mis en exergue par ailleurs (Enaux et al., 2011 ; Oppenheim, 2011), mais pour autant ces états et ces ressentis ne constituent pas les seules, ni même les principales, modalités de l'expérience mobile dans les espaces de faible densité. On recense également l'expression d'un vécu positif du déplacement, d'une « mobilité heureuse », le plus souvent indolore, mais aussi une mobilité source d'une expérience positive de la périurbanité, synonyme de détente, de ressourcement, d'interactions sociales, participant des conditions favorables à l'habitabilité des espaces de faible densité.

b) Le vécu du déplacement ou le couplage entre situations et dispositions

Malgré le fait que les programmes de recherche dans le cadre desquels ont été réalisées les enquêtes servant de support à l'analyse répondaient à des hypothèses variées (UPHA, 2011 ; Périvias, 2012 ; Mour, 2013 ; Mobiter, 2015 ; Modalter, 2015) et, par conséquent, que les propos développés par les enquêtés ne s'attachent pas exclusivement à l'expérience de la mobilité et à sa signification individuelle ou sociale, aucun des déplacements évoqués par les individus n'échappe aux filtres de la perception et de la représentation. En ce sens, le déplacement constitue bien un espace-temps singulier tenant une place prépondérante dans les pratiques spatiales des habitants des espaces de faible densité, périphériques aux aires urbaines. En aucun cas, le déplacement ne laisse indifférent au point que l'on pourrait supposer qu'il ne constitue pas une activité signifiante dont il ne mériterait pas que l'on s'y attarde pour comprendre les processus de construction de sens, les modalités d'insertion de ces significations dans des systèmes de représentations, de leur ancrage dans des mondes de valeurs.

Parce qu'ils y consacrent un temps non-négligeable, et généralement incompressible, parce que bien souvent les déplacements se réalisent sur le mode automobile, la mobilité constitue une condition singulière du vécu des habitants des espaces périurbains et de faible densité. La mobilité est certes devenue une pratique et une valeur commune et partagée à l'ensemble de la société, pour autant, plus que d'autres comportements socio-spatiaux encore, elle marque profondément le vécu et les représentations des habitants du périurbain. Le déplacement quotidien n'est pas pour autant vécu de la même façon par chaque individu, ce qui recoupe la prégnance des logiques individuelles constatée dans ces espaces (Cailly et Dodier, 2007), de même que la mobilité s'inscrit dans des systèmes de représentations variés, dépendant de la trajectoire biographique ainsi que des contextes sociaux et économiques individuels.

Il existe toutefois un certain nombre de traits communs que nous avons pu identifier pour caractériser les vécus et les représentations des déplacements dans les espaces de faible densité. En effet, les modes de déplacement, la distance au centre, les lieux de résidence et de travail, qui influent sur les situations de mobilité, mais aussi les trajectoires résidentielles et biographiques des individus, qui vont déterminer un certain nombre de dispositions et peser ainsi sur la façon d'éprouver ces situations de mobilité, sont autant de facteurs participant à la structuration des différentes modalités du vécu et de la représentation du déplacement. L'enjeu consiste dès lors à déconstruire ces couplages entre situations et dispositions et à identifier les structures causales, les mécanismes (Elster, 2003), qui s'enclenchent sous certaines conditions situationnelles et dispositionnelles et qui permettent de comprendre les relations, et les processus de leur actualisation, entre le vécu et les représentations associées au déplacement.

c) Tactiques et stratégies d'appropriation du temps de déplacement

Les tactiques et stratégies mises en œuvre par les individus mobiles, leur permettant de s'approprier le temps du déplacement, sont nombreuses et diversifiées du point de vue de leurs modalités (Bühler, 2012), mais elles répondent globalement à une logique principale, d'ordre avant tout temporel.

L'optimisation du temps consacré au déplacement n'apparaît pas cependant comme une finalité, comme un objectif en soi, mais plutôt comme une condition du vécu de la mobilité. Ce qui est en jeu à travers cette gestion temporelle sous contraintes, c'est avant tout la qualité vécue du déplacement. Ainsi, la véritable science des réseaux, les itinéraires et leurs alternatives, l'état du trafic aux heures clefs de la journée, autrement dit la « connaissance des territoires d'action du quotidien » (Bühler, 2012), dont font preuve les interrogés, manifeste avant tout la recherche d'un « bien-être » du déplacement, avec le souci d'articuler de façon optimale l'ensemble des contraintes temporelles et spatiales qui pèsent sur les individus, et qui sont liées à leur mode d'habiter (Cailly, 2008). Ne pas partir trop tard ou trop tôt, anticiper l'encombrement des voiries, emprunter des itinéraires détournés selon les heures, voire les saisons, éviter certains trains, se positionner au mieux sur le quai ou dans le wagon, figurent comme autant de stratégies et de tactiques, au sens de Cerneau (1990), relatives au réseau et à sa dynamique temporelle que partagent et mettent en place les périurbains pour gérer au mieux leurs déplacements.

Dans ce registre, l'analyse du déplacement automobile laisse transparaître un certain nombre de spécificités. Il s'agira de planifier les horaires du déplacement ou d'adapter l'itinéraire emprunté afin de s'épargner le stress qu'implique le trafic et l'ensemble des conséquences qu'un retard peut engendrer sur le chaînage des activités, par exemple sur la dépose ou la reprise des enfants. Ces stratégies et ces tactiques ne se limitent cependant pas à l'espace-temps de la mobilité mais rejaillissent sur l'ensemble de l'organisation des individus, sur les logiques circulatoires dans les espaces de faible densité (planifier et chaîner les activités pour éviter de multiples aller-retour), sur les relations sociales dans l'espace résidentiel (relations de voisinage), sur l'équipement des individus dans la mobilité (appareils supports de communication, de travail, de loisirs, de déplacement). Les tactiques des automobilistes ressortissent alors avant tout d'un enjeu de gestion temporelle sous contraintes dont les corollaires sont les problématiques d'encombrement, de stationnement, etc. En creux, le souci de l'optimisation du temps de déplacement confirme que le mode automobile, en particulier, est vécu comme une source de stress potentiel, dont bien évidemment l'objectif est de minimiser le risque d'occurrence. Lorsque ces tactiques et stratégies, issues d'une connaissance des réseaux formée par l'accumulation d'expérience sur un temps long ou à travers l'expérience partagée dans le cadre des sociabilités professionnelles, se révèlent opérantes, ou lorsque la contrainte se relâche selon les motifs des déplacements et leur modalité d'insertion dans les schémas d'activités quotidiennes, alors l'automobile devient un lieu de détente au sein duquel de multiples usages peuvent prendre place et se développer, comme écouter de la musique, laisser son esprit vagabonder, relâcher la tension accumulée au travail, mais aussi être en relation avec sa famille physiquement, à travers le partage de l'habitacle et les échanges que cela autorise, ou à distance par le biais du téléphone. Ces observations confirment ce que montre par ailleurs Thomas Bühler (2012) dans la mise en place du quotidien automobile et l'acquisition de « dispositions libératrices » qui permettent à l'individu d'avoir la maîtrise de son quotidien automobile.

« Enquêté : 7h, moi je me lève en général plutôt à 6h45 (rires) et après je me prépare... et les filles je les lève vers 7h15-7h30 ce qui est très....speed parce qu'on part vers 8h15-8h20.

Enquêteur : D'accord ouais. Donc très séquencé aussi parce qu'il y a la rentrée des classes.

Enquêté : Ouais, ouais, bon je me cale vraiment sur l'heure d'ouverture de l'école.

Enquêteur : Oui c'est l'heure d'ouverture de l'école qui conditionne aussi ...

Enquêté : Oui je les mets pas à la garderie, je les....enfin c'est pas... Enfin quand j'ai pas besoin d'aller sur Paris ou n'importe, je préfère éviterla garderie puisqu'elles y vont le soir.

Enquêteur : D'accord. Donc tu les dépose à 8h20...

Enquêté : 8h20, enfin 8h25 quoi, et l'école ferme à 8h30. Donc je les dépose à 8h25 et puis après je viens directement ici.

Enquêteur : D'accord. Et tu mets à peu près combien de temps ?

Enquêté : Alors en général j'arrive vers 9h....8h50.

Enquêteur : D'accord, ah oui c'est assez rapide en fait.

Enquêté : 20-25 minutes, quand il y a pas trop de circulation ça va. Ouais, ouais. Des fois je prends soit la nationale 10, je sais pas si tu vois vraiment la route que tout le monde... Ou alors des petits raccourcis.

Enquêteur : D'accord. Et qu'est ce qui va déterminer le changement ? C'est tu regardes en temps réel...

Enquêté : Ah ça c'est assez ... je sais pas ! En fait quand je me dis j'ai le temps, c'est à dire avoir deux minutes de plus (rires) je prends le chemin que tout le monde prend....et des fois quand j'ai pas envie de me trouver dans la circulation, je prends le raccourci à Chambray lès tours, et je gagne quoi... 5 minutes.

Enquêteur : D'accord, c'est plus pour gagner du temps, il y a pas...

Enquêté : Oui ! Et puis pas me retrouver dans les feux et tout. Parce qu'il y a des travaux au niveau de la ligne LGV... Donc en général ça coince un peu.

Enquêteur : D'accord. Et du coup c'est un moment que t'aimes bien ? Le trajet en voiture ? Enquêté : Oui.... Et ben j'écoute ma musique, je suis tranquille, je sais que je suis pas....si j'arrive cinq minutes plus tard ou pas..j'écoute la musique, la radio, c'est un moment que j'aime bien ouais. » (Entretien MODALTER)

Les stratégies mises en place par les usagers des transports collectifs ont quant à elles plus directement à voir avec l'appropriation de l'espace du déplacement, avec l'habitation du moyen de transport. Qu'il s'agisse d'usagers du train ou des cars interurbains, ils mettent en place plus ou moins les mêmes tactiques. Celles-ci sont relatives au placement sur le quai ou à l'arrêt de bus et dans le wagon ou le car, le premier déterminant souvent le second, et variant selon les intentions des individus, recherche d'isolement et de tranquillité, ou contact et sociabilités.

« Enquêté : moi le meilleur moment, c'est en train, c'est lorsque je mets ma musique et que je me pose. Je me laisse emmener. En voiture, je mets de la musique, mais c'est pour me booster. Je mets de la musique plus vive que dans le train. [rire] Mais bon, je mets de la musique que ce soit dans le train ou en voiture, je mets ma musique. Tu vois, dans le train, parfois j'ai envie d'être avec les collègues qui prennent le train, mais d'autres fois, je fais exprès de monter dans un autre wagon, pour mettre mon mp3, ne pas devoir l'enlever même si après il y a d'autres copains qui arrivent, qui rentrent, je suis content de le voir, mais j'ai envie d'écouter ma musique... bon s'il s'assoit à côté de toi, tu enlèves le casque mais voilà. Caractère composite de l'habiter de l'espace-temps de la mobilité selon les moments.

Enquêteur : donc vous savez qu'en gros, il y a le wagon pour être seul avec votre musique et le wagon pour être avec les copains.

Enquêté : bon si tu arrives un peu en retard et que le train est déjà presque à quai, tu vois où les gens se dirigent donc tu vas te mettre en conséquence. Il y a des gens, des anciens collègues, que je n'ai pas forcément envie de voir non plus. Donc là, tu fais tout pour les éviter. Mais parfois tu ne peux pas. » (Entretien MODALTER)

Si ce type de stratégie est similaire à ce que l'on peut observer dans les transports collectifs en milieu urbain dense, et si en ce sens cette stratégie ne semble pas spécifique à la mobilité dans les espaces de

faible densité, les tactiques de placement dans les transports collectifs périurbains se distinguent sur un point au moins, celui du rôle des sociabilités de déplacement, étroitement liées à la durée et aux conditions matérielles du déplacement. Tandis que la coprésence dans les déplacements en transports collectifs urbains est considérée comme majoritairement subie, ce qui pèse sur le vécu du déplacement, la coprésence dans les déplacements périurbains ressort comme une ressource favorable à l'appropriation de l'espace-temps du déplacement, suscitant un ensemble de tactiques autour des enjeux de la reconnaissance.

