

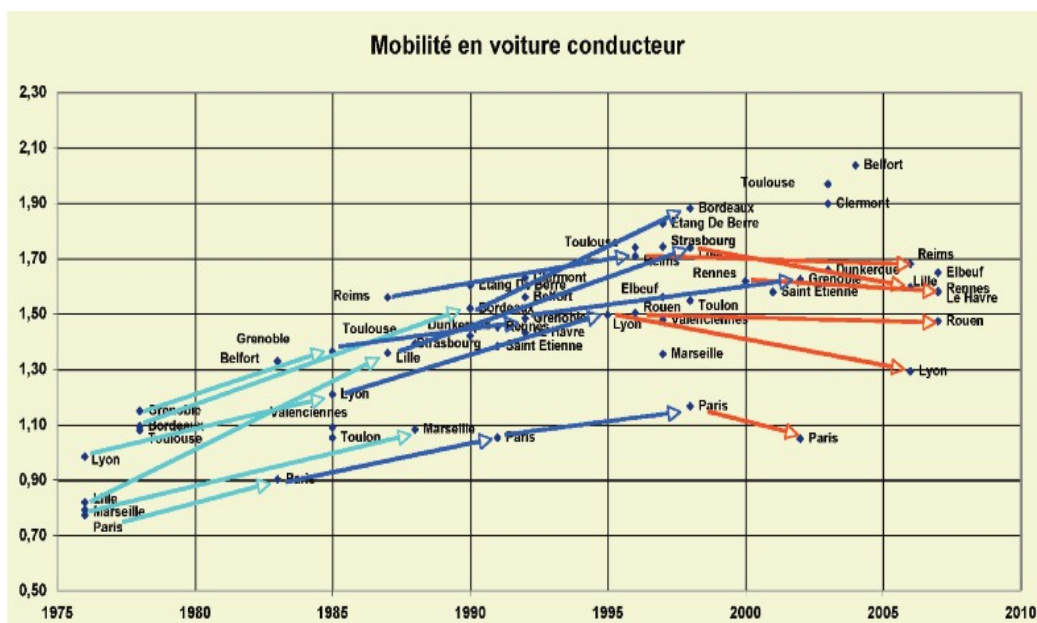
# L'ancienneté résidentielle est-elle 'explicative' des évolutions de mobilités urbaines ?

Quel rôle les ruptures biographiques jouent-elles dans la construction des pratiques de mobilités urbaines quotidiennes ?

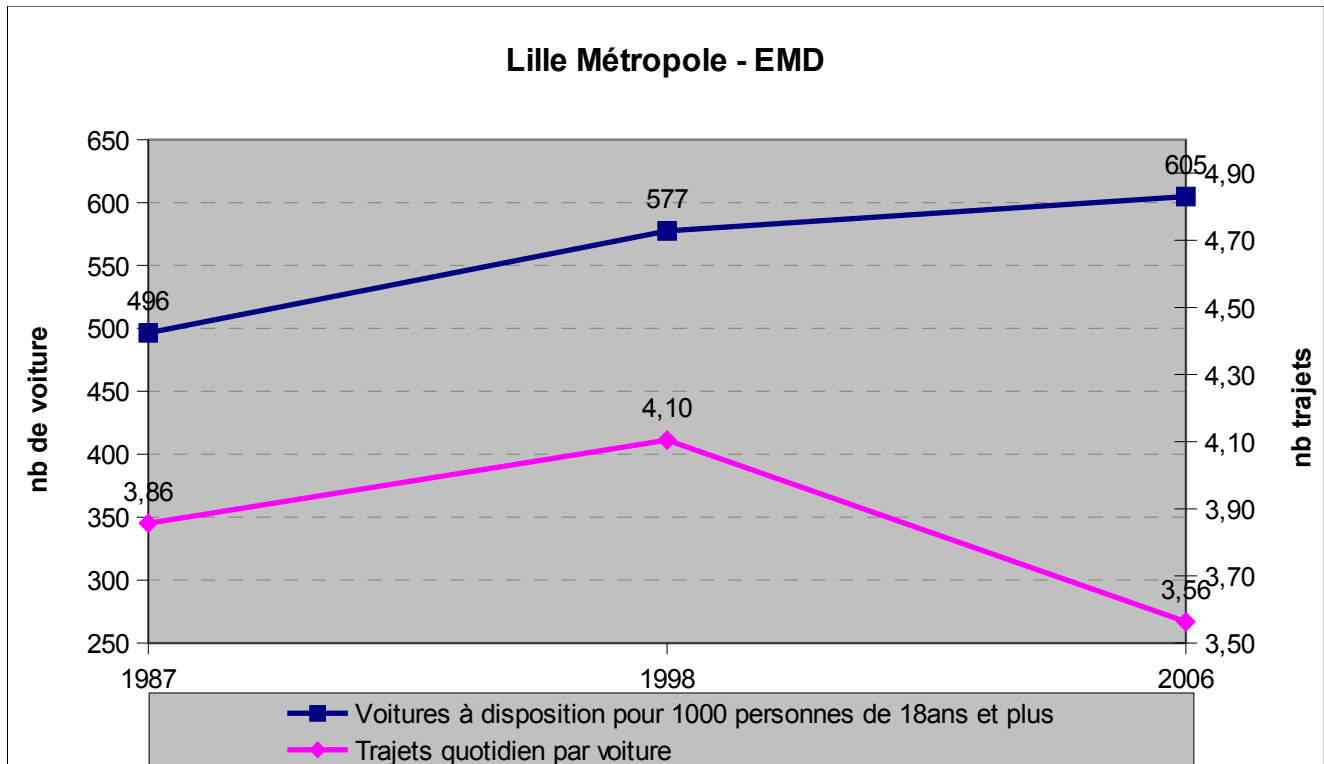
Par : Joël Meissonnier, Mathieu Rabaud, Géry Lelièvre.

## Contexte

Un nombre croissant de travaux scientifiques français s'accordent à parler de « rupture », de « retournement de tendance » ou simplement « d'évolutions récentes de la mobilité urbaine » locale (dans un rayon inférieur à 80 kilomètres) (Quételard, 2008a; Hubert, 2009; Armoogum, Hubert, Roux, Le Jeannic, 2010)<sup>1</sup>. Les évaluations de la mobilité ainsi que des répartitions modales dans la plupart des aires urbaines de plus 100 000 habitants et dans toutes les métropoles de plus de 250 000 habitants aboutissent à des résultats paradoxaux (au regard des tendances que dessinaient les données antérieures) mais similaires et convergents : si le temps passé individuellement dans les transports et les distances parcourues continuent de croître, depuis quelques années<sup>2</sup>, la mobilité (le nombre de déplacements/jour/personne) diminue ; principalement du fait de la voiture dont la possession et l'usage auraient tendance à se découpler.



- 1 Après des dizaines d'années de croissance soutenue et ininterrompue, on assiste à une diminution du nombre de véhicules.kilomètres effectués par l'ensemble des véhicules français (transports de marchandises et voyageurs confondus) à partir de 2004, précise Bernard Quételard (2008a) en s'appuyant sur le bilan annuel de la circulation routière de la Commission des comptes de transports. « Ce phénomène n'a jamais été observé, pas même lors du ralentissement du premier choc pétrolier de 1974-75 ni lors de la courte stabilité temporaire en 2000 » (Quételard, 2008b).
- 2 On situe le retournement de tendance en 2000 pour les villes les plus précoces et en 2005 pour les plus tardives.



Ces résultats sont étonnants : effet des structures démographiques ? ajustement à des conditions de trafic et à des budgets-temps croissants ? conséquence des hausses de prix de carburants ? effet internet ? émergence du télétravail ? croissance de la journée continue ? Lorsqu'on entreprend l'inventaire des possibles déterminants de cette évolution, on se trouve rapidement face à une diversité d'hypothèses à tester.

## Descriptif des données et précisions préliminaires

Dans certaines Enquêtes Ménages-Déplacements, la question de l'ancienneté dans le logement a été posée aux personnes interrogées. Cette question ne faisant pas partie du questionnaire standardisé (standard CERTU), elle n'est pas systématiquement posée et, quand elle l'est, elle peut l'être différemment d'un questionnaire à l'autre. A Lille, par exemple, elle permet de savoir depuis combien d'années le ménage vit dans son logement actuel et donc, par exemple, d'isoler les sous-catégories de population des ménages :

- ayant emménagé récemment (jusqu'à 2 ans avant l'enquête)
- ayant emménagé entre 2 et 6 ans avant l'enquête
- présents depuis longtemps (7 ans et plus).

Étant donné qu'un ménage quitte mécaniquement un groupe selon sa date d'emménagement, nous parlons bien d'une sous-catégorie (mouvante, évolutive et relative à la date d'enquête) et non d'une sous-population au sens sociologique du terme. Cependant, la sous-catégorie d'individus ayant récemment emménagé présente un profil de mobilité particulier auquel il convient de s'intéresser de près. Elle semble, plus que d'autres, contribuer aux évolutions récentes de mobilité observées chez les résidents des centres urbains : léger recul de la mobilité et rééquilibrage des choix modaux au profit des modes actifs et au détriment de la voiture.

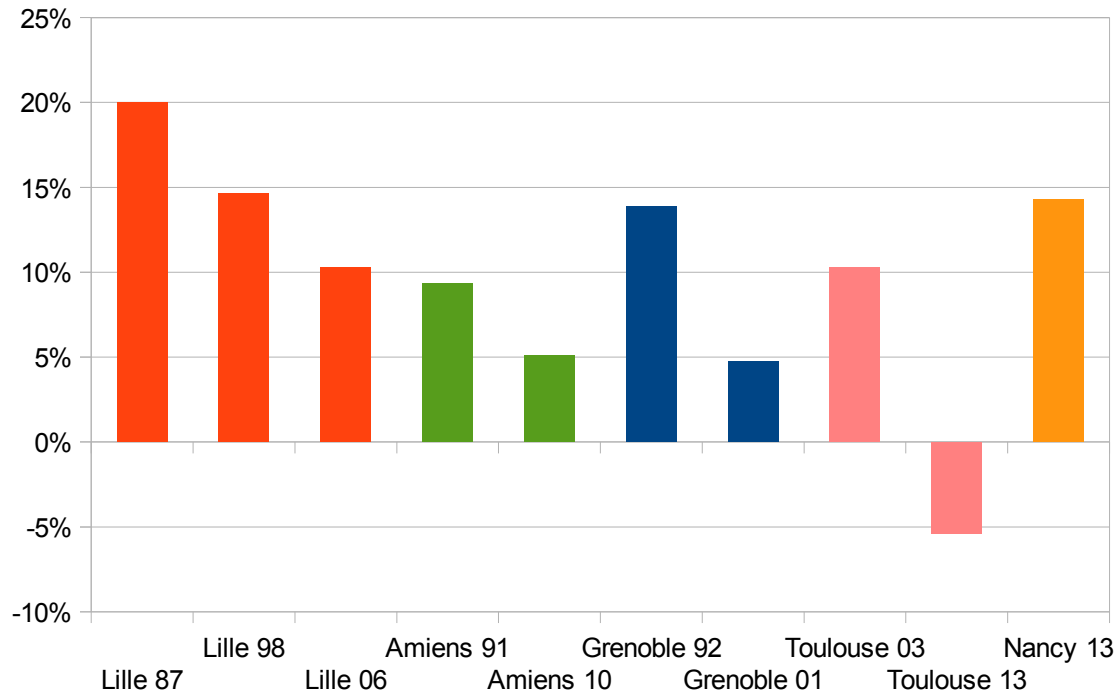
La sous-catégorie de population ayant récemment emménagé n'est pas représentative de la population totale. On rappellera, sans prétendre à l'exhaustivité que toutes choses étant égales par ailleurs, on déménage plus souvent lorsqu'on est jeune, lorsqu'on se situe à un tournant biographique majeur (mariage, naissance, décès, divorce...), lorsqu'on est locataire ou lorsqu'on habite les centres urbains (Rogers, 1988). Par conséquent, les chiffres méritent beaucoup de prudence dans leur interprétation. Toutefois, les ménages ayant récemment emménagé constituent une part importante de la population, ce qui participe à rendre très significatives les données que nous exploitons. Sur l'aire d'étude lilloise par exemple, les ménages qui ont emménagé moins de 2 ans avant l'enquête constituent, selon les années et selon les communes entre 10 et 50% des ménages. Cette part a d'ailleurs tendance à augmenter avec le temps. Par exemple, elle représente 18% des ménages de l'aire d'étude de l'agglomération lilloise en 1986, 24% en 1998 et 27% en 2006. Si les 'nouveaux venus' sont proportionnellement plus nombreux dans les villes-centre (ils représentent 54% des ménages de la commune de Lille en 2006), des communes d'importance comme Roubaix ou Tourcoing se situent dans la moyenne et on aurait tort de n'y voir qu'une opposition caricaturale entre un centre, (seul responsable du *turn-over* résidentiel) et une périphérie (immuablement stable).

