

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Soziologie = Revue suisse de sociologie  
= Swiss journal of sociology

**Herausgeber:** Schweizerische Gesellschaft für Soziologie

**Band:** 20 (1994)

**Heft:** 2

**Artikel:** Mobilité quotidienne et pratiques modales : esquisse théorique

**Autor:** Kaufmann, Vincent / Bassand, Michel

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-814917>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET PRATIQUES MODALES : ESQUISSE THÉORIQUE

*Vincent Kaufmann & Michel Bassand*  
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne,  
Institut de Recherche sur l'Environnement Construit

### 1. Introduction

La majorité des recherches sur la mobilité quotidienne (l'ensemble des déplacements liés à la vie quotidienne) vise à décrire son évolution, à étudier l'impact d'un facteur particulier sur les pratiques de déplacements ou à recueillir l'opinion d'une population sur le système des transports urbains, son évolution, ou sur les politiques devant être mises en oeuvre. D'une manière générale, la recherche théorique est peu développée. Les politiques de transports urbains contemporaines des pays industrialisés cherchent généralement à modifier les pratiques modales (l'usage des différents moyens de transport), en suscitant un transfert d'usagers de l'automobile vers d'autres modes de transport, plus favorables à l'environnement et moins gourmands en espaces. Comment cependant mener une telle politique sans connaissances précises de la mobilité quotidienne et des déterminants des pratiques modales ? Dans ce contexte, si l'intérêt pratique de telles recherches menées sur ces thèmes paraît évident, relevons qu'elles présentent également un intérêt plus fondamental, celui de l'étude des comportements à l'interface entre contexte et représentations. C'est précisément à l'intersection de ces deux niveaux d'intérêts que nous inscrivons cet article. Son ambition n'est pas de figer un cadre théorique pour appréhender la mobilité quotidienne et les pratiques modales, mais plus modestement de nourrir une réflexion interdisciplinaire et explicative intégrant mobilité quotidienne et pratiques modales.

Nous procéderons en trois temps : d'abord nous discuterons quelques approches théoriques de la mobilité quotidienne et des pratiques modales, puis nous en proposerons une conceptualisation, et enfin nous tenterons de synthétiser nos réflexions par la proposition d'un modèle exploratoire.

## 2. Quelques théories de la mobilité quotidienne et des pratiques modales

Séparer l'étude des pratiques modales de celle de la mobilité quotidienne serait un non-sens. Les pratiques modales sont en effet une des caractéristiques des déplacements, l'ensemble de ces déplacements constituant la mobilité quotidienne. Dans cette première partie, nous confronterons plusieurs approches développées dans l'optique sciences humaines<sup>1</sup>; cet examen non exhaustif a pour but de mieux appréhender les articulations entre pratiques modales et mobilité quotidienne et de discuter quelques concepts.

### 2.1 *La mobilité quotidienne*

La méthode dite «classique» est la première conceptualisation élaborée de la mobilité quotidienne. Elle a été développée dans les années 60 comme outil de planification. Son hypothèse de base est que l'utilisateur effectue une série de choix successifs et indépendants pour chaque déplacement qu'il entend effectuer : le choix de se déplacer ou non, le choix de sa destination, le choix de l'horaire de déplacement, enfin le choix du moyen de transport et le choix de l'itinéraire (Merlin, 1985).

Cette approche a suscité de vives critiques sur le plan scientifique. Le postulat de choix, de leur succession et de leur indépendance apparaît en effet hasardeux, car l'utilisateur évolue dans un système de contraintes. Une autre objection à cette approche réside dans le fait qu'elle ne tient pas compte de la finalité des déplacements, soit des activités déployées. En effet, la mobilité apparaît dans ce modèle comme une fin en soi, alors qu'elle n'est qu'une demande dérivée (Burnett & Thrift, 1979).

Ces critiques ont stimulé une dynamique de développement de nombreuses approches alternatives. L'une d'entre elles nous semble particulièrement intéressante, car elle répond à la plupart des critiques adressées à la méthode classique. Elle est de plus considérée par de nombreux chercheurs comme la plus aboutie. Il s'agit de l'approche espace-temps-activités<sup>2</sup> (Recker et alii, 1989; Jones, 1979; Burnett & Thrift, 1979).

---

1 Nous excluons de notre analyse les approches purement mathématiques, nombreuses dans ce domaine.

2 La terminologie n'est pas totalement fixée; en anglais, certains auteurs parlent de «Time-space modeling» (Recker), d'autres insistent davantage sur la dimension activités et parlent d'«Activity modeling» (Jones). Ces termes renvoient à la même réalité. En français, nous proposons de traduire ces terminologies par «approche espace-temps-activités», linguistiquement peu élégante, mais qui a l'avantage d'être précise.

Cette conceptualisation de la mobilité quotidienne est basée sur les schémas d'activité des acteurs sociaux et sur les contraintes d'espace et de temps dans lesquels ils évoluent. Dans cette optique, les activités humaines sont considérées comme étant le moyen par lequel les individus satisfont leurs besoins et désirs. La mobilité quotidienne est donc un moyen de participation à des activités extérieures au domicile (Recker et alii, 1989). Dans cette perspective, elle est étudiée au niveau des ménages, les programmes d'activité s'articulant à ce niveau plutôt qu'au niveau individuel du fait du partage des tâches notamment. L'ensemble du programme d'activité se déroule dans le temps et l'espace qui constituent des contraintes.