« Enquêteur : Et donc le temps que tu passes dans le bus entre Montlouis et Tours, Tu fais quoi ?

Enquêté : Le matin clairement. Je termine ma nuit... après ça m'arrive de croiser des amis donc on en a profité pour s'asseoir à côté et discuter. Mais bon, comme je suis la plus vieille dans le bus étant donné qu'il n'y a quasiment que des lycéens, je me retrouve souvent toute seule, pas comme lorsque j'étais au lycée avec tous mes amis. Donc le matin et le soir c'est tout le temps de la musique. Le soir ça peut m'arriver de lire mais c'est très rare car je ne supporte pas de lire dans les bus et les voitures. Donc oui, le plus souvent c'est de la musique.

Enquêteur : Et c'est la même chose à Lille ?

Alors du coup à Lille c'est vraiment beaucoup plus court et ce n'est vraiment pas du tout dans les mêmes conditions parce qu'entre Montlouis et Tours je suis assise tranquille pendant 45min alors que de chez moi à mon travail à Lille je suis debout et il faut se battre pour rentrer dans le tram et dans le métro, on est serré, j'écoute de la musique mais je ne l'écoute pas pour l'aspect détente, je l'écoute pour penser à autre chose et que ça passe vite. Moi je n'avais jamais connu ça et c'est vrai que c'est gonflant de prendre les transports le matin. Enfin, de prendre les transports à Lille aux heures de pointes... c'est blindé, ce n'est pas agréable. » (Entretien MODALTER)

« Enquêteur : Est-ce que le fait d'être en train, avec d'autres personnes, cela change des choses ?

Enquêté : voilà, ça, je dirais que c'est le côté positif. C'est ma pause, quelque part. Ça permet de voir d'autres personnes, du coup on se retrouve dans le train. Je vois avec Patricia, on faisait de la gym ensemble. Je l'ai connue comme ça, du coup on s'est retrouvée sur le quai de la gare.

Enquêteur : Vous ne l'avez pas connue dans le train ?

Enquêté : Y a d'autres personnes qu'on a connues dans le train.

Enquêteur : Et vous êtes combien ?

Enquêté : Je ne sais pas parce que moi je ne connais pas vraiment tout le monde. On doit être une dizaine. Voilà, mais moi les autres personnes, je les connais à travers Patricia...

On voit à peu près toujours les mêmes personnes

Enquêteur : Vous avez un wagon spécifique ?

Enquêté : Je sais que Patricia me garde la place tous les soirs. C'est toujours au même endroit, en tête du train. Depuis le début, c'est toujours Patricia qui me réserve la place. Et le matin, je dois toujours être à peu près au même endroit et je me retrouve toujours avec les mêmes personnes. » (Entretien PERIVIA)

L'interconnaissance que l'on observe autour de l'usage des moyens de transport, qui semble particulière aux espaces de faible densité, va souvent déterminer ces jeux de placement, par l'effet de maximisation ou de minimisation du potentiel d'interaction. Les signes de reconnaissance, par exemple sur le quai de la gare, se saluer de la main, se chercher du regard, les tactiques des individus pour susciter ou éviter le contact, et l'importance que celles-ci prennent dans les discours des usagers des transports collectifs périurbains, en disent beaucoup sur les relations sociales dans et autour de la mobilité, dans les modes collectifs et les autres modes.

« Enquêteur : Et dans le train, vous faites gaffe un peu aux personnes à côté de qui vous vous asseyez ? Des personnes que vous voyez tout le temps...

Enquêté : Oui, mais du coup, ça, on le voit sur le quai. Des groupes de 3, 4 personnes... Tout le monde se dit bonjour, mais il y a des groupes de 3, 4 personnes qui se mettent ensemble.

Enquêteur : Des personnes que vous ne connaissiez pas avant ?

Enquêté : Des personnes que je ne connaissais pas avant, non.

Enquêteur : Peut-être que maintenant, dire que c'est des amis c'est un grand mot...

Enquêté : Oui, non ce n'est pas tous des amis mais des bonnes connaissances, oui.

Enquêteur : D'accord, et c'est avec ces personnes-là qu'il y a un système d'entraide qui se met en place quand un train ne vient pas...

Enquêté : Alors voilà, là, l'entraide en termes de covoiturage lors d'une grève de train, il est beaucoup plus large, c'est-à-dire que là, c'est tous les gens qui se retrouvent plantés, et là, tout le monde se parle... » (Entretien MODALTER)

« Enquêteur : et on va revenir encore un peu au début, mais quel intérêt avez-vous trouvé à prendre le train en 2006 ?

Enquêté : le confort. C'est quand même plus confortable le train quand il est là [rire]... quand il est là, tu te mets dans le train, si tu es un peu fatigué car tu t'es levé plus tôt, et bien tu dors dans le train, tu écoutes de la musique... tu arrives à nouer des contacts et tout . Moi je connais pas mal de monde maintenant grâce au train. Je connais pas mal de cheminots qui le prennent. D'autant plus qu'eux, ils travaillent à Saint-Pierre-des-Corps, c'est gratuit et tout. Donc on noue des relations c'est sympa.

Enquêteur : ah oui, donc vous vous êtes fait des amis grâce au train ?

Enquêté : ah oui oui, bah moi j'étais dans le milieu du football, donc j'ai joué contre des gars et tout, et puis bah j'en ai retrouvé pas mal des joueurs de Montlouis, Bléré, etc... parce que c'est la ligne par laquelle je passe, et donc bah voilà, j'ai revu du monde que je n'avais pas revu depuis un moment. C'était sympa. Il y a des gens que je connaissais pas du tout, on se voyait... à force on se mettait ensemble et tout, même s'il y a des moments où tu as envie d'être tranquille et d'écouter de la musique. Bon ça dépend des moments en fait. Mais voilà, ce sont des bons copains de la commune grâce au train.

Enquêteur : vous les voyez toujours ?

Enquêté : ah oui oui, on fait des footings ensemble, quelques bouffes de temps en temps... le train peut être un milieu d'échange. » (Entretien MODALTER)

« Enquêté : Nous on doit être...j'sais pas, y a peut-être une cinquantaine de personnes qui prennent le train à Blois, et on doit être cinq ou six en vélo.

Enquêteur : D'accord, et ceux que vous rencontrez, ouais c'est pas forcément des cyclistes ?

Enquêté : Ah non c'est pas forcément des cyclistes.

Enquêteur : Et c'est dès le quai, vous savez vous....vous saluez ?

Enquêté : Oui ben bonjour, comment ça va, ça se passe bien ? On se parle un petit peu du boulot ... du week-end, voilà quoi c'est....c'est des conversations très faciles à engager et....

Enquêteur : Il y en a aucun que vous connaissiez avant ?

Enquêté : Euh....il y en a quelques-uns, il y en a deux qui sont...qui travaillent là où je travaille aussi, mais par contre ils prennent le train beaucoup plus épisodiquement. Donc eux quand je les vois ben on est ensemble mais sinon ils prennent rarement le train.

Enquêteur : Quand vous allez en voiture est-ce que vous faites du covoiturage des fois avec....

Enquêté : Non ! C'est l'intérêt de la voiture, c'est que je pars quand je veux, je mets la musique que je veux, je roule comme je veux ! » (Entretien MODALTER)

L'investissement du temps du déplacement varie essentiellement selon les modes de transport et selon les moments de la journée, en lien étroit avec le programme d'activités des individus. Les deux variables, temps et modes, se combinent pour déterminer les situations et les usages déployés par les individus dans le cadre de leur mobilité. On observe notamment des usages différenciés du temps de déplacement entre le matin et le soir, qui vont prendre différentes formes selon que le mode de déplacement est automobile ou en transports en commun. Généralement, le déplacement du matin est un moment de mise en condition tourné vers les activités à venir, principalement l'activité professionnelle. Le soir, l'espace-temps du déplacement est vécu comme un moment de détente après l'activité professionnelle. Ce premier constat vient confirmer la logique de sas et de lien entre les sphères du quotidien déjà relevée dans d'autres travaux (Pradel et al., 2014). L'espace-temps de la mobilité périurbaine fonctionne comme un sas spatial, social et temporel, permettant la transition entre des sphères sociales (familiale et professionnelle) et des contextes spatiaux (campagne et ville) aux atmosphères et aux implications sociales différentes. Il est d'ailleurs vécu comme tel et particulièrement important dans la vie psychique des individus (Pradel et al., 2014). La logique de sas concourt à la fois à relier et à isoler des univers. L'espace-temps du déplacement est en ce sens un vecteur concret de réalisation du mode d'habiter périurbain, caractérisé par une différenciation et une opposition, sur le plan des représentations, des types d'espaces investis quotidiennement devenue classique (Raymond, 1968) : la campagne renvoyant à l'image d'une société morale où chacun trouve heureusement son rôle et sa place et la ville à celle d'une société immorale où règne l'insatisfaction, l'urbain associé à l'activité professionnelle, à la consommation, au stress, aux relations sociales conflictuelles, à un environnement dégradé, et la campagne synonyme de calme, de tranquillité, de relations sociales apaisées, de qualité de vie protégée et privilégiée.

d) Formes d'usages et d'investissement du déplacement

Cela étant, les formes d'usages et de sociabilités associées à l'entre-deux que constitue l'espace-temps du déplacement varient fortement, principalement selon les modes de transport. Dans le cadre des déplacements automobiles, les usages associés à cet espace-temps sont relativement réduits le matin. L'attention de l'individu mobile étant tournée vers la réalisation du déplacement et, pour ce faire, principalement focalisée sur l'infrastructure. Les usages de la mobilité sont déterminés par le temps contraint du déplacement et le rythme élevé sur lequel se déroulent les activités. Sur le trajet du matin, l'ensemble des activités déployées dans l'habitacle semble tourné vers la gestion du déplacement. L'écoute de la radio, la perception du paysage, qui constituent dans les dires des enquêtés les deux principaux pôles de l'expérience automobile, sont décrits comme des attributs fonctionnels de la mobilité, points de repères spatio-temporels. De ce fait, les sociabilités prenant place dans l'habitacle automobile lors de déplacements partagés avec d'autres individus, membres de la famille ou personnes extérieures, semblent également plus limitées. Le soir, même si les usages déployés dans le cadre du déplacement automobile sont les mêmes, ils deviennent synonymes de détente, de décompression. Les sociabilités ne sont pas absentes dans le cadre des déplacements automobiles. Les dispositifs techniques permettant de téléphoner dans l'habitacle rendent possibles les relations sociales à distance, principalement avec la famille.

« Enquêteur : Et le matin c'est la radio, c'est un moment que vous aimez bien aussi ?

Enquêté : Oui, ça me permet de me réveiller, voilà, de me mettre au boulot

Enquêteur : D'accord, pour vous c'est déjà... c'est un sas entre le domicile et le boulot

Enquêté : Oui, et le travail.

Enquêteur : D'accord, et vous pensez aux dossiers que vous allez...

Enquêté : Oui, ce que j'ai à faire dans la journée, si j'ai des rendez-vous... Voilà, puis sinon j'écoute mon horoscope à la radio. J'écoute toujours la même radio, et puis je sais si

je suis un peu plus en retard que d'habitude, en fonction des programmes. Forcément, comme ils passent toujours les mêmes choses au même moment, je sais où j'en suis. » (Entretien Modalter)

« Enquêteur : Et du coup durant ces 25 minutes, vous avez fait quelque chose de particulier ou c'est plutôt comme d'habitude ?

Enquêté : Euh... j'écoute la radio.

Enquêteur : D'accord.

