

UNIVERSITÉ FRANÇOIS – RABELAIS DE TOURS

ÉCOLE DOCTORALE « Sciences de l'Homme et de la Société »

UMR 7324 CNRS-CITERES

THÈSE présentée par :

Marie HUYGHE

soutenue le : **16 novembre 2015**

Pour obtenir le grade de : **Docteur de l'université François – Rabelais de Tours**

Discipline/ Spécialité : Aménagement de l'espace et Urbanisme

Habiter les territoires ruraux

Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages

THÈSE co-dirigée par :

M. THIBAUT Serge

Professeur des Universités, Université François-Rabelais de Tours

Mme AGUILERA Anne

Chercheur HDR en Aménagement, LVMT (IFSTTAR)

RAPPORTEURS :

M. DESJARDINS Xavier

Professeur des Universités, Paris 1 Panthéon-Sorbonne

M. JEAN Bruno

Professeur, Université du Québec à Rimouski

JURY :

M. DODIER Rodolphe – Professeur des Universités, Université de Aix-Marseille

M. DESJARDINS Xavier – Professeur des Universités, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne

M. JEAN Bruno – Professeur, Université du Québec à Rimouski

Mme SENCEBE Yannick - Maître de conférences, AgroSup Dijon

M. STOCK Mathis - Professeur ordinaire, Université de Lausanne

Mme AGUILERA Anne - Chercheur HDR en Aménagement, LVMT (IFSTTAR)

M. THIBAUT Serge - Professeur des Universités, Université de Tours

M. BAPTISTE Hervé - Maître de conférences, Université de Tours

Remerciements

Je souhaiterais tout d'abord remercier, très sincèrement, mon « comité » de thèse : quatre co-encadrants aux avis précieux (mais pas toujours convergents !) avec qui j'ai pu réfléchir, débattre, avancer, et sans qui cette thèse n'aurait sans doute pas vu le jour. Je tiens à remercier très chaleureusement Anne Aguiléra : merci pour tes conseils et remarques précieux et toujours avisés, qui m'ont guidée tout au long de ces trois ans. Un grand merci également à Serge Thibault : de manière toujours très fine, vous m'avez orientée vers de nouvelles voies de réflexion qui (je l'espère) ont permis d'enrichir cette recherche. Un grand merci enfin à Hervé Baptiste et Jean-Paul Carrière : merci pour vos relectures assidues et minutieuses, mais merci surtout pour nos échanges quasi-quotidiens, qui m'ont permis de participer pleinement à la vie du labo. Travailler avec vous aux programmes de recherche MOUR et MOBITER a été une vraie chance. Un merci particulier à Jean-Paul, sans qui je n'aurais sans doute pas entrepris ce travail de doctorat !

Je souhaite également remercier sincèrement MM Xavier Desjardins et Bruno Jean, qui me font l'honneur de rapporter ce travail de recherche, ainsi que M. Rodolphe Dodier, qui a accepté de présider le jury de cette thèse.

Cette thèse n'aurait pu être réalisée sans la participation des ménages que j'ai interrogés, suivis, sollicités à de multiples reprises. Je les remercie pour la confiance qu'ils m'ont témoignée, pour leur patience et leur enthousiasme. Ce travail de thèse m'a donné l'opportunité de rencontrer des personnes extrêmement accueillantes, qui ont souvent transformé les entretiens en discussions très agréables !

Je remercie chaleureusement le laboratoire CITERES et Polytech'Tours Aménagement, qui m'ont accueillie durant la thèse et m'ont offert des conditions de travail parfaites (et encore trop rares dans le monde du doctorat !). Un grand merci à l'ensemble de mes collègues, en particulier à Marion, Florence et Laurent, ainsi qu'à Brynnie, pour leur amitié. Un grand merci également aux membres (extrêmement) actifs de l'Asso des Doctorants pour les activités très enrichissantes (quoi que pas toujours lucratives...) que l'on a pu organiser ces quatre dernières années.

Enfin, un très sincère merci à tous mes proches, pour tout le reste. En particulier à Benjamin, Daniel, Bruno, Arnaud, Manon, Pierre, Pierre-Louis, et bien sûr Eudes et Elise. Sans oublier mes parents, pour leur soutien indéfectible ces 27 dernières années, à qui je dédie cette recherche.

Résumé

« *Le rural n'existe plus* », résumant dès les années 1990 des chercheurs au regard des phénomènes d'urbanisation généralisée des territoires, d'« *assimilation des modes de vie, entre ville et campagne* » ou d'homogénéisation socio-spatiale entre milieux urbain et rural, au regard de la fin des paysans et des spécificités sociologique, politique ou économique des campagnes. Pourtant, le « rural » est encore bien présent : dans les discours politiques, qui parlent « *d'hyper-ruralité en souffrance* » ou de « *nouvelles ruralités, territoires d'avenir* » ; dans les représentations des ménages, dans leurs désirs de campagne ou de retour au local. Pourtant, c'est bien de « rural » qu'il est fait mention dans la littérature scientifique actuelle, consacrée au renouveau démographique des campagnes, aux relations urbain/rural, ou à la recomposition du monde agricole.

Qu'est-ce que le rural aujourd'hui ? Quelles sont les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, quels sont les modes d'habiter qui les caractérisent ? A partir d'une approche qualitative, compréhensive et inductive basée sur des entretiens semi-directifs menés avec 75 ménages ruraux habitant trois territoires ruraux d'Indre-et-Loire, la recherche analyse dans un premier temps les déterminants permettant de comprendre les pratiques spatiales, les relations sociales ou les formes d'appartenance territoriale des ménages. Cette recherche met en évidence l'existence de modes d'habiter ruraux qui font territoire ; des modes d'habiter marqués par l'influence du territoire, selon qu'il s'agit de rural polarisé par une aire urbaine ou de rural plus isolé, et par celle du profil des ménages, en particulier de leur ancienneté dans le territoire et de leur « dessein » lors de leur installation.

Dans un second temps, la thèse aborde la question de l'évolution du dynamisme démographique et économique des territoires ruraux, dans un contexte de durcissement annoncé des conditions de mobilité des ménages. Les modes d'habiter des ménages ruraux vont en effet être potentiellement perturbés par trois enjeux majeurs : une raréfaction progressive des énergies fossiles ; la diffusion d'impératifs de développement durable ; des politiques publiques (Grenelle II en particulier) qui tendent à encourager le développement des seuls espaces desservis par une offre de transport collectif, au détriment des territoires totalement dépendants de la voiture. A partir d'une expérience de recherche-action menée avec une vingtaine de ménages du rural polarisé, la recherche s'intéresse aux marges de manœuvre des populations rurales, au potentiel d'évolution de leurs pratiques de mobilité vers des pratiques moins dépendantes de la voiture. Cette recherche met en évidence le rôle du levier « accompagnement personnalisé » et propose un protocole d'accompagnement basé sur trois phases de conscientisation, motivation et aide à l'expérimentation. Enfin, la thèse se propose d'apporter des éléments prescriptifs en faveur de politiques globales de mobilité.

Mots-clés : territoires ruraux ; mobilité généralisée ; modes d'habiter ; projet de vie ; énergies fossiles ; développement durable ; Grenelle II ; accompagnement personnalisé ; évolution comportementale

Résumé en anglais

Since 1990, different researchers announced that « Rural areas do not exist anymore », because of phenomena such as generalized urbanization, assimilation of urban and rural lifestyles, socio-spatial homogenization of city and countryside; because of the “end of farmers” and of the sociological, political and economic specificities of the rural areas.

However, “rural” is still present: in political discourses, which consider rural areas as promising territories; in households’ representations and desires to settle in rural areas or to reinvest the proximity; or in contemporary scientific literature that studies the countryside demographic renewal or the urban-rural relationship.

What is rural today? What spatial and social dynamics, what ways of living can we observe in rural areas? We conducted a qualitative, comprehensive and inductive approach based on 75 semi-structured interviews; this approach enabled us to analyze the explanatory factors of the households’ spatial practices, social relationships and territorial sense of belonging. Our analysis shows that the households’ ways of living are influenced by the rural area’s features and by the households’ profile (in particular by their spatial origin, their seniority in the area or their life project).

The rural households’ daily practices are underlain by easy and cheap car-mobility. This mobility-context could evolve as a result of three phenomena: rarefaction of fossil energy; stronger injunctions to sustainable development; public policies that incite to develop only the territories that are served by public transport. The change of this context would impact the rural households’ life conditions, and the rural areas’ dynamism and future. We led an action-research project with 20 rural households: we evaluated their leeway in terms of mobility practices and their potential for transition towards more sustainable mobility practices. Our action research highlights the role of a lever of “personalized accompaniment” in terms of behavioral evolution; we propose a protocol of accompaniment based on three phases of awareness, motivation and testing. Finally, we propose some prescriptive elements in favor of global mobility policy.

Keywords: rural areas; mobility; ways of living; life project; fossil energy; sustainable development; personalized accompaniment; behavioral transition

Table des matières

Glossaire.....	9
Introduction générale.....	11
Plan de la recherche.....	16
 1 ^{ère} partie – Nouvelles dynamiques rurales, nouveaux enjeux autour des modes d’habiter et des mobilités	19
Le rural, un « <i>concept chaotique</i> » toujours d’actualité	21
Des territoires ruraux majoritairement dynamiques sur les plans démographique et économique ...	26
1. Un renouveau démographique généralisé qui recouvre des logiques migratoires diverses	26
2. L’économie présentielle, principal moteur du dynamisme économique des campagnes	31
Comprendre le rural grâce à une approche par les modes d’habiter	33
1. Une double approche, qualitative et quantitative.....	33
2. Une approche par les modes d’habiter	35
Evaluer le potentiel d’évolution des mobilités dans le rural	38
1. Trois phénomènes qui risquent de perturber les conditions de mobilité en rural.....	38
2. Evaluer le potentiel d’évolution du rural par une approche comportementale	44
 2 ^{ème} partie – Méthodologie de la recherche et présentation des territoires et panels d’étude ..	49
Chapitre I. Méthodologie de la recherche : réflexion sur deux méthodes qualitatives, compréhensives et inductives.....	51
1. Réflexions sur le recrutement des ménages enquêtés et des participants à l’expérimentation	56
2. Réflexions sur l’analyse des données recueillies : tentatives de « quantification » de données qualitatives	59
Chapitre II. Présentation des territoires et des panels d’étude	65
1. Territoires ruraux « polarisé » et « isolé ».....	65
2. Des ménages « mobiles » aux profils divers	75
 3 ^{ème} partie - Modes d’habiter dans les territoires ruraux, comprendre les logiques spatiales et sociales à l’œuvre.....	87
Introduction	89
Chapitre I. Modes d’habiter en milieu rural : entre ici et ailleurs.....	92
1. Individualisation des rapports à l’espace	93
2. Entre ici et ailleurs : des pratiques spatiales qui s’articulent entre la proximité et les pôles urbains	101
2.1. Une fréquentation forte et généralisée de la proximité	102

2.2.	Le rapport à la ville : des pratiques différenciées.....	135
2.3.	Analyse du rôle structurant du lieu de travail sur les lieux d'activité des ménages	145
3.	Internet et le e-commerce, des leviers de modification des pratiques spatiales ?	149
4.	Conclusion	155
Chapitre II. Territoires ruraux : des espaces de liens et de vivre-ensemble.....		158
1.	Une mobilité généralisée qui n'empêche pas le développement de liens forts avec le territoire 159	
1.1.	Entre identification, ancrage progressif et absence de sentiments d'appartenance	159
1.2.	Un attachement qui se traduit par une volonté de faire vivre le territoire, qui constitue un « espace-refuge »	165
1.3.	Conclusion.....	171
2.	« Vivre-ensemble » : entre relations cordiales de voisinage et émergence de nouvelles solidarités entre ménages.....	171
2.1.	Entre relations cordiales.....	172
2.2.	... et émergence de nouvelles solidarités et pratiques collaboratives, notamment en termes <i>mobilitaires</i>	176
2.3.	Conclusion : quel vivre-ensemble ?	181
Conclusion : la construction d'un avenir collectif des territoires ruraux est-elle possible ?		182
Chapitre III. Des modes d'habiter ruraux qui font territoire		184
1.	Des modes d'habiter ruraux qui « font territoire ».....	184
2.	Double influence du social et du spatial sur la territorialisation et les sociabilités des ménages 189	
2.1.	Influence du territoire : des modes d'habiter « ruraux », des sociétés « rurales »	189
2.2.	L'origine spatiale, l'ancienneté et le « dessein » des ménages concourent à expliquer leurs pratiques	191
3.	Des modes d'habiter stables, qui peuvent se maintenir dans un contexte en transition.....	195
4 ^{ème} partie – Pratiques de mobilité en milieu rural : quelles évolutions possibles pour faire face à un contexte en transition ?		201
Préface – Faire évoluer les comportements : à l'échelle « globale » ou à l'échelle individuelle ?		203
Introduction		210
Chapitre I. Approche bibliographique : formation, adoption et évolution des comportements 212		
1.	Comment se forme un comportement (de mobilité) ?	212
1.1.	Facteurs environnementaux.....	214
1.2.	Facteurs situationnels	215
1.3.	Facteurs sociodémographiques	216
1.4.	Un facteur d'inertie fort : les habitudes.....	222