## 1 - Constats

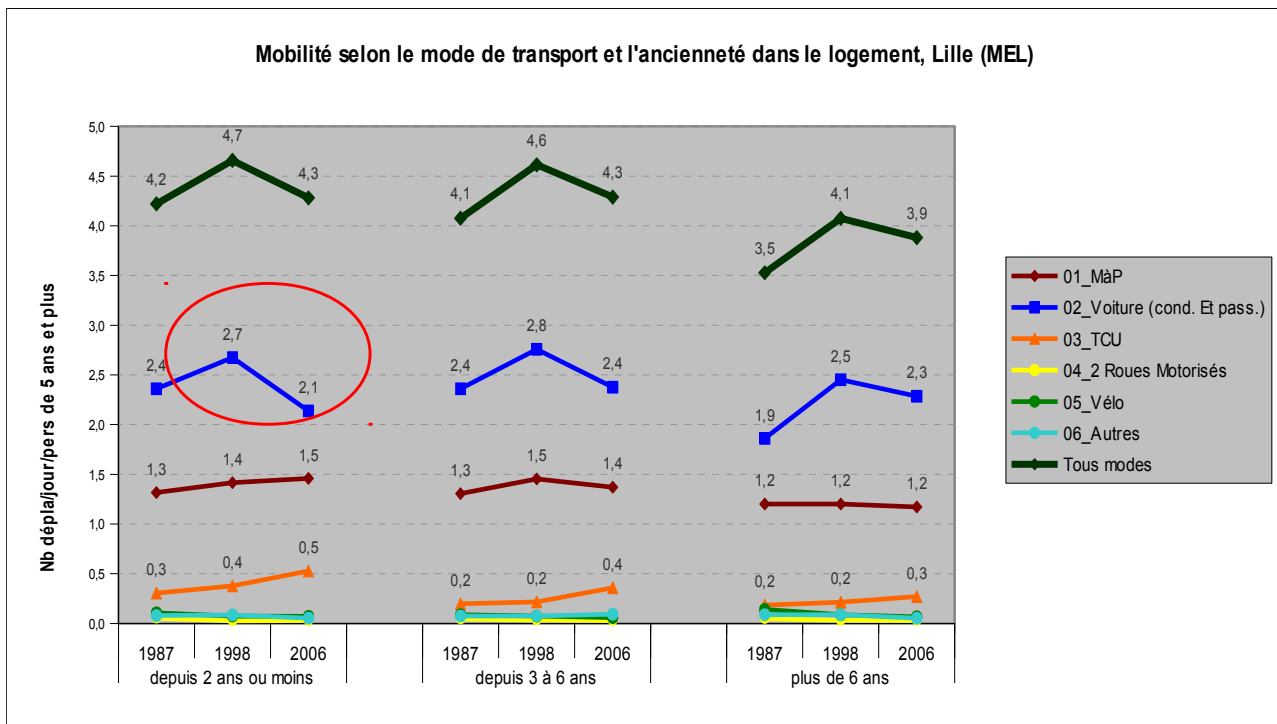
### 1.1 - Premier constat : une sur-mobilité des nouveaux résidents qui tend à s'estomper

La sur-mobilité des ménages ayant récemment emménagé apparaît sur toutes les enquêtes analysées sauf l'une des plus récentes, à savoir Toulouse 2013. Cette surmobilité des individus issus de ménages ayant emménagé depuis moins de 2 ans par rapport à ceux qui résident dans leur logement depuis 7 ans ou plus s'explique assez aisément par des distorsions de structure de nos deux sous-catégories. En effet, il est bien connu que les actifs sont nettement plus mobiles que les inactifs. Or, l'ancienneté dans le logement implique des différences significatives de ce point de vue. A Lille, les ménages installés récemment sont composés à 45% d'actifs et à 5% de retraités. Les ménages plus anciennement installés sont composés à 35% d'actifs et à plus de 20% de retraités. Mais au-delà de ces différences de mobilité en niveau, assez évidentes, on doit s'interroger sur leurs variations relatives.

"Sur-mobilité" des nouveaux résidents (- de 2 ans)  
par rapport aux anciens (7 ans ou +)



A Lille, si la période 1987-1998 correspond à une période de hausse de la mobilité, la période 1998-2006 correspondrait davantage à une période de baisse. Or cette baisse de la mobilité est plus accentuée pour la sous-catégorie de population ayant récemment emménagé que pour les ménages dont la stabilité résidentielle est plus grande. Et cette baisse tous modes confondus semble encore plus significativement expliquée par la baisse de la mobilité en voiture que pour le reste de la population. En 2006, le nombre de déplacements par personne et par jour en voiture passe même en deçà de son niveau de 1987.



Sur tous les territoires pour lesquels nous avons au moins deux points de mesure, on observe une « sur-mobilité » qui diminue systématiquement pour les nouveaux résidents par rapport aux anciens, que la mobilité individuelle soit orientée à la hausse ou à la baisse. A Lille en 1987, les membres des nouveaux ménages réalisaient 20 % de déplacements en plus que les anciens, cette sur-mobilité n'était plus que de 10 % environ en 2006. A Toulouse, la sur-mobilité mesurée en 2003 est même devenue négative en 2013 : les membres des nouveaux ménages se déplacent désormais moins que les anciens.

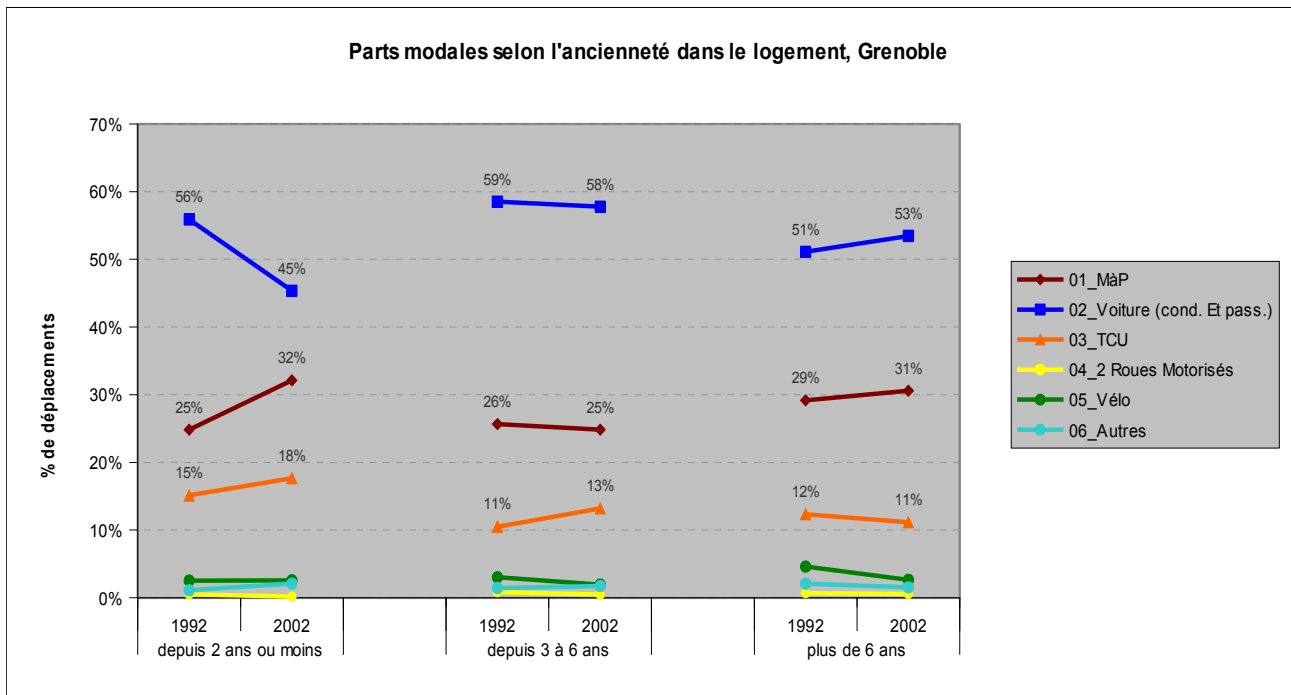
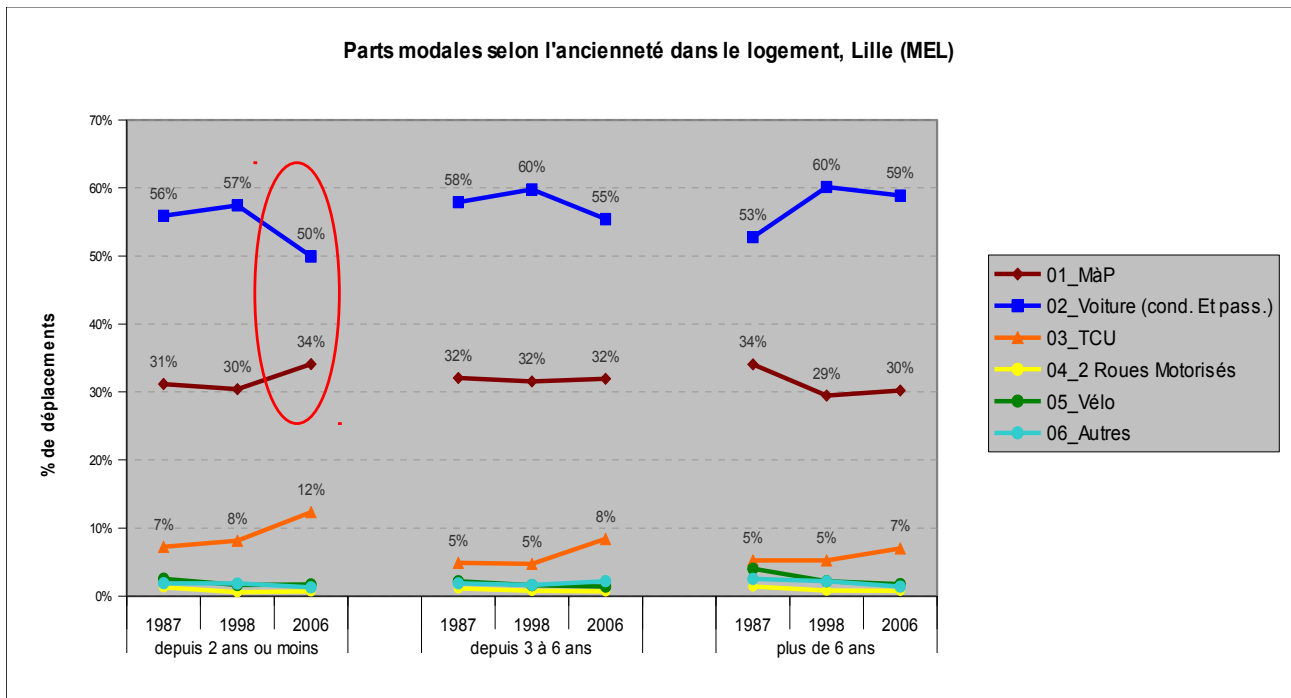
L'essentiel de la baisse de la mobilité pouvant être attribué à une baisse de l'usage de la voiture, il paraît opportun de se pencher sur les évolutions des parts modales de chacune des deux sous-catégories de population.