Enquêté : C'est ça votre question ?

Enquêteur : Oui, enfin sur le vécu de l'instant...

Enquêté : La matin j'écoute la radio, et le soir je passe mes coups de fil.

Enquêteur : D'accord. Donc c'est organisé, généralement ça se passe comme ça... ?

Enquêté : Oui, généralement ça se passe comme ça. Alors (rires), le soir j'appelle souvent mes parents. Ça me permet... c'est le temps que j'ai seul avant de récupérer les enfants parce que souvent le soir je récupère les enfants. » (Entretien MODALTER)

La finalité du déplacement automobile dans les espaces de faible densité détermine également pour une grande part le vécu du déplacement. Certains trajets, lorsqu'ils concernent l'accompagnement des enfants à leurs diverses activités, se révèlent extrêmement riches sur le plan des relations sociales, en particulier familiales. Ces déplacements, et les relations qui y prennent place, favorisées ou contraintes par la co-présence dans un même habitacle, participent de la gestion du foyer, comme cela a pu être souligné dans d'autres recherches (Terrhabmobile, 2013), et rejaillissent sur le vécu et les représentations du déplacement.

« Enquêteur : Et du coup le temps de transport, vous le vivez pas comment quelque chose d'agréable à faire par exemple vous dites Ah ça va être mon temps pour moi pour écouter de la musique ou des choses comme ça...

Enquêté : J'ai combien d'heures de musique dans la journée ? (rires) Alors si, quand on est avec les enfants, enfin quand je suis avec les enfants parce que c'est quand même moi qui fais les transports, c'est souvent le moment où on s'amuse bien quoi. Parce que du coup, au lieu d'être assis autour de la table et de faire un jeu machin, on est dans la voiture et on ricane bêtement parce qu'on a que ça à faire ! Pour le coup je pense que je parle beaucoup avec mes enfants parce qu'on a cette promiscuité-là, on est obligé d'être ensemble pdt beaucoup de temps... Elvire, l'année dernière quand elle était pas encore au lycée, je l'emmenais à Tours au rugby, je l'emmenais 3 fois par semaine plus le WE. Donc ça faisait 3 fois 2h ! Donc parler 6h avec un ado dans la semaine... et ben c'est mission impossible normalement quoi ! » (Entretien MOBITER)

Les usages et les sociabilités dans le cadre des transports en commun apparaissent quant à eux plus diversifiés. Ils donnent lieu à des formes d'investissement spatial plus importantes, variant selon les contextes socio-professionnels et les habitudes des individus. Ainsi, la mobilité en transports en commun peut être un moment de repli sur soi, de calme avant le tumulte de la journée, propice au repos, au cours duquel l'individu va s'aménager et se retirer dans une sphère individuelle, matérialisée par l'usage du smartphone, l'écoute de la musique ou par une activité de lecture, minimisant les contacts avec l'autre. Les transports en commun, en particulier le train plus que d'autres modes, est également un lieu de travail au sein duquel les attributs portatifs du travailleur mobile (ordinateur, téléphone) sont susceptibles d'être déployés, nécessitant un véritable aménagement de l'espace. L'aménagement de l'espace, la façon de placer ses affaires, cartable, sacoche, sac à main, manteau, ordinateur, participe d'une appropriation de l'espace plus ou moins importante et d'une gestion de la relation à l'autre. Dans le cadre des transports en commun, le smartphone s'avère être principalement un outil de détente (jeux, musique) ou de travail (consultation et rédaction de courriers électroniques). Les transports en commun donnent également lieu à des sociabilités plus développées, à des formes de

reconnaissance et d'appartenance à des réseaux de sociabilités *dans* et *autour* de la mobilité. Ces sociabilités de déplacement s'accompagnent alors d'usages singuliers, à travers des stratégies d'appropriations collectives de l'espace, lorsque les individus cherchent à se retrouver en face à face ou à éviter, dans certains cas, des espaces trop densément occupés ou des types de populations jugées trop bruyantes. On comprend également à travers ces situations l'importance des conditions matérielles du déplacement, l'importance du confort spatial, leur variabilité selon les sensibilités propres aux différents individus et groupes sociaux, et l'influence que ceux-ci ont dans le choix du mode de transport.

« Enquêté : Oui, ce moment-là, seule, tranquille. Parce qu'en fait avant... En fait j'habite Cinq-Mars depuis 8 ans, avant je travaillais à Saumur, c'est aussi pour cela qu'on s'est installés à Cinq-Mars. Je travaillais à Saumur, mon mari travaillait à Beaumont-la-Ronce. Et après il a trouvé du boulot dans Cinq-Mars, moi j'habitais toujours dans Saumur... enfin je bossais toujours à Saumur donc je prenais le train. Ce train-là était très peu fréquenté, c'est-à-dire qu'on était cinq dans les rames de TER. Là, c'est hyper-confortable, parce qu'on est seul, on fait un peu ce qu'on veut, quoi. Parce que bon, je veux dire... c'est respirable. Alors que, donc quand j'ai été prise à la ville de Tours, j'ai fait le trajet en sens inverse. Alors là, le train il est bondé quoi.

Enquêteur : D'accord.

Enquêté : Il est bondé de gens qui viennent travailler, d'étudiants, enfin de lycéens. Et voilà, c'est de leur âge, mais c'est pas les plus tranquilles quoi. » (Entretien MODALTER)

Les indices observables caractéristiques d'une appropriation singulière des lieux de mobilité propres aux espaces de faible illustrent l'extension du concept d'habiter aux espaces de la mobilité, et le fait, comme le souligne John Urry (2005), que l'habiter est non réductible à une organisation de la vie enracinée. La mobilité quotidienne intense ne s'oppose pas à l'investissement et à la satisfaction résidentielle, au contraire. Les individus s'approprient l'espace-temps du déplacement, le rendant ainsi habitable, ce qui contribue plus généralement à l'habitabilité des espaces de faible densité.

En particulier, le temps relativement long des déplacements dans les espaces de faible densité, sans parler de leur durée vécue, variable quant à elle selon les situations de mobilité, semble un facteur favorable à l'appropriation de l'espace-temps du déplacement, propice au déploiement d'activités à la fois significatives (au travers des relations sociales) et originales, voire inattendues (par l'investissement important que certains usages impliquent).

3. Les conditions du vécu de la mobilité

a) La maîtrise de l'espace et du temps, conditions de l'habitabilité périurbaine

La question des conditions du vécu de la mobilité a été, jusqu'à il y a peu encore, étonnamment négligée. C'est sous l'impulsion des travaux du sociologue Michael Flamm (2004) que les différentes significations de l'appropriation des temps de mobilité ont pu être mises au jour, en fonction notamment des modes de déplacement. Ainsi transparaissent de multiples logiques d'appropriation des temps de déplacement : productive, de relâchement et de transition, de sociabilité ou encore d'évasion ou d'émotion (Flamm, 2004). Celles-ci sont étroitement liées aux activités que déploient les individus durant leurs déplacements, et peuvent être rattachées à différents vécus de la mobilité, par exemple selon que ces activités se trouvent entravées ou au contraire encouragées. Comme le souligne Flamm (2005), même si les moyens de déplacement et les lieux de transit sont de plus en plus conçus de telle manière que les voyageurs puissent s'approprier à leur guise les temps de déplacement, la réalité des transports est souvent telle que les conditions fondamentales de ces appropriations ne sont pas réunies. Les conditions de déplacement rejaillissent inmanquablement sur le vécu de la mobilité, laquelle peut être associée, selon les cas, à un sentiment de perte de temps ou à un état de fatigue excessive, mais

aussi, inversement, être perçue de façon extrêmement positive. Les « pendulaires intensifs », comme le montrent Geslin et Joly (2012), peuvent ainsi percevoir le temps de trajet de façon extrêmement positive, soit parce qu'ils l'optimisent en réalisant les activités qu'ils auraient également pu mettre en œuvre dans d'autres conditions ou parce qu'ils ont des activités qu'ils n'auraient pas eu l'occasion de réaliser en dehors du temps de trajet. On note en ce sens que les différents modes de transport, selon les dispositifs spatio-temporels qu'ils offrent, plus au moins propices au déploiement de certaines activités, ont une influence non négligeable sur le vécu de la mobilité.

Les travaux du collectif Terrhabmobile (2013), de Cailly et al. (2014) et de Pradel et al. (2014), menés spécifiquement sur les mobilités périurbaines ont permis de montrer que dans l'espace-temps du déplacement se jouaient des formes de sociabilité ayant un impact sur la manière de vivre et d'habiter les espaces de faible densité. Si le mouvement dans les périphéries urbaines est « d'abord un *temps de repli de l'individu sur lui-même* [...] l'espace-temps de la mobilité fonctionne comme un sas spatial, social et temporel, vécu comme tel et particulièrement important dans la vie psychique de l'individu » (Pradel et al., 2014). L'expérience de la mobilité laisse également libre cours à des formes de sociabilités diverses et un ensemble de règles partagées participent à réguler les interactions sociales : « la voiture partagée (covoiturage, stop) laisse davantage de place aux échanges interindividuels [...], inversement, le refus de subir une relation sociale répétée peut conduire certaines personnes à ne pas choisir ou à abandonner le covoiturage au profit d'un autre mode » (Pradel et al., 2014). Les auteurs dégagent ainsi cinq types de sociabilités associées aux différentes situations de mobilité : la centration sur soi ou sur la famille, l'extension des sphères habituelles, professionnelles ou résidentielles, la sociabilité autonome née de l'expérience commune du déplacement ou les interactions brèves et de faible intensité avec les « têtes connues ».

Ces formes de sociabilité sont intéressantes car elles témoignent d'une richesse jusqu'ici ignorée dans l'étude des mobilités périurbaines. Mais plus largement encore, ce sont les fonctions sociales conférées à l'espace-temps d'un déplacement qu'elles révèlent qui éclairent sous un jour nouveau le sens des mobilités dans les espaces de faible densité. Plus largement, ces résultats impliquent de s'interroger de façon plus systématique, à travers la fouille des données agglomérées dans le cadre du méta-corpus, sur les formes et les modalités d'appropriation, les tactiques et les stratégies déployées par les individus et les collectifs pour s'approprier cet espace-temps de la mobilité.

Les conditions matérielles et idéelles s'avèrent finalement déterminantes dans la capacité d'investissement du déplacement. La maîtrise de l'espace et du temps de déplacement est une condition première déterminant le vécu de la mobilité. Celle-ci est centrale dans le vécu du déplacement automobile, comme nous avons pu le souligner, et s'avère principalement subie par les individus, les exposant ainsi au stress lié aux aléas de la circulation automobile. Les conditions matérielles du déplacement, le confort de l'habitacle en particulier qui va déterminer la possibilité d'une appropriation individuelle ou collective, sont mentionnées à la fois par les individus automobilistes et les usagers des transports collectifs. Pour ces derniers, le fait de disposer d'une place assise, d'un espace confortable, c'est-à-dire adapté aux usages que les individus souhaitent pouvoir développer (s'asseoir face-à-face pour pouvoir discuter, disposer d'un espace où ranger un vélo, etc.), est une condition importante de l'expérience du déplacement. De ce point de vue en particulier, les conditions du vécu des déplacements dans les espaces de faible densité semblent différer de celles des déplacements dans les espaces urbains denses. Le faible nombre de voyageurs, la longueur de certains déplacements et les ruptures de charge limitées constituent des conditions favorables à l'investissement de la mobilité dans les espaces de faible densité.

b) La dimension sociale de la mobilité périurbaine

C'est certainement l'une des dimensions sous-estimées de la condition mobilière dans les espaces périurbains. Associée traditionnellement – et presque inconsciemment – au thème de l'errance, et en ce sens dépourvue de capacité à générer une quelconque forme d'appropriation, la mobilité fait figure de pratique détachée des espaces, déracinée, et pour ces raisons, de pratique pauvre en termes de sociabilités. Comme le souligne le sociologue John Urry (2015), une part importante de la littérature sur l'habiter, exclusive des espaces de mobilité, a eu recours à une conception nostalgique de la communauté, à un sentiment d'appartenance essentiellement ancré, et s'est contentée dès lors de reproduire des conceptions idéologiques. Or, l'investigation des conditions du déplacement, en particulier dans les espaces de faible densité, révèle une richesse surprenante en matière de sociabilités, faisant de la mobilité un espace-temps, si ce n'est toujours habitable et habité, du moins vecteur de l'habitabilité des espaces de faible densité.

Ainsi, il nous a été donné de constater dans les enquêtes menées l'importance des relations sociales dans et autour de la mobilité, ainsi que la façon dont ces interrelations mobiles rejaillissent sur le système social local. « Collègues », « amis » ou « copines » du train, comme les appellent les enquêtés usagers des transports collectifs, sont un exemple emblématique de ces communautés d'appartenances circonstancielles dont la principale raison d'être est le partage par les individus d'une même condition mobilière.

« Enquêté : Dans le train soit je lis en fait si tu veux maintenant on est une petite bande, une petite bande, on se retrouve aussi bien le matin ou le soir pas toujours avec les mêmes donc on papote de la journée, on papote de la gym on papote de ce que tu veux mais ou du travail des uns des autres... »

Enquêteur : D'accord et c'est des gens qui continuent le trajet plus loin que toi ? Plus vers le sud ? ou qui descendent comme toi... »

Enquêté : La majorité... descende comme nous enfin comme moi. D'autres continuent mais il y en a très peu. C'est à peu près le même groupe de gens le soir ou le matin qu'on retrouve et qui font le même trajet Saint-Maure-Tours. »

Enquêteur : D'accord. »

Enquêté : C'est un groupe de mamies (rire) on est au moins 5-6 en moyenne ...à se retrouver papoter monter dans le train. Alors on n'est pas toujours assis les uns à côté des autres ça dépend des trains. Et le soir on est entre 2 et 4 à se retrouver suivant les places. Le soir en descendant du train on revoit les autres : « bonne soirée, machin, à demain » enfin bon le truc tout bête si tu veux mais euh... » (Entretien PERIVIA)

« Enquêté : Après il y a de affinités qui se font. »

Enquêteur : Vous avez rencontrés presque des amis. »

Enquêté : Ben disons que maintenant ouais, c'est un petit groupe, on est un petit groupe on se connaît relativement bien ! Sur une trentaine de personnes... »

Enquêteur : Et ça se traduit... vous vous installez... »

Enquêté : Ben on peut se retrouver face à face dans le train, de parler de choses et d'autres, de blaguer, et puis voilà... on arrive à connaître aussi... »

Enquêteur : Et qu'est-ce que ça change ? au trajet ? »

Enquêté : Ben du coup le trajet se passe plus vite. C'est moins pénible aussi » (Entretien PERIVIA)

« Enquêteur : Ce collègue, vous le connaissiez avant ou c'est vraiment dans le train... ? »

Enquêté : Dans le train, oui. Dans le train. »

Enquêteur : D'accord. Vous vous êtes rencontrés comment en fait ? »

Enquêté : Oh, bah sur les quais. Comme on voit toujours les mêmes personnes, au bout d'un moment on dit un mot, puis deux... »

Enquêteur : Vous vous êtes rendus compte que vous bossiez à la ville... »

Enquêté : Oui, après ! Mais en fait, il y a beaucoup de gens qui, enfin sur le quai de Cinq-Mars... Donc ce collègue-là, il travaille à la ville. J'ai au moins deux ou trois collègues qui bossent au Conseil Général... Enfin, des « Collègues de train » ... voilà, aux archives aussi. Enfin, il y a beaucoup de...

Enquêteur : C'est amusant le terme que vous avez employé : « Collègue de train ». En fait c'est...

Enquêté : Ouai, des copines de train. J'ai une copine de train, que je vois toujours maintenant, même si je prends plus le train ! » (Entretien MODALTER)

Plus ou moins durables dans le temps et plus ou moins engageantes, les relations tissées dans le cadre de la mobilité constituent non seulement une modalité particulière d'appropriation de l'espace-temps du déplacement, jouant sur la qualité de son vécu, mais également fonctionnant comme une ressource non négligeable pour habiter les espaces périurbains. Il n'est pas rare que ces relations sociales débordent le strict contexte du déplacement pour s'inscrire dans l'espace local, renforçant par là-même occasion l'ancrage résidentiel et contribuant à entretenir des relations territoriales de proximité. C'est ainsi que les « collègues de train » se reconnaissent dans l'espace local, se saluent, développent des activités communes et éventuellement se rendent mutuellement service.

« Enquêté : Quand j'allais prendre le train, ce même collègue qui n'aimait pas être en retard m'envoyait un sms pour me dire de me speeder pour que je puisse... au moins rentrer dans le train !

Enquêteur : Ce collègue, vous le connaissiez avant ou c'est vraiment dans le train... ?

Enquêté : Dans le train, oui. Dans le train. » (Entretien MODALTER)

« Enquêté : Alors, les meilleurs moments, c'est d'être avec les autres copains de trains, parce que c'est quand même sympa, puis il y a beaucoup...

Enquêteur : C'était une bande en fait ?

Enquêté : Oui, puis il y a beaucoup de maman dans mes âges, 35-40, avec des enfants du même âge, à l'école de Cinq-Mars. Donc voilà, ça crée du lien sur sa commune, ça c'est assez sympa » (Entretien MODALTER)

Ces services peuvent concerner la gestion de la mobilité, à travers une forme de « solidarité de déplacement » (Terrhabmobile, 2013), mais aussi concerner plus directement la vie locale. Même si cela est désormais bien documenté, il a été montré – et nous l'avons retrouvé dans nos enquêtes – que les réseaux de sociabilité autour des lieux de résidence constituent un véritable système assurantiel permettant de pallier les conséquences des aléas parfois rencontrés par les individus dans le cadre de leurs déplacements.

« Enquêteur : Tu t'organises pour faire l'aller-retour ?

Enquêté : Voilà je.... par contre sur le retour c'est plus compliqué, parce qu'il y a toujours des incertitudes de....de train qui arrive en retard, ou des...machins. Donc il y a, j'ai toujours un plan de secours, une copine qui va les chercher si jamais j'arrive pas à l'heure.

Enquêteur : D'accord. Une copine du... ?

Enquêté : De l'école, alors ou de l'école, ou une amie euh...qui est pas de l'école mais qui habite pas très loin, et qui elle elle est hôtesse de l'air donc euh....donc elle est souvent là la semaine en fait. » (Entretien MODALTER)

Par ailleurs, si ces sociabilités semblent émerger de façon privilégiée dans le contexte des transports collectifs, ou autour des pratiques de mobilité plus largement, ce que montrent les enquêtes menées c'est que les réseaux ainsi constitués disposent d'une certaine stabilité dans le temps, pouvant perdurer même à la suite de changements modaux.

Les mobilités dans les espaces de faible densité constituent par ailleurs un élément de reconnaissance, d'identification et d'intégration sociale. Dans la sphère professionnelle, les échanges entre collègues sur les questions de mobilité, relatives aux tactiques et stratégies mises en place par chacun, aux possibilités de partage de la mobilité, constituent des marqueurs sociaux importants et constitutifs de l'identité et de l'appartenance des individus.

c) La force de l'habitude : représentations versus expériences du déplacement

Cela étant, la relation entre le vécu du déplacement et sa représentation, et plus largement la représentation des espaces de faible densité associés à la mobilité périurbaine, s'inscrit dans une relation complexe et dynamique. Si l'expérience vécue semble déterminer en grande part le choix modal quotidien, elle ne constitue pas pour autant un déterminant univoque de la représentation et des pratiques du déplacement. Les manières de se représenter le déplacement, de l'éprouver, de le vivre, s'articulent avec les identités et les valeurs forgées par les individus, autrement dit avec les dispositions acquises. Ainsi, on constate que la trajectoire spatiale des individus, en particulier leur trajectoire résidentielle et les modes de transport liés à chaque localisation, et l'ensemble des dispositions ainsi acquises vis-à-vis du déplacement, tiennent un rôle important dans la construction des représentations du déplacement. L'élection, le choix initial, du mode de transport semble ainsi fortement influencée par la représentation et les valeurs associées, autrement dit par l'expérience passée autant, si ce n'est davantage selon les individus, que par l'expérience ici et maintenant de la mobilité.

Enquêté : On n'a pas d'alternatives. Le covoiturage j'en ai fait un peu à cette époque-là parce que... parce que voilà. J'ai quand même toujours cherché depuis toujours à limiter euh.....le premier truc c'était même pas l'aspect financier, c'était vraiment l'aspect euh.....écologique.....enfin essayer de pas trop polluer la planète quoi.

Enquêteur : Ah oui vous avez quand même cette fibre.

Enquêté : Oui. C'est quand même ce qui....peut-être au départ a guidé le truc, ma décision. Donc du covoiturage j'en ai fait un peu quand j'allais à Chinon mais, ouais pendant un certain temps, mais en fait ça me convenait pas. Alors là c'est la question de la liberté et de l'autonomie, c'est que ça m'obligeait à avoir les mêmes horaires que mes collègues et ça euh....J'ai jamais aimé ça être contrainte. Moi j'ai besoin de savoir que je peux partir, plus tôt plus tard..

Enquêteur : Vous vous poussez la logique jusqu'à un mode où, voilà qui vous libère complètement de toute....ouais ça c'est très important.

Enquêté : Et je dirais, ouais c'est vraiment ça qui me guide parce que, l'an dernier je rentre.....euh l'an dernier....Parce que ça fait deux ans que je fais ce système-là, parce qu'avant....Parce que j'ai d'abord été à temps plein à Chinon pendant vingt ans et ensuite j'ai eu un mi-temps sur Tours et je gardais le mi-temps à Chinon, c'était une espèce de transition. Donc là je piaffai un peu parce que j'avais dans l'idée de prendre un abonnement train, mais c'était pas valable à ce moment là parce que, non sur un mi-temps c'était pas valable. Donc c'est là que j'ai commencé à aller en vélo, mais c'était en été quand il faisait beau, tout ça, c'était pas systématique. Sinon je continuais quand même, je venais à Tours en voiture, j'aimais pas ça mais ...voilà je le faisais. Et je m'étais dit quand je serai à temps plein, je lâche la voiture quoi, et là je trouve un autre moyen. » (Entretien MODALTER)

« Enquêté : Dans la mesure que j'ai mon véhicule que j'utilise tous les jours, par obligation, étant donné que j'habite dans une commune qui est à une dizaine de kilomètres de mon lieu de travail.

Enquêteur : C'est Montbazou, c'est ça ?

Enquêté : C'est à Montbazou, oui. Il y a effectivement des transports en commun. Il y a les fameux cars Fil Vert qui passent effectivement près de chez moi. Le premier arrêt, il est à moins de 300 mètres de chez moi. Je pourrais effectivement les utiliser. Par contre, je ne connais pas les trajets pris par ces bus là et avec ma voiture, je prends ¼ d'heure en gros, départ de la maison jusqu'à mon lieu de travail, donc c'est pas... Voiture est le mode le plus concurrentiel. » (Entretien MODALTER)

« Enquêté : Ce que je pourrais faire... J'ai remarqué maintenant qu'il y a des bus... C'est vrai que je pourrais prendre des bus en limite de Tours, c'est-à-dire là, au niveau du Pont Saint-Côme, c'est-à-dire à la limite de Fondettes... Je pourrais, puisque j'ai regardé [...]

Enquêteur : Mais vous, vous pensez que c'est possible, que c'est une solution... ?