Conclusion : plusieurs facteurs concourent à la formation des comportements.....	223
2. Comment faire évoluer un comportement ?.....	224
3. Quelles mesures d'action pour provoquer et/ou accompagner une évolution de comportement ?.....	233
3.1. Transport Demand Management (TDM) mesures.....	233
3.2. Les <i>Travel Feedback Programs</i> , mesures d'accompagnement basées sur l'apport d'information personnalisée.....	235
Conclusion.....	239
Chapitre II. Expérience d'accompagnement personnalisé en milieu rural	242
1. Déroulement de l'expérience	244
1.1. Application du modèle transthéorique à l'expérimentation d'Accompagnement Personnalisé.....	244
1.2. Une expérimentation en cinq phases.....	247
2. Résultats pratiques : des marges de manœuvre existent théoriquement dans les pratiques des ménages ; une évolution comportementale est possible.....	259
2.1. Il existe des marges de manœuvre théoriques dans les pratiques de mobilité des ménages	260
2.2. Impact de l'accompagnement personnalisé : des changements de comportements effectifs et des freins surmontés grâce à l'expérimentation... mais des freins qui subsistent néanmoins	272
2.3. Impact de l'accompagnement personnalisé : un accroissement de la sensibilité aux questions de mobilité.....	290
2.4. Quid de l'impact de l'accompagnement personnalisé à long terme ?.....	295
Conclusion : résultats « pratiques » du levier « Accompagnement personnalisé ».....	299
3. Résultats méthodologiques : adoption d'une posture réflexive sur le protocole mis en œuvre, en vue d'une amélioration du processus d'accompagnement	301
3.1. Les entretiens semi-directifs : une première étape dans la conscientisation des ménages	301
3.2. Le remplissage des carnets de pratiques : une étape qui participe à la sensibilisation des ménages	302
3.3. Des bilans qui conscientisent, sensibilisent et motivent, en particulier grâce à l'argument financier.....	303
3.4. La proposition d'alternatives : indispensable dans le processus de changement, mais facteur d'un possible effet contre-productif	312
3.5. Engagement à tester, puis mise en œuvre des alternatives choisies : un impact mitigé....	316
3.6. Impact des relations aidantes : support émotionnel (suivi régulier, individuel) et soutien social (groupes de réunion)	318
3.7. Accompagnement à long terme ?.....	320
3.8. Schéma conclusif	321
4. Retour critique sur l'accompagnement personnalisé au changement de pratiques de mobilité	324
4.1. Trois points essentiels : conscientiser, motiver au changement, aider au « passage à l'acte »	324

4.2. Un accompagnement personnalisé chronophage et exigeant, tant pour les participants que pour les encadrants	325
4.3. Quelle reproductibilité, quelle généralisation possible ?.....	326
Chapitre III. L'accompagnement personnalisé, un levier d'accompagnement au changement valorisable par les pouvoirs publics	333
1. Quel est l'intérêt d'une telle mesure d'accompagnement pour les pouvoirs publics ?.....	333
2. Entre campagnes de sensibilisation (traditionnelles ou engageante), <i>nudges</i> et accompagnement personnalisé : comparaison de plusieurs mesures d'incitation comportementale	336
3. De l'individuel au collectif... ..	341
Conclusion générale	343
Bibliographie	351
Liste des schémas	375
Liste des graphiques	376
Liste des cartes	377
Liste des tableaux	379
Annexes	383

Glossaire

Nous répertorions dans ce glossaire quelques notions que nous utilisons fréquemment dans notre rapport et qui nécessitent une définition – dans le cœur du rapport, elles sont identifiées par un *.

- Autosolime/autosoliste : utilisation d'un véhicule par le conducteur seul, sans aucun passager
- Altermobilité/pratiques altermobiles : « *ensemble des comportements de déplacement alternatifs à un usage exclusif de la voiture particulière* » (Ravalet, 2012). Ces pratiques altermobiles recouvrent l'usage de modes « alternatifs » à la voiture (covoiturage, transports en commun, modes actifs).
- Assignation territoriale : « *absence totale ou partielle de mobilité en raison de contraintes financières, physiques, culturelles ou comportementales* » (Le Breton, 2002 ; Dupuy, 2001). L'assignation territoriale recouvre des réalités très diverses : personnes âgées sans moyen de locomotion, dépendantes de leurs réseaux familiaux et locaux ; jeunes adultes sans moyen financier pour passer le permis ou acquérir une voiture ; femmes appartenant à un ménage monomotorisé ; jeunes adultes enracinés dans leur territoire d'origine et incapables de le quitter.
- Bien banal/bien anomal : un bien banal est un bien de consommation courante, dont la fréquence d'achat est élevée (biens alimentaires, d'entretien, d'hygiène, etc.). Un bien anomal est un bien dont l'achat et la consommation sont exceptionnels (bien de luxe, bien d'équipement, automobile).
- Crédit CO₂ : volume de CO₂ maximal que peut émettre un habitant par an pour respecter les objectifs du protocole de Kyoto. Le crédit CO₂ total est de 1,8t CO₂/an/hab ; le crédit CO₂ transport est de 0,6t.CO₂/an/hab.
- Offre de transport « de qualité » : un service de qualité est un service qui peut constituer une alternative compétitive avec la voiture. La qualité des services est évalué à partir de quatre critères : les grilles horaires, avec a *minima* des dessertes le matin entre 7h et 9h, et le soir entre 17h et 19h ; la fréquence des dessertes, avec plusieurs dessertes le matin et le soir ; - la durée du trajet, qui doit être équivalente ou inférieure à la durée du trajet réalisé en voiture ; les tarifs pratiqués, qui doivent être équivalents ou plus avantageux que les coûts des déplacements en voiture (Baptiste & Huyghe, 2014).
- Territoire de proximité : territoire non précisément délimité qui s'étend sur quelques communes autour du lieu de résidence mais ne correspond à aucune limite administrative précise (en particulier, il ne s'agit pas du périmètre de l'intercommunalité). On y pratique des « loisirs de nature » (jogging, marche), fréquente les « producteurs locaux », assiste à des « spectacles locaux ».
- Voiture « traditionnelle » : utilisation de la voiture par un conducteur accompagné de membres de sa famille proche (conjoint, enfants). Une utilisation « traditionnelle » de la voiture

est à distinguer de l'autosolisme (pas de passager) et du covoiturage (les passagers ne sont pas des membres de la famille proche).

- Vulnérabilité : Verry & Vanco (2009) qualifient de vulnérables les ménages qui allouent plus de 18% de leur budget aux dépenses de mobilité quotidienne (carburant, stationnement, péage, achat et réparation, assurance). Plus largement, nous considérons comme vulnérables des ménages aux budgets faibles à modestes, contraints d'effectuer au quotidien des déplacements longs et coûteux, et dépendants de leur voiture.

Introduction générale

Aucune définition du « rural » n'a jamais fait consensus : ce « *concept chaotique* » (Ilbery, 1998) recouvrant à la fois des réalités spatiale et sociologique, des représentations sociales, a pourtant produit une littérature (notamment francophone et anglo-saxonne) foisonnante, de nombreuses typologies (morphologiques, fonctionnelles) ou monographies de territoires. Pour certains auteurs, “*the quest of any single, all-embracing definition of the rural is neither desirable nor feasible*” Halfacree (1993, p.34) : parmi les spécialistes de la question, il y a donc une certaine entente sur le fait que la complexité de la notion de « rural » rend impossible (et non souhaitable) la détermination d'une définition unique. Il leur semble plus intéressant de proposer des « *descriptions monographiques des particularités des territoires ruraux* [qui permettent], *de manière empirique, d'empiler les savoirs et de constituer [...] l'assise d'un savoir commun* » (Chevalier et al, 2010, p.293).

Cependant, pour pouvoir participer à ce débat sur le « rural », encore faut-il s'entendre sur une base commune, à savoir son existence. Or, au vu de l'urbanisation généralisée qu'ont connue les campagnes depuis les années 1960, au vu de la diffusion d'une culture urbaine et de l'homogénéisation des modes de vie rural et urbain, certains auteurs ont annoncé la « *mort de la campagne* » (Lévy, 1994). Pour eux, la « *victoire totale de l'urbain sur le rural* » signe la fin de la dichotomie urbain-rural jusqu'alors dominante. *A fortiori*, la « *fin des paysans* » (Mendras, 1967) et la disparition des spécificités sociologique, culturelle et économique des sociétés rurales remettent également en cause la pertinence et l'utilité de la sociologie rurale (Alphandéry & Billaud, 2009, p.13).

Néanmoins, d'autres chercheurs défendent au contraire l'idée d'une rémanence du fait rural ; pour eux, les discontinuités morphologiques (en particulier en termes de densité) et d'activités qu'ils observent au sein des territoires justifient le maintien d'une distinction entre rural et urbain, et constituent la preuve de la pluralité des territoires ruraux. De nombreuses typologies des espaces ruraux ont ainsi été proposées à partir les années 60, qui mettent en évidence l'existence de « *réalités territoriales diverses* » (CGEDD, 2011, p.10) et la diversité des campagnes (cf. l'état des lieux des typologies du rural que nous proposons en Annexe 5, p.xviii) : récemment, la DATAR (2012) a par exemple défini une typologie des campagnes françaises « *qui présentent une grande variété de visages* », et qui distingue les campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées, les campagnes agricoles et industrielles, les campagnes vieillies à très faible densité. L'analyse de ces nombreuses typologies met en évidence une certaine cohérence dans les types de « rural » proposés ; on peut notamment identifier trois catégories principales de rural : le rural polarisé, sous influence d'un ou plusieurs pôles urbains ; le rural organisé en pôles autonomes, en bassins d'emploi ; le rural isolé, hors de l'influence des villes. L'influence à laquelle sont soumis les territoires est déterminée en fonction de deux critères principaux : la proximité aux pôles (mesurée en distance ou temps de trajet) et des flux domicile-travail supérieurs à un certain seuil dirigés vers le(s) pôle(s) ; *a fortiori*, un territoire rural est considéré comme « autonome » lorsqu'il compte un nombre d'emplois supérieur à un certain seuil¹.

¹ Pour le Zonage en Aires Urbaines défini en 2010 par l'INSEE, les communes sont considérées comme « polarisées » ou « multipolarisées » lorsqu'au moins 40% des actifs occupés résidents travaillent dans une ou plusieurs aires urbaines. Les « petits pôles » sont des unités urbaines comptant de 1500 à 5 000 emplois.

Ces territoires ruraux présentent une diversité en termes morphologiques ou fonctionnels notamment. Néanmoins, on observe dans la majorité des campagnes françaises un même phénomène, une reprise démographique engagée dans les années 1970 (Pistre, 2012) : ceci confirme l'hypothèse de *renaissance rurale* défendue par Kayser dès 1990. Quelle que soit leur taille et, dans une moindre mesure, leur distance avec les pôles urbains, la majeure partie des espaces ruraux bénéficie désormais de flux migratoires positifs. Seul le rural le plus isolé, peu peuplé et éloigné de toute agglomération, ne gagne pas de population voire en perd (Clanché, 2014) ; néanmoins, Pistre (2012) fait l'hypothèse que même ces territoires encore en décroissance pourraient à terme connaître une reprise démographique. Aujourd'hui, on estime que la population rurale représente entre 20 et 25% de la population française, et les espaces ruraux aux alentours de 60% de la superficie du territoire.