## 1.2 - Second constat : une évolution 'vertueuse' des parts modales de cette sous-catégorie de population

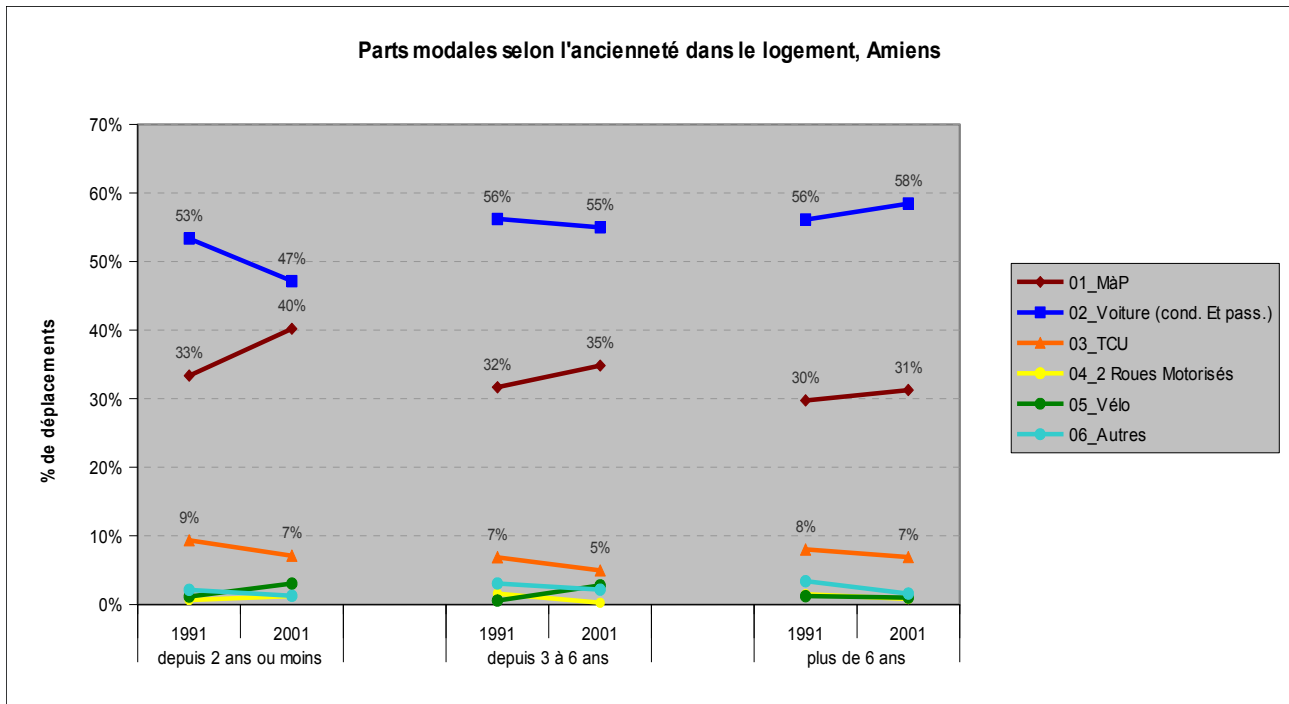
Penser la mobilité en termes de parts modales, c'est s'affranchir de la surmobilité en valeurs absolues ci-dessus évoquée, mais rendre comparables les sous-catégories de population pour faire apparaître leurs évolutions relatives. Que constate-t-on ?

Jusqu'à la fin des années 1990, les parts modales des ménages ayant récemment emménagés montraient une prédilection pour la voiture au détriment de la marche. C'est

le cas à Lille en 1987 ou à Grenoble en 1992. C'est-à-dire que relativement au reste de la population, non seulement cette sous-catégorie se déplaçait plus (cf : premier constat) mais aussi plus souvent en voiture et moins souvent à pied ou en transports en commun. Or c'est précisément de cette sous-catégorie de population que vient la surprise : une inversion s'est produite entre 1992 et 2002 à Grenoble, et entre 1998 et 2006 à Lille.



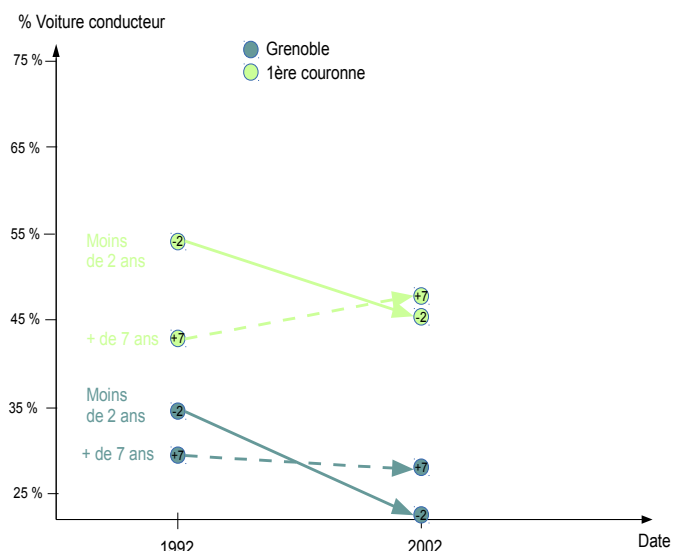
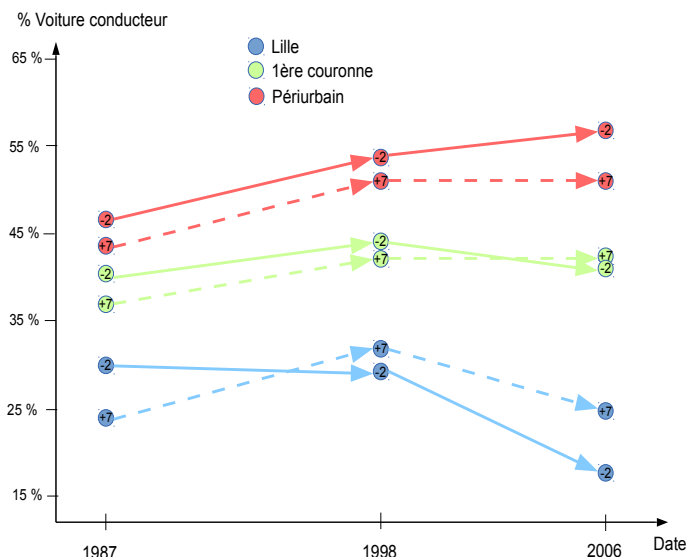
À Amiens, nous avons deux points d'observation relativement distants. L'évolution différenciée des ménages selon leur ancienneté dans le logement y est particulièrement nette.



Nous sommes donc face à une sous-catégorie de population (qui est, rappelons-le, non pas figée mais flottante) et qui, en quelques années, adopte des comportements plus 'vertueux' (au sens de la politique publique de mobilité durable) que la population n'ayant pas déménagé depuis plus de 7 ans et n'ayant guère fait évoluer ses pratiques de déplacement.

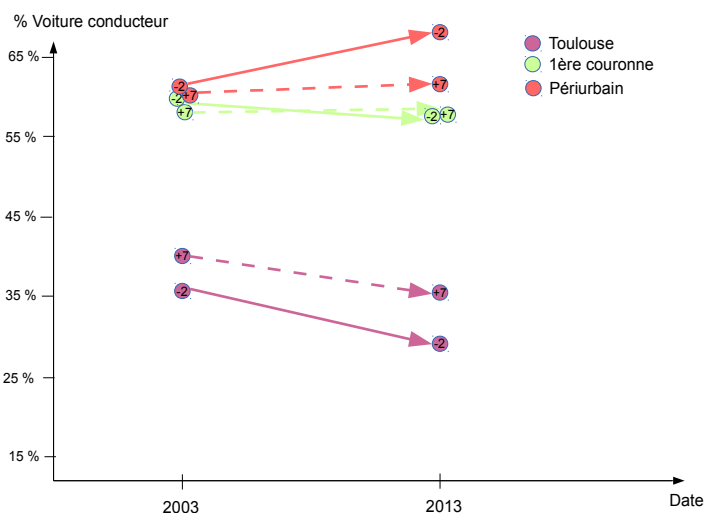
### 1.3 - Troisième constat : une évolution de comportements de mobilité spatialisée

Cette évolution significative des répartitions modales s'observe dans les ville-centre et dans une moindre mesure dans les premières couronnes. A Lille ou Grenoble, les nouveaux résidents des villes centres et de 1<sup>ère</sup> couronne utilisent désormais moins la voiture que les « anciens ».



En somme, c'est essentiellement dans les ville-centres que l'on rencontre un profil de ménages relativement peu vertueux en termes de mobilité durable hier qui serait devenu, en quelques années, un profil présentant une distribution modale favorisant moins la voiture que la population « ancienne ».

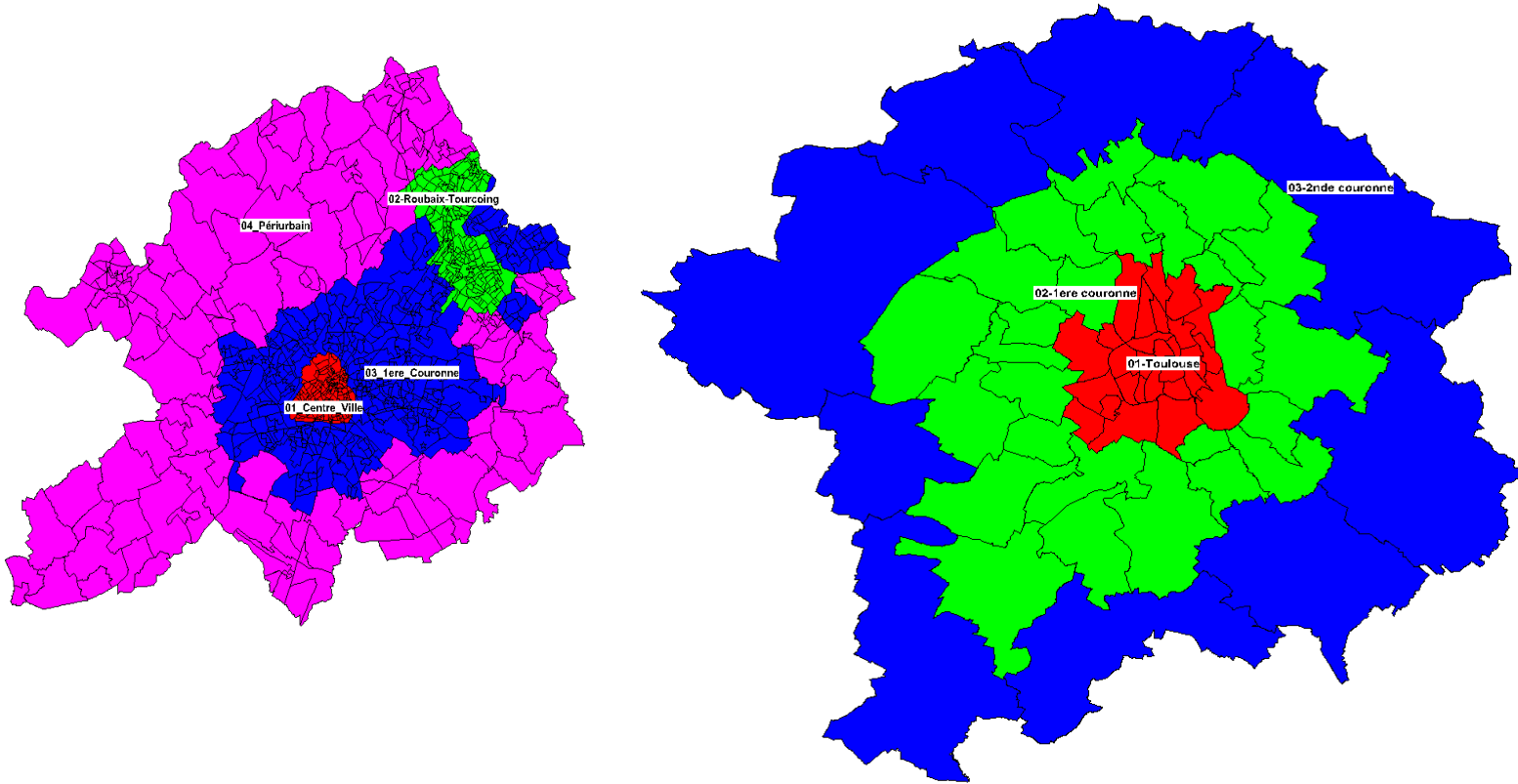
A Toulouse, en 2003, les nouveaux résidents de la ville de Toulouse ont déjà une part modale de la voiture plus faible que les anciens. L'absence de point antérieur ne permet pas de savoir s'il en a toujours été ainsi ou si une inversion a également eu lieu. Les évolutions entre 2003 et 2013 sont en tous points semblables aux évolutions de Lille entre 1998 et 2006, il manque simplement un point antérieur pour voir l'inversion dans la ville centre.



Il y aurait une logique spatiale à ce retournement de tendance particulièrement marqué dans la sous-catégorie de population des ménages ayant récemment emménagé. On peut même être tenté de voir une logique de diffusion spatiale historique du retournement de tendance en question : d'abord observé dans la ville centre de Lille entre 1987 et 1998, il

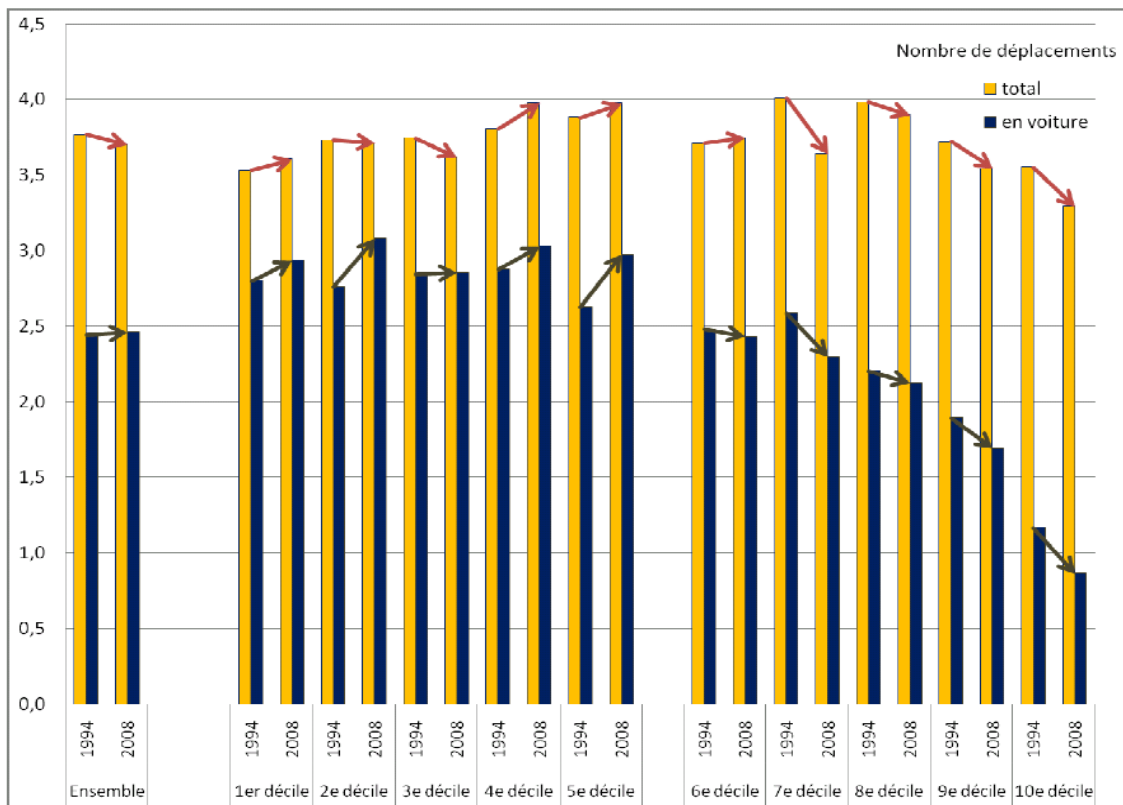


s'observe ensuite dans la première couronne entre 1998 et 2006. A Grenoble, le retournement s'observe entre 1992 et 2002 à la fois dans la ville centre et dans la première couronne mais de façon bien plus nette dans la ville centre. Toutefois, à Lille comme à Toulouse (les deux territoires permettant d'avoir des données « périurbaines ») les tendances de la ville-centre et de la première couronne ne semblent pas être vraies au delà, même si les échelles de ces périurbains sont très différentes pour Lille (superficie totale d'environ 1000 km<sup>2</sup>) et Toulouse (plus de 3000 km<sup>2</sup>).



La localisation résidentielle relativement au centre urbain jouerait donc un rôle déterminant dans l'évolution des parts modales mise en évidence. Cet « effet spatial » est très vraisemblablement à relier avec la performance des réseaux de transport alternatifs à la voiture et à l'accessibilité qu'ils offrent lorsqu'on vit dans les centres urbains. Ce résultat vient corroborer l'analyse que font Hubert et Delisle (2010) à partir des résultats de l'Enquête Nationale Transport-Déplacements<sup>3</sup>.

**Graphique 4 : Nombre de déplacements réalisés un jour de semaine par les personnes mobiles dont ceux réalisés en voiture particulière selon le décile de densité en emplois et en habitants de la commune de résidence**



Champ : déplacements un jour de semaine des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine (calculs sur l'ensemble des individus mobiles le jour ouvrable de référence).  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

Ce graphique nous indique en effet, en fonction de la densité en emplois et en habitants de la commune de résidence, comment a évolué individuellement le nombre de déplacements tous modes et en voiture entre 1994 et 2008 (en utilisant les données de l'Enquête Nationale Transports-Déplacements - ENT-D). La tendance, sur les individus mobiles de 6 ans et plus (et non l'ensemble de la population), est à une légère baisse de la mobilité totale

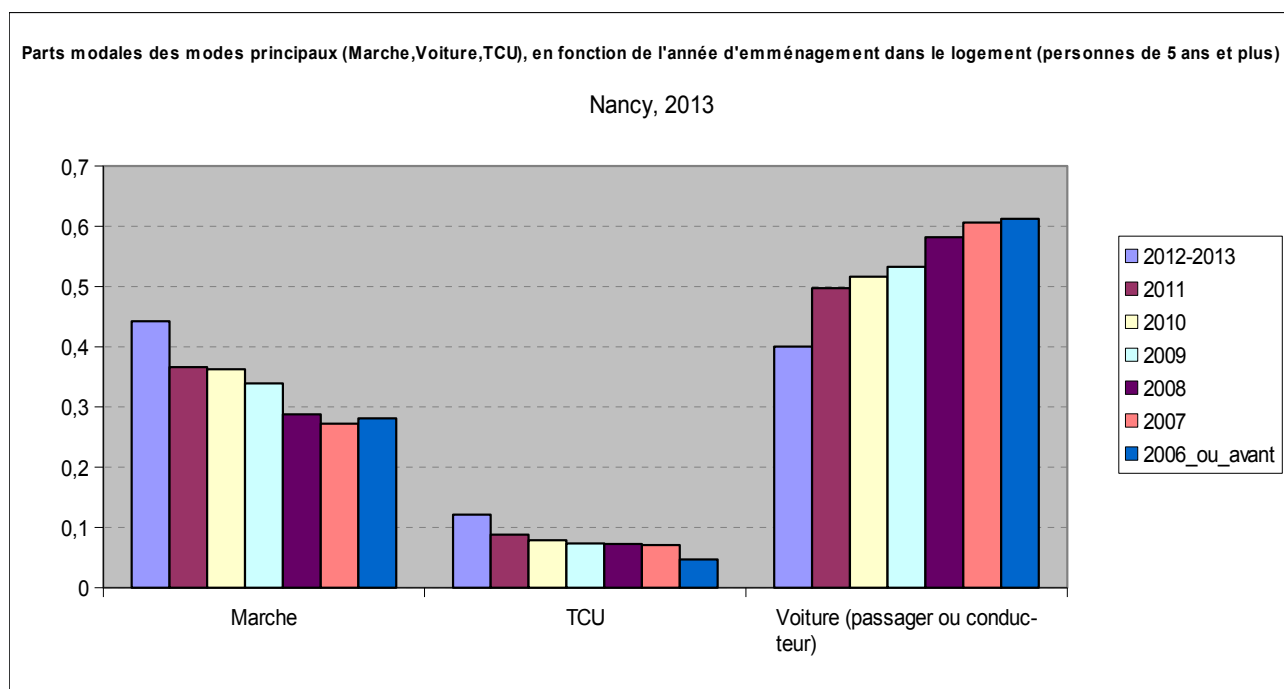
3 L'analyse désagrégée des données de l'ENTD que font Hubert et Delisle (2010) permet, elle aussi, de lier l'évolution des comportements de déplacement aux niveaux de densité du tissu urbain (et de desserte en transports collectifs). Et les auteurs de conclure que « le choix de la résidence détermine de plus en plus celui d'un type de mobilité. Il est centré sur l'automobile en zone peu dense afin de pouvoir franchir rapidement les distances élevées qui séparent le domicile des lieux de travail ou des services, au prix de fortes consommations de carburant et d'émissions de CO2. [Mais] la mobilité en zone très dense repose sur la variété des autres modes de transport disponibles, et parfois rénovés comme le tramway ou le vélo à la demande, qui tend au contraire à confiner l'usage de l'automobile aux marges de ces zones ou à des horaires décalés. Cette mobilité est coûteuse en temps pour les habitants des grandes villes qui deviennent plus économes de leurs déplacements (...). Par conséquent, les zones les plus denses des centres se singulariseraient par une mobilité en baisse et de moins en moins dépendante de l'automobile ».

et une stabilité de la mobilité automobile. Mais l'analyse par décile de densité montre des augmentations sur les 5 premiers déciles, aussi bien en voiture que tous modes, et des baisses sur les 5 derniers déciles, là aussi en voiture uniquement ou tous modes...

« Les résidents des grandes agglomérations ont changé leurs comportements au point d'abaisser leur nombre moyen de déplacements d'environ 0,2 par jour, soit un déplacement en moins sur 5 jours, ce qui n'est pas le cas des ménages des espaces moins urbanisés. Cette baisse de la mobilité dans les grandes agglomérations et particulièrement dans les villes-centres a été mise en évidence dans les cas des agglomérations de Lyon entre 1995 et 2006 ou de Lille entre 1998 et 2006. Les causes en sont multiples, mais elle affecte surtout les populations dont l'emploi du temps est structuré par le travail ou les études, et concerne au premier chef ces déplacements » [Hubert, 2009].