Enquêté : Moi, ça se pourrait, ça pourrait être une solution, mais je n'ai jamais testé ! Parce que je sais que le bus ne passe pas très loin. Après, il faut s'adapter aux horaires du bus, mais bon... Je n'ai pas du tout testé... » (Entretien MODALTER)

Ceci explique en partie le choix automobile des habitants périurbains et, dans certains cas, les résistances au report modal. L'expérience et le vécu du déplacement tiennent en revanche un rôle essentiel dans le maintien et la continuité des choix modaux. L'expérience, bonne ou mauvaise, d'un mode de transport entraînera un changement de pratique et de représentation. C'est ainsi que l'on peut constater, à travers les dires des enquêtés, l'importance de l'expérience vécue du déplacement dans le maintien ou le changement des pratiques de mobilité, notamment l'élection et la confirmation, par la suite, de modes alternatifs à l'automobile individuelle ; résultat que corroborent les analyses en termes de trajectoires mobilitaires mises en œuvre dans l'axe 3 du méta-projet « Pratiques de mobilité et changement de comportement : freins, leviers, temporalités du changement ».

« Enquêteur : Du coup dans votre discours, on sent un peu... pas un énervement, mais quand vous dites qu'ils ont enlevé 2 rames, ils ont... Concrètement, est-ce que ça a joué

Enquêté : Ah oui, oui, oui ! Oui, oui, j'ai arrêté à cause de ça.

Enquêteur : Pour vous, c'est vraiment le levier, que vous identifiez...

Enquêté : Oui, oui.

Enquêteur : Et du coup, ça s'est construit comment ? C'est-à-dire, c'est un agacement qui monte et puis un moment, on décide « J'en ai marre, Stop, c'est fini » ou...

Enquêté : Oui, pfff, c'est peut-être pas venu comme ça, mais j'ai pris la voiture parce que j'ai eu des retards, et puis je me suis dit « Ben tiens, la voiture, c'est vrai que c'est assez confortable », parce que moi je suis toujours à la bourre, le matin je suis toujours à l'arrache pour arriver au train à l'heure. Ici c'est pareil donc le fait d'en avoir un peu marre des... des retards, des trains bondés, être serré comme des sardines, avoir la sueur des autres sous le nez, plus le fait d'avoir senti ce confort là en voiture a fait que j'ai arrêté le train, et que je l'ai jamais repris. » (Entretien MODALTER)

La question du rôle des sensibilités habitantes dans l'expérience du déplacement et son lien avec la question de la durabilité des espaces de faible densité, à travers notamment les questions de report modal ou de changement de comportements dans l'habitation (vers des comportements plus vertueux du point de vue de la durabilité), constitue de ce point de vue une des plus-values du méta-projet, et de la ré-analyse de l'ensemble des programmes de recherche qu'il cherche à agréger, au regard notamment d'autres programmes qui s'attachent également au vécu du déplacement sans nécessairement établir de liens avec la question de la durabilité et du potentiel levier d'action que peuvent constituer les sensibilités.

4. La sensibilité organisatrice de l'expérience vécue du déplacement

a) Mobilité et formes de sensibilités

Enfin, ce que laissent apparaître ces recherches, et qui nous semble encore trop peu développé, c'est la façon dont le vécu de la mobilité et ses représentations se développent en situation et action en fonction des manières d'être sensibles des individus. En effet, peu de recherches font état à ce jour de la façon dont les individus, dans un couplage structurel avec leur milieu, vivent les expériences de la mobilité et expriment, à travers leurs comportements, des identités et des valeurs.

Pourtant, il semble que la *sensibilité* joue un rôle important dans la façon de vivre l'expérience du déplacement. C'est du moins ce que suggèrent différents travaux, les uns centrés sur l'expérience sensible du déplacement (Feildel et al., 2014 ; Pradel, 2015) et les autres attentifs aux valeurs attachées aux pratiques de mobilité (Martouzet, 2014 ; Laffont et Martouzet, 2015). Ainsi, comme le soulignent Pradel et al. (2015), le territoire n'est pas un simple support ou seulement le contexte de la mobilité, mais un véritable dispositif approprié, fondé sur une interaction avec l'environnement matériel et symbolique, à travers lequel se manifestent diverses formes de sensibilités, aux paysages, aux espaces traversés, aux conditions du déplacement. Sur un autre registre, Martouzet (2014) note pour sa part que les systèmes de valeurs supportés par les sociétés, ce qui détermine la sensibilité des individus à certaines qualités d'objets ou certains événements, teintent le rapport à l'espace des individus, leur mode d'habiter, notamment en termes de pratiques de déplacement.

De ce point de vue, on observe chez les individus mobiles enquêtés des formes de sensibilités différenciées, qui s'expriment selon des modalités variables dans l'espace-temps du déplacement, et déterminent ce à quoi les individus font attention, ce vers quoi leur perception est orientée.

b) Modes et façonnement de la capacité attentionnelle

Ainsi la sensibilité automobiliste s'exerce principalement à travers la modalité visuelle. Ce qui est vu dans le cadre du déplacement occupe une grande part de l'attention des individus mobiles, lorsque ceux-ci ne sont pas en « pilote automatique ». La conduite implique de fait une attention singulière, principalement focalisée sur l'environnement immédiat du véhicule, ne serait-ce que pour s'assurer des bonnes conditions – vitales – du déplacement. Dans ce registre perceptif avant tout visuel, la dimension du paysage tient, chez les automobilistes, une place prépondérante, de même qu'elle assure différentes fonctions dans le cadre du déplacement. La qualité du paysage est ainsi souvent mentionnée par les individus mobiles comme source de plaisir esthétique. Le type de paysage mis en valeur est essentiellement naturel : le fleuve, le lever du soleil, la forêt, la topographie saisissent les individus et contribuent à un vécu positif du déplacement. Le rapport au paysage est une composante de premier plan de l'expérience du déplacement dans les espaces de faible densité. C'est un aspect qui revient systématiquement dans les discours des enquêtés. Le paysage tient cependant un rôle plus ou moins prépondérant et sa fonction varie selon les modes et les conditions du déplacement. Le paysage passe ainsi de simple toile de fond du déplacement appréciée pour ses qualités esthétiques, au statut d'attribut fonctionnel permettant de se repérer dans l'espace-temps du déplacement, jusqu'à devenir, dans certains cas, un critère influent sur le choix modal et l'itinéraire.

« Enquêteur : D'accord, et le soir c'est un peu différent niveau paysage ? Enfin, il fait jour... »

Enquêté : Euh... je le regarde moins. Après, ça m'arrive de le regarder. Enfin, j'ai un point de vue, voilà je sais que quand je suis à peu près vers Luynes, il y a un point de vue très joli, là je regarde. Quand je passe sur le pont Saint-Cosme, je regarde systématiquement la Loire. Mais c'est vrai que le soir c'est moins prégnant. » (Entretien MODALTER)

Ces moments sont toutefois fugaces et ne constituent pas, dans la majorité des cas, un motif en soi du déplacement, tout au plus ils viennent moduler l'itinéraire du déplacement. Le lever du soleil, la présence du fleuve, vont dans certaines conditions particulières (principalement lorsque la contrainte

qui pèse sur le déplacement se fait moins forte) déterminer le choix de l'itinéraire ou son horaire, mais demeurent majoritairement des agréments du déplacement. Une lecture en creux des dires des individus nous amène à constater que les espaces urbains, et principalement les espaces péricentraux à vocation commerciale, également traversés par ces habitants périurbains, sont peu mentionnés et ne sont pas valorisés comme éléments paysagers.

Plus généralement, il ressort des enquêtes une certaine importance du registre de la sensibilité qui, si elle n'est pas propre aux espaces de faible densité, à leurs habitants et aux pratiques spatiales qu'ils développent, n'en demeure pas moins une condition particulière de leur expérience de circulation. On remarque en outre que ces sensibilités s'expriment sur un fond représentationnel, en relation avec un monde de valeurs et de normes intériorisées pas les individus, se manifestant à travers les représentations socio-spatiales traditionnellement attachées aux espaces urbains, périurbains ou ruraux.

« Enquêté : en voiture j'ai connu des bons moments en rentrant de Descartes... ou même en partant le matin avec le soleil levant ou couchant, une petite musique, là tu es bien. Sur les petites routes de campagne... traverser la campagne... c'est agréable. » (Entretien MODALTER)

« Enquêté : J'aime bien quand on arrive sur Veigné là la vallée de l'Indre. Après euh...c'est vrai qu'il faut traverser la zone commerciale, et c'est pas trop ça (rires). Mais voilà arriver sur Veigné c'est joli quand même. Ouais j'aime bien.

Enquêteur : D'accord. Du coup au retour c'est aussi... ?

Enquêté : Euh ça c'est au retour ça. A l'aller...à l'aller j'aime bien traverser ma campagne hein. Ca va ça me dérange pas. Enfin l'autre jour la route était complètement inondée avec euh.....vraiment.....Ouais au niveau des paysages, après sur la ligne LGV là c'est pas terrible quoi. » (Entretien MODALTER)

« Enquêté : Alors... c'est extrêmement plaisant de prendre le car ... pour le paysage parce qu'on traverse 2 forêts : la forêt d'Azay qui est assez intéressante et surtout la forêt de Chinon qui est splendide.

Enquêteur : Et là c'est vraiment en plein milieu de la forêt...

Enquêté : Ouais, ouais c'est vraiment chouette. Et puis après ben là en ce moment le retour le soir en train on voit rien, c'est la nuit. » (Entretien PERIVIA)

« Enquêteur : Est-ce que du coup vous voyez une différence entre Tours centre et Chambray-Lès-Tours-la Riche dans l'accessibilité ? En gros est-ce que vous vous dites ouais Tours centre non j'y vais pas parce que c'est pénible et... et que en plus c'est dur pour se garer, enfin voilà... ?

Enquêté : Bah encore c'est moins dur qu'il y a quelques mois mais... bah c'est vrai que c'est un petit peu le côté... le côté un peu plus pénible, c'est Tours centre, voilà faut se garer, le temps est limité, y a plus de contraintes en fait ! maintenant... quand on va à Tours centre on a plus le temps de regarder ce qu'il y a autour alors que quand on va dans les zones commerciales, on va directement voir les magasins, y a pas de paysage enfin... on y va pas pour se promener, enfin flâner, mais je veux dire c'est pas la même chose que quand on traverse le marché aux fleurs, ou qu'on va... voilà, maintenant c'est vrai que oui y a plus de contraintes forcément à Tours centre que dans les galeries ! » (Entretien MOBITER)

La sensibilité de l'individu automobile se décline généralement sur le mode de l'« attention automatique » (Citton, 2014), comme lorsque le conducteur concède à l'enquêté être en mode « pilote automatique ». La répétition du déplacement participe à façonner la capacité attentionnelle de l'individu mobile, l'orientant vers une forme d'« attention flottante » pour laquelle la sensibilité à l'environnement traversé semble amoindrie, au profit d'une centration sur l'individu et son

environnement immédiat, l'habitacle du véhicule. Seule la survenue d'un événement, d'un changement remarquable sur le parcours, d'une surprise semble alors capable de mobiliser l'attention de l'individu mobile.

« Enquêteur : Et du coup vous regardez le paysage ou pas sur le... Enfin c'est un moment... »

Enquêté : Non, j'écoute de la musique.

Enquêteur : D'accord.

Enquêté : Ouais. Ouais, ouais. Euh... j'écoute de la musique, donc euh... je zappe d'une station sur l'autre en fonction de c'qui m'plaît ou c'qui m'plaît pas. Mais... Non, j pense que, j'dirais qu'fais presque le trajet machinalement, quoi, j'me pose même plus de questions ... J'vous dis, comme là, hier soir, j'partais... (Rire) La voiture connaît l'chemin ! Après c'est l'pilote automatique (Rire) » (Entretien MODALTER)

« Enquêté : Et vous êtes sensible au paysage ? »

Enquêteur : Oui, oui, ça oui.