Cette approche a débouché sur la proposition de nombreux modèles qui ont profondément marqué la recherche dans le domaine de la mobilité quotidienne.

Si cette approche répond à de nombreuses objections formulées à l'encontre de la méthode classique, elle n'est pas pour autant exempte de points perfectibles. Les différentes conceptualisations des activités ne sont en effet pas toujours convaincantes, car sociologiquement peu pertinentes. Ainsi, certains auteurs proposent une distinction entre activités dont le temps est contraint en terme de durée et d'horaire et les activités non contraintes (Pickup, 1989), d'autres proposent une distinction entre activités localisées sur un site et activités localisées sur plusieurs sites (Recker et alii, 1989). Une autre réserve que l'on peut formuler à l'encontre de cette conceptualisation est qu'elle n'intègre pas la perception de l'espace et du temps par les acteurs-usagers, et en particulier la notion d'accessibilité subjective (Matalon, 1975).

Malgré ces quelques bémols, l'approche de la mobilité quotidienne par les activités et les contraintes d'espace et de temps nous semble féconde et constitue une ligne de recherche qui mérite un approfondissement.

## 2.2 *Les pratiques modales*

La méthode classique a donné lieu à de nombreuses modélisations des pratiques modales (Merlin, 1985). Le postulat à la base de ces modèles est qu'un individu disposant d'une automobile et d'un transport public ou de tout autre alternative pour un déplacement donné se trouve en situation de «choix modal». Dès lors, pour un déplacement donné, l'individu est supposé comparer toutes les alternatives modales au niveau des coûts, des temps de déplacement voire de divers autres critères associés à la commodité, pour finalement choisir la solution la plus avantageuse.

Le modèle explicatif du choix modal le plus abouti est celui du coût généralisé de transport où tous les facteurs explicatifs sont convertis en valeur monétaire (temps de déplacement, coûts, confort, etc.).

Ce type d'approche a suscité une pluie de critiques généralement fondées. Les objections concernent tout d'abord la notion de coût généralisé, concept abstrait considéré par certains chercheurs comme inapte à l'explication des comportements, car ne tenant pas compte des variables significatives pour l'usager (Fichelet, 1971). D'autres objections touchent à la rationalité économique qui sous-tend toute l'approche : un choix peut être effectué sur la base d'un autre type de rationalité que la rationalité économique, notamment pour des raisons liées à des valeurs (Fichelet, 1971). On peut surtout reprocher à ce modèle du coût généralisé de transport de ne pas tenir compte des habitudes modales antérieures et de l'inertie qu'elles entraînent. De plus cette approche suppose une connaissance parfaite des différentes alternatives, rarement effective, notamment pour les transports collectifs chez les automobilistes. En outre, certains chercheurs ont objecté que cette approche ne s'applique qu'à des déplacements de type origine destination et ne permet guère d'intégrer les déplacements complexes (Burnett & Thrift, 1979).

Ces dix dernières années, de nombreux chercheurs ont abordé la question des pratiques modales. Si les modélisations sur la base de l'approche espace-temps-activités sont restées rares, tout un courant de recherche psychosociologique s'est en revanche développé autour de modèles basés sur le concept d'attitude des usagers vis-à-vis des différents moyens de transport (Levin, 1979).

L'«attitudinal approach» est basée sur les échelles de mesures psychologiques appliquées aux comportements de transport. Conceptuellement, elle s'appuie notamment sur la théorie de la dissonance cognitive (Louvière et alii, 1979), les attitudes vis-à-vis du différents moyens de transport influencées par les comportements antérieurs constituant l'indicateur central à l'analyse. Les méthodes expérimentales sont couramment employées dans le cadre de ce type d'approche (Levin, 1979).

Au contraire de l'approche espace-temps-activités, ces méthodes ont été peu appliquées à l'étude de la mobilité; elles sont par contre fréquemment employées pour décrire et expliquer les pratiques modales. Cet emploi courant est basé sur le constat empirique selon lequel les mesures d'attitudes multidimensionnelles appliquées au choix modal et combinées avec les contraintes liées à l'emploi des différents moyens de transport constitue un bon prédicteur des pratiques modales (Levin, 1979). Recker et Golob, par exemple, ont développé un modèle incluant deux types de variables : les «antécédent

variables» soit les caractéristiques des acteurs-usagers et les caractéristiques des alternatives de choix, et les «process variables» soit les contraintes perçues et les attitudes. De l'interaction de ces deux niveaux résulte le choix modal (Golob et alii, 1989).

On peut regretter que cette approche ne tienne pas compte explicitement des activités. En fait au niveau de la conceptualisation de la mobilité quotidienne, elle reste indéfinie et s'appuie de facto sur la méthode classique. Il est également regrettable que cette approche basée sur l'attitude n'intègre pas l'analyse du phénomène urbain et du système des transports urbains proprement dit.