L'accueil de nouvelles populations participe au dynamisme économique des territoires ruraux : l'économie résidentielle, basée sur l'offre de services aux populations résidentes et sur la captation des revenus extérieurs apportés par ces ménages, constitue aujourd'hui le principal moteur de développement local des campagnes (Pecqueur & Talandier, 2012) ; elle se traduit notamment par la création d'activités économiques et d'emplois, en particulier dans le secteur des services induits (Chevalier, 2005). L'emploi industriel est également l'un des moteurs de l'économie rurale, représentant au début des années 2000 près d'un emploi sur 4 (Huiban, 2003) : dans les bassins de vie ruraux il est en moyenne deux fois plus important que l'emploi agricole et agro-alimentaire additionnés (DATAR, 2003). En outre, l'économie industrielle rurale semble résistante, puisque l'emploi industriel baisse à un rythme nettement moins soutenu en rural (-8% entre 2006 et 2011) qu'en urbain (-13% - Equipe EAU, 2014). Ainsi, l'agriculture a perdu son rôle prépondérant en milieu rural ; elle continue néanmoins à être un secteur structurant pour les territoires ruraux, d'un point de vue paysager (les terres agricoles occupent encore quasiment 60% du territoire national) et symbolique : l'agriculture reste un « *élément de la culture traditionnelle que les ménages souhaitent préserver* » (Rieutort, 2009). Les territoires ruraux sont donc, pour la majorité d'entre eux, (re)-devenus dynamiques et attractifs. Toutefois, ils restent marqués par une densité de population relativement faible et une part importante d'habitat dispersé, avec quelques concentrations humaines dans des bourgs et petites villes, et par un éloignement aux emplois et services du quotidien, générant des trajets longs, quasi-exclusivement réalisés en automobile (CAS, 2012). Comme pour le développement périurbain, la durabilité, notamment sociale et environnementale, du dynamisme des territoires ruraux, se pose avec une acuité particulière :

(1) Au plan environnemental : D'une part, le développement des communes rurales, qui n'était jusqu'à présent que peu soumis à des contraintes de densité minimale², est synonyme de

² La loi SRU de 2000 annonçait des objectifs de « poursuite du développement, en minimisant la consommation d'espace », repris dans le Grenelle I qui engage à « assurer une gestion économe de l'espace ». Le Grenelle II ouvre la possibilité aux SCoT de fixer dans le DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace, pouvant être ventilés par secteur géographique (L.122-1-5 II), d'imposer, avant toute nouvelle ouverture à l'urbanisation, l'utilisation de terrains en zone urbanisée (L.122-1-5 IV), de définir des secteurs à densité minimale ou à valeur minimale de densité maximale (Bosc & Louati, 2012). Néanmoins,

consommation d'espace et de diminution des surfaces agricoles. D'autre part, l'installation de ménages en milieu rural est liée *de facto* à une augmentation des déplacements : déplacements pendulaires vers les agglomérations, où sont principalement concentrés les emplois ; déplacements vers les commerces, services et loisirs qui sont peu nombreux et tendent à se concentrer dans les communes rurales les plus importantes. Les limites écologiques de cette mobilité généralisée, aujourd'hui majoritairement dépendante de l'automobile, sont largement connues : elle est source d'émissions de Gaz à Effet de Serre, de pollutions sonores ou visuelles.

(2) Au plan social : Vivre en milieu rural et accéder aux services du quotidien est aujourd'hui largement sous-tendu par l'utilisation, voire par la possession d'une voiture. Si 93% des ménages du rural possèdent au moins un véhicule (INSEE, 2011), si à l'échelle nationale plus de 40% des ménages sont multimotorisés, une part non négligeable de ménages ne dispose d'aucune voiture, ou d'un seul véhicule pour deux adultes. Ainsi, en l'absence de services de transports en commun constituant des alternatives crédibles à la voiture, des situations *d'assignation territoriale** se développent (Le Breton, 2002 ; Dupuy, 2001), qui peuvent se traduire par du chômage, de la précarité, de l'exclusion sociale. Par ailleurs, l'installation en milieu rural va généralement de pair avec une augmentation du budget-mobilité, souvent ignorée ou sous-évaluée par les ménages : les ménages les plus vulnérables* (Verry & Vanco, 2009), pour parvenir à assumer ce budget-transport difficilement compressible, doivent alors limiter d'autres dépenses (notamment liées aux loisirs ou aux autres consommations d'énergie) dégradant par-là leur confort de vie. Alors, comment garantir à tous en milieu rural des conditions de vie de qualité et une égalité d'accès aux commerces et services, à l'emploi ou aux loisirs, dans des territoires qui en sont partiellement ou totalement dépourvus ? Comment, pour cela, garantir à tous un *droit à la mobilité*, qui permette aux ménages de se déplacer dans le territoire mais également d'en *sortir*, dans des espaces largement dépendants de la voiture ? Comment envisager l'aménagement de territoires dont la faible densité démographique fait de toute offre, notamment de commerces de proximité ou de services de transports en commun, une offre peu rentable et coûteuse pour les collectivités ? Comment, enfin, proposer des politiques qui soient adaptées à la diversité des territoires et des modes de vie des ménages ?

Enfin, le dynamisme des territoires ruraux, leur attractivité sur les plans démographique et économique, ont été permis et reposent aujourd'hui sur une mobilité généralisée, facile et peu chère : « *it is clear that mobility has long been a significant driver of change in rural areas ; what is also apparent is the reciprocal relationship between mobilities and the dynamics of rural places* » (Milbourne & Kitchen, 2014, p.334). Or, plusieurs phénomènes vont probablement perturber les conditions de cette mobilité, à moyen ou long terme : la raréfaction progressive du pétrole et le renchérissement des carburants, la diffusion d'impératifs de développement durable, ou encore des politiques publiques qui encouragent le développement des seuls espaces « desservis » par du transport collectif, au détriment des espaces totalement dépendants de la voiture. L'évolution de ce contexte global risque de remettre en question les

ces outils juridiques sont à ce jour des « possibilités » que les collectivités peuvent décider de mettre en œuvre, ou non (Strebler, 2012).

conditions de vie des ménages et, plus largement, la poursuite du développement des territoires ruraux.

La transformation des territoires ruraux et la diversification des populations rurales subséquentes au renouveau démographique engagé dès les années 1970, ainsi que la remise en question du devenir de ces territoires sous l'effet de l'évolution du contexte global, en particulier au regard des enjeux de développement durable, suscitent un intérêt évident. Or, contrairement au périurbain, le développement rural n'a encore que peu été étudié par les chercheurs, notamment sur le plan des modes de vie et, spécifiquement, des pratiques de mobilité.

Pour appréhender la diversité du « rural » et le fonctionnement des territoires ruraux, pour évaluer leur potentiel de développement à moyen ou long termes, nous avons choisi de fonder notre travail de recherche sur l'analyse des modes d'habiter des ménages « ruraux » qui habitent ces territoires, à travers une comparaison entre rural polarisé et isolé : premièrement, sur la compréhension de leurs pratiques actuelles (spatiales, sociales, sur leurs liens au territoire) et des logiques les sous-tendant ; deuxièmement, sur l'évaluation de leur potentiel d'évolution, en particulier en termes de pratiques de mobilité.

Plan de la recherche

Ce travail de recherche est scindé en quatre parties et neuf chapitres.

La première partie est consacrée à une revue de la littérature consacrée aux territoires ruraux, qui nous amène à préciser notre problématique et hypothèses de recherche. Nous proposons d'une part un panorama de l'évolution de ces territoires sur les plans démographique et économique, qui se traduit en particulier par une diversification des populations rurales ; nous présentons notamment un état de l'art sur les différentes approches permettant d'appréhender le rural, que l'on retrouve aujourd'hui dans la littérature. Nous proposons également un état de l'art sur la question de l'évolution du contexte global qui risque de perturber le dynamisme des territoires ruraux : sur les travaux de perspective et les recherches s'étant intéressées aux solutions (en termes techniques ou urbanistiques notamment) permettant de réduire l'impact de cette transition, ainsi que sur la question de l'évolution comportementale, que nous privilégions dans notre recherche.

La deuxième partie est ensuite consacrée à une présentation réflexive de la méthodologie mise en œuvre : nous avons privilégié une approche qualitative, compréhensive et inductive, qui nous permet d'appréhender de manière fine les modes d'habiter des ménages ruraux et le potentiel d'évolution de leurs pratiques. Deux phases de terrain ont été menées : la première nous a amenés à réaliser 75 entretiens semi-directifs avec des ménages ruraux habitant en Indre-et-Loire ; la seconde à mettre en œuvre une méthode innovante de recherche-action, sous la forme d'une expérimentation d'accompagnement personnalisé menée avec une vingtaine de ménages ruraux. Le second chapitre de cette partie est consacré à la présentation de nos territoires et panels d'étude. Nous proposons tout d'abord un diagnostic des trois territoires ruraux sur lesquels nous avons travaillé : deux territoires « polarisés » et un « isolé », situés en Indre-et-

Loire, qui présentent des caractéristiques diverses notamment en termes de relations à l'urbain et d'enjeux de mobilité. Nous présentons ensuite les panels de ménages que nous avons enquêtés et accompagnés ; des ménages aux profils divers, qui nous permettent d'observer une grande variété de modes d'habiter.

La troisième partie est consacrée à l'étude de la réalité rurale aujourd'hui, du fonctionnement des territoires ruraux et de la « ruralité » : notre recherche se base sur l'analyse des modes d'habiter des ménages ruraux, qui se déroulent dans un contexte de mobilité facile et peu chère. Nous analysons dans le premier chapitre les pratiques spatiales des ménages qui se déroulent « entre ici et ailleurs », et leur articulation entre la proximité et les pôles urbains ; nous mettons en évidence les logiques, liées notamment aux profils des ménages (en particulier leur origine spatiale, leur ancienneté, et leur « dessein » lors de leur installation en rural) et aux caractéristiques territoriales (distance au pôle et qualité de l'offre locale notamment), qui sous-tendent ces comportements. Dans le deuxième chapitre nous analysons les liens que les ménages entretiennent *dans* et *envers* leur territoire de résidence, les relations sociales qu'ils y développent, la façon dont ils s'approprient leur territoire et s'y attachent : des liens qui font des territoires ruraux des espaces de vivre-ensemble. Nous concluons cette troisième partie en nous rattachant à la controverse sur la rémanence du « rural » et de formes de « ruralité », en mettant en évidence l'existence de modes d'habiter ruraux spécifiques et évolutifs, soumis à l'empreinte du territoire, qui *font* territoire.

Dans la quatrième et dernière partie de cette recherche, nous nous intéressons à l'évolution possible des pratiques des ménages, en particulier de leurs pratiques de mobilité quotidienne ; faire évoluer ces pratiques aujourd'hui largement sous-tendues par l'utilisation, voire la possession, d'une automobile, est aujourd'hui une véritable gageure dans des territoires ruraux offrant peu d'offres de mobilité alternatives. Le premier chapitre, basé sur une analyse de la littérature consacrée aux comportements, nous permet de développer le cadre théorique qui constituera la base de l'expérimentation d'accompagnement personnalisé. Dans le deuxième chapitre, nous présentons l'impact pratique d'une telle mesure en termes d'évolution comportementale, et proposons un protocole basé sur trois phases de conscientisation, motivation et aide à l'expérimentation : nous montrons qu'il est possible d'encourager et de provoquer une évolution des comportements de mobilité, qui permettent notamment une diminution de la dépendance à l'automobile des territoires ruraux. Enfin, nous concluons dans le troisième et dernier chapitre en resituant l'intérêt d'un tel accompagnement dans le cadre d'une adaptation à un contexte en transition, et en suggérant des façons de l'inscrire dans des politiques globales de mobilité.

Enfin, nous concluons notre recherche en rappelant les principaux résultats de notre travail ainsi que des éléments prescriptifs sur le devenir des territoires ruraux, et en proposant des pistes de recherche qui permettraient d'enrichir et de compléter nos travaux.

1^{ère} partie – Nouvelles dynamiques rurales,
nouveaux enjeux autour des modes d’habiter et
des mobilités

Dans cette première partie nous nous intéressons à la manière dont le « rural » est aujourd'hui traité dans les nombreux travaux de recherche qui lui sont consacrés. Une revue de la littérature francophone et anglophone nous permet tout d'abord d'exposer les débats qui existent depuis les années 1960 autour de la notion de rural, qui tentent de définir et de caractériser ces espaces ; puis de présenter les évolutions démographique et économique qui touchent le rural français depuis les années 70 et en font des territoires désormais majoritairement dynamiques et attractifs. Cette revue de littérature nous amène à exposer les deux problématiques principales, assorties des deux séries d'hypothèses, qui structureront notre recherche. La première interroge la manière dont les territoires ruraux sont habités aujourd'hui, et les logiques qui sous-tendent les modes d'habiter. La seconde s'intéresse aux marges de manœuvre des territoires ruraux et de leurs populations dans un contexte en évolution, et l'influence du levier d'« accompagnement personnalisé » sur l'évolution des pratiques de mobilité des ménages.