Enquêté : C'est sympa entre Montbazou et Tours ?

Enquêteur : C'est le côté, si tu veux, justement agréable de la voiture. C'est que tu vois un paysage quand tu te déplaces, t'as forcément un paysage changeant. Alors oui, quand c'est toujours le même, tu ne fais plus attention d'une certaine façon. Bien que dès que quelque chose ait changé, tu le remarques tout de suite. » (Entretien MODALTER)

c) Une sensibilité exacerbée chez les « altermobiles »

Il ressort également des quelques enquêtes menées auprès d'individus « altermobiles » (Marzloff, 2015 ; Vincent-Geslin, 2008), minoritaires dans l'échantillon des personnes enquêtées, des formes de sensibilité plus étroitement articulées aux différentes dimensions du déplacement, en particulier lorsque celui-ci s'effectue en vélo ou à pied. En effet, chez les habitants qui vont parcourir tout ou partie de leurs trajets quotidiens à pied ou en vélo, le contact direct avec l'environnement, les stimuli sensoriels, du vent, du soleil, les perceptions sonores, constituent des dimensions importantes, sources de plaisirs. Dans ce même registre, il faut noter l'importance des ressentis sur les trajets de courte distance, principalement effectués autour de l'espace résidentiel, et pour lesquels la question de la sensibilité à l'environnement constitue un critère dans le choix du mode de déplacement.

« Enquêté : Ça fait 2 kilomètres à peu près jusqu'à la gare. Je peux y aller en voiture, je peux y aller à pied. Ça dépend. »

Enquêteur : Ah oui des fois ça vous arrive d'y aller à pied ?

Enquêté : Bah comme ça. J'aime bien la marche à pied aussi. Et puis c'est très bon. 30 minutes actives !

Enquêteur : De réfléchir au travail... ?

Enquêté : Ouais, à plein de choses, et puis la marche à pied ça fait du bien, ça fait une cassure. Ça permet aussi d'avoir un petit moment tampon entre votre partie privée et votre partie travail. » (Entretien PERIVIA)

« Enquêté : Alors euh...initialement.....initialement j'ai commencé à faire du vélo plutôt l'été. Quand il faisait beau. Donc l'été par contre je fais l'aller-retour euh...souvent l'aller-retour... l'aller-retour en vélo. Pour justement profiter du soleil (rires), profiter de l'environnement, profiter de la Loire, parce que je prends la Loire à vélo. »

Enquêteur : Et oui, magnifique, oui vous prenez ce circuit-là ouais.

Enquêté : Donc j'ai pas de voiture, et par contre j'ai une vue super agréable et puis il y a les animaux, il y a les oiseaux, etc. » (Entretien MODALTER)

« Enquêté : J'essaye de faire... Vu que je fais pas d'activité physique, j'ai pas forcément le temps, du coup j'essaye de me déplacer le plus régulièrement possible à pied. Sauf quand il pleut, j'aime pas la pluie ! (rires) Mais quand il fait froid ou qu'il neige, y a pas de problème.

Enquêteur : D'accord ! est-ce que du coup vous avez l'impression de subir votre mobilité, donc ça veut dire vous avez votre organisation de la semaine et du coup vous vous déplacez en fonction, ou est-ce qu'au contraire vous avez l'impression de choisir quand vous avez envie de vous déplacer en voiture, en marchant ou quoi.

Enquêté : Je choisis.

Enquêteur : Vous choisissez. D'accord. Donc du coup pour vous la mobilité... Est-ce que vous voyez ça comme une contrainte ?

Enquêté : Pas du tout ! Non ! Je trouve même que parfois ça peut améliorer la vie au quotidien. Parce qu'on voit des choses qu'on ne voit pas forcément en voiture, on profite de choses dont on profiterait pas en voiture !

Enquêteur : Donc qu'est-ce que... Vous qu'est-ce que ça vous apporte au quotidien de pouvoir marcher, de pouvoir...

Enquêté : D'apprendre à respirer ! (rires) ! Et puis de découvrir des... je sais pas, des points, des lieux... En voiture je m'étais jamais aperçue par exemple qu'il y avait une corniche sur une maison, ou qu'il y avait un nid d'oiseau sous un toit, ou de rencontrer... ce qui est important c'est de rencontrer... même si moi ça m'handicape parce que je connais beaucoup de monde sur Azay-le-Rideau, et je suis obligée de partir ½ h avant si je veux arriver à l'heure mais... de rencontrer des gens, et de parler avec eux... ça a un côté convivial et rassurant. » (Entretien MOBITER)

« Enquêté : Je dépose les enfants... Ah bah le petit dernier qui va pas encore à l'école, je le dépose à la crèche... la crèche associative... euh... après bon bah je vais sur Tours, et puis en dehors donc des déplacements pour aller les rechercher quand mon mari n'est pas là, parce que c'est lui qui s'occupe le soir de les récupérer, mais en dehors de ces trajets-là... bah je les emmène tous les mercredis... je les emmène à leurs cours, enfin ils ont des cours... je vous disais une bêtise tout à l'heure, j'en ai un qui fait du foot ici, donc je l'emmène, là c'est l'hiver donc c'est vrai que je prends la voiture, comme il fait nuit de bonne heure, je prends la voiture pour des questions aussi pratiques et puis je reste sur place à les regarder. Mais quand il va faire beau là je pense qu'on ira à vélo, c'est le terrain qui se trouve derrière la maison... à vol d'oiseau c'est vraiment pas loin, après nous en voiture faut faire le tour, justement en vélo ce sera beaucoup plus sympa par la suite... » (Entretien MODALTER)

De fait, les conditions météorologiques influent plus fortement sur le vécu de ces pratiques. Elles impliquent également le développement d'une attention particulière dans l'ensemble du déplacement : une attention à soi (bien-être, plaisir), aux autres (sécurité) et au monde (valeurs, normes).

Enquête : Et du coup là pour moi, le fait de me dire : de toute façon je rentre en vélo, c'est un confort. Psychique.

Enquêteur : Le vélo égal vraiment autonomie quoi.

Enquêté : Oui.

Enquêteur : Et du coup ça vous libère d'une charge mentale dont vous n'avez pas besoin par ailleurs quoi.

Enquêté : Absolument.

Enquêteur : Et quand vous arrivez à Tours ? Vous remontez sur votre bicyclette ?

Enquêté : Oui. Donc j'ai euh... j'ai dix minutes, un quart d'heure pour Bretonneau, et cinq-dix minutes pour Clocheville.

Enquêteur : Et comment vous le vivez ce moment dans Tours ? Vous qui êtes cycliste chevronnée...

Enquêté : Ah non. Alors pour moi c'est pas du tout une ville aménagée pour le vélo hein. Il y a quelques petites choses oui, mais euh non. On est pas tranquille en vélo hein. Du tout. D'ailleurs au début j'ai commencé à venir, parce que moi j'avais l'habitude de faire du vélo mais....par chez moi quoi, et au début je faisais pas gaffe, enfin j'avais pas intégré qu'il y avait des piétons, qu'il y avait des voitures, qu'il y avait des feux rouges, qu'il y avait des sens interdit.....et.....ça paraît bête mais...

Enquêteur : Je comprends oui.

Enquêté : Voilà, le danger faut être hyper vigilant quoi . C'est pas cool hein de.....faut être...

Enquêteur : Et vous êtes casquée et tout ?

Enquêté : Ah non !

Enquêteur : D'accord. Donc ça c'est vraiment, euh.....un vélo que vous associez à l'autonomie....

Enquêté : Complètement, à la liberté même je dirais. » (Entretien MODALTER)

« Enquêteur : Donc oui vous m'avez dit... vous marchez plus qu'avant. Qu'est-ce que ça vous fait ?

Enquêté : Ça me fait du bien ! Physiquement ! Oui parce que bon... faut marcher quoi donc. Je trouve que ça fait du bien et puis bon... on a pas les mêmes... je sais pas, vous allez dehors il fait froid, vous rentrez, bah... vous avez pris le froid vous rentrez au chaud on est bien... Bon la voiture c'est pareil, mais les transitions sont beaucoup plus... Donc non non c'est bien !

Enquêteur : Est-ce qu'au départ enfin... j'imagine que vous vous êtes mis à marcher progressivement...

Enquêté : Oui oui !

Enquêteur : Est-ce qu'au départ c'était peut-être plus une contrainte et maintenant plus du tout c'est une habitude, ou... ?

Enquêté : C'est devenu une habitude voilà. Ce qui était bon un peu contraignant, en disant bon faut que j'aille à pied machin, bon maintenant on se rend compte que... c'est vite fait d'aller... Voilà non c'est devenu une habitude et... agréable !

Enquêteur : Quand vous prenez le vélo, est-ce que c'est pour vous déplacer vraiment ou est-ce que c'est plus pour des balades ?

Enquêteur : Non c'est pour me déplacer. Oui voilà comme... bon là ce matin bon je suis allé au cabinet médical, là j'ai pris ma voiture parce que je savais que vous alliez arriver, et puis bon... j'essaye pas de me... (rires) dérober ! Mais je veux dire sinon souvent je vais à vélo, parce que c'est un petit peu loin et en même temps ça me fait une balade mais ça me fait du bien ! Et puis je trouve qu'à vélo ou à pied on voit des gens, on est plus en contact direct avec tout quoi. » (Entretien MODALTER)

En suivant le sociologue Dominique Boullier (2014), on pourrait dire que ces pratiques accompagnent et contribuent à former un certain type de « régime attentionnel », une manière singulière d'être attentif à ce qui entoure les individus mobiles, de « faire attention à l'environnement » dont les caractéristiques, pour le cycliste, seraient celles de l'« immersion ». La pratique du vélo comme alternative à l'automobile dans les espaces de faible densité détermine l'immersion attentionnelle dans une sphère entièrement organisée par et autour de la pratique. Ainsi, c'est l'ensemble des activités, depuis le déploiement de la spatialité de l'individu mobile jusqu'à l'organisation chronologique de ses activités, qui sont articulées autour du déplacement et déterminées par la pratique du vélo. Cette dernière a pour effet de focaliser l'attention de l'individu et d'orienter ce à quoi il va être sensible : les conditions météorologiques du déplacement, sa durée, son inscription spatiale.

« Enquêteur : Et alors concrètement c'est quoi quand vous dites : j'ai développé un autre mode de vie ?

Enquêté : Et ben, ben j'ai mon potager à 5km de chez moi euh...je suis toujours fourrée dans les vignes, à courir, à faire du vélo...

Enquêteur : Parce que chez vous il y a pas de jardin ?

Enquêté : Non parce que je suis vraiment dans le centre bourg. Donc j'ai pas de terrain...

Enquêteur : Alors vous avez quand même trouvé un petit potager, enfin petit ou plus grand d'ailleurs...pas à côté ?

Enquêté : Grand. Pas à côté, à 5 bornes ! Faut que je prenne mon vélo ! Et j'ai acheté ma petite remorque, l'été dernier, j'ai acheté ma remorque pour pouvoir mettre mes outils, mes trucs et je rapporte mes récoltes sur mon vélo. Pour pas prendre la voiture.

Enquêteur : Donc vous faites vos légumes ? Potager, vos fruits etc.

Enquêté : Oui ! Euh les fruits non, je les achète. Alors, les fruits, je les achète à un arboriculteur qui est à Vernou-sur-Brenne, donc de l'autre côté de la Loire. Donc je prends mon vélo... Et je....traverse par le pont de la SNCF, pour pas prendre le pont des voitures, il y a un pont qui permet, à Montlouis, le pont de pierre quand on arrive sur Montlouis il y a un petit pont de pierre SNCF, ben en fait il y a un passage pour les vélos et les.....c'est un sentier de grande randonnée en fait. Donc je passe par là, je coupe la route et hop je me retrouve sur un autre petit chemin... » (Entretien MODALTER)

Plus généralement, ce que révèlent avec une certaine acuité les entretiens avec les « altermobiles » c'est l'articulation entre le monde des valeurs et l'expérience vécue. L'importante variabilité interindividuelle des expériences du déplacement observée ne doit pas masquer cependant les couplages structurels qui sont rendus manifestes à travers l'expression des sensibilités – exacerbées dans le cas des altermobiles, mais qui transparaissent plus ou moins fortement chez l'ensemble des individus mobiles – entre, d'une part, les dispositions acquises, les mondes de valeurs constitués et intériorisés et, d'autre part, les comportements, autrement dit la mise en jeu de ces normes et valeurs par les individus en situation. Ces mécanismes permettent par exemple d'éclairer pourquoi, dans des situations comparables, des individus avec des expériences et des représentations différentes, vont développer des processus de valorisation opposés, employant les mêmes adjectifs pour qualifier, pour l'un, le confort automobile en opposition à celui du train, et inversement pour l'autre, le confort du train en opposition à celui automobile. L'expression des sensibilités, et les différentes formes que celle-ci revêt, intervient ainsi comme révélateur de normes et de valeurs, de la façon dont celles-ci s'actualisent concrètement et pratiquement dans un ensemble complexe de représentations, d'orientations privilégiées portant l'individu vers certaines qualités d'objets (Canguilhem, 2013 ; Récopé et al., 2013). La double acception du concept de sensibilité, à la fois situationnelle, renvoyant aux conditions du vécu corporel et sensoriel dans l'instant, et dispositionnelle, comme manière particulière d'éprouver forgée à travers le temps long et en lien étroit avec la formation des valeurs et des normes, s'avère particulièrement opérante et importante à considérer – sans la réduire à la stricte sensorialité – dans l'analyse des couplages structurels entre les représentations et les vécus du déplacement.

Conclusion

Finalement, l'analyse du corpus réuni dans le cadre du méta-projet aura permis de souligner et de conforter l'intérêt de mieux prendre en compte l'expérience du déplacement, et notamment d'envisager celle-ci dans une perspective écologique, autrement dit dans un couplage entre sensibilités éprouvées en situation et dispositions acquises à travers le processus de socialisation. Ainsi, nous avons pu montrer que ces deux dimensions interagissaient de façon dynamique – et non déterministe – pour orienter les pratiques des individus mobiles. Si les couplages entre situations et dispositions, que nous avons pu mettre en avant à travers les dires d'un certain nombre d'individus mobiles, ne permettent pas d'inférer de façon univoque un type de comportement, ils permettent cependant de

mieux mesurer leur influence réciproque, et la part que chacun prennent ou peuvent prendre dans un contexte donné pour orienter le choix de l'individu dans un sens ou dans un autre, la confirmation ou la révision des pratiques et/ou des valeurs qu'il y associe. L'indétermination des choix des individus, liée à la diversité des interactions entre vécus et représentations du déplacement, n'est cependant que relative, et à comprendre dans le cadre d'une recherche sur les mécanismes susceptibles d'influer sur les comportements de mobilité. Autrement dit, pour que certains dires d'acteurs en apparence contradictoires fassent sens, il faut les lire comme des affirmations sur des mécanismes et non pas sur des régularités de genre des lois (Elster, 2003). Il n'en demeure pas moins possible d'identifier des tendances qui sont une contribution substantielle à la compréhension des mobilités dans les espaces de faible densité. Dans un nombre important de cas, nous avons pu constater que la force de l'habitude, s'exerçant principalement à travers les contraintes organisationnelles qui pèsent sur les ménages au quotidien, elles-mêmes directement liées aux modes de vie périurbains, constituaient de puissants déterminants des pratiques, principalement en faveur du mode automobile. Si la raison fonctionnelle du choix automobile s'avère encore prépondérante dans les espaces de faible densité, celle-ci ne peut pour autant justifier le fait d'ignorer les mécanismes mettant en jeu le vécu et les représentations dans l'élection d'un mode de déplacement ou le report vers un autre, ou plus simplement dans la façon d'éprouver la mobilité ; ce que nous avons tâché d'illustrer.

Bien que limité en raison des difficultés méthodologiques de la ré-analyse, l'exercice aura néanmoins permis d'illustrer et de mettre en avant un certain nombre de dimensions propres à l'expérience du déplacement jusqu'à présent relativement peu prises en compte dans l'analyse des mobilités. La focale portée sur les mobilités dans les espaces de faible densité a notamment permis d'entrevoir certaines particularités de l'expérience du déplacement dans ces espaces, parmi lesquelles, au premier plan, la dimension sociale est apparue comme un vecteur de continuité territoriale et un facteur d'habitabilité notable des espaces de faible densité. Trouvant à se déployer de façon plus évidente dans les systèmes de transports collectifs, les différentes formes de relations sociales sont notamment apparues, dans le cadre du déplacement et autour de celui-ci, comme des conditions d'un vécu positif de la mobilité et de l'habiter périurbain. Plus généralement, nous avons observé que l'espace-temps du déplacement était loin de constituer un « temps mort » mais qu'au contraire il était investi et mis à profit de multiples façons, grâce à une diversité de stratégies et de tactiques d'appropriation de cet espace-temps. L'intérêt porté à la question des sensibilités a notamment révélé que l'expérience du déplacement pouvait être source de récréation, de détente, de plaisirs, notamment esthétiques, justifiant, dans certains cas, si ce n'est la mobilité elle-même, du moins des options fortes en matière de pratiques spatiales. Toujours sur le registre du sensible, nous avons pu mettre en évidence – ce qui était une hypothèse fondatrice de la recherche – les différentes formes d'interaction entre les individus et les territoires, selon notamment les modes de déplacement utilisés, et souligner ainsi la façon dont les outils de la mobilité conditionnaient dans une certaine mesure des « régimes attentionnels » différenciés, rejaillissant sur les formes d'usage et d'investissement du temps de déplacement.

Enfin, parmi les enseignements que l'on peut tirer de cet exercice analytique de seconde main, il faut souligner la dimension méthodologique qui a largement conditionné la recherche elle-même et ses résultats. Sur ce plan, il nous semble important de revenir sur deux aspects principaux. Le premier enseignement est relatif aux difficultés de la démarche de ré-analyse. La démarche menée dans le cadre du méta-projet a permis de se confronter concrètement aux obstacles liés à l'appréhension d'un corpus de grande ampleur (250 entretiens semi-directifs longs) constitué par d'autres chercheurs, et d'éprouver la frustration que pouvait représenter la réduction drastique du volume de données traitables par le chercheur secondaire. De ce point de vue, le traitement automatique de données textuelles qualitatives constitue certainement une voie prometteuse, qui appelle néanmoins un important travail de codification et de standardisation qui, s'il n'est pas réalisé au moment de la

production de la donnée par les chercheurs primaires, nécessite d'être anticipé et pris en charge par le chercheur secondaire préalablement à la ré-analyse. Plus largement, la ré-analyse de données qualitatives pose également la question de la contextualisation de l'information, laquelle joue un rôle éminemment important dans le processus analytique et échappe en grande part au chercheur secondaire qui n'est pas par définition producteur de la donnée. Le second enseignement méthodologique est quant à lui relatif aux potentialités heuristiques ouvertes par la démarche de ré-analyse. L'accès à un matériau large et diversifié, notamment du point de vue des conditions de sa production, garantissant la réduction d'un certain nombre de biais méthodologiques, la collaboration entre chercheurs primaires et secondaires – lorsque les conditions d'un échange soutenu peuvent être réunies – constituent de formidables opportunités pour explorer, construire, tester de nouvelles hypothèses ou pour confronter, consolider, nuancer des hypothèses existantes.

Bibliographie

- Allemand S., Ascher F., Lévy J., 2004. *Les sens du mouvement. Modernité et mobilité dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, 336 p.
- Augé M., 1992. *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Editions du Seuil, 149 p.
- Banat-Berger F., Duplouy L., Huc C., France A. de, 2009. *L'archivage numérique à long terme : Les débuts de la maturité ?*, Paris, La Documentation Française, 288 p.
- Bauman Z., 2006. *La vie liquide*, traduit par Rosson C., Rodez (Parc Saint Joseph), Le Rouergue - Chambon, 202 p.
- Boullier D., 2014. « Médiologie des régimes d'attention », dans *L'économie de l'attention. Nouvel horizon du capitalisme ?*, La Découverte.
- Brès A., Desjardins X., 2014. « Quelles alternatives à l'automobile dans les espaces d'« entre-villes » ? Une comparaison franco-allemande », *Annales de géographie*, 698, 4, p. 1039-1061.
- Bühler T., 2012. *Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains*, Thèse de doctorat, Lyon, INSA, 345 p.
- Bühler T., 2015. *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie. Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 124 p.
- Cailly L., 2008. « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *EspacesTemps.net, Textuel*.
- Cailly L., Dodier R., 2007. « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Noroi*, 205 : 67-80.
- Cailly L., Feildel B., Bailleul H., Pradel B., Gwiazdzinski L., Fourny M.-C., 2014. « Covoiturage et territoire : quelle(s) proximité (s) dans la mobilité ? », Colloque du CIST (Collège International des Sciences du Territoire).
- Canguilhem G., 2013. *Le normal et le pathologique*, 12e édition, Paris, Puf (Quadrige), 290 p.
- Carpentier S., 2007. « Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel : vers une approche écologique de la mobilité ? », *Articulo.ch - revue de sciences humaines*, 3.
- Certeau M. de, 1990, *L'invention du quotidien*, Paris, Gallimard, 416 p.
- Charmes E., 2007. « Les périurbains sont-ils anti-urbains ? », *Les annales de la recherche urbaine, Individualisme et production de l'urbain*, 102 : 7-18.

- Chabaud D., Germain O., 2006. « La réutilisation de données qualitatives en sciences de gestion : un second choix ? », *Management*, Vol. 9 (3) : 199-221.
- Citton Y., 2014. Pour une écologie de l'attention.
- Cresswell T., 2004. « Justice sociale et droit à la mobilité », dans Allemand S., Ascher F., Lévy J. (dirs.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin : 109-116.
- Dewey J., 1993. *Logique: la théorie de l'enquête*, Paris, Presse Universitaires de France, 693 p.
- Dewey J., 2010. *L'art comme expérience*, Paris, Gallimard, 596 p.
- Elster J., 2003. « Un plaidoyer pour les mécanismes », dans *Proverbes, maximes et émotions*, traduit par Livet P., Paris, Presses Universitaires de France : 25-82.
- Enaux C., Lannoy P., Lord S., 2011. « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires », *Articulo*, 7.
- Feildel B., Bailleul H., Laffont G.-H., 2014. « Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? », *Recherche Transports Sécurité*, 30 (2-3) : 143-160.
- Feildel B., Martouzet D., 2012. « La mobilité comme modalité de l'ancrage : enrichir l'évaluation de la durabilité des espaces périurbains », *Recherche Transports Sécurité*, 28 (3-4) : 271-289.
- Feildel B., Martouzet D., 2014. « Les sens des circulations : les sens vécu, objectivé et pratique des mobilités spatiales », *Recherche Transports Sécurité*, 30 (2-3) : 121-124.
- Flamm M., 2004. Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport, Thèse de doctorat, Lausanne, EPFL, 307 p.
- Flamm M., 2005. « A qualitative perspective on travel time experience », *Conference Paper for STRC-2005* : 1-29.
- Fol S., 2010, « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité », *Regards sociologiques*, 40, p. 27-43.
- Fourny M.-C., 2016. « L'habitabilité inattendue. Analyser, identifier, produire l'habitabilité des lieux sans qualités », *Géo-Regards. Revue Neufchâteloise de géographie*, 9 : 5-9.
- Frétegnay J.-B., 2011. « Habiter la mobilité : le train comme terrain de réflexion », *L'Information géographique*, 75 (4) : 110.
- Frétegnay J.-B., 2015, « L'hypermobilité : une figure introuvable ? Représentations dominantes et pratiques de déplacement à l'aune des aéroports », *SociologieS, Dossiers*, La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques.
- Gallez C., Kaufmann V., 2009, « Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », dans Flonneau M., Guigueno V. (dirs.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 41-55.
- Geslin S., Joly I., 2012, « Raisons et pratiques de la pendularité intensive. Le temps de trajet, entre temps subi et temps choisi », *Cahiers Scientifiques du Transport*, 61, p. 159-186.
- Hervouet V., 2007, « La mobilité du quotidien dans les espaces périurbains, une grande diversité de modèles de déplacements: L'exemple de la métropole nantaise », *Noroi*, 205, p. 37-52.
- Jensen H.L., 2012, « Emotions on the move: Mobile emotions among train commuters in the South East of Denmark », *Emotion, Space and Society*, 5, 3, p. 201-206.

- Kaufmann V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 115 p.
- Kazig R., Masson D., Thomas R., 2017, « Atmospheres and Mobility », *Mobile Culture Studies*, 3, 1, p. 7-20.
- Laffont G.-H., Martouzet D., 2015, « 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. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, Vol. 6, n°3.
- Lanéelle X., 2004, « Va et vient. Entre deux lieux, entre recherche et récit », *EspaceTemps.net, Travaux*, 07.04.2004.
- Lefrançois D., 2014, « Train de vies. Ethnographie des transports urbains et périurbains », Paris, Université Paris Est-Créteil, Université catholique de Louvain.
- Lussault M., 2004, « La mobilité comme évènement », dans Allemand S., Ascher F., Lévy J. (dirs.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, p. 109-116.
- Martouzet D., 2014, « Systèmes de valeurs vs pragmatisme dans les choix de pratiques spatiales : la place de la durabilité », *Noréis*, 231, p. 125-136.
- Marzloff B., 2005, *Mobilités, trajectoires fluides*, La Tour d'Aigues, Aube (Monde en cours. Bibliothèque des territoires), 240 p.
- Meissonnier J., 2001, *Provinciliens: les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris, Harmattan (Collection Logiques sociales), 317 p.
- Mincke C., 2019, « L'injonction à la mobilité », *Forum Vies Mobiles, Préparer la transition mobilitaire*, <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2019/05/16/linjonction-mobilite-12970>
- Mincke C., Montulet B., 2010, « L'idéologie mobilitaire », *Politique, revue de débats*, Avril, 64.
- Motte-Baumvol B., 2007, « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, décembre, 5, p. 897-919.
- Oppenchaim N., 2011, « La mobilité comme accessibilité, dispositions et épreuve : trois paradigmes expliquant le caractère éprouvant des déplacements à Paris », *Articulo*, 7.
- Oppenchaim N., 2016, *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*, Tours, Presses universitaires Francois Rabelais, 271 p.
- Pecqueux A., 2012, « Pour une approche écologique des expériences urbaines », *Tracés*, 22, p. 27-41.
- Piolat A., Bannour R., 2009, « EMOTAIX : un scénario de Tropes pour l'identification automatisée du lexique émotionnel et affectif », *L'Année psychologique*, 109, 04, p. 655-698.
- Pradel B., Cailly L., Fourny M.-C., Chardonnel S., Dodier R., Louargant S., 2014, « Relations sociales et solidarités collectives dans les déplacements périurbains : vers une identité de mouvement ? », *Rech. Transp. Secur.*, 2014, 2-3, p. 125-141.
- Pradel B., Chardonnel S., Cailly L., Fourny M.-C., 2015, « Les routines de déplacement dans les espaces périurbains : les dimensions collectives des agencements quotidiens », *Espace populations sociétés*, 2015/1-2.
- Raymond M.-G., 1968, « Idéologies du logement et opposition ville-campagne », *Revue Française de Sociologie*, 9, 2, p. 191-210.
- Récopé M., Rix-Lièvre G., Fache H., Boyer S., 2013, « La sensibilité à, organisatrice de l'expérience vécue », dans *Expérience, activité, apprentissage*, Presses Universitaires de France, p. 111-134.

- Sheller M., 2004, « Automotive Emotions: Feeling the Car », *Theory, Culture & Society*, 21, 4-5, p. 221-242.
- Terrhabmobile, 2013, « Lorsque la mobilité territorialise », *EspacesTemps.net*.
- Tillous M., 2016, « Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial », *Flux*, 103-104, 1-2, p. 32-43.
- Urry J., 2000, *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*, London ; New York, Routledge (International library of sociology), 255 p.
- Urry J., 2005, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin, 253 p.
- Vincent-Geslin S., 2008, *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : des pratiques en émergence ?*, Thèse de doctorat, Paris, Université Paris 5, 417 p.
- Vincent-Geslin S., Ravalet E., 2015, « La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques », *SociologieS, Dossiers*, La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques.

Annexe

Tableau 1. Sous-échantillon Axe 2

Programme	Identifiant	Genre	Âge	Situation familiale	Nombre d'enfant (à charge)	Situation Pro.	PCS	Type de logement	Statut occupant
MOBITER	003	F	53	Couple	0	Actif	Prof. Intermédiaires	Maison	Propriétaire
MOBITER	004	F	33	Couple	2	Actif	Employés	Maison	Propriétaire
MOBITER	006	H	60	Couple	1	Sans emploi	Autres pers. sans activ. profess.	Maison	Propriétaire
MOBITER	014	F	42	Seule	1	Actif	Prof. intermédiaires	Maison	Locataire
MOBITER	017	F	54	Seul	0	Actif	Prof. Intermédiaires	Maison	Propriétaire
MOBITER	020 - 021	H-F	69	Couple	0	Retraités	Retraités - retraités	Maison	Propriétaire
MOBITER	026	F	47	Couple	1	Actif	Agriculteurs exploitants	Maison	Propriétaire
MOBITER	039	F	50	Couple	3	Actif	Cadres et prof. intellect. sup.	Maison	Propriétaire
MODALTER	044	F	38	Seule	2	Actif	Cadres et prof. intellect. sup.	Maison	Propriétaire
MODALTER	045	F	46	Couple	2	Actif	Prof. Intermédiaires	Maison	Propriétaire
MODALTER	046	H	45	Couple	2	Actif	Cadres et prof. intellect. sup.	Maison	Propriétaire
MODALTER	048	H	40	Seul	0	Actif	Cadres et prof. intellect. sup.	Maison	Locataire
MODALTER	055	H	59	Seul	0	Actif	Cadres et prof. intellect. sup.	Maison	Propriétaire
MODALTER	060	F	22	Seul	0	Actif	Cadres et prof. intellect. sup.	Maison	Locataire
MODALTER	063	F	52	Seule	0	Actif	Cadres et prof. intellect. sup.	Maison	Propriétaire
MODALTER	064	F	51	Couple	0	Actif	Prof. Intermédiaires	Maison	Propriétaire
MODALTER	072	F	38	Couple	2	Actif	Cadres et prof. intellect. sup.	Maison	Propriétaire
MODALTER	076	H	33	Couple	2	Actif	Cadres et prof. intellect. sup.	Maison	Propriétaire
MOUR	144	F	35	Couple	2	Actif	Prof. intermédiaire	Maison	Propriétaire
MOUR	161	F	45	Seul	2	Actif	Cadres et prof. intellect. sup.	Maison	Propriétaire
MOUR	179	F	37	Couple	3	Actif	Employés	Maison	Propriétaire
PÉRIVIA	187	H	32	Couple	0	Actif	Prof. Intermédiaires	Maison	Propriétaire
PÉRIVIA	190	H	39	Seul	2	Actif	Cadres et prof. intellect. sup.	Maison	Propriétaire
PÉRIVIA	191	F	35	Couple	2	Actif	Prof. Intermédiaires	Maison	Propriétaire
PÉRIVIA	192	H	61	Couple	0	Actif	Prof. Intermédiaires	Maison	Propriétaire
PÉRIVIA	196	H	48	Couple	1	Actif	Prof. Intermédiaires	Maison	Propriétaire
PÉRIVIA	197	F	38	Couple	2	Actif	Prof. Intermédiaires	Maison	Propriétaire
PÉRIVIA	204	F	56	Couple	/	Actif	Prof. Intermédiaires	/	/
PÉRIVIA	208	F	60	Couple	0	Actif	Prof. Intermédiaires	Maison	Propriétaire
PÉRIVIA	214	H	45	Seul	1	Actif	Prof. Intermédiaires	Maison	Propriétaire

Programme	Identifiant	Commune de résidence (CR)	Commune de travail (CT)	Distance à Tours (km)	Distance au Centre-Bourg (km)	Distance à CT (km)	Déplacement privilégié (domicile - travail)	Taux de motorisation	Abonnements aux transports en commun
MOBITER	003	Panzoult	Chinon	43	1	13,6	Voiture	2	/
MOBITER	004	Avon-lès-Roches	Île-Bouchard	43	0,2	5,7	Voiture	2	/
MOBITER	006	L'Île-Bouchard	/	44	0	/	/	2	/
MOBITER	014	Crouzilles	Richelieu	44	2	20,4	Voiture	2	/
MOBITER	017	L'Île-Bouchard	Cheillé	43	0	15	Voiture	1	/
MOBITER	020 - 021	L'Île-Bouchard	/-/	44	0,5	/-/	/-/	2	/
MOBITER	026	Panzoult	A domicile	44	0,5	0		2	/
MOBITER	039	Crouzilles	Tours	47	0,3	45	Voiture	3	/
MODALTER	044	Sorigny	Tours	21,3	/	21,3	Voiture	1	Non
MODALTER	045	Montlouis-sur-Loire	Tours	12,1	/	12,1	Voiture	2	Non
MODALTER	046	Saint-Martin-le-Beau	Tours	21,8	0	21,8	Multimodalité	1	Oui
MODALTER	048	Francueil	Tours	36,5	/	36,5	Voiture	1	Non
MODALTER	055	Montbazou	Tours	17,3	/	17,3	Voiture	1	Non
MODALTER	060	Montlouis-sur-Loire	Tours	13,1	1,3	13,1	Multimodalité	0	Oui
MODALTER	063	Montlouis-sur-Loire	Tours	11,8	/	11,8	Multimodalité	1	Oui
MODALTER	064	Mazière-de-Touraine	Tours	24,8	0,6	24,8	Voiture	2	Non
MODALTER	072	Cinq-Mars-la-Pile	Tours	19,7	/	19,7	Voiture	2	Non
MODALTER	076	Blois	Saint-Cyr-sur-Loire	65,8	/	67,8	Multimodalité	2	Oui
MOUR	144	Cheillé	Tours	28	0,2	29	Voiture	2	/
MOUR	161	Azay-le-Rideau	Azay-le-Rideau	27	0,4	0,4	Multimodalité	1	/
MOUR	179	Villaines-les-Rochers	Tours	34	0,2	41	/	2	/
PÉRIVIA	187	Notre-Dame-d'Oé	Tours	12,1	/	12,1	Moto	2	/
PÉRIVIA	190	Cinq-Mars-la-Pile	Tours	19,7	/	19,7	Voiture	1	/
PÉRIVIA	191	Saint-Branches	Tours	28	/	28	Voiture	2	/
PÉRIVIA	192	Veigné	Tours	16,5	/	16,5	Voiture	2	/
PÉRIVIA	196	Villaines-les-Rochers	Tours	32,8	/	32,8	Voiture	2	/
PÉRIVIA	197	Ballan-Miré	Tours	11,6	/	11,6	Voiture	1	/
PÉRIVIA	204	Faye-la-Vineuse	Tours	62,4	/	62,4	/	/	/
PÉRIVIA	208	Luzé	Tours	52,8	/	52,8	Multimodalité	2	/
PÉRIVIA	214	Sainte-Maure-de-Touraine	Tours	40,4	/	40,4	Multimodalité	1	/