Partant du constat que les modèles explicatifs du choix modal se basent soit uniquement sur la théorie de l'utilité, soit uniquement sur le concept de représentation ou d'attitude, Brög propose une approche à deux niveaux du choix modal : un niveau «objectif» et un niveau «subjectif» (Brög, 1980). Ce modèle permet de différencier plusieurs types d'acteurs : un acteur qui perçoit son choix modal comme économiquement rationnel et qui maximise son utilité (en termes de temps de déplacement et de coûts); un acteur qui perçoit son choix modal comme économiquement rationnel et qui ne maximise pas son utilité; un acteur qui ne perçoit pas son choix modal comme économiquement rationnel et qui maximise son utilité; enfin un acteur qui ne perçoit pas son choix comme économiquement rationnel et qui ne maximise pas son utilité.

Bien qu'intéressant, on peut reprocher à ce modèle sa propension à imposer la logique de la maximisation de l'utilité à l'acteur en la confrontant à sa logique propre, qui peut relever d'un autre type de rationalité, cognitive par exemple, et que Brög considère implicitement comme «fausse». Dans un tel cas en effet, tout l'art est de convaincre l'acteur qu'il fait fausse route par des campagnes de marketing appropriées (Brög, 1993). En fin de compte, le principal mérite de cette tentative est sans doute de tenter d'intégrer contexte et représentation dans une approche explicative des pratiques modales.

### 2.3 *Synthèse*

Les quelques approches théoriques de la mobilité quotidienne et des pratiques modales que nous avons passées en revue démontrent la vitalité de la recherche dans ce domaine depuis une quinzaine d'années, ce qui est réjouissant, d'autant plus que les propositions novatrices ne manquent pas. Cependant, ce passage en revue montre également les limites et les lacunes de ces approches.

Relevons tout d'abord le manque d'articulation qui existe entre mobilité quotidienne et pratiques modales, qui sont deux objets pourtant indissociables : l'approche espace-temps-activités s'est essentiellement développée au niveau



de la mobilité quotidienne se préoccupant peu des pratiques modales, l'approche attitudes reste cantonnée à l'étude des pratiques modales sans réflexion sur la mobilité quotidienne. Ce vide a pour conséquence de légitimer le recours à l'approche classique, conceptuellement inadéquate, mais englobante.

Par ailleurs, il est frappant de constater que les modélisations sont soit basées sur l'approche économique de maximisation de l'utilité, soit sur des concepts psychologiques tels que l'attitude et qu'aucun lien n'est fait entre les deux. Les modèles espace-temps-activités ne tiennent généralement pas compte de la représentation du temps et de l'espace; les modèles d'attitude restent exclusivement basés sur des concepts psychologiques et n'intègrent pas l'étude du phénomène urbain et du système des transports urbains. D'une manière générale, mises à part quelques tentatives timides telle que celle de Brög, la recherche reste peu interdisciplinaire.

Enfin, les concepts de base restent peu élaborés; il en va ainsi des activités, non typologisées, ou alors de manière trop sommaire, ou de la notion de «choix modal» douteuse, car teintée d'un a priori de rationalité économique.

C'est face à ces constats que se situe notre réflexion en vue de la proposition d'une approche explicative. Notre objectif est de faire avancer la réflexion sur ces aspects perfectibles en l'état actuel de la recherche. Notre proposition constitue in fine une esquisse exploratoire d'approche interdisciplinaire permettant de faire le lien entre mobilité quotidienne et pratiques modales et qui se base sur des concepts plus élaborés.

### **3. Esquisse exploratoire d'une théorie**

Si l'on admet que mobilité quotidienne et pratiques modales doivent être intégrées à la même approche, notre premier souci sera d'explicitier les liens entre les deux niveaux d'analyse.

#### *3.1 De la mobilité quotidienne aux pratiques modales*

Conceptualiser la mobilité quotidienne sans tenir compte des activités déployées par les usagers paraît difficilement soutenable (Bonnafous, 1993). En ce sens, nous nous situons dans l'optique des modèles espace-temps-activités. Il nous semble cependant que différencier les types de mobilité quotidienne soit en termes de motifs de déplacements, soit en termes de types de déplacements (contraints ou non, complexes ou non, etc.) est conceptuellement insuffisante.

Pour être opérationnelle, la division en types d'activité doit être incluse dans un concept plus large que celui de déplacement.

A ce stade, un détour par les modes de vie des ménages nous semble donc s'imposer. Nous admettrons que les activités quotidiennes de l'«homo urbanus» s'articulent au moins autour de trois espaces ayant des fonctions sociales spécifiques : le logement, le travail et les loisirs (Bassand et alii, 1988). Ces trois espaces se caractérisent par une forte dissociation sociale et spatiale, ce qui ne signifie pas pour autant qu'ils sont totalement disjoints, ainsi par exemple, le logement peut être un espace de travail, ou un espace de loisirs.

A chacun de ces espaces, nous pouvons associer une mobilité; nous parlerons alors d'espaces de mobilité, notion qui englobe un ensemble de déplacements et qui paraît conceptuellement riche. Nous distinguerons donc mobilité domestique, mobilité liée au travail et mobilités liées aux loisirs, en différenciant les activités principales, but ultime et premier, des activités secondaires réalisées par opportunité dans ce cadre.

Dans cette perspective, la mobilité domestique comprend l'ensemble des courses réalisées pour le fonctionnement du ménage et de la famille (ravitaillement, courses administratives, enfants, etc.). La mobilité liée au travail englobe les déplacements domicile – lieu de travail, l'ensemble des activités professionnelles, et de sociabilité entre collègues (repas de midi, etc.). Les mobilités liées aux loisirs comprennent un ensemble d'activités très diverses allant de la détente à la culture en passant par l'insertion dans la vie associative, etc.

Dans ce cadre, la mobilité peut être de deux ordres, soit de liaisons entre deux espaces (par exemple : déplacements domicile – lieu de travail) soit interne à ces espaces (par exemple : déplacements professionnels, promenade). Relevons à ce propos que si les flux de mobilité quotidienne sont importants dans nos sociétés contemporaines, c'est essentiellement dû à la forte dissociation spatiale des activités générant une importante mobilité inter-espaces.

Notons que pour les actifs, les horaires, les jours et le lieu de travail étant fixés, la mobilité de l'espace travail structure la mobilité des deux autres espaces, en terme d'horaires et dans une moindre mesure de lieux, du fait des contraintes espace-temps. En particulier, il a été démontré qu'une importante pendularité limite les loisirs (Pickup et alii, 1989).

La mobilité quotidienne vue en termes d'espaces d'activité permet d'expliquer la variabilité des comportements de mobilité qui sont observés entre actifs et non-actifs (Banister, 1993) (les non-actifs n'ont en principe pas de mobilité liée au travail et donc moins de contraintes pesant sur leur mobilité), en fonction



de la taille du ménage (Van den Broecke, 1993) (un ménage d'une personne doit effectuer l'ensemble des activités des trois espaces), et en fonction de la position dans le cycle de vie des hommes et des femmes, tout particulièrement le calendrier familial (Van den Broecke, 1993) (la mobilité inter-espaces varie fortement en fonction du fait de n'avoir ou pas des enfants).

Cette approche permet d'aborder les pratiques modales sous un jour nouveau : nous pouvons en effet poser l'hypothèse qu'à chaque espace d'activité sont associées des pratiques modales particulières. L'étude des pratiques modales ne se fait donc plus au niveau du trajet ou du déplacement, mais pour l'ensemble d'un espace d'activité.

Dans cette perspective, les pratiques modales forment un tout cohérent au niveau de la mobilité quotidienne prise dans son ensemble, mobilité pour laquelle les pratiques modales de l'espace travail jouent un rôle clé, du fait du rôle structurant de l'espace travail sur l'ensemble de la mobilité quotidienne.

### 3.2 *Les facteurs explicatifs des pratiques modales*

Nous venons de définir les liens qu'entretiennent pratiques modales et mobilité quotidienne, interrogeons-nous maintenant sur les facteurs explicatifs de ces pratiques. Un rapide état des connaissances dans ce domaine nous permet d'identifier sept facteurs explicatifs centraux.

#### 3.2.1 *L'agenda de la mobilité*

Par agenda de la mobilité, nous entendons la contrainte induite par le temps (dans un agenda on ne peut pas prendre deux rendez-vous en même temps à moins d'avoir le don d'ubiquité) et par l'espace (il faut tenir compte des temps de liaison inter-espaces). Cet agenda peut être plus ou moins complexe et c'est en particulier ce degré de complexité qui va induire les pratiques modales. La complexité de l'agenda des déplacements dépend largement des facteurs agissant sur la variabilité de la mobilité quotidienne et que nous avons déjà énoncés. Il s'agit essentiellement de la taille du ménage et de la position dans le cycle de vie (Bridel et alii, 1991).

#### 3.2.2 *Le phénomène urbain*

Un grand nombre de facteurs liés à l'urbain sont susceptibles d'influencer ou même de contraindre les pratiques modales. La topographie de la ville a un impact sur les pratiques modales : de fortes déclivités engendrent une plus

faible part de déplacements effectués à pied ou à vélo. De même, la taille de la ville aura un impact sur les pratiques modales par le biais des distances à parcourir dans le cadre de l'agenda de mobilité quotidienne. La localisation et la densité des zones d'habitat, d'emploi et de services influencent fortement les pratiques modales (Bonnafous, 1993; Bieber, Massot, Orfeuil, 1992). Un contexte urbain dense où les activités sont mono- ou polycentrées favorise l'utilisation des transports collectifs, tandis qu'un contexte urbain diffus incite à l'emploi de l'automobile. Naturellement, cet aspect est à mettre en perspective avec l'offre en transports urbains : au niveau des transports collectifs par exemple, l'offre est généralement moins attractive dans des contextes d'habitat diffus et des zones d'activités décentralisées du fait des plus faibles potentiels de trafic le long des axes, que dans des contextes denses et fortement monocentrés au niveau des activités (emplois et commerces), où les potentiels par ligne sont beaucoup plus élevés.

### 3.2.3 *Le système des transports urbains*

De nombreux chercheurs ont travaillé sur l'impact de la qualité de l'offre de transport sur les pratiques modales. Les recherches portant sur les transports publics mettent en évidence l'importance de la qualité des services de transports collectifs sur leur emploi (Massot & Orfeuil, 1989, 1990, 1991; Fichelet, 1971). L'offre en matière de réseau routier (Bonnafous, 1993) et de stationnement au domicile et à destination ont un impact déterminant sur l'emploi de l'automobile (Bovy, 1993; Apel, 1990). Au niveau des coûts, le prix du billet et de l'abonnement joue un rôle sur les pratiques modales, tout comme le système de tarification. Par exemple, l'introduction d'abonnements valables sur plusieurs réseaux dans une même région (communauté tarifaire) ou un abonnement transmissible constituent des mesures incitatives à l'utilisation des transports publics. À l'inverse, une tarification compliquée peut constituer un obstacle à l'emploi des transports collectifs. Le coût du stationnement semble également jouer un rôle déterminant pour l'emploi de la voiture : un parking payant (et contrôlé) à destination peut ainsi se révéler très dissuasif pour l'emploi de la voiture.

### 3.2.4 *L'accessibilité aux réseaux*

Le terme d'accessibilité revêt plusieurs significations dont deux nous intéressent par rapport aux pratiques modales. L'accessibilité est tout d'abord une notion fondamentale de géographie (Reichman, 1983), celle de la situation (ou distance) par rapport à un point. Dans une acception plus complexe qui intègre la perception, il s'agit de l'ensemble des destinations auxquelles on peut se rendre dans des

conditions raisonnables de durée, de confort et de coût (Matalon, 1975). La première optique, géographique, renvoie à la position par rapport au système des transports urbains et au phénomène urbain, la deuxième y intègre le rapport des usagers aux contraintes d'espace et de temps. L'accessibilité géographique et l'accessibilité perçue ont toutes deux un impact sur les pratiques modales. Ces deux facteurs varient fortement en fonction de la disposition ou non d'une automobile (Bonnafous, 1993).

### *3.2.5 Les représentations et attitudes vis-à-vis des différents moyens de transport*

Les représentations des différents moyens de transport restent peu étudiées. Les recherches menées sur ce thème (Pervanchon et alii, 1991; Lejeune, Maillat et alii, 1982; Brög, 1977; Bassand & Lalive d'Epinay, 1976; Matalon, 1971) ont permis de mettre en évidence que la représentation de l'automobile est articulée autour des notions de liberté, d'indépendance et de vitesse, tandis que la représentation des transports collectifs se construit autour de celles de contraintes (de lignes, d'horaires), de promiscuité et de lenteur. Ces représentations sont à bien des égards des contraires : individualisation du déplacement versus voyage en collectif, indépendance versus contraintes de lignes et d'horaires, rapidité de déplacement versus lenteur. Relevons que ces deux représentations sont essentiellement tournées vers le bien-être de l'individu et non de la collectivité.

Ces représentations sont porteuses d'une désirabilité différentielle d'emploi de l'automobile et des transports publics, qui a un impact important sur l'attitude et la perception des différents moyens de transports urbains qui semblent être des facteurs explicatifs importants des pratiques modales (Louviere et alii, 1979). Ainsi, l'attitude des usagers est généralement plus favorable à l'automobile qu'aux transports publics. En outre, la perception de l'offre est biaisée au niveau des temps de déplacement et des coûts d'utilisation. Les usagers des transports publics ont tendance à surestimer leurs temps de déplacement, tandis que les automobilistes sous-estiment les leurs (Bailly, 1979; O'Farrel & Markham 1974). Ce constat doit probablement être compris comme une expression de la pénibilité d'emploi des différents moyens de transport. La perception des coûts semble également biaisée. Certaines études mettent en évidence que les transports collectifs sont perçus comme chers, contrairement à l'automobile dont l'emploi est jugé avantageux.

### 3.2.6 *Les pratiques modales antérieures et les expériences vécues*

Les habitudes modales antérieures influencent les pratiques modales actuelles et futures. Goodwin a mis en évidence l'importance de ce facteur et démontré qu'il induit une inertie importante dans les pratiques modales. Les nombreuses recherches de marketing traitant de la connaissance de l'offre confirment que cette dernière est méconnue des non-utilisateurs (Goodwin, 1985). Des recherches en psychologie sociale ont par ailleurs démontré que l'attitude vis-à-vis d'un moyen de transport dépend des pratiques modales par le biais de la dissonance cognitive qui conduit à valoriser ses propres pratiques au détriment des autres (Golob et alii, 1981).

### 3.2.7 *La position sociale*

Quatre variables ont été identifiées comme ayant un impact important sur les pratiques modales : la catégorie socio-professionnelle, le genre, la position dans le cycle de vie, et le style de vie (Banister, 1993; Van den Broecke, 1993). Ces différentes variables agissent essentiellement sur les pratiques modales de manière indirecte, soit par le biais de la position de l'individu dans le phénomène urbain, soit par le biais des représentations, soit encore par leur impact sur la complexité de l'agenda de mobilité.

## 3.3 *Synthèse*

Après avoir défini les relations entre mobilité quotidienne et pratiques modales, nous avons effectué un rapide état des connaissances dans le domaine des déterminants des pratiques modales. Ce dernier met en lumière une mosaïque de facteurs explicatifs d'ordres et de niveaux différents : l'agenda de mobilité quotidienne, le phénomène urbain, le système des transports urbains, l'accessibilité, l'attitude vis-à-vis du système des transports urbains, les habitudes modales antérieures et enfin la position sociale.

Comment s'organisent ces différents éléments, quelles sont leurs inter-relations ? En d'autres termes, comment modéliser les pratiques modales ? Cette question est précisément l'objet de la dernière partie de cet article.

#### 4. Proposition d'un modèle explicatif

Au vu des facteurs mis en évidence, il nous semble indispensable d'approfondir l'analyse, d'une part en replaçant notre objet d'étude dans le phénomène urbain et, d'autre part, en partant de l'utilisateur.

Les activités se trouvent de plus en plus concentrées autour des pôles que constitue le phénomène urbain, qui centralise le pouvoir politique, la production économique et culturelle. Dans ce contexte, la gestion des flux revêt une importance capitale car elle constitue la courroie de transmission indispensable à la circulation intra- et inter-urbaine. Cette gestion est du ressort de la planification urbaine et en particulier de l'aménagement du territoire et du système des transports urbains.

Dès l'après-guerre, le développement de l'automobile devient une priorité économique et politique. Cet essor a pour double avantage de favoriser et d'entraîner la croissance économique tout en améliorant quantitativement la mobilité individuelle. L'automobile permet en effet de s'affranchir des contraintes de ligne et d'horaire ainsi que de la mobilité collective, toutes propres aux déplacements en transports publics. Elle permet également d'échapper aux intempéries et à l'effort physique. Dans un contexte culturel marqué par l'hédonisme, ces caractéristiques valent à l'automobile une représentation dominante positive articulée autour du confort et de l'indépendance. A cette époque, le développement de l'automobile est cohérent par rapport à des objectifs de croissance économique et d'accroissement du bien-être individuel. Il l'est d'autant plus que politiquement la démocratisation de l'automobile est perçue comme un vecteur de diminution des inégalités sociales.

Les politiques de gestion des flux de personnes et de marchandises sont essentiellement basées sur le trafic routier. En conséquence l'automobile devient rapidement le mode de transport dominant, permettant de nouveaux développements du phénomène urbain. La mobilité individuelle motorisée permet en effet d'atteindre des destinations inaccessibles par d'autres moyens de transport. Ceci contribue à l'essor de l'habitat suburbain, puis à celui de l'habitat périurbain, ainsi qu'à la spécialisation fonctionnelle du sol et d'une manière générale à la relocalisation de zones d'activité en périphérie d'agglomération. Cette évolution contribue à créer un espace urbain socialement et spatialement ségrégué (Bassand, 1990), et provoque une dépendance croissante de l'automobile qui conduit à la deuxième caractéristique du phénomène urbain contemporain qui nous intéresse ici : l'éclatement.



Le développement de la mobilité individuelle motorisée entraîne donc à la fois un renforcement de la centralité de l'urbain et en même temps son éclatement : les villes s'étalent pour former des agglomérations voire des métropoles, ce qui crée des conurbations de plus en plus importantes, mais spatialement éclatées. Cette analyse, qui mériterait d'être approfondie, met en lumière quelques imbrications complexes et étroites qui existent entre la planification urbaine et les valeurs qui sous-tendent cette planification.

Ces trois facteurs, phénomène urbain, système des transports urbains et valeurs qui guident leur planification, nous paraissent indissociables, et forment un tout cohérent. Ils constituent la toile de fond sur laquelle se déroule la mobilité quotidienne. Ce contexte génère des pratiques de mobilité et des pratiques modales, de même qu'il peut être de nature à induire des représentations par le biais des valeurs dont il est porteur.

Situons-nous maintenant au niveau de l'acteur.

En reprenant les aspects que nous avons identifiés dans notre rapide état des connaissances, et compte tenu des liens explicités au niveau macroscopique, nous pouvons admettre les enchaînements suivants :

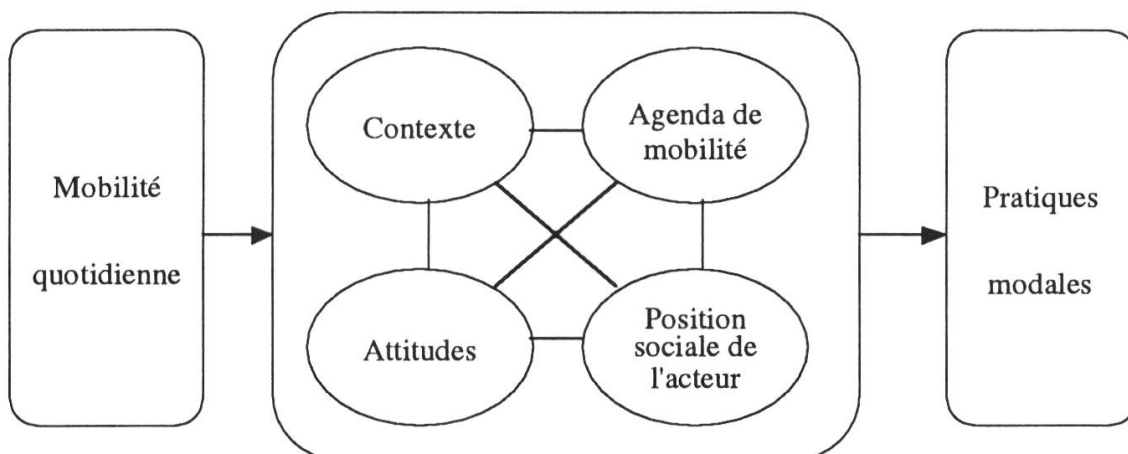
L'utilisateur a un agenda quotidien de mobilité qui dépend des activités qu'il déploie dans les trois espaces identifiés. Nous avons vu que cet agenda est fonction de la taille du ménage et de la position dans le cycle de vie masculin et féminin. Pour réaliser cet agenda, l'utilisateur dispose de différents moyens de transport urbain ayant leurs caractéristiques propres. Outre ce contexte proprement dit, ses pratiques modales vont dépendre de sa position sociale au sens large, soit son accessibilité aux réseaux, ses habitudes et expériences modales antérieures, et sa strate sociale. A l'interface entre contexte et position sociale, nous plaçons le facteur attitude, dépendant à la fois de la qualité de l'offre et des valeurs dominantes, et de la position sociale des acteurs-utilisateurs et de leur propre système de valeurs. Nous considérerons que l'ensemble de ces déterminants potentiels des pratiques modales définissent un champ du possible des pratiques modales pour chaque espace de mobilité (travail, logement, loisirs), duquel émergent les pratiques modales.

Cette analyse nous permet de faire émerger quatre grands facteurs qui regroupent l'ensemble des déterminants que nous avons mis en évidence : l'agenda de mobilité (qui relève des espaces de mobilité et de leur agencement temporel et spatial), les facteurs contextuels (soit le phénomène urbain, le système des transports urbains et les valeurs qui les sous-tendent), et les variables propres aux acteurs-utilisateurs (soit la position sociale, l'accessibilité aux réseaux et les habitudes modales) et enfin l'attitude vis-à-vis des différents moyens de



transport. Ces quatre facteurs sont fortement interdépendants, ils peuvent être schématisés de la manière suivante (figure 1) :

Figure 1  
Proposition de modélisation des pratiques modales



Cette proposition s'inspire des différents modèles exposés dans cet article : de la «méthode classique», il reprend la nécessité de proposer une approche globale intégrant mobilité quotidienne et pratiques modales; de l'«activity modeling» il retient la nécessité d'articuler le concept de mobilité quotidienne autour des activités déployées par les usagers; des modèles d'attitude du choix modal il intègre le concept d'attitude. Cependant, par rapport à ces modélisations, il présente l'avantage de ne pas être totalement déterministe et ne postule pas a priori le type de rationalité des acteurs-usagers. D'autre part, il intègre plusieurs niveaux d'analyse, tant il est vrai que ce terrain, comme beaucoup d'autres, ne peut être abordé que dans le cadre d'un va et vient permanent entre facteurs micro- et macrosociaux et entre contrainte et libre-arbitre de l'acteur.

Ce modèle est cependant loin d'être une proposition définitive. Il s'agit d'une esquisse croquée à grands traits, qui mérite d'être affinée, testée et surtout discutée. Une recherche en cours à l'IREC permettra cet approfondissement nécessaire<sup>3</sup>. Pour ses auteurs, cette esquisse de cadre théorique a pour premier objectif d'ouvrir le débat sur un thème de recherche complexe et d'actualité dont l'intérêt dépasse sans doute les considérations politiques.

3 Etude des déterminants des pratiques modales pour la mobilité quotidienne dans les agglomérations genevoise, lausannoise et bernoise.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Apel D. Lehmbrock M (1990), *Stadtverträgliche Verkehrsplanung. Chancen zur Steuerung des Autoverkehrs durch Parkraum: Konzepte und Bewirtschaftung*, Deutsches Institut für Urbanistik.
- Bailly A. (1979), La perception des transports en commun par l'utilisateur, *TEC* no 32, 23–28.
- Banister D. (1993), Structure démographique et comportements sociaux, in *La croissance du transport en question*, CEMT, Paris, 79–109.
- Bassand M. (1990), *Urbanization : Appropriation of Space and Culture*, City University of New York, New York.
- Bassand M. Joye D. & Schuler M. (1988), L'urbanisation de la Suisse : faits et perspectives, in Bassand M. Joye D. & Schuler M. (éds) *Les enjeux de l'urbanisation : Agglomerationsprobleme in der Schweiz*, ROREP, Peter, Lang, Bern, 51–68.
- Bassand M. & Lalive d'Épinay C. (1976), *Loisirs, vacances et mobilité spatiale*, Genève et Berne : Université de Genève/DFTCE.
- Benjamin J. (1986), Utilization of attitudinal measurement techniques to analyse demand for transportation methods, applications and new directions, in *Behavioural Research for Transport Policy*, VNU Science Press, Utrecht, 383–403.
- Bieber A. Massot M.-H. & Orfeuill J.-P. (1992), *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*, INRETS, Arcueil.
- Bonnaïous A. (1993), Structure démographique et comportements sociaux, in *La croissance du transport en question*, CEMT, Paris, 21–77.
- Boudon R. (1993), Vers une théorie synthétique de la rationalité, *Revue Suisse de Sociologie* No 19/1, 93, SSS, Zurich, 93–114.
- Bovy Ph. H. (1992), *Mobilité, écomobilité et stationnement*, Exposé lors de la journée d'étude de l'ASPAN, Montreux le 28 janvier 1993.
- Bridel L. & Pelatton Leresche S. (1991), Rapport intermédiaire I – *Effets sur la mobilité et l'organisation spatiale d'un nouveau transport urbain en site propre*, Lausanne/Berne : Université de Lausanne/PNR 25 Ville et transports.
- Brög W. (1993), Changer de comportement c'est d'abord changer d'état d'esprit, in *Marketing et qualité de service dans les transports publics*, Table ronde CEMT no 92, Paris, 9–82.
- Brög W. (1980), *Les transports face aux changements structurels*, CEMT, Paris.
- Brög W. (1977), *Les motifs psychologiques qui guident les usagers*, Table ronde CEMT no 34, Paris.
- Burnett P. & Thrift N. (1979), New approaches to understanding traveller behaviour, in Henscher D. Stopher P., *Behavioural Travel Modeling*, Croon Helm, London, 116–134.
- Dériaz B. (1992), *Transports et pendulaires à Genève : résultats de deux enquêtes – Aspects statistiques* no 88, SCS, Genève.
- Fichelet R. Fichelet M. & May N. (1971), *Contribution à une psychosociologie des comportements urbains*, Paris.
- Golob T. Horowitz A. Wachs M. (1979), Attitude behaviour relationship in travel demand modeling, in Henscher D. Stopher P., *Behavioural Travel Modeling*, Croon Helm, London, 739–757.
- Goodwin P. (1985), *Evolution de la motivation des usagers en matière de choix modal*, Table ronde CEMT no 68, Paris.
- Jones P. (1979), New approaches to understanding travel behaviour : the human activity approach., in Henscher D. Stopher P. *Behavioural Travel Modeling*, Croon Helm, London, 55–80.

- Lejeune M. & Maillat D. et alii (1982), *Perception et comportements de la population face aux moyens de transport*, Neuchâtel : Université de Neuchâtel.
- Levin I. (1979), The development of attitudinal modeling approaches in transport research, in Henscher D. Stopher P., *Behavioural Travel Modeling*, Croon Helm, London, 758–781.
- Louviere J. Wilson E Piccolo (1979), Application of psychological measurement and modeling to behavioural travel demand analysis, in Henscher D. Stopher P., *Behavioural Travel Modeling*, Croon Helm, London, 713–738.
- Massot M.-H & Orfeuil J.-P. (1989, 90, 91), *Offre et demande de transports en commun dans les villes françaises sans métro*, 3 tomes, Rapports INRETS no 100, 121, 137, Arcueil.
- Matalon B. (1971), *Choix entre transports individuels et transports publics, Facteurs psychologiques du choix*, CEMT, Paris, 1–56.
- Matalon B. (1975), *Les transports urbains*, Commissariat général du plan, service régional et urbain, Paris.
- Merlin P. (1985), *La planification des transports urbains*, Masson, Paris
- O'Farrel P. & Markham J. (1974), Commuter perception of public transport work journey, *Environment and Planning* 6, 79–100.
- Pervanchon M. Khoudour L. & Delmas D. (1991), La voiture dans l'imaginaire de jeunes Européens, rapport no 137, INRETS, Arcueil.
- Pickup L. Costa G. & Dimartino V. (1989), Commuting and its effects on living and working conditions : some results from a European wide study, in *Travel Behaviour Research*, International Association for Travel Behaviour, Avebury, 64–78.
- Recker W. Golob T. Macnally M. & Leonard J. (1989), Dynamic tests of a time-space model of complex travel behaviour, in *Travel Behaviour Research*, International Association for Travel Behaviour, Avebury, 27–39.
- Reichman S. (1983), *Les transports : servitude ou liberté ?* PUF, Paris.
- Tarrius A. (1988), Pour une offre opportune de transports en commun dans une conurbation de villes moyennes : une approche sociologique, *Transports urbains* no 62, 27–30.
- Van den Broecke A. (1993), Structure démographique et comportements sociaux, in *La croissance du transport en question*, CEMT, Paris, 111–156.

*Adresse des auteurs :*

Vincent Kaufmann & Michel Bassand  
IREC-EPFL, 14 Av. de l'Eglise Anglaise  
Case Postale 555, CH-1001 Lausanne