Le rural, un « *concept chaotique* » toujours d'actualité

Le « rural », « *concept chaotique* » (Ilbery, 1998) recouvre à la fois des faits spatial et sociologique, des représentations sociales. Les tentatives de définition du rural et de la ruralité ont produit une littérature (francophone et anglo-saxonne) foisonnante, faite de nombreuses typologies (morphologiques, fonctionnelles) et de monographies de territoires. Aucun consensus n'a jamais été trouvé ; pour Halfacree (1993, p.34), cette absence de consensus n'est pas problématique puisque selon lui, "*the quest of any single, all-embracing definition of the rural is neither desirable nor feasible*".

Plus intéressants sont en revanche les débats qui existent depuis le début des années 1960 et qui remettent en question l'existence même du rural. En effet, depuis une cinquantaine d'années une controverse oppose les partisans d'une « *victoire totale de l'urbain sur le rural* » qui annoncent la « *mort de la campagne* » (Lévy, 1994), aux défenseurs du fait rural et de ses spécificités, spatiale et sociale (Mathieu, 1990).

Jusque dans les années 1960, l'idéologie dominante est celle d'une dichotomie urbain-rural (Mathieu, 1990) : elle oppose la campagne, assimilée à un milieu naturel où l'activité agricole est prédominante, à la ville, milieu technique où se développent des activités industrielles et tertiaires. Chaque espace a ses spécificités en termes de modes de vie : en particulier, la société rurale est assimilée à une société paysanne, au fonctionnement traditionnel basé sur des relations d'interconnaissance ou d'entraide ; les relations entre l'urbain et le rural sont unilatérales : le rural est dominé par la ville et considéré comme une source d'approvisionnement et un réservoir de main d'œuvre. En 1961, Juillard avance pour la première fois l'idée d'une urbanisation généralisée des campagnes, qui s'explique notamment par le développement de l'automobile et des réseaux de communication, et l'accroissement des déplacements pendulaires entre la ville et la campagne. Elaboré à partir de l'observation du processus d'extension spatiale des grandes villes, notamment américaines, qui se traduisait par l'établissement d'un continuum villes-campagnes (Blanc, 2012), ce phénomène est jugé inexorable et irréversible.

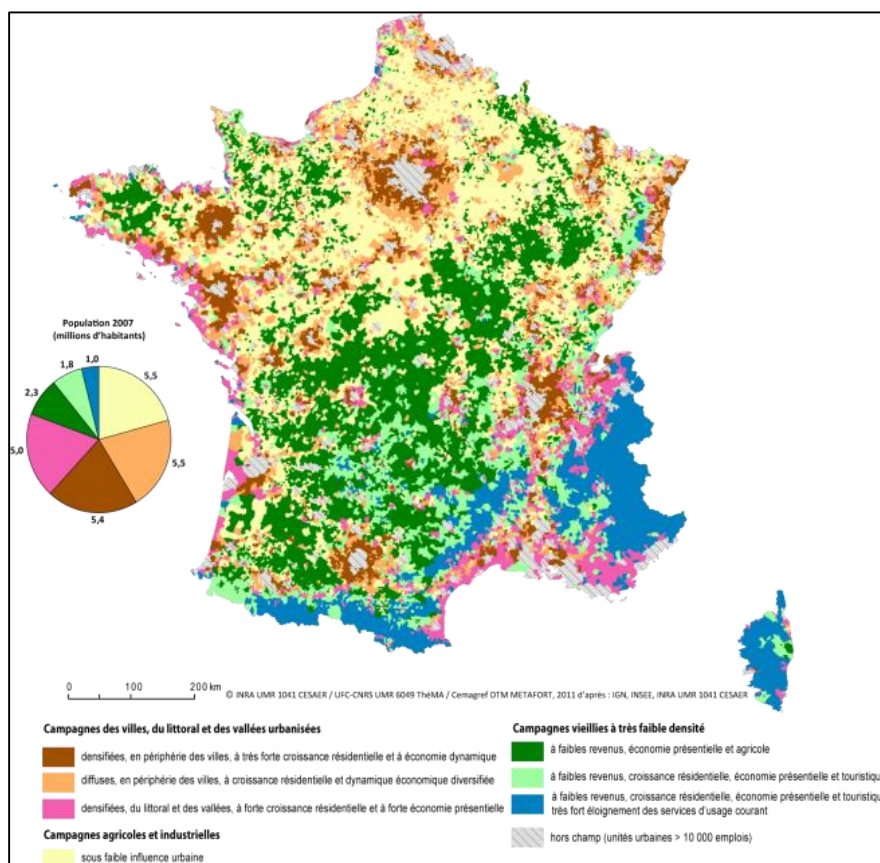
Pour certains chercheurs, « *l'urbanisation généralisée des campagnes* » est autant spatiale que sociologique : elle est marquée par la diminution de la part de l'agriculture dans l'économie rurale et l'évolution du métier agricole, par « *la fin des paysans* », annoncée par Mendras en 1967. Ainsi, les collectivités rurales d'autrefois, qui se caractérisaient par leur homogénéité sur les plans culturel et économique, sont à partir des années 60 assimilées aux sociétés urbaines. L'urbanisation des campagnes est donc également une intégration du rural à la modernité (urbaine), la « *diffusion d'une culture urbaine* » (Thomsin, 2001), la propagation des pratiques urbaines : on observe l'apparition d'un « *mode de vie en voie de devenir universel et de réaliser l'unité de l'homme social* » (Rambaud, 1969). Les conditions de vie, modes de vie et structures sociales des populations urbaines et rurales s'harmonisent : pour Lévy, « *les ruraux sont des urbains qui habitent à la campagne* » (Lévy, 2013). Il s'agit donc d'une urbanisation « *au plan de la mentalité* » (Jean, 1979), qui impacte la manière de penser et de vivre des ruraux.

Ainsi, l'effacement de toute discontinuité spatiale entre les villes et les campagnes et la disparition des modes de vie « ruraux » spécifiques ont pour certains rendu obsolète la dichotomie ville-campagne, et à terme le concept même de rural (Mathieu, 1990). J. Lévy a ainsi annoncé en 1994 dans un article resté célèbre (*Oser le désert ? Des pays sans paysans*) que, « *l'agriculture et les modes de vie qu'elle engendre* » ne constituant plus le cœur du monde rural, « *le rural n'existe plus* » et « *la campagne est morte, et définitivement morte* ». Le géographe a alors proposé de lire les territoires selon leur gradient d'urbanité (combinaison de densité et de diversité) et de supprimer toute référence au fait rural : sa typologie en quatre catégories était ainsi composée d'espaces *urbains citadins* (au degré d'urbanité élevé) ; d'espaces *périurbains* ; d'espaces *hypo-urbains* (communes multipolarisées et ex-rural sous faible influence urbaine) ; d'espaces *infra-urbains* (ou espaces à urbanité externe, les plus isolés).

Néanmoins, dès les premiers discours évoquant cette « urbanisation généralisée des campagnes », d'autres chercheurs ont au contraire défendu l'idée d'une rémanence du fait rural : ils considèrent que les discontinuités morphologiques (en particulier en termes de densité), fonctionnelles et d'activités qu'ils observent au sein des territoires justifient le maintien d'une distinction entre rural et urbain. Ces discontinuités constituent en outre la preuve de la pluralité des territoires ruraux : ainsi, de nombreuses typologies des espaces ruraux ont été proposées à partir des années 60, qui mettent en évidence l'existence de « *réalités territoriales diverses* » (CGEDD, 2011, p.10). Cette diversité est tant morphologique (en termes de densité) que fonctionnelle, liée au type de cadre de vie, à l'accessibilité aux services, etc. Nous proposons ci-dessous deux exemples de typologies parmi les plus récentes, qui combinent plusieurs approches :

- la « *nouvelle typologie des campagnes* » proposée en 2011 par la DATAR analyse les territoires de manière très globale et complète, à partir de critères morphologique, démographique et socio-économique, mais également d'une analyse de l'emploi et des paysages. Elle distingue trois grandes catégories d'espaces (campagnes des villes, du littoral et

des vallées urbanisées ; campagnes agricoles et industrielles sous influence urbaine faible ; campagnes vieilles à très faible densité) et sept sous-catégories de campagnes³.



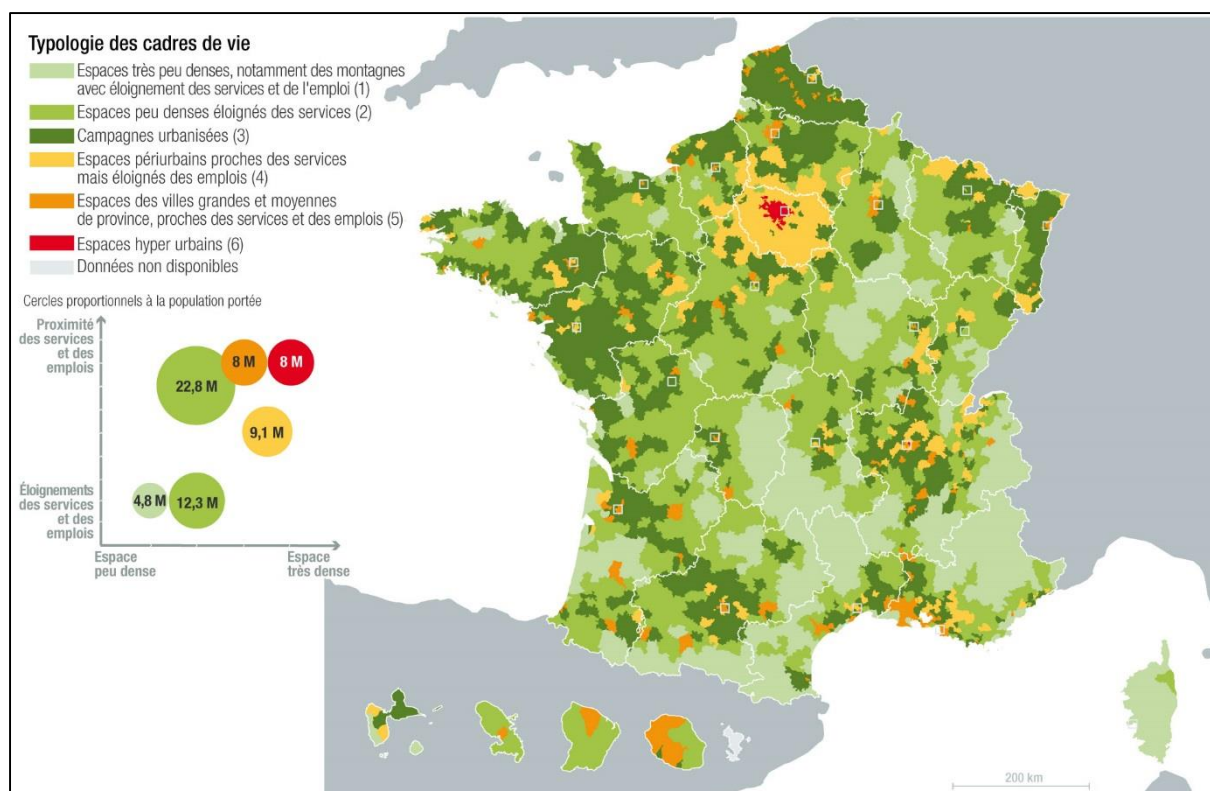
Carte 1 : Nouvelle typologie des campagnes françaises – DATAR Observatoire des Territoires, 2011

- la typologie en « cadres de vie » produite en 2015 par le Commissariat Général à l'Egalité des Territoires (CGET) distingue les espaces très peu denses, les espaces peu denses éloignés des services et les campagnes urbanisées (ainsi que trois autres catégories du périurbain et de l'urbain). L'intérêt de cette typologie est le critère d'accessibilité aux services qu'elle analyse, qui complète la typologie de la DATAR précédemment citée.

³ - Campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées : campagnes densifiées en périphérie des villes : campagnes diffuses en périphérie des villes ; campagnes densifiées, du littoral et des vallées

- Campagnes agricoles et industrielles sous influence urbaine faible

- Campagnes vieilles à très faible densité : campagnes à faibles revenus, économie agricole et présentielle ; campagnes à faibles revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique ; campagnes à faibles revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique dynamique, éloignement des services d'usage courant



Carte 2 : Typologie des cadres de vie – CGET, 2015

Nous proposons en Annexe 5 (p.xviii), un état des lieux des typologies du rural développées depuis les années 1960 : l'analyse de ces typologies met en évidence une certaine cohérence dans les types de « rural » proposés. On peut notamment identifier trois catégories principales : le rural polarisé, sous influence d'un ou plusieurs pôles urbains ; le rural autonome, organisé en bassins d'emploi ; le rural isolé, hors de l'influence des villes. Deux critères principaux permettent d'évaluer l'influence à laquelle sont soumis les territoires : la proximité aux pôles (mesurée en distance ou temps de trajet) et le volume de flux domicile-travail dirigés vers le(s) pôle(s) ; *a fortiori*, un territoire rural est considéré comme isolé s'il est éloigné d'un pôle urbain et/ou présente des volumes de déplacements pendulaires à destination de ces pôles inférieurs à un certain seuil. Enfin, un territoire rural est considéré comme « autonome » lorsqu'il compte un nombre d'emplois supérieur à un certain seuil⁴.

Dans la suite de notre recherche, nous analyserons plusieurs types de territoires ruraux afin d'évaluer l'influence de cette diversité territoriale sur les pratiques spatiales et sociales des ménages (pratiques de mobilité, localisation des activités, relations sociales). Notre recherche s'inscrivant dans la lignée des « *descriptions monographiques des particularités des territoires ruraux* [qui permettent], *de manière empirique, d'empiler les savoirs et de constituer [...]* l'assise d'un savoir commun » (Chevalier et al, 2010, p.293), il nous semble suffisant d'adopter des critères de distinction « simples » ; c'est pourquoi nous réemploierons dans notre recherche

⁴ Pour le Zonage en Aires Urbaines défini en 2010 par l'INSEE, les communes sont considérées comme « polarisées » ou « multipolarisées » lorsqu'au moins 40% des actifs occupés résidents travaillent dans une ou plusieurs aires urbaines. Les « petits pôles » sont des unités urbaines comptant de 1500 à 5 000 emplois.

cette catégorisation en trois types principaux, et ne nous rattacherons pas à l'une ou l'autre des typologies fines recensées précédemment. Nous étudierons ainsi des territoires ruraux « polarisé » et « isolé », que nous caractériserons à l'aide de critères sociodémographiques, liés à l'emploi, à l'offre en équipements ou aux caractéristiques de mobilité.

Fait spatial et sociologique, le rural est également fait de représentations. Si, d'après les typologies précédemment citées, le « rural » constitue toujours une réalité spatiale, il en va de même pour les représentations associées au rural et notamment la notion de « ruralité », qui semblent également subsister.

Ainsi, alors que Kayser diagnostique en 1986 une « *perte d'identité de la ruralité* » (Alphandéry & Billaud, 2009, p.12) consécutive au bouleversement total des sociétés anciennement paysannes, on note à partir des années 80 une revalorisation du concept de « rural ». Little & Austin (1996) résument ainsi « *l'idylle rurale* » : “*rural life is associated with an uncomplicated, innocent, more genuine society in which traditional values persist and lives are more real. Pastimes, friendships, family relations and even employment are seen as somehow more honest and authentic, unencumbered with the false and insincere trappings of city life or with their associated dubious values*”⁵. Ainsi, dans les constructions mentales des ménages, la dichotomie urbain-rural subsiste : une étude du CREDOC (Bigot & Hatchuel, 2001, p.7 et 9) montre que « *dans l'esprit de nos concitoyens, la ruralité se traduit concrètement par un petit nombre d'habitants dans une commune* », par « *l'éloignement d'un grand centre urbain* » ; des valeurs positives sont attribuées au « rural », qui le distinguent, voire l'oppose, à l'urbain que l'on cherche à fuir et auquel on attribue des valeurs négatives. Le rural est considéré comme le lieu de la préservation de l'espace et de la nature ; la campagne est ainsi un environnement à protéger, un environnement capable de « *contribuer au ressourcement des populations urbaines* » (Jean, 2002). Le rural est également considéré comme un lieu permettant une vie de qualité, alliant « *calme, silence, tranquillité* » (Bigot & Hatchuel, 2001) ; comme un lieu propice aux modes de vie alternatifs : dans les années 70 et dans la tradition néo-rurale post soixante-huitarde, le rural (en particulier le rural le plus isolé) était considéré comme un « *lieu vierge propice à diverses expérimentations sociales* » ; aujourd'hui encore, il attire des ménages qui pensent pouvoir y mettre en œuvre des projets de vie et valeurs (notamment éducatives) spécifiques (Bonini, 2012). Des valeurs « *d'appartenance locale, de convivialité ou de temps pour soi* », sont attribuées au rural ; la ruralité est considérée comme une « *forme de rapport à l'espace, une inscription dans le local, une familiarité des lieux* » (Rieutort, 2012) : le rural est perçu comme le lieu de l'humain, des rencontres. Enfin, le rural est vu comme le *conservatoire d'un patrimoine, de racines, de valeurs* (Moriset, 2000, p.30), lieu de production de terroirs, de produits locaux et authentiques : pour Augé, la « *patrimonialisation généralisée qui se déroule sous nos yeux* » est une manière de mieux vivre une relation au temps et à l'espace de plus en

⁵ « *La vie en rural est associée à une société simple, authentique et sincère, dans laquelle persistent des valeurs traditionnelles et les vies sont plus réelles. Les loisirs, amitiés, vies de familles, et même le travail sont perçus comme plus honnêtes et authentiques, non entravés par la fausseté et l'insincérité de la vie urbaine ou par ses valeurs douteuses* ».

plus mal contrôlée, dans une société de la surmodernité caractérisée par ses excès (Bérard & Marchenay, 1995).

L'urbanisation généralisée qu'ont connue les campagnes à partir des années 1960 a totalement bouleversé le paysage territorial français, et remis en cause la dichotomie urbain-rural qui prévalait jusqu'alors. Malgré des discours évoquant « la fin du rural », des chercheurs ont soutenu la rémanence d'un fait « rural » spécifique, non urbain. C'est à ce « rural » là que nous consacrons notre travail de recherche, ou plutôt à ces territoires ruraux là.

- à des territoires qui se caractérisent par des densités de population relativement faibles et une part importante d'habitat dispersé, avec quelques concentrations humaines dans des bourgs et petites villes ; par un éloignement aux emplois et services du quotidien, générant des trajets longs ; par une absence de solutions de mobilité alternatives à la voiture qui se traduisent par une dépendance des territoires et de leurs populations à l'automobile (CAS, 2012).
- à des territoires, pluriels et non neutres, qui sont autant de cadres de vie qui induisent des modes d'habiter divers. Pour le géographe S. Depraz (2013), « *un village de 2000 habitants situé à 10km d'une grosse agglomération n'aura pas le même mode de vie, ni le même habitat qu'un village du même nombre d'habitants situé à 200km d'une agglomération* ». Ainsi, alors que « l'harmonisation des modes de vie, entre urbain et rural », semblait faire relativement consensus au sein de la communauté scientifique, la pluralité des territoires ruraux amène à se poser de nouveau la question.
- enfin, c'est à la réalité de la « ruralité » que nous nous intéressons : à une ruralité aujourd'hui largement idéalisée dans les représentations sociales des ménages, qui dressent le portrait d'un rural lieu de l'authentique, du calme, de la nature, des vrais rapports aux gens, « *refuge [...], antidote aux contraintes suscitées par la mondialisation* » (Moriset, 2000, p.30).

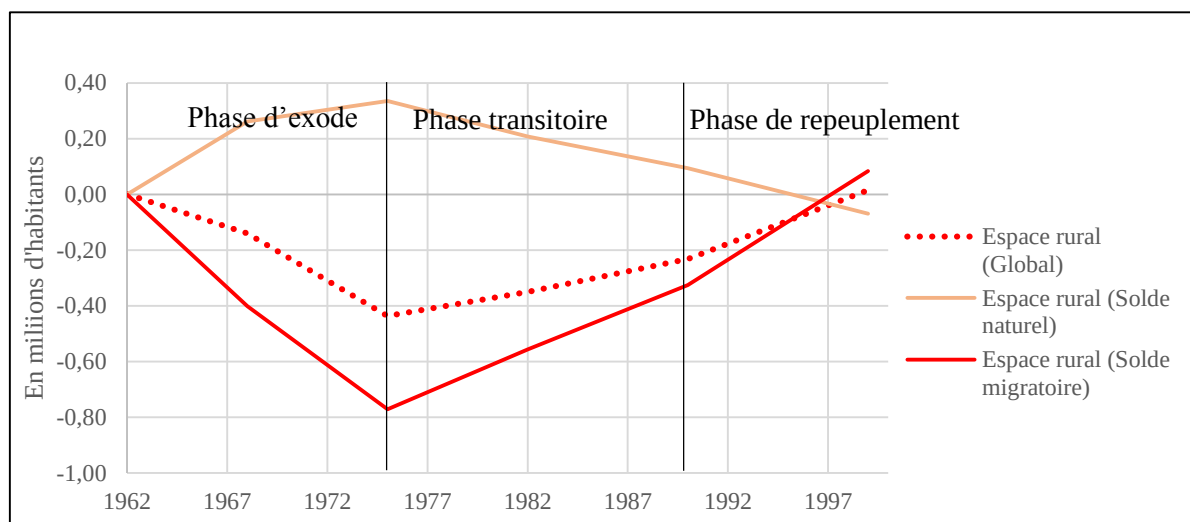
Des territoires ruraux majoritairement dynamiques sur les plans démographique et économique

1. Un renouveau démographique généralisé qui recouvre des logiques migratoires diverses

Les territoires ruraux présentent une diversité en termes morphologiques ou fonctionnels notamment. Néanmoins, on observe dans la majorité des campagnes françaises un même phénomène : une reprise démographique engagée dans les années 1970 (Pistre, 2012) qui apporte un nouveau dynamisme (démographique et économique) à ces territoires.

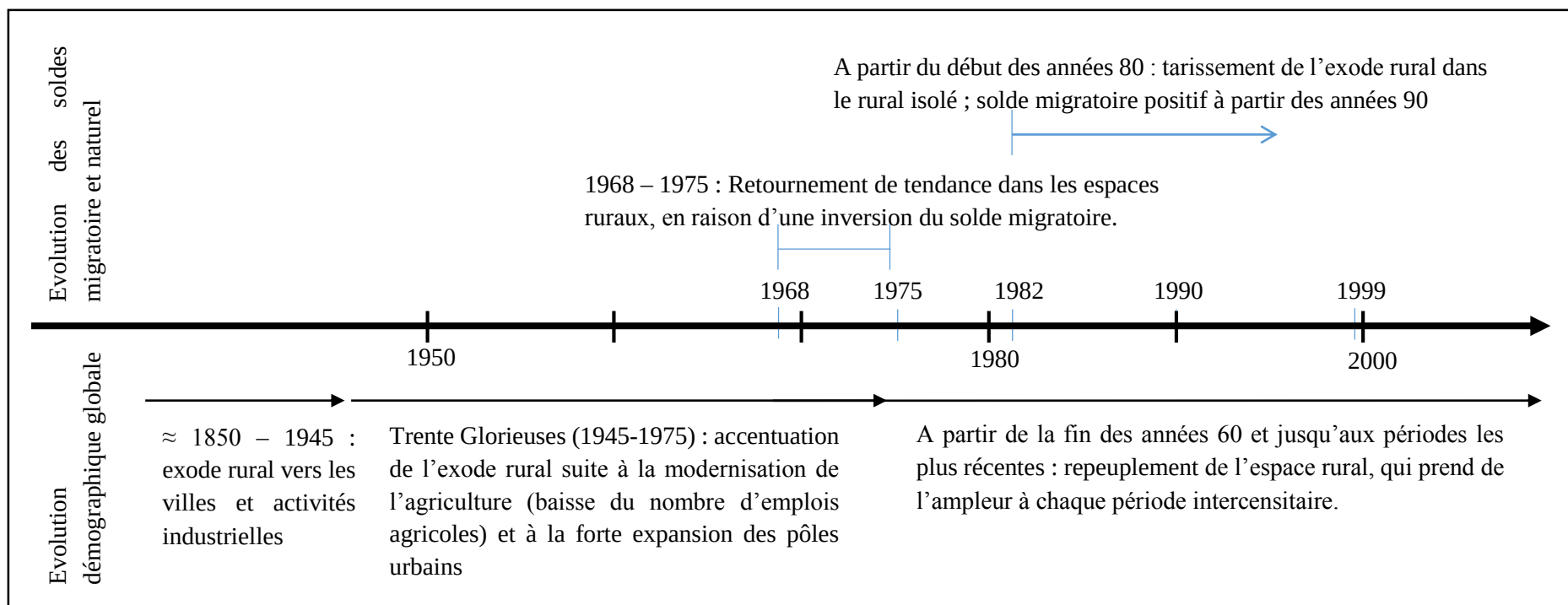
Entre le milieu du XIX^{ème} siècle et la fin des 30 Glorieuses, la France a connu une longue période *d'exode rural*, qui a conduit au départ d'une partie de la population rurale vers les espaces urbanisés : malgré un solde naturel excédentaire, les territoires ruraux ont donc perdu de la population. S'en est suivie une période *transitoire* et une stabilisation de la population rurale, en raison du tassement progressif de l'exode rural qui contrebalançait un solde naturel de plus en plus négatif. A partir des années 1960-1970, la trajectoire démographique s'est

inversée : les territoires ruraux sont alors entrés dans une phase de *repeuplement*, marquée par un solde naturel nul, puis positif, et des mouvements migratoires positifs ; Kayser (1990) parle de « *renaissance rurale* ». Enfin, la conjonction d’une stimulation exogène (solde migratoire positif) et d’une dynamique endogène (solde naturel positif) caractérisent la quatrième phase, de « *revitalisation* » (Hirczak et al, 2011, p.75), dans laquelle les territoires ruraux semblent être entrés depuis la fin des années 90 (cf. frise chronologique ci-dessous).



Graphique 1 : Application des phases de recomposition aux espaces ruraux – MH, 2014 – Source : Bessy-Pietri et al, 2000

Note : nous ne disposons pas de données chiffrées nous permettant de compléter le graphique ci-dessus pour le recensement de 2010 ; néanmoins, Hirczak et al (2011, p.79) notent que, à partir de 1999, « *près de la moitié des départements ruraux sont dans une phase de revitalisation, caractérisée par un solde migratoire toujours largement positif, mais surtout par une reprise du croît naturel* ».



Graphique 2 : Frise chronologique de l'évolution démographique des espaces ruraux – MH, 2014

Le retournement démographique que connaissent les campagnes depuis les années 1970 s'explique principalement par des flux migratoires positifs ; il semble se confirmer, voire s'accélérer, au vu des derniers recensements (Morel & Redor, 2006 ; Laganier & Vienne, 2009 ; Pistre, 2012). Ce regain démographique touche aujourd'hui la quasi-totalité du territoire français (Le Bras, 2012) et la majorité des espaces ruraux, quelle que soit leur taille et, dans une moindre mesure, leur distance avec des pôles urbains, y compris les espaces de faible densité (Barthe & Milian, 2011b) ; seuls les territoires peu peuplés les plus éloignés de toute agglomération ne gagnent pas de population, voire en perdent (Clanché, 2014). Néanmoins, Pistre (2012) fait l'hypothèse que même ces territoires ruraux encore en décroissance (notamment la zone qui s'étend du nord de la Seine jusqu'à l'Alsace – Le Bras, 2012) pourraient à terme connaître une reprise démographique. Aujourd'hui, on estime que la population rurale représente entre 20 et 25% de la population française, et les espaces ruraux aux alentours de 60% de la superficie du territoire⁶.

Le devenir démographique des territoires ruraux est toutefois incertain, et les essais de prospective à ce sujet produisent des résultats contrastés. Ainsi d'une part, le Centre d'Analyse Stratégique prévoit une croissance de 10,1% de la population des Espaces à Dominante Rurale⁷ entre 2006 et 2030, celle-ci passant de 11 à 12,2 millions d'habitants (CAS, 2012). D'autre part, la démarche de prospective *Territoires 2040* menée par la DATAR a conduit divers experts à réfléchir aux évolutions possibles des territoires à l'horizon 2040 ; plusieurs avenir, parfois

⁶ En raison de l'absence de consensus sur les limites du « rural » et des nombreuses typologies proposées, on retrouve dans la littérature des données concernant les populations rurales relativement variées, allant de 14% de la population nationale à 72% ; le chiffre le plus fréquemment cité est celui de 20%.

	Définition du rural retenue	Population	Superficie
Observatoire des territoires (2011, données de 2008)	ZAU 2010 : Petits pôles et leurs couronnes + Autres communes multipolarisées + Communes isolées hors influence des pôles	8,7M (13,9%)	54,5%
INSEE (2010, données de 2007)	ZAUER 2002 : Communes de l'espace à dominante rurale (pôles d'emploi et leur couronne, autres communes de l'EDR)	11,1 M (18%)	59%
Observatoire des territoires (2011, données de 2008)	ZAU 2010 Petits pôles et leurs couronnes + Autres communes multipolarisées + Communes isolées hors influence des pôles + Communes multipolarisées	12M (19,1%)	62,7%
Aubert (2009)	-	« Environ le 1/5 ^{ème} de la population »	« Environ les 2/3 du territoire »
Dedeire et al (2011, données de 2006)	ZAUER 2002 : Communes de l'espace à dominante rurale (pôles d'emploi et leur couronne, autres communes de l'EDR)	14M (24%)	-
CGET (2015)	Espaces peu denses éloignés des services + espaces très peu denses	17M (26,4%)	66,2%
Hirczak et al (2011, données de 2006)	Communes NUTS 3 (définition de l'OCDE, 1994)	45M (72%)	90%

Tableau Erreur ! Document principal seulement. : Des images du rural contrastées suivant les définitions retenues – MH, 2015

⁷ Cette catégorie des Espaces à Dominante Rurale n'a pas d'équivalent dans le Zonages en Aires Urbaines développé par l'INSEE en 2010, qui a cours actuellement.

divergents, sont envisagés pour le rural : Le Bras (2012, p.44) note que des retournements démographiques sont survenus tous les 15 ans en moyenne, et que malgré le renouveau démographique observable dans les territoires ruraux depuis les années 1970, d'autres revirements sont probables. Quant à Barthe & Milian (2011b), au sujet des espaces ruraux de faible densité, ils proposent des scénarii d'évolution aussi divers que les *archipels communautaires* (dans lequel le rural de faible densité accueillerait désormais uniquement les populations très aisées ou fortement paupérisées, en quête d'isolement ou d'entre-soi) ; les *plateformes productives* (très peu peuplées, ou uniquement par des populations d'ouvriers) ; ou encore la « *faible densité absorbée* » (scénario dans lequel les espaces de faible densité seraient de plus en plus peuplés en raison d'un phénomène de croissance et de diffusion de l'habitat devenu quasi généralisé – Mora et al, 2008). Ce dernier scénario est également celui privilégié par Perrier-Cornet (2004), qui le considère comme « *le plus probable compte tenu des évolutions actuelles* », mais note qu'il est néanmoins « *subordonné à l'absence de toute crise de la mobilité* » : de fait, et nous reviendrons sur ce point ultérieurement, il est possible qu'un bouleversement du contexte et des conditions de mobilité remette en question le devenir des territoires ruraux et leur dynamisme démographique.

Le regain démographique des territoires ruraux est allé de pair avec un renouveau et une diversification des populations rurales (Guimond & Simard, 2011, p.152) : l'arrivée massive de nouvelles populations a mis à mal l'homogénéité (culturelle, professionnelle, de modes de vie) qui a longtemps caractérisé les sociétés rurales (Jean, 1979). Les flux migratoires à destination du rural sont en effet hétérogènes, comme l'ont montré Sencébé & Lépiciér (2007) puis Pistre (2011), qui ont mis en évidence la diversité des « *profils et logiques migratoires* ».

Ainsi, ces migrations participent d'une part à un phénomène de périurbanisation, d'autre part à un phénomène de rurbanisation. Alors que la littérature a souvent retenu uniquement le premier processus pour expliquer le dynamisme rural, certains chercheurs contestent cette utilisation « *abusive* » (Thomsin, 2001) du concept et établissent une distinction entre les deux phénomènes d'urbanisation qui « *affectent différemment les territoires, n'étant nullement comparables par l'ampleur des transformations paysagères et des surfaces nouvellement affectées, [...] ni par leur période d'apparition, ni par le contexte de leurs mécanismes respectifs, ni par leur intensité* ». De nombreuses définitions ont été proposées au sujet de la périurbanisation et de la rurbanisation (cf. Annexe 1, p.i) ; nous en retiendrons que :

- la périurbanisation consiste en un « étalement des agglomérations urbaines sur leurs communes périphériques », touche les espaces ruraux « sous influence des villes », « *au cœur d'un phénomène de polarisation pouvant aller jusqu'à un rayon de 50 km autour des villes* » (Boutet, 2010, p.81) ;
- la rurbanisation est un ensemble de processus initiateurs de dynamiques nouvelles animant les territoires ruraux, des dynamiques qui ne relèvent pas d'un processus d'extension urbaine (Thomsin, 2001)

Pistre (2011, p.549) met en évidence la surreprésentation de certains profils parmi les nouveaux ruraux selon les logiques d'échange et le type de campagne. Parmi les migrations de courte distance caractéristiques du phénomène de périurbanisation, il note ainsi la surreprésentation

des jeunes couples avec enfants, ce qu'il interprète comme le « *signe de premiers investissements immobiliers de la part d'individus à la recherche d'un logement adapté à leur nouvelle situation familiale* ». Au sein de ces processus de périurbanisation il distingue également les cadres et professions intellectuelles supérieures, qui privilégient les campagnes proches du périurbain, et les ouvriers qui ont été plus nombreux à s'installer dans les campagnes périurbaines plus éloignées. Enfin, il constate parmi les migrants à destination du rural isolé une surreprésentation des retraités, des employés, des ouvriers et des professions intermédiaires (Pistre, 2011, p.553).

Sencébé & Lépiciér (2007) se sont également intéressés à l'hétérogénéité des migrations à l'origine du renouveau démographique des campagnes. Ils identifient également différents « effets » expliquant les migrations : outre l'effet *cycle de vie* et souhait d'accession à la propriété mentionné précédemment, ils distinguent :

- l'effet *préservation* qui pousse les classes moyennes et populaires vers les périphéries rurales, où ils peuvent « *échapper aux banlieues défavorisées et accéder à des lieux permettant l'entre-soi* » (Urbain, 2002) ;
- l'effet *génération*, qui se traduit par une émigration rurale des « *retraités du baby-boom* » (Bessy-Pietri et al, 2000) vers le soleil (par un processus d'héliotropisme) ou vers leur région d'origine ;
- enfin, la *néo-ruralité*, « *épiphénomène* »⁸ qui pousse certains ménages (entrepreneurs indépendants, artisans ou commerçants, chômeurs) à s'installer dans le rural isolé, à la recherche d'un « *cadre de vie rurale* » (Sencébé & Lépiciér, 2007) ou d'un espace « *refuge* » (Auclair et al, 1998).

2. L'économie résidentielle, principal moteur du dynamisme économique des campagnes

Le dynamisme démographique et la présence de populations (résidents et touristes) contribuent en retour au dynamisme économique des territoires ruraux.

L'agriculture ne constitue plus le moteur principal de développement local des territoires ruraux : c'est aujourd'hui l'économie qualifiée de résidentielle (et résidentielle) qui tient ce rôle (Pecqueur & Talandier, 2012). En 2004, elle fournissait ainsi la majorité des emplois dans la moitié des 1050 bassins de vie de l'Espace à Dominante Rurale (Ambiaud et al, 2004). L'économie résidentielle est basée sur le développement d'une offre de services permettant de satisfaire les besoins des populations présentes sur le territoire et se traduit par la création d'activités économiques et d'emplois, en particulier dans le secteur des services induits (Chevalier, 2005) ; elle participe également à une revitalisation du commerce de proximité et de l'artisanat (François-Poncet & Belot, 2008, p.53). Elle se base également sur la captation des revenus extérieurs apportés par ces ménages (salaires et retraites notamment). S'appuyant

⁸ Les observations de Sencébé & Lépiciér (2007) sont basées sur le recensement de 1999 ; ils qualifient alors d'« épiphénomène » un processus dont Pistre (2011) montre en analysant le recensement de 2010 qu'il s'agit en réalité d'un phénomène en plus en plus marqué.

notamment sur la consommation locale, elle se différencie des activités économiques dont l'existence dépend majoritairement d'une demande extérieure au territoire, et qui sont soumises à la concurrence des activités économiques identiques présentes sur d'autres territoires (François-Poncet & Belot, 2008, p.50). L'économie résidentielle participe également à l'attractivité des territoires : des travaux récents montrent que la diversité de l'offre d'équipements de proximité encourage l'attractivité migratoire des espaces ruraux et favorise la circulation de richesses (Talandier & Jousseume, 2013).

Si l'économie non-présentielle⁹ ne constitue plus un moteur de développement économique suffisant pour les territoires ruraux (ADEUS, 2015), sa place dans l'économie rurale n'est néanmoins pas négligeable : les services aux entreprises, l'industrie, l'agriculture, ainsi que de nouvelles activités productives (agritourisme ou énergies renouvelables notamment), participent au développement rural.

Ainsi, l'emploi industriel représentait au début des années 2000 près d'un emploi sur 4 (Huiban, 2003) : dans les bassins de vie ruraux il était en moyenne deux fois plus important que l'emploi agricole et agro-alimentaire additionnés (DATAR, 2003) ; en outre, l'économie industrielle rurale semble résistante, puisque l'emploi industriel baisse à un rythme nettement moins soutenu en rural (-8% entre 2006 et 2011) qu'en urbain (-13% - Equipe EAU, 2014). Coissard & Pecqueur (2007) expliquent la localisation d'activités industrielles en rural par les avantages différenciatifs de ces territoires (les ressources spécifiques territoriales, non reproductibles, notamment les aménités naturelles et environnementales, les faibles densités ou l'isolement), mais également par une fiscalité favorable au foncier et une mobilité peu chère, qui compensent les pertes dues à l'éloignement du marché des pôles urbains (Schmitt & Goffette-Nagot, 2000). Il est donc possible qu'une évolution des conditions de mobilité remette en question ces conditions d'accueil favorables, et limite l'attractivité des territoires ruraux pour les entreprises. Enfin, si l'agriculture a perdu son rôle prépondérant en rural¹⁰ et si son poids dans l'économie nationale est aujourd'hui modeste (Frayssignes, 2008), elle reste un secteur structurant pour les territoires ruraux. Structurant d'un point de vue paysager d'une part : les terres agricoles occupent encore quasiment 60% du territoire national. Structurant d'un point de vue symbolique d'autre part : l'agriculture constitue un « *élément de la culture traditionnelle* » que les ménages souhaitent préserver (Rieutort, 2009), et fait partie intégrante de l'attractivité du rural. L'envie de « *local* » d'une société « *à la recherche de ses racines* » se traduit notamment par la consommation de produits *de qualité* ancrés à des lieux particuliers (par exemple de produits issus de circuits courts ou de filières AOC) ; ou par la rencontre et les échanges avec des agriculteurs lors d'achats en vente directe au sein des exploitations par exemple. L'agriculture et ses acteurs sont ainsi intégrés dans un système d'images, de valeurs, de mythes (Rieutort, 2009), qui contribuent à ancrer ce secteur dans les territoires. Dans un contexte de nouvelle montée en puissance du « *territoire* » qui se développe notamment en réaction à la

⁹ Depuis 2010, l'INSEE distingue deux sphères économiques : la sphère non présenteielle, qui comprend l'ensemble des activités qui se localisent pour produire et exporter ; la sphère présenteielle, qui comprend des activités consommées sur place (INSEE)

¹⁰ Le nombre d'exploitations agricoles et de travailleurs permanents ont baissé de moitié en 20 ans (Agreste Primeur, 2012)

globalisation, le monde agricole est à même de répondre aux nouvelles demandes de la société, notamment en matière d'environnement et de production de qualité (Barthe et al, 2012).

Par ailleurs, les territoires ruraux sont terres d'innovations, qui sont basées généralement sur une valorisation des ressources locales spécifiques (Coissard & Pecqueur, 2007). On voit ainsi se développer des projets innovants en termes d'énergies renouvelables, de bio-énergies (Système Energétique Agri-Territorial - Tritz, 2013 ; Pierre, 2008), d'alimentation (circuits courts, Associations de Maintien de l'Agriculture Paysanne, Systèmes Agro-alimentaires Localisés), ou de « nouvelles » pratiques telles que l'agritourisme (Lescureux, 2003). Ces innovations, tant techniques, qu'organisationnelles et économiques (Tritz, 2012), participent au développement économique, à la valorisation environnementale et à la cohésion sociale des territoires : elles contribuent donc au développement durable des territoires ruraux (Requier-Desjardins, 2010). Se fondant sur les ressources propres et spécifiques du territoire, elles participent également à leur autonomie, et pointent leur capacité à s'approprier des enjeux « *aujourd'hui plus que jamais stratégiques* » (Tritz, 2013). Ces projets innovants sont également intéressants en termes de gouvernance : souvent initiés par des acteurs de la société civile (associations de défense de l'environnement, agriculteurs), suivant un modèle de développement « ascendant » ou « *bottom-up* » (Tritz, 2012), ils témoignent d'un nouveau rapport au territoire ; d'une remise en cause par les ménages des conditions de production et de consommation qui caractérisent les sociétés actuelles ; d'une envie de « *réappropriation d'une ressource, de la production à la consommation ; d'une autonomie économique, décisionnelle et d'action* » (Dobigny, 2012).

Depuis les années 70, le rural s'est transformé et a fait l'objet de mutations profondes ; les évolutions démographiques et économiques n'ont néanmoins pas été uniformes sur l'ensemble des territoires ruraux. Pour appréhender la diversité du « rural » et le fonctionnement des territoires ruraux, nous avons choisi de fonder notre travail de recherche sur l'analyse des modes d'habiter des ménages « ruraux » qui habitent ces territoires, à travers une comparaison entre rural polarisé et isolé : en particulier, nous visons d'une part la compréhension de leurs pratiques actuelles (spatiales, sociales, sur leurs liens au territoire) et des logiques les sous-tendant, et d'autre part à comprendre les marges de manœuvre dont disposent les ménages pour faire évoluer leurs pratiques de mobilité, à l'heure actuelle fortement dépendantes de la voiture.

Comprendre le rural grâce à une approche par les modes d'habiter

1. Une double approche, qualitative et quantitative

On retrouve dans la littérature deux approches permettant d'appréhender le « rural » : une approche quantitative et statistique, menée à partir de l'analyse de bases de données nationales ; une approche qualitative, réalisée sur la base d'enquêtes sociologiques ou de monographies territoriales. Ces recherches, quantitatives ou qualitatives, permettent de caractériser le rural dressent un portrait de la réalité rurale en termes de pratiques quotidiennes ; elles mettent

également en évidence le rôle de différents déterminants (territoriaux, sociodémographiques ou comportementaux) permettant de comprendre et d'expliquer ces pratiques.

Dans la littérature quantitativiste, on retrouve en particulier des recherches consacrées à la mobilité des ruraux. Dans un rapport du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD, 2010) consacré à la *Mobilité des français*, on trouve les principales données concernant les déplacements des ruraux. Etabli à partir des données INSEE du dernier recensement de population, ce rapport donne à voir des ruraux aux pratiques très similaires aux périurbains, tant en termes de distances parcourues et de durées quotidiennes de déplacements, de part modale de la voiture, de taux de motorisation ou d'émissions de CO₂ dues au transport.

	Urbain	Périurbain	Rural
Durées quotidiennes	55 minutes	50 minutes	49 minutes
Distances quotidiennes parcourues en voiture	26 km	45 km	42 km
Distance au travail	23,6 km	30,5 km	28,4 km
% des déplacements réalisés en voiture	50%	81%	75%
% des déplacements réalisés en voiture (actifs travaillant hors de leur domicile uniquement)	60%	90%	85%
Nombre de voitures par ménage	1.0	1.6	1.4
Emissions annuelles de CO ₂ (mobilité locale)	1 t.CO ₂ /hab	1.7 t.CO ₂ /hab	1.5 t.CO ₂ /hab
Part du budget-carburant dans le budget global	3.2%	4.6%	4.4%

Tableau 1 : Déplacements quotidiens selon le type d'espace de résidence – Huyghe et al (2013, p.14), à partir de données issues du rapport de la CGDD, 2010

Une autre partie de la littérature quantitative propose des facteurs explicatifs de ces pratiques de mobilité : elle souligne l'influence conjointe de déterminants territoriaux, sociodémographiques et comportementaux. Minster & Hubert (2012) ont ainsi mis en évidence la triple influence de l'âge, de la possession d'un permis de conduire et de la densité sur la possession et l'usage de la voiture ; en particulier, ils ont montré que les ménages vivant dans les territoires les moins denses ont le plus de voitures à leur disposition, et que la part des ménages multimotorisés est la plus importante en milieu rural. Ces résultats sont corroborés par ceux de Pouyanne (2010), qui montrent l'influence de la densité sur les pratiques de mobilité. D'autres recherches quantitatives, francophones ou anglo-saxonnes, ont mis en évidence l'influence sur les pratiques de mobilité de la distance au centre urbain (Ewing & Cervero, 2010) et de la forme urbaine (Le Néchet & Aguiléra, 2012) ; de la structure du ménage (Ritsema van Eck et al, 2005), du revenu (Golob, 2000), de la situation par rapport à l'emploi (Weber & Kwan, 2003) ou du taux de motorisation (Naess & Sandberg, 1996) ; ou encore de facteurs

psychologiques telles que les normes personnelles ou sociales (Bamberg et al, 2011 ; Garling & Fujii, 2009)¹¹.

2. Une approche par les modes d'habiter

Les recherches consacrées aux mobilités permettent de dresser un portrait général du rural, qui est notamment nécessaire pour mettre en évidence l'enjeu que représente aujourd'hui la mobilité automobile pour ces territoires. Néanmoins, elles ne permettent pas de comprendre les logiques et les motifs qui sous-tendent ces déplacements. Elles ne permettent pas d'expliquer la répartition spatiale et temporelle des activités quotidiennes liées à l'emploi, aux loisirs ou à la consommation, qui occasionnent les déplacements que donne à voir le rapport du CGDD. Quelles pratiques quotidiennes du territoire développent les ménages, qui suscitent ces besoins de déplacement ? Comment les ménages *habitent*-ils leur territoire ?

Des réponses à ces questions peuvent être trouvées dans une deuxième partie de la littérature, établie à partir d'une approche qualitative. Composée de recherches sur « *l'habiter* », elle analyse la manière dont « *les individus habitent les lieux géographiques du Monde* » (Stock, 2006b) ; la manière dont, dans une société marquée par un phénomène de mobilité généralisée, un éclatement des territoires pratiqués et une diversification des populations, les ménages pratiquent (spatialement, socialement) leur territoire, se l'approprient, le « *traversent, touchent, marquent, affectent* » (Mathieu, 2014). Ces recherches sur l'habiter s'intéressent d'une part à la territorialisation des ménages, à l'inscription spatiale de leurs différentes activités quotidiennes ; d'autre part aux liens que développent les habitants *dans* et *envers* le territoire.

A notre connaissance, peu voire pas de recherches ont jusqu'à présent été consacrées à la territorialisation des ménages ruraux. En revanche, elles sont nombreuses à s'être intéressées aux pratiques spatiales des ménages du périurbain : ces derniers étant confrontés de manière similaire à un enjeu de mobilité fort, la littérature qui leur est consacrée ouvre de premières pistes pour comprendre les pratiques des ruraux. Ainsi, on peut notamment citer les recherches de Dodier (2007), qui met en évidence l'individualisation des rapports à l'espace et la diversité des pratiques des ménages (« *loin des discours généraux qui ont longtemps fait de ces espaces une entité parfaitement homogène* ») ; il explique ces pratiques spatiales par la double influence de caractéristiques territoriales (en particulier la taille du centre urbain le plus proche) et sociodémographiques (notamment l'ancienneté d'installation dans le territoire et l'origine spatiale des ménages). L'un des faits saillants de ses recherches, plusieurs fois corroboré depuis, est celui de l'ancrage des ménages dans le local, de leur fréquentation importante du « *village périurbain* » (Aguiléra et al, 2014 ; Bonnin-Oliviera et al, 2014) : ces résultats donnent à voir, dans le périurbain, un réinvestissement du local. Là encore, il est montré que l'ancienneté d'installation des ménages dans le territoire est un facteur favorisant les pratiques de proximité, puisqu'elle permet une appropriation de l'espace et une *maturation des modes de vie* (Berger

¹¹ La littérature sur les déterminants de la mobilité est particulièrement riche, l'inventaire rapide que nous en dressons ici est loin d'être exhaustif. Pour un état des lieux de la littérature anglo-saxonne en 2010, voir l'article très complet de Ewing & Cervero (2010).

et al, 2014). Par ailleurs, Bonnin-Oliviera (2013) identifie une évolution du rapport qu'entretiennent les ménages à « la ville » ; rapport à la ville dont Aldhuy (2004) ou Cailly & Dodier (2007) ont montré qu'il était influencé par l'origine spatiale (résidentielle, voire professionnelle) et le capital spatial¹² des ménages. Enfin, les pratiques spatiales des ménages ont été analysées *via* une analyse de l'influence du lieu de l'emploi qui, en périurbain comme en rural, se caractérise par une dissociation et une distanciation de plus en plus importantes par rapport au lieu de résidence. La littérature propose des conclusions divergentes : d'un côté, Sencébé et al (2002) ou Boulahbal (2001) montrent que le lieu de travail est structurant pour le lieu des autres activités ; de l'autre, Madoré (2004), Aguiléra et al (2014) ou Gerber & Carpentier (2012) montrent que c'est le lieu de résidence, et non le lieu de travail, qui structure les espaces de vie.

Une autre partie de la littérature sur les modes d'habiter est consacrée aux interactions que les ménages entretiennent *dans* et *avec* leur territoire, aux relations sociales et aux liens d'attachement qu'ils développent : une littérature riche (notamment française et québécoise) a été consacrée aux ménages ruraux. Ainsi, Sencébé (2004) identifie plusieurs formes d'appartenance, développées à l'égard de ces lieux pratiqués « *susceptibles d'être choisis et quittés, multipliés et comparés* » : *l'immersion* dans un lieu qui constitue un horizon unique et abolit tout « *ailleurs* », soit par enracinement soit par errance ; la *distanciation* sous la forme d'un ancrage dans le lieu de vie, qui n'empêche néanmoins ni de fréquenter d'autres lieux ni de le quitter, plus tard ; la *dissociation*, forme d'appartenance en *tension*, séparation entre le lieu d'origine pourvoyeur de l'identité généalogique et le lieu de la vie quotidienne (notamment professionnelle) porteur de l'identité sociale ; enfin, l'*extériorité*, sentiment d'appartenance *labile* par laquelle *lieux et liens sont substituables*. Sencébé (2011) montre que la diversité de ces formes d'appartenance fait du « vivre-ensemble » en rural une véritable gageure, en raison notamment d'un affaiblissement des relations entre voisins et d'une disparition progressive des lieux collectifs de rencontre (école ou services publics) ; à ce sujet, la sociologue montre l'influence de la signification qu'a le lieu pour l'individu, selon qu'il s'apparente à un « *choix de vie, à un arbitrage économique ou encore à un héritage non négociable* ». De nombreuses recherches ont par ailleurs été menées au Québec sur les relations entre néo-ruraux et ruraux d'origine, souvent mentionnées comme conflictuelles dans la littérature (François-Poncet & Belot, 2008). Bonnin-Oliviera (2008) et Guimond et al (2014) montrent au contraire des relations conviviales et un apaisement de ces conflictualités, qu'ils expliquent notamment par l'homogénéisation des modes de vie et de sociabilité dans l'ensemble de la société. Guimond & Simard (2011) montrent en outre un engagement généralisé des ménages dans le local qui, quelle que soit leur origine spatiale, « *veulent contribuer au bien-être de leur milieu* ».

¹² Le capital spatial a été défini par Lussault (2003) et Cailly (2004) comme l'« *ensemble des ressources spatiales matérielles (habitat, mobilités), immatérielles (télécommunications) et idéelles (stock de compétences, d'appétences et d'imaginaires spatiaux) que doit nécessairement mobiliser l'individu dans sa vie quotidienne pour poursuivre ses actes, développer des stratégies et accéder à d'autres biens sociaux (capital économique, culturel ou social)* » (Cailly, 2007, p.170).

Cette littérature extrêmement riche, dont nous ne citons ici que quelques résultats principaux, apporte des connaissances substantielles permettant de comprendre les pratiques quotidiennes des ménages ruraux et, plus largement, le fonctionnement actuel des territoires ruraux. Elle ouvre également de nombreuses pistes de recherches, que nous souhaitons explorer au cours de notre travail. Elle nous amène à énoncer une première problématique :

Comment habite-t-on les territoires ruraux, et quelles logiques sous-tendent les modes d'habiter des ménages ?

Dans cette première partie de notre travail de recherche, nous poserons l'hypothèse d'une individualisation des modes d'habiter des ménages, qui se traduit par l'absence d'unicité d'un mode d'habiter rural, et de la double influence des caractéristiques territoriales et du profil des ménages.

D'une part, nous chercherons à investiguer plus avant la question de l'influence des caractéristiques territoriales sur les pratiques quotidiennes des ménages qui, hormis dans le travail de recherche de Dodier (2007), ont été peu questionnées. En effet, la diversité des territoires ruraux a fait l'objet de multiples typologies (généralement à l'échelle nationale), mais a peu été analysée *via* des approches sociologiques. Ainsi, nous chercherons à évaluer l'influence de deux déterminants principaux, la distance aux pôles urbains et l'offre locale - de commerces, services ou offre de transport-, sur les pratiques quotidiennes (notamment spatiales) des ménages : pour ce faire, nous étudierons plusieurs terrains d'étude appartenant à deux des catégories de rural susmentionnées, le rural polarisé et le rural isolé.

D'autre part, la revue de littérature nous a permis d'identifier différents déterminants sociodémographiques qui expliquent pour partie les pratiques des ménages : des déterminants « traditionnels » tels que la situation familiale ou professionnelle, le revenu des ménages, mais également d'autres déterminants tels que l'origine spatiale ou l'ancienneté d'installation des ménages. Nous faisons l'hypothèse qu'un autre déterminant, le « dessein » des ménages lors de leur installation dans le territoire, influence la manière dont ils habitent le territoire. En effet, le renouveau démographique que connaissent les campagnes depuis les années 1970 s'est traduit par l'arrivée massive de nouvelles populations ; Pistre (2012), Sencébé & Lépiciér (2007) ont montré que leurs migrations répondaient à diverses logiques migratoires, que les ménages présentaient des projets d'installation divers : certains cherchaient à accéder à la propriété, d'autres cherchaient un cadre de vie permettant un « retour à la terre », d'autres encore opéraient un « retour au pays », etc. Ce « projet », cette logique sous-tendant l'installation dans les territoires ruraux, a jusqu'à présent été très peu investigué ; on le retrouve sous une certaine forme dans les recherches de Sencébé (2011) lorsqu'elle distingue les lieux « *choix de vie, arbitrage économique ou héritage non négociable* ». Dans notre travail de recherche, nous choisissons d'en faire un critère fort dans notre grille d'analyse des pratiques des ménages.

Cailly (2007) a montré que les pratiques spatiales des individus évoluent au fil du cycle de vie, en particulier en fonction de leurs relations sociales : plus largement, nous ferons l'hypothèse que les modes d'habiter des ménages ne sont pas invariables mais évoluent au cours du temps, qu'ils « s'hybrident » notamment sous l'influence du territoire et de ses acteurs (habitants,

acteurs économiques). Pour vérifier cette hypothèse nous analyserons donc les pratiques des ménages dans une dimension temporelle.

Evaluer le potentiel d'évolution des mobilités dans le rural

Le dynamisme des territoires ruraux, leur attractivité sur les plans démographique et économique, ont été permis et reposent aujourd'hui sur une mobilité généralisée, facile et peu chère : « *it is clear that mobility has long been a significant driver of change in rural areas ; what is also apparent is the reciprocal relationship between mobilities and the dynamics of rural places* » (Milbourne & Kitchen, 2014, p.334). C'est notamment cette mobilité qui permet aux ménages alternants de résider en campagne et de travailler en ville, ou aux touristes de venir profiter des aménités des territoires ruraux ; ces conditions de mobilité qui attirent les industries dans des territoires peu denses en compensant l'éloignement du marché urbain. Dans les territoires ruraux, la faible densité de population et d'équipements, conjuguée à l'absence ou la *faible qualité** (Baptiste & Huyghe, 2014) des services de transports en commun rendent l'utilisation régulière de la voiture presque indispensable : Dupuy (2006) parle ainsi de « *dépendance automobile* ».

1. Trois phénomènes qui risquent de perturber les conditions de mobilité en rural

Les conditions de cette mobilité généralisée, facile et peu chère, vont probablement être remises en question par l'évolution du contexte général ; on identifie trois facteurs principaux :

i. d'une part, la raréfaction progressive du pétrole, qui va probablement se traduire par un renchérissement des carburants et une augmentation du budget-mobilité des ménages, à moyen et long termes ; les conditions de mobilité et, plus largement, les modes de vie des ménages les plus modestes et des ménages vulnérables* vont dès lors être impactés ;

ii. d'autre part, la diffusion des impératifs de développement durable, qui pose explicitement la question de l'évolution des pratiques actuelles de mobilité en milieu rural, fortement dépendantes de la voiture, vers des pratiques moins consommatrices en énergie fossiles et moins émettrices de polluants ;

iii. enfin, des politiques publiques qui tendent à encourager la densification des territoires les mieux desservis, voire à limiter le développement des territoires à ces seuls espaces non dépendants de la voiture, au détriment des espaces ne bénéficiant d'aucune alternative à l'automobile.

i. Une raréfaction progressive des énergies fossiles qui perturbe les conditions de mobilité des ménages

« *Notre appréciation du phénomène de renchérissement des carburants est erronée* », telle est la conclusion de J.M. Jancovici dans sa synthèse sur l'évolution du prix des carburants (Jancovici, 2013). En effet, il montre que, si l'on analyse l'évolution des coûts des carburants

en monnaie constante (et non en monnaie du jour), l'essence et le diesel n'ont augmenté en moyenne « que » de 15% entre 1970 et 2013. Les dernières années montrent d'ailleurs clairement une diminution de ces prix ; on notera en particulier une diminution de 8% des prix entre septembre 2013 et septembre 2014. L'on est donc bien loin des prévisions alarmistes concernant le renchérissement inexorable et rapide des carburants. Néanmoins, selon K. Aleklett, spécialiste du *Peak Oil*, cette baisse rapide du coût du pétrole « *may signal approaching problems for the world economy* » (Aleklett, 2014) : loin d'être une bonne nouvelle, elle indiquerait au contraire une nouvelle phase de récession, comme ce fut le cas en 2008 (où un déclin brutal du coût du pétrole a précédé la récession globale des années suivantes).

Si le renchérissement des carburants ne constitue pour le moment pas une réalité ou une véritable menace pour les ménages (qui assistent aujourd'hui, en 2015, au contraire à une baisse des prix), le *Peak Oil* est en revanche inévitable. Le terme de *Peak Oil* (ou pic pétrolier) correspond au moment où la production de pétrole conventionnel cessera d'augmenter et commencera à décliner, en conséquence de l'épuisement des réserves, physiquement limitées, de pétrole. Il n'existe aujourd'hui pas de réel consensus sur la date du *Peak Oil*, mais de nombreux scientifiques s'accordent à dire qu'il serait déjà survenu, entre 2000 et 2010 : l'Agence Internationale de l'Energie (IEA) et Jancovici¹³ évaluent respectivement la date du *Peak Oil* à 2008 et 2005.

De nombreuses incertitudes subsistent sur l'après *Peak Oil* (Geels et al, 2012, p.348) : faisant l'hypothèse que le pic sera suivi d'un « plateau de production » de pétroles non conventionnels¹⁴ (productions permises par le développement de nouvelles technologies, qui permettront d'accéder à des ressources de pétrole aujourd'hui non exploitées), les techniciens du secteur pétrolier s'accordent à prédire un pic « définitif » aux alentours de 2020. Par la suite, la production de pétrole devrait décliner de 4 à 6% par an (Coventry, 2013).

La littérature a mis en évidence le lien direct entre énergie et croissance du PIB (Ayres & Warr, 2010 ; Murphy & Hall, 2010 ; ou encore Hamilton, 2011, qui a montré qu'un renchérissement des carburants était facteur de crise économique). Après le plateau de production de carburants aux alentours de 2020, une diminution de 4 à 6% de la production mondiale de pