

# Table des matières

<b>Avant-propos</b> . . . . .	1
Thomas BUHLER	
<b>Introduction. L'individu mobile ou la complexification progressive d'un modèle analytique.</b> . . . . .	3
Thomas BUHLER	
<b>Partie 1. L'individu mobile et le temps quotidien</b> . . . . .	9
<b>Chapitre 1. Mobilité et vie quotidienne</b> . . . . .	11
Vincent KAUFMANN	
1.1. Introduction. . . . .	11
1.2. La diversité des spatiotemporalités de la vie quotidienne. . . . .	11
1.3. Les trois facettes de la mobilité . . . . .	14
1.3.1. La mobilité comme phénomène sociospatial . . . . .	14
1.3.2. La mobilité comme indicateur analytique. . . . .	16
1.3.3. La mobilité comme norme sociale . . . . .	18
1.4. La valorisation de la réversibilité : principe organisateur de la vie quotidienne ? . . . . .	20
1.5. Bibliographie. . . . .	21

## **Chapitre 2. Le temps vécu dans la mobilité quotidienne : perceptions, usages et valeurs** . . . . . 23

Thomas BUHLER

2.1. Introduction. . . . .	23
2.2. Un intérêt émergent pour des recherches sur le temps passé dans les déplacements quotidiens . . . . .	24
2.2.1. Du XIX <sup>e</sup> siècle jusqu'aux années 1970 : une focalisation sur les flux . . . . .	24
2.2.2. Des années 1970 aux années 1990 : un temps de transport « gâché » . . . . .	25
2.2.3. Depuis les années 2000 : « le plus court » pas toujours « le mieux » . . . . .	28
2.3. Perception des temps de déplacement : principe de relativité générale . . . . .	29
2.4. Le déplacement et ses usages : un temps bien rempli . . . . .	30
2.4.1. Les activités déployées dans les transports en commun . . . . .	31
2.4.2. Les pratiques associées à la conduite automobile en ville . . . . .	34
2.4.3. Les « tâches secondaires » à vélo. . . . .	36
2.4.4. S'approprier son temps : une histoire de savoir-faire . . . . .	37
2.4.5. Le smartphone ou la remise en question de la spécificité du temps de déplacement . . . . .	38
2.5. Des valeurs en jeu . . . . .	38
2.5.1. Une « valeur » du temps contestée . . . . .	38
2.5.2. « Temporaliser » l'argent ? . . . . .	41
2.6. Conclusion . . . . .	43
2.7. Bibliographie. . . . .	45

## **Chapitre 3. Mobilité des individus et présences agrégées dans l'espace géographique** . . . . . 51

Hadrien COMMENGES et Julie VALLÉE

3.1. Introduction. . . . .	51
3.2. Estimer la population présente. . . . .	53
3.2.1. Bref état de l'art . . . . .	53
3.2.2. Méthodes . . . . .	54
3.2.3. Enjeux et applications . . . . .	55
3.3. Caractériser la composition sociale des populations présentes . . . . .	56
3.3.1. Bref état de l'art . . . . .	56
3.3.2. Méthodes . . . . .	57
3.3.3. Enjeux et applications . . . . .	64

3.4. Définir l'exposition des individus en fonction de leurs lieux et heures de présence . . . . .	68
3.4.1. Bref état de l'art . . . . .	68
3.4.2. Méthodes . . . . .	69
3.4.3. Enjeux et applications . . . . .	70
3.5. Conclusion . . . . .	71
3.6. Bibliographie . . . . .	71

## **Partie 2. Les socialisations mobiles ou les effets du temps long . . . . . 77**

### **Chapitre 4. Trajectoires et biographies des mobilités : une hybridation précieuse . . . . . 79**

Philippe GERBER

4.1. Introduction . . . . .	79
4.2. Du parcours de vie aux changements de mobilité quotidienne . . . . .	81
4.2.1. De la nécessité d'une démarche longitudinale . . . . .	81
4.2.2. Temporalités et événements à saisir dans l'évolution des comportements de mobilité . . . . .	83
4.2.3. Ambivalence et multidimensionnalité . . . . .	87
4.3. Évolution des mobilités et autres domaines du parcours de vie . . . . .	89
4.4. Vers un outil de planification ? Approche agrégée ou individu-centrée des biographies de mobilité . . . . .	91
4.5. Conclusion . . . . .	93
4.6. Bibliographie . . . . .	95

### **Chapitre 5. Socialisations cyclistes sexuées des futures et futurs adultes mobiles . . . . . 103**

David SAYAGH

5.1. Introduction . . . . .	103
5.2. Un processus très précoce . . . . .	105
5.2.1. Les injonctions sexuées parentales . . . . .	105
5.2.2. Les injonctions sexuées du milieu scolaire . . . . .	106
5.2.3. Les injonctions sexuées des médias . . . . .	107
5.2.4. Les injonctions sexuées des jouets et des vélos . . . . .	107
5.3. Un processus renforcé à l'adolescence . . . . .	108
5.3.1. Une socialisation sexuée à l'esthétique corporelle . . . . .	109
5.3.2. Une socialisation sexuée au risque . . . . .	110

5.3.3. Une socialisation sexuée aux (et par les) activités physiques. . . . .	111
5.3.4. Une socialisation sexuée à (et par) la rue . . . . .	113
5.4. Un processus à analyser de manière intersectionnelle et contextuelle . . . . .	114
5.4.1. Un clivage sexué renforcé en milieu populaire et dans les territoires peu cyclistes . . . . .	114
5.4.2. Un clivage sexué moins marqué dans les milieux favorisés sur le plan du capital culturel . . . . .	116
5.4.3. Des injonctions individuelles, plurielles, variables et souvent contradictoires à contextualiser . . . . .	117
5.5. Conclusion . . . . .	118
5.6. Bibliographie. . . . .	119

## **Chapitre 6. Vélo en ville : des pratiques situées et des politiques inégalitaires . . . . . 129**

Matthieu ADAM

6.1. Introduction. . . . .	129
6.1.1. Environnement, santé, économie : le retour du vélo en ville. . . . .	130
6.1.2. Un redéveloppement inégalitaire . . . . .	132
6.1.3. À l'origine des inégalités, l'aménagement et les socialisations . . . . .	133
6.2. Le retour du vélo en ville. . . . .	135
6.2.1. Au nom du développement durable, la ville cyclable . . . . .	135
6.2.2. Les acteurs de la ville cyclable . . . . .	136
6.2.3. Le vélo en ville comme objet de recherche . . . . .	138
6.3. Mobilités cyclables et inégalités sociospatiales. . . . .	139
6.3.1. Inégalités sociospatiales dans l'accès à la pratique du vélo . . . . .	139
6.3.2. Les politiques de mobilités, une question sociale . . . . .	142
6.4. Vers de nouvelles recherches sur le vélo en ville. . . . .	143
6.4.1. Imbriquer études urbaines et recherche sur les mobilités quotidiennes . . . . .	143
6.4.2. Le vélo en ville, à l'articulation entre injonction globale et pratiques territorialisées . . . . .	146
6.4.3. Voir tous les cyclistes urbains, revoir les qualifications des pratiques mobiles . . . . .	147
6.5. Conclusion . . . . .	149
6.6. Bibliographie. . . . .	150

**Partie 3. Les subjectivités mobiles : représentations  
et effets des habitudes . . . . . 159**

**Chapitre 7. Représentations des modes de transport  
et choix modal . . . . . 161**

Florian MASSE et Samuel CARPENTIER-POSTEL

7.1. Introduction. . . . .	161
7.2. Étapes de l'analyse du choix modal . . . . .	162
7.2.1. Les comportements comme expression de processus de choix rationnel. . . . .	162
7.2.2. Les comportements comme expression de préférences et attitudes . . . . .	163
7.2.3. Les comportements comme expression des représentations sociales. . . . .	166
7.3. Application au choix modal pour les mobilités de loisirs . . . . .	167
7.3.1. Méthode de recueil des représentations des modes de transport . . . . .	168
7.3.2. Influence des représentations sur le choix modal lors des mobilités de loisir. . . . .	170
7.4. Conclusion . . . . .	178
7.5. Bibliographie. . . . .	179

**Chapitre 8. La mobilité quotidienne, une affaire d'habitude . . . . . 183**

Julia-Pearl AVELINE et Thomas BUHLER

8.1. Introduction. . . . .	183
8.2. Une définition de l'« habitude » longtemps polysémique et ambiguë . . . . .	186
8.2.1. Clarifications pour s'éloigner d'une définition courante plutôt trompeuse . . . . .	186
8.2.2. Distinguer l'habitude de ses faux synonymes . . . . .	188
8.2.3. L'habitude : autre chose que la négation du choix. . . . .	190
8.2.4. L'habitude : la combinaison de deux schèmes . . . . .	191
8.3. De l'intérêt des habitudes en étudiant les mobilités quotidiennes . . . . .	194
8.3.1. L'habitude : une force de résistance au changement . . . . .	194
8.3.2. L'habitude ou la redécouverte par la recherche des savoir-faire de la mobilité quotidienne. . . . .	200
8.4. Comment mesurer la force d'une habitude modale ? . . . . .	201
8.5. L'habitude automobile au centre des attentions . . . . .	204

8.5.1. L'habitude automobile ou la cible de nombreuses politiques publiques . . . . .	204
8.5.2. Conduire une voiture : plus habituel que de marcher . . . . .	205
8.5.3. L'habitude, une tendance à l'exclusivité modale . . . . .	207
8.5.4. Les inégalités territoriales, mais pas seulement . . . . .	208
8.5.5. Une habitude opposée aux changements... sauf en présence d'événements de vie . . . . .	210
8.6. Conclusions de recherche et conclusions opérationnelles. . . . .	214
8.7. Bibliographie. . . . .	216

**Chapitre 9. Les stratégies d'adaptation à la congestion automobile : une histoire d'habitude ? . . . . . 221**

Thomas BUHLER et Gaële LESTEVEN

9.1. Introduction. . . . .	221
9.2. Un jeu de simulation pour recueillir les stratégies d'adaptation des automobilistes à la congestion . . . . .	225
9.2.1. Scénarios et réponses possibles. . . . .	225
9.2.2. Présentation du terrain d'étude et de l'échantillon. . . . .	227
9.3. Résultats. . . . .	229
9.3.1. Des ajustements marginaux dominants et corrélés à la force de l'habitude automobile . . . . .	229
9.3.2. Les variables explicatives des stratégies d'ajustement marginal .	231
9.4. Discussion . . . . .	234
9.4.1. L'habitude comme puissance conservatrice . . . . .	234
9.4.2. Les effets différenciés de la congestion . . . . .	234
9.5. Conclusion . . . . .	235
9.6. Bibliographie. . . . .	236

**Conclusion. Trois pistes pour une convergence accrue des modèles analytiques . . . . . 239**

Thomas BUHLER

**Glossaire . . . . . 243**

**Liste des auteurs. . . . . 245**

**Index . . . . . 247**