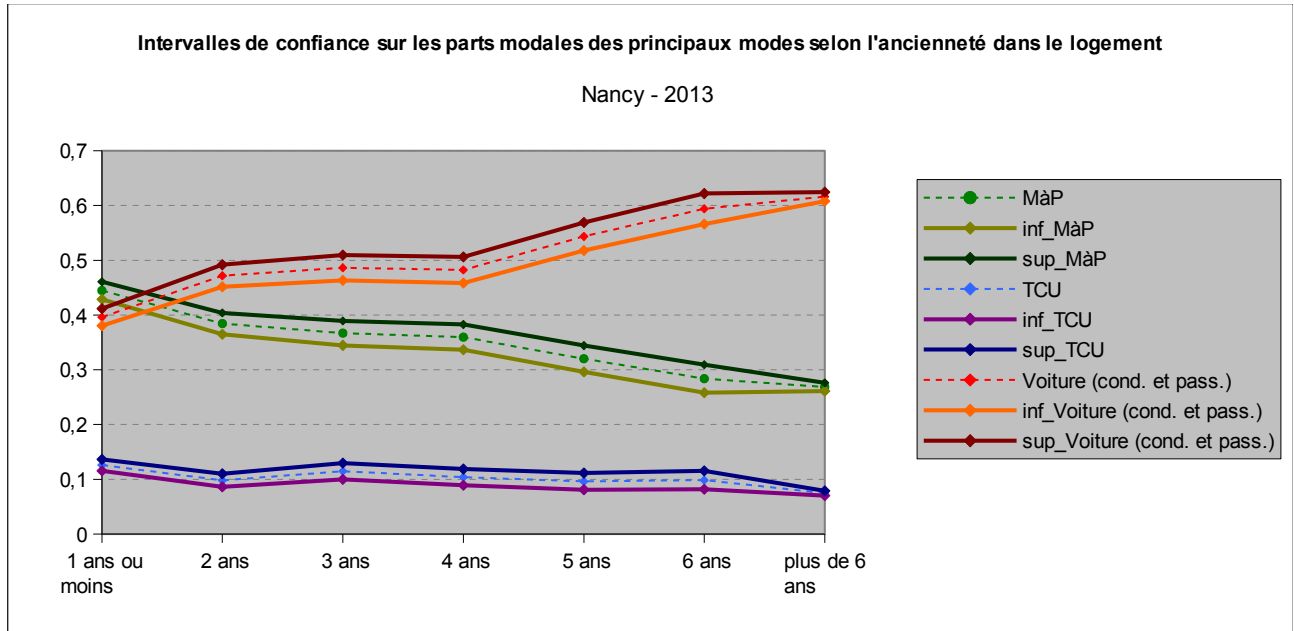
#### 1.4 - Quatrième constat : ce qui se produit aujourd'hui ne se produisait pas hier.

À Nancy, nous n'avons qu'un seul point d'observation, relativement récent (2013), mais la sous-catégorie de population des ménages ayant récemment emménagés présente, elle-aussi, des caractéristiques similaires, étonnamment 'vertueuse'. Là encore, on constate que les ménages ayant récemment emménagé, relativement au reste de la population, se caractérisent par une part modale automobile plus faible au profit de la marche et des TCU.

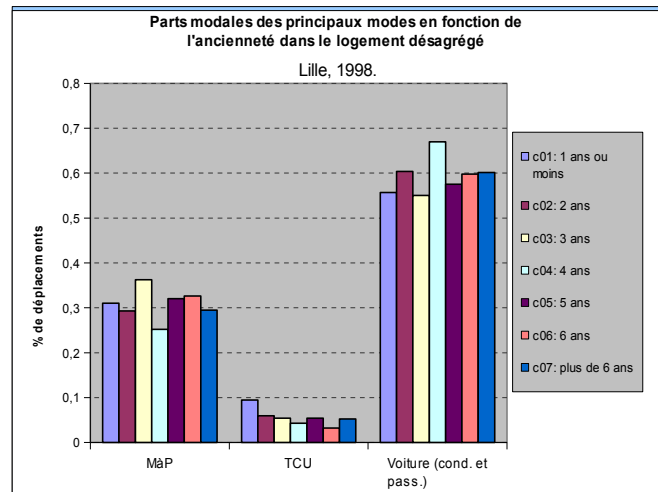
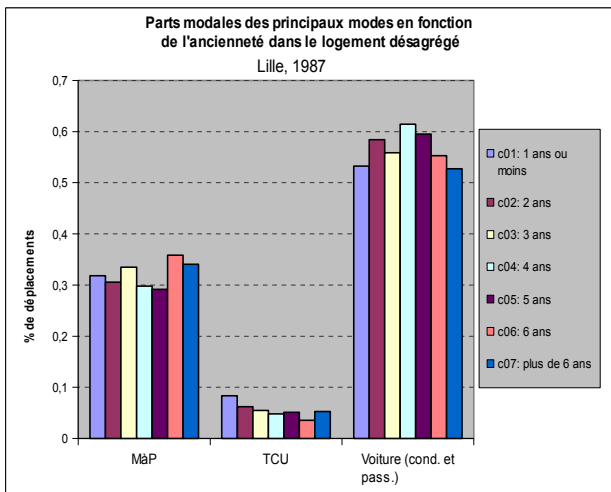


Le graphique des répartitions modales à Nancy selon l'ancienneté dans le logement présente une particularité intrigante : si l'on compare les parts modales VP des ménages

ayant 1 an, 2 ans, 3 ans, 4 ans, 5 ans, 6 ans et 7 ans, elles augmentent significativement au fur et à mesure que le ménage gagne en ancienneté dans le logement, même si les résultats doivent être analysés en intégrant la faible taille des échantillons qui dégradent la qualité de l'estimation des résultats (intervalles de confiance plus importants).

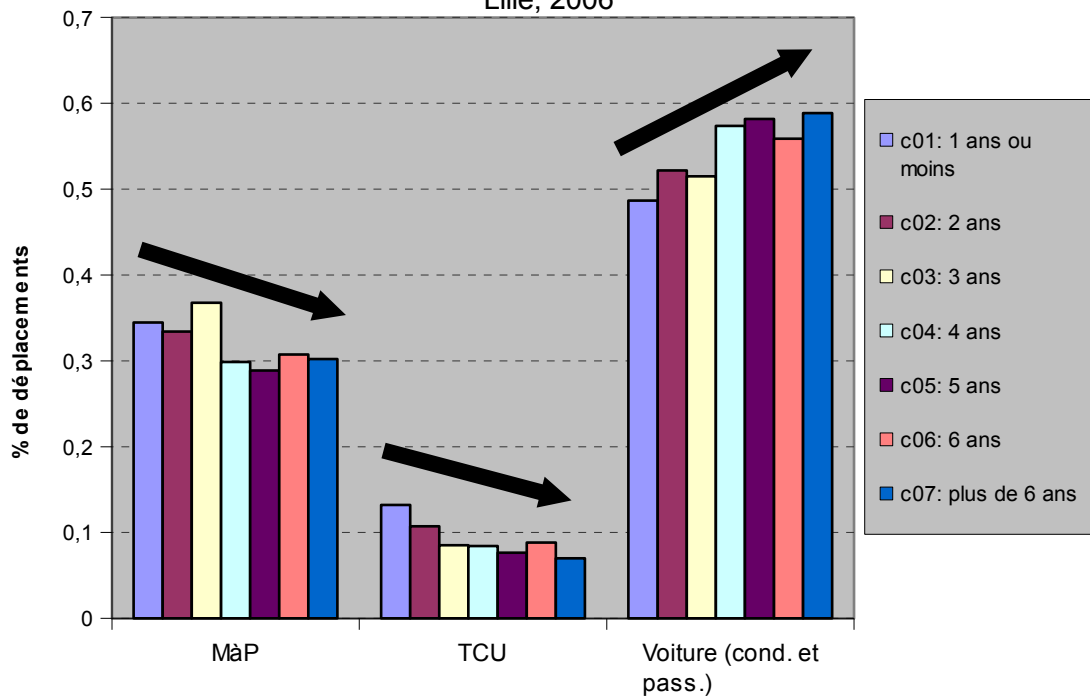


On fait le même constat à Lille, mais en 2006 seulement, ce qui laisse penser que le phénomène est relativement récent. Là encore, la part modale de la voiture paraît corrélée de manière très directe, année après année, à l'ancienneté dans le logement du ménage.



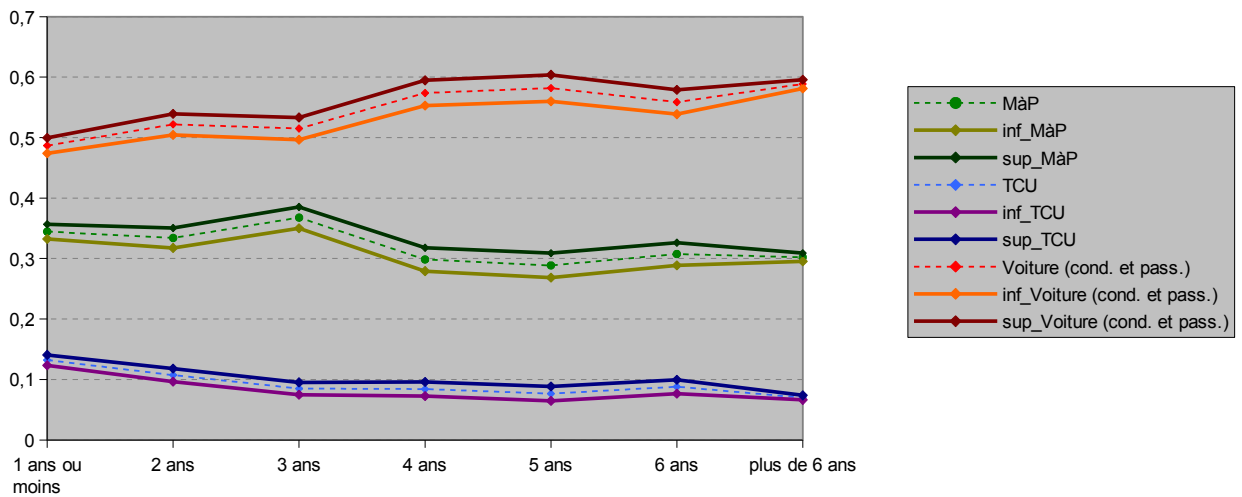
### Parts modales des principaux modes en fonction de l'ancienneté dans le logement désagrégé

Lille, 2006



### Intervalle de confiance sur les parts modales des principaux modes selon l'ancienneté dans le logement

Lille, 2006.



Les EMD n'offrent qu'une photographie à un instant T qui nous permet mal d'interpréter cette corrélation. Si les pratiques de mobilité des individus étaient effectivement corrélés non seulement à l'ancienneté du ménage dans le logement mais aussi à la date d'emménagement, on pourrait proposer différentes hypothèses afin d'expliquer ce phénomène.

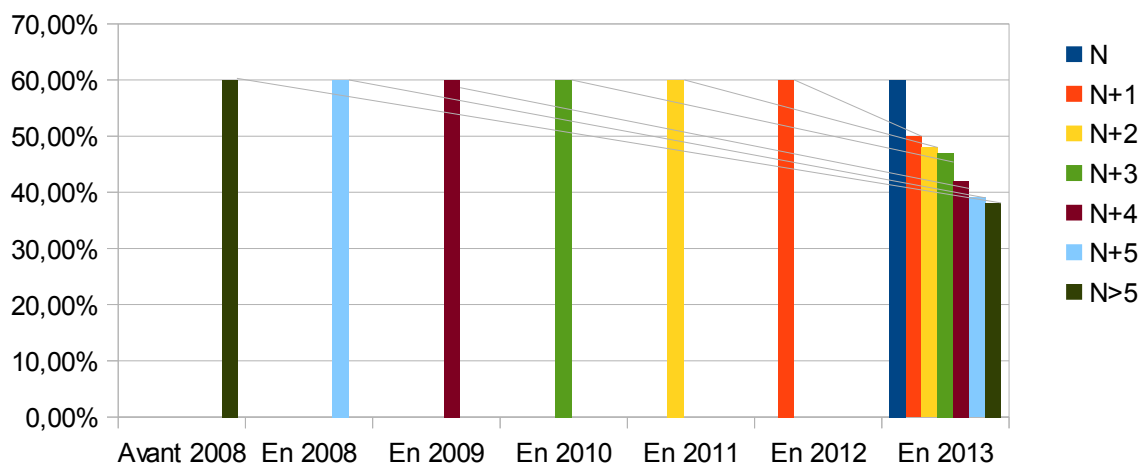
**Hypothèse 1** - au fur et à mesure que la date d'emménagement s'éloigne, la localisation du logement n'est plus aussi optimale eu égard aux destinations du quotidien (changement de lieu de travail, d'école pour les enfants, évolution de la desserte des transports publics...). L'évolution est **spatiale**.

**Hypothèse 2** - au fur et à mesure que la date d'emménagement s'éloigne les pratiques 'vertueuses' que l'on adopte au cours d'une phase de découverte des possibles (aller chercher les enfants à pied, prendre le bus pour aller travailler) s'émoussent ou disparaissent. L'évolution est **comportementale** et on peut faire l'hypothèse qu'elle révèle soit des difficultés de stabilisation des routines de mobilité alternatives à la VP (dans les premiers temps), soit des signes d'épuisement (à la longue), étant donné les efforts supplémentaires que constituent les choix modaux alternatifs à la voiture.

Ces deux hypothèses donnent lieu à la rétro-prospective n°1 (construite à partir des données de Nancy en 2013).

### NANCY 2013 - Parts modales Marche à pied + vélo + TC

#### Rétro-prospective n°1



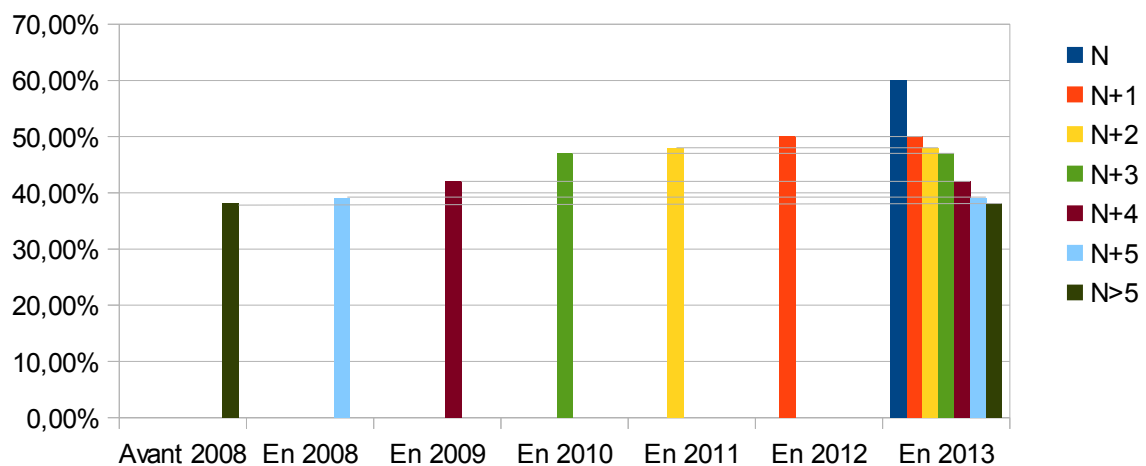
**Hypothèse 3** - au fur et à mesure que les années passent les ménages nouvellement venus sont de plus en plus sensibles à des valeurs dans « l'air du temps ». Un air qui souffle chaque année davantage en faveur des modes alternatifs à la voiture solo. L'arrivée dans un nouveau logement est l'occasion de changer de routines et de faire de nouveaux choix modaux ; choix qui s'avèrent être de plus en plus compatibles avec une mobilité durable. L'évolution est **historique et culturelle** mais aussi le fruit de **politiques publiques de**

**transport et d'aménagement** destinées à favoriser les TC et modes actifs. On peut imaginer :

- soit que les comportements de déplacement observés en 2013 tiennent exclusivement aux normes sociales en vigueur à la date de l'emménagement (rétro-prospective n°2).

### NANCY 2013 - Parts modales Marche à pied + vélo + TC

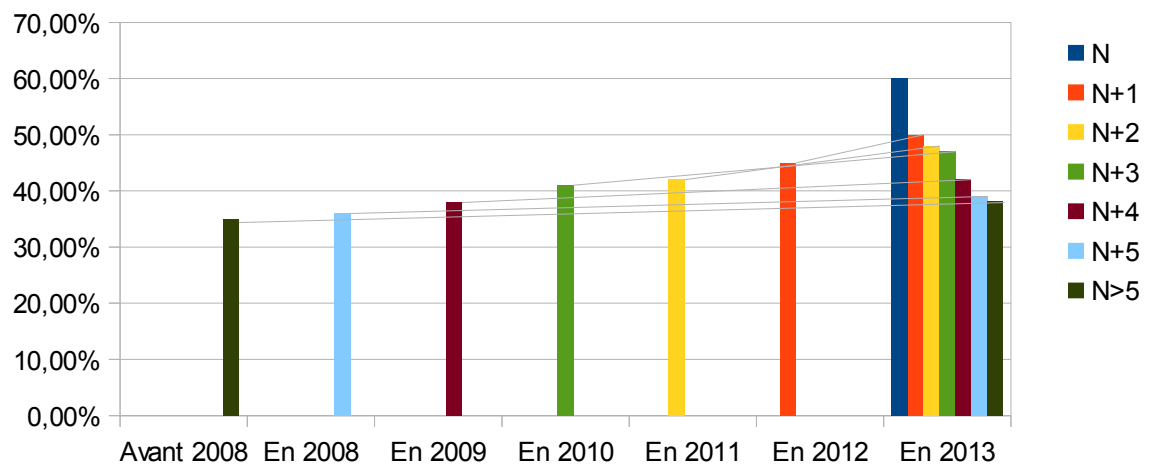
#### Rétro-prospective n°2



- Soit que l'effet propre de l'emménagement se conjugue avec un effet de période croissant simultané (rétro-prospective n°3).

### NANCY 2013 - Parts modales Marche à pied + vélo + TC

#### Rétro-prospective n°3



## 2 - BÂTIR ET DISCUTER DES HYPOTHESES

Bien que contingentes, les données statistiques présentées pour établir nos quatre « constats » sont convergentes. Sans prétendre détenir une vérité générale quant aux comportements de déplacement des familles dont l’emménagement est récent, nos données ouvrent tout de même des perspectives éclairantes et suffisamment solides pour bâtir et discuter quelques hypothèses d’explication des processus à l’œuvre.

### 2.1 – Précaution : un effet d’âge ?

Pour bâtir de telles hypothèses, il convient de prendre la précaution de ne pas interpréter une variable dépendante. Cela consiste à contrôler que la particularité comportementale des nouveaux résidents ne tient pas exclusivement à un effet d’âge puisqu’on sait que les ménages qui déménagent sont, relativement à l’ensemble des ménages, plus jeunes. Or, un des principaux facteurs explicatifs de la mobilité est l’âge. On ne se déplace pas de la même façon à 15, 40 ou 70 ans : modes, motifs, horaires, tout change... Il nous paraît donc important de vérifier que les constats effectués précédemment ne sont pas simplement dus à une distorsion importante de nos sous-populations en termes de répartition par tranche d’âge puisqu’il est parfaitement possible que les évolutions de comportements de déplacement et particulièrement de choix modaux soient, en fait, le reflet d’une simple évolution générationnelle<sup>4</sup>.

Par ailleurs, on sait aussi qu’emménager au centre, en première couronne ou en périphérie tient à la période du cycle de vie (avoir des enfants par exemple). Dans le cas de Lille, nous avons donc découpé le territoire en trois zones d’analyse et il convient de faire les contrôles sur chacune de ces zones. Les échantillons disponibles ne permettant pas de descendre à un niveau très fin, nous avons retenu les quatre catégories suivantes : 5-18 ans, 19-40 ans, 41-60 ans et enfin les 61 ans et plus. Pour chaque enquête, chaque territoire et chaque type de ménage (nouveaux ou anciens), on peut observer la répartition des classes d’âge.

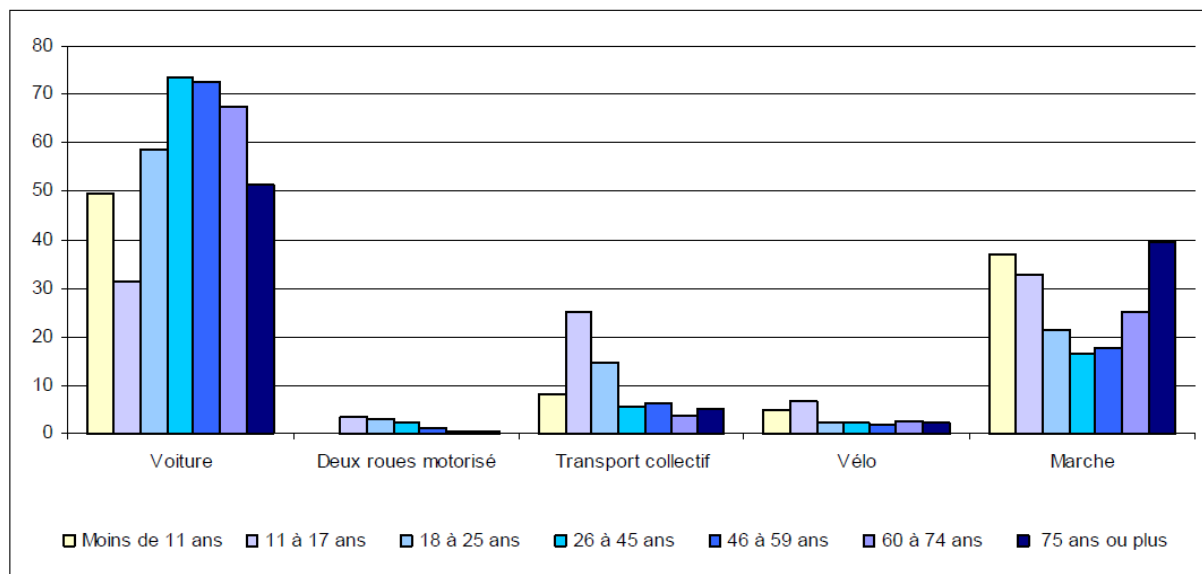
Avant de rentrer dans le détail, faisons quelques rappels (Quételard, 2010) sur la mobilité en fonction de l’âge :

---

4 Ce que des travaux en Allemagne et en Angleterre, laissent aussi penser (Kuhnimhof, Buehler, Dargay, 2011).



Graphique 12 : L'usage des modes de transport selon l'âge (en %)



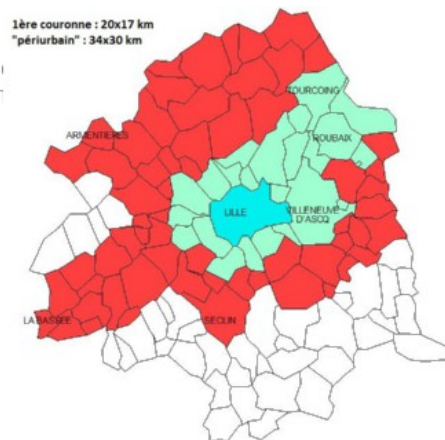
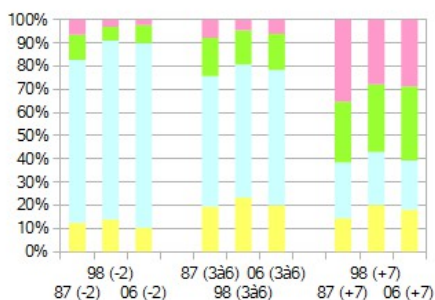
Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

Les plus grands utilisateurs de la voiture sont les 26-59 ans ; les TC sont surtout utilisés par les jeunes et la marche est plutôt utilisée par les jeunes et les plus de 60 ans. Ces constats issus de l'ENTD 2008 sont également valables pour des données plus anciennes.



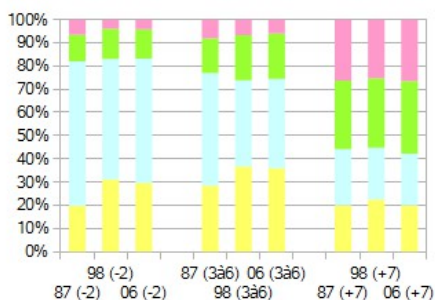
Centre d'études et d'expertise sur l'environnement, la mobilité et l'air

Contrôle âge Lille Ville Centre

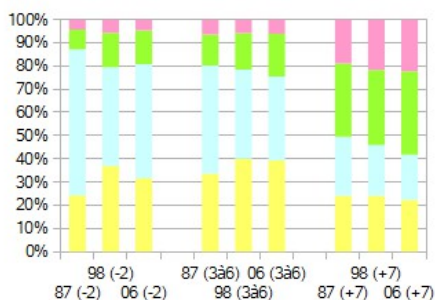


• Le cas lillois

Contrôle âge Lille 1ère couronne



Contrôle âge Lille périurbain



Le cas Lillois nous fournit les enseignements suivants :

- la ville de Lille voit ses nouveaux arrivants être de plus en plus souvent dans la tranche 19-40 ans (plutôt utilisateurs de voiture en théorie). Les anciens habitants sont de moins en moins de jeunes adultes au profit des enfants, mais les évolutions sont légères.
- la 1ère couronne voit augmenter la proportion d'enfants parmi les nouveaux arrivants (au détriment des jeunes adultes) entre 1987 et 1998, il y a stabilisation ensuite. Pour les résidents depuis plus de 7 ans, le profil bouge peu (un léger vieillissement)
- enfin, le périurbain voit une augmentation à la fois des jeunes et des seniors chez les nouveaux résidents, et une forte poussée des seniors chez les « anciens ».

Ces résultats pourraient laisser entrevoir des résultats inverses à ceux que l'on observe : les nouveaux arrivants Lillois devraient avoir un profil d'utilisateur de voiture, ce qui n'est pas le cas... Dans le périurbain, les marcheurs et utilisateurs des TC sont plus présents en 2006 qu'auparavant, et notamment que parmi les nouveaux arrivants, or les parts modales ne reflètent pas ces évolutions de manière claire.

Il semble donc que non seulement l'effet d'âge n'est pas à l'origine des phénomènes observés, mais il contribuerait même à les atténuer. Un (ou des) phénomène(s) plus puissant(s) que l'effet d'âge paraissent donc être à l'œuvre.

Par ailleurs, puisqu'on déménage à certains moments-clés du parcours de vie, il est logique que la pyramide des âges de notre sous-population soit différente de celle de la population totale. En effet, les ménages ayant récemment emménagé sont composés d'individus globalement plus jeunes. La classe d'âge 25-34 ans y est largement sur-représentée alors même que les individus au-delà de 50 ans y sont sous-représentés.

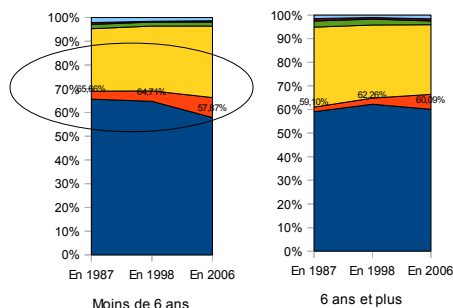
Nous avons ventilé les répartitions modales par classe d'âge des personnes de référence (chefs de ménage) et avons comparé l'évolution des parts modales par génération de ménages, afin de neutraliser les effets liés aux disproportions d'âge.

# Un 'effet' de l'ancienneté dans le logement à tout âge

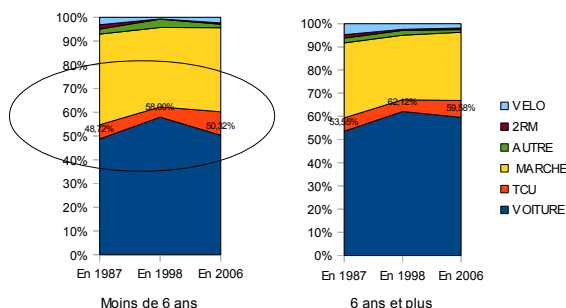
EMD  
Lille

Évolution des parts modales individuelles selon la classe d'âge à laquelle appartient la personne de référence du ménage

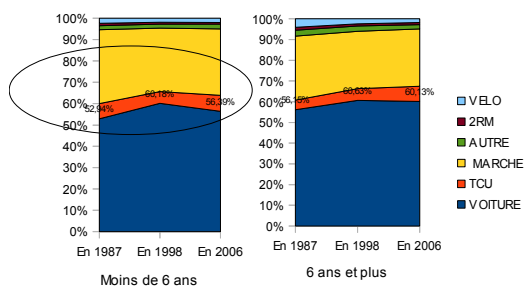
Tranche 25-34 ans



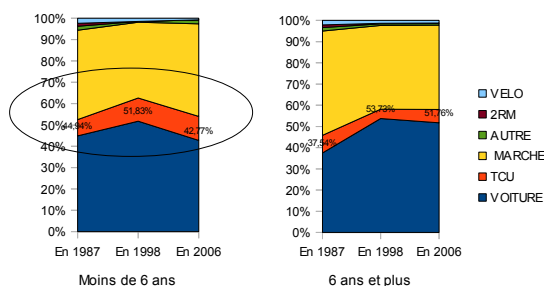
Tranche 50-64 ans



Tranche 35-49 ans



Tranche 65 ans et +



Quelle que soit la classe d'âge à laquelle appartient la personne de référence, un emménagement récent semble avoir un effet propre sur la répartition des parts modales des déplacements des individus. En effet, lorsqu'on compare deux à deux chaque classe d'âge de chacune des sous-populations, on constate que la rupture dans les choix modaux, observée entre 1998 et 2006, se produit toujours plus nettement chez les ménages nouveaux venus que chez les autres. On ne peut donc pas dire que le phénomène observé tiende exclusivement à des disproportions d'âge entre nos sous-populations.

Cette précaution étant prise, nous arrivons à la limite de ce que renseignent les données statistiques. Pour échafauder des hypothèses plus fines et pour discuter ces hypothèses, nous sommes amenés à délaisser l'approche statistique et à faire appel à une revue de la littérature d'une part et à un corpus de témoignages qualitatifs d'autre part. Les témoignages seront tirés de deux enquêtes qualitatives réalisées en 2012-13 dans le cadre de la recherche ANR TransÉnergie menées à Lille et Lyon par entretiens semi-directifs. Les enquêtes portaient sur les ressorts des arbitrages résidentiels des ménages, donc sur les décisions de localisation du foyer qui président au renouvellement des routines de mobilité quotidienne. Les témoignages permettront ainsi de jeter une première passerelle entre l'anonymat des données chiffrées et les manières dont quelques ménages en situation de déménagement peuvent vivre et argumenter leurs choix de transport. Ils alimenteront la réflexion autour de trois questions :

Stéphane Labranche (2011, 2012) estime que nous assistons à une *transition* dans les représentations qui produit de la dissonance cognitive : « La réduction de l'écart [entre valeurs et pratiques] passe par la modification du discours, des idées, relative aux pratiques dissonantes, plutôt que par un changement des comportements » (Labranche, 2012). Divers « systèmes de justification » (Rocci, 2010) aideraient à supporter cette dissonance. Les valeurs environnementales produiraient un malaise à l'échelle individuelle mais assez rarement un changement mécanique dans les pratiques au quotidien : « Le changement climatique n'est pas un facteur de décision dans la mobilité quotidienne. [...] Le confort, la rapidité et la liberté [dans les transports] sont plus déterminants et ce, même pour les acteurs pour qui le climat représente le défi du 21<sup>ème</sup> siècle ».

- **Est-il possible que l'emménagement soit l'occasion de résoudre cette dissonance cognitive soit par une localisation résidentielle plus judicieuse soit en profitant de cette rupture biographique forte pour faire évoluer des pratiques de mobilité et des choix modaux ?**

Dans le champ des recherches sur la mobilité résidentielle, peu d'auteurs évoquent la distance, l'accessibilité ou la facilité avec laquelle on entreprend des navettes quotidiennes comme un argument décisif du choix résidentiel. Lorsque la proximité est prise en compte comme un déterminant du choix du logement, c'est plus souvent de proximité sociale, familiale voire de proximité d'un cadre de vie donné (espaces verts, calme...) dont il est question. La thèse du choix résidentiel en fonction de la distance domicile-travail aurait même un caractère dépassé<sup>5</sup>, certains auteurs la qualifiant d'ailleurs de « traditionnelle » (Bonvalet, Brun, 2002) alors qu'aujourd'hui, écrivent Berger et Brun (2006), « lorsqu'ils changent de résidence, il est rare que les actifs privilégient explicitement, dans leur choix, la proximité de leur lieu de travail ».

- **Qu'en est-il des données d'enquête qualitative ? Les ménages nouvellement arrivés se distinguent-ils du reste de la population par une plus grande proximité entre domiciles et lieux de travail/d'étude ou par une volonté de tendre vers cette proximité ?**

À l'heure où les politiques publiques exhortent encore aux changements de comportement de mobilité ignorant qu'ils sont déjà en train de se produire, nos constats viennent utilement les questionner. La difficulté ne serait pas tant la disposition des ménages à changer de comportements si, comme les données nous invitent à le penser, ils profitent d'un déménagement pour envisager plus volontiers que les autres les modes alternatifs à la voiture.

---

5 C'est souvent la manière dont on présente par exemple les premiers modèles simulant les jeux fonciers sur la base du seul arbitrage que feraient les ménages entre coût du logement et distance au travail (Alonso, 1964).

- **La difficulté ne tient-elle pas, dès lors, à la possibilité de ces ménages à pérenniser leurs nouvelles pratiques ? Ne revient-on pas à la voiture quelques mois ou années après l’emménagement faute de solutions alternatives suffisamment crédibles et performantes et/ou faute d’être suffisamment découragé de l’utiliser (politique de stationnement) ? Au fond, les conditions d’un changement de comportement de mobilité ne seraient-elles pas d’ores et déjà réunies pour le déclencher, pas toujours pour le pérenniser ?**

On peut légitimement penser que la spécificité des déplacements des ménages ayant récemment emménagé tient à leur niveau de 'conscience' de leurs arbitrages modaux et à leur éveil aux alternatives modales à disposition et concurrentes à la voiture à ce moment de leur histoire de vie ; précisément parce que le déménagement est un tournant biographique (ou *key-event*<sup>6</sup>), c'est à dire un moment de grand bouleversement des paramètres de la vie quotidienne<sup>7</sup>. Dans la littérature, d'ailleurs, bon nombre d'auteurs sont en quête des facteurs (sociaux, spatiaux, historiques, culturels...) déclenchant des changements de comportement de mobilité. Mais ne faudrait-il pas davantage comprendre les processus de mise en routine et de pérennisation de changements déjà à l'œuvre ? Il s'agirait alors de dépasser la quête des déclics pour passer à une quête des énergies du changement. On touche là, moins aux difficultés à s'émanciper de l'inertie des routines qu'aux difficultés à en recréer de nouvelles.

## **Conclusion**

D'après nos données, la baisse de la mobilité d'une part, le relatif rééquilibrage des modes d'autre part, par exemple observés à Lille sur la période 1998-2006, s'expliqueraient par une évolution des comportements de déplacement d'une catégorie d'individus qui aurait plus significativement réduit sa mobilité que le reste de la population et qui se serait assez subitement convertie à d'autres moyens de transport que l'automobile (TC plus particulièrement) en complément de l'offre de déplacement automobile. De manière inattendue, on trouverait cette catégorie d'individu sur-représentée au sein de la sous-catégorie de population ayant récemment emménagé et vivant dans les centres urbains.

Le déménagement serait un événement fort, un moment qui vient rompre les routines et mettre en questions les choix modaux. Il favoriserait non seulement une baisse significative de la mobilité individuelle mais aussi un rééquilibrage modal en faveur des modes alternatifs à la voiture. Le déménagement agirait donc, aujourd'hui, comme un déclencheur permettant de « penser » le choix modal (qui, sinon, est de l'ordre de l'impensé). Si c'est le cas aujourd'hui, beaucoup plus que ça ne l'était autrefois, c'est manifestement qu'une évolution contextuelle des valeurs se produit. Toutefois, la

6 « Recent research suggests that key events may have a significant influence on travel behaviour [Krizek, 2003 ; Van der Waerden, Timmermans and Borgers, 2003 ; Kloekner, 2003]. A key event may be defined as a substantial change in an individual's circumstances ». [Stranbridge, Lyons et Farthing, 2004]

7 Une étude comparée France-Japon met en évidence que le déménagement induit une forte probabilité d'évolution de la motorisation en France (se séparer d'une voiture ou en acquérir une). Au Japon, l'auteur montre qu'il y a même une plus grande probabilité que le déménagement permette de s'en séparer au sein des jeunes ménages et des ménages ayant des enfants en bas âge. [Yamamoto, 2008]

sensibilité à l'environnement, à elle seule, ne suffit pas. L'évolution vertueuse – d'un point de vue énergétique – des comportements de déplacement suppose aussi des politiques publiques en faveur des modes alternatifs à la voiture.

Notre contribution tente d'établir que, de façon concomitante à un emménagement, la question de l'accessibilité se pose aux membres du ménage. L'éventail des choix modaux serait (plus) consciemment considéré, étudié, comparé et testé à ce moment précis ; ce qui favoriserait des comportements de déplacement plus 'durables'.

Si le statut de « déclencheur » du changement des comportements de déplacement que le déménagement semble avoir se confirme chez des individus emménageant dans les pôles les mieux desservis en transports en commun des métropoles urbaines, il conviendrait d'en tenir compte dans une politique favorisant les modes doux et les solutions alternatives à la voiture. Des politiques publiques ciblées pourraient aisément tirer parti de ce résultat en mettant en œuvre des campagnes de communication à destination de la population ayant récemment emménagé afin de délivrer un message plus facilement audible, compréhensible et convainquant. Elles pourraient alors accompagner, et peut-être pérenniser, une évolution vertueuse des comportements de déplacements vers un usage mesuré de l'automobile.

La lassitude du tout-automobile est souvent là, l'intention de se détourner de son usage massif et exclusif aussi et des changements ou ajustements de pratiques sont régulièrement évoqués. Le déménagement, en ce qu'il constitue une rupture biographique forte contraignant les ménages à repenser leurs routines y jouerait potentiellement un rôle de déclic. Au fond, à l'heure où les politiques publiques exhortent encore les populations aux changements de comportement de mobilité, convaincre n'est peut-être plus le problème. Ne conviendrait-il pas davantage d'accompagner le changement et en particulier de comprendre les conditions de pérennisation des processus à l'œuvre ? Ne faudrait-il pas se mettre en quête des processus d'apprentissage et de stabilisation des choix de mobilité dans la perspective d'une sociologie des conduites de la vie quotidienne ? C'est moins la pertinence d'une politique de mobilité durable qu'il s'agit de prouver que la possibilité de sa mise en œuvre qu'il s'agit de trouver.

# Bibliographie

- ADEUS, 2010, « Baisse de la mobilité sur la CUS : des modes de vie en évolution » in *Les notes de l'Adeus*, mars 2010.
- Alonso W, 1964, *Location and land use*, Harvard University, Cambridge Press.
- Armoogum Jimmy, Hubert Jean-Paul, Roux Sophie, Le Jeannic Thomas, 2010, « Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens : une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf en ville et campagne » in *Revue du CGDD – La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, CGDD – SOeS, Décembre 2010, pp. 5-24
- Ascher François, 1998, « Prospective de l'habiter » in Marion Ségaud, Catherine Bonvalet, Jacques Brun (éds.), *Logement, l'état des savoirs*, Paris, La découverte, pp. 397-403.
- Baccaïni Brigitte, 2002, « Navettes domicile-travail et comportements résidentiels dans l'espace francilien », in Jean-Pierre Lévy, Françoise Dureau (éds.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'harmattan, pp. 121-139.
- Berger Martine, Beaucire Francis, 2002, "Mobilité résidentielle et navettes ; les arbitrages des ménages d'Ile de France", in Jean-Pierre Lévy, Françoise Dureau (éds.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'harmattan, pp. 141-165.
- Berger Martine, Brun Jacques, 2006, *Mobilités résidentielles, navettes et recompositions des systèmes résidentiels en région parisienne*, Certu-PUCA, coll "recherches", n°167.
- Bonvalet Catherine, Brun Jacques, 1998, « Logement, mobilités et trajectoires résidentielles » in Marion Ségaud, Catherine Bonvalet, Jacques Brun (éds.), *Logement, l'état des savoirs*, Paris, La découverte, pp. 312-318.
- Bonvalet Catherine, Brun Jacques, 2002, « Etat des lieux des recherche sur la mobilité résidentielle en France » in Jean-Pierre Lévy, Françoise Dureau (éds.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'harmattan, pp. 15-55.
- Bourgin Christian, 1978, *Les évolutions dans l'usage des modes de transports – influence des moments de transition dans le cycle de vie*, IRT, Rapport de recherche n°36, octobre.
- Brun Jacques, Bonvalet Catherine, 1998, « Logement et division sociale de l'espace », in Marion Ségaud, Catherine Bonvalet, Jacques Brun (éds.), *Logement, l'état des savoirs*, Paris, La découverte, pp. 319-325.
- Brun Jacques, Fagnani Jeanne, 1991, « Paris ou la banlieue : le choix d'un mode de vie » in *Annales de la Recherche Urbaine*, n°50, pp. 93-100.
- CETE de l'Est, 1977, *Etude des effets de la tarification unique à 60 cts – Reims, transports collectifs urbains*, Mai 1977.
- Coester Pierre, Vessiller Béatrice, Collombat Hélène, 2002, « Management de la mobilité par le marketing individualisé, une approche innovante pour changer durablement les comportements dans les déplacements quotidiens », Socialdata – CERTU, mars 2002..
- Collectif, 1972, « Choix entre transports publics et transports individuels », Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Cahiers de l'IAURP*, n°26, février 1972.

- Flamm Mickaël, 2004a, *Comprendre le choix modal. Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transports*, thèse sous la direction de M. Bassand, Lausanne, EPFL.
- Flamm Michaël, 2004b, « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie » in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann (éds.), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, coll. « Travaux et recherches », pp. 71-94.
- Homocianu George Marius, 2009, *Modélisation de l'interaction transport-urbanisme : choix résidentiel des ménages dans l'aire urbaine de Lyon*, Doctorat en sciences économiques, LET, Université Lyon 2.
- Hubert Jean-Paul, 2009, « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs », Paris, INSEE, n°1252.
- Hubert Jean-Paul, Delisle François, 2010, « L'allongement des déplacements quotidiens contribue à l'émergence d'espaces urbains multipolaires, tandis que la mobilité baisse au centre des grandes agglomération » in *Revue du CGDD – La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, CGDD – SoeS, Décembre 2010, pp. 47-64
- Joussellin Brigitte, 1998, « La mobilité résidentielle des ménages en 1994 » in Marion Ségaud, Catherine Bonvalet, Jacques Brun (éds.), *Logement, l'état des savoirs*, Paris, La découverte, pp. 120-127.
- Kenyon S., Lyons G., 2003, « The Value of Integrated Multimodal Traveller Information and its Potential Contribution to Modal Change », *Transportation Research*, Part F, n°6, pp. 1-21.
- Kuhnimhof Tobias, Buehler Ralph, Dargay Joyce, 2011, « Travel Trends among Young Germans and Britons », TRB 2011 Annual Meeting, Working paper.
- Kaufmann Jean-Claude, 1997, *Le coeur à l'ouvrage – théorie de l'action ménagère*, Paris, Nathan.
- Kaufmann Vincent, Pattaroni Luca, 2010, « Analyse des politiques de transport en France : un état des lieux de la recherche » in Hanja Maksim, Stéphanie Vincent, Caroline Gallez Vincent Kaufmann (éds.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'harmattan, « Logiques sociales », pp. 23-48.
- Kaufmann Vincent, Tabaka Kamila, Louvet Nicolas, 2010, « Quels potentiels de transferts modaux dans les agglomérations françaises ? Analyses de 19 EMD », Rapport CERTU, 6T- Bureau de recherches - Laboratoire de Sociologie Urbaine [LaSUR], Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne [EPFL].
- Kloekner C, 2004, « How single events change travel mode choice – a life span perspective ». Paper presented at the 4th International Conference of Traffic and Psychology. 5th-9th september 2003, Nottingham, UK.
- Krizek K. J., 2003, « Planning, Household travel, and household lifestyles » in K. Goulias (éd.), *Transportation Systems Planning. Methods and Applications*. CRC Press LLC.
- Lelièvre Eva, 1992, « Mobilité résidentielle en France : observation et analyse, le point de vue du démographe », in E. Lelièvre, C. Lévy-Vroelant (éds.), *La ville en mouvement : habitat et habitants*, Paris, L'harmattan, pp. 21-30.
- Motte-Baumvol Benjamin, Massot Marie-Hélène, Byrd Andrew M., 2009, « Escaping Car Dependence in the Outer Suburbs of Paris », *Urban Studies*, Online Urban Studies Journal Limited, n°48, 20 nov. 2009, 16 p.
- Pinçon-Charlot Monique, Préteceille Edmond, Rendu Paul, 1986, *Ségrégation urbaine. Classes sociales et équipements collectifs en région parisienne*, Paris, Anthropos.
- Pochet Pascal, Routhier Jean-Louis, 2002, « Mobilité résidentielle et allongement des distances domicile-travail dans la région urbaine de Lyon » in Jean-Pierre Lévy, Françoise Dureau (éds.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'harmattan, pp. 167-183.



Prédali Frédérique, 2002, « Choix résidentiels, choix modaux et mobilités quotidiennes : le cas des franciliennes âgées de 25 à 50 ans » in Jean-Pierre Lévy, Françoise Dureau (éds.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'harmattan, pp. 245-261.

Prillwitz Jan, Barr Stewart, 2009, « Motivations and Barriers to Adopting Sustainable Travel Behaviour », working paper, <http://geography.exeter.ac.uk/prost/Downloads/WP2-Motivations-Barrierers.pdf>

Quetelard Bernard, 2008a, « Du nouveau dans le partage modal » in *Transports urbains*, n°112, pp 9-12.

Quetelard Bernard, 2008b, « Les évolutions récentes de la mobilité urbaine : un renversement de tendance ? », *Revue de l'AUDIAR*, mai 2008.

Quételard Bernard, 2010, « Se rendre au travail ou faire ses courses motive toujours un déplacement quotidien sur deux. Le recours à la voiture se stabilise », in *Revue du CGDD – La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, CGDD – SOeS, Décembre 2010, pp. 25-46

Rocci Anaïs, 2007, *De l'automobilité à la multimodalité, Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture*, Paris, Thèse de doctorat, Inrets – Université Paris V, décembre, ronéotypé.

Rogers A., 1988, « Age Patterns of Elderly Migration : An International Comparison » in *Demography*, n°25/3, pp. 355-370.

Stranbridge K., Lyons G., Farthing S., 2004, « Travel behaviour change and residential relocation », Paper presented at the 3rd International Conference of Traffic and Transport Psychology, Nottingham, 5-9 september 2004.

Verplanken B., Aarts H., 1999, « Habit, Attitude, and Planned Behavior : Is Habit an Empty Construct or an Interesting Case of Goal-directed Automaticity ? » in *European Review of Social Psychology*, vol. 10, pp. 101-134.

Verplanken B., Aarts H., Van Knippenberg A., 1997, « Habit, information acquisition, and the process of making travel modes choices » in *European Review of Social Psychology*, n°27, pp. 539-560.

Vincent Stéphanie, 2010, « Etre ou ne pas être 'altermobile' ? L'appropriation individuelle de pratiques alternatives à la voiture » in Hanja Maksim, Stéphanie Vincent, Caroline Gallez, Vincent Kaufmann (éds.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'harmattan, Logiques sociales.

Yamamoto Toshiyuki, 2008, « The Impact of Life-course Events On Vehicle Ownership Dynamics – The Case of France and Japan » in *IATSS Research*, vol 32, n°2, pp. 34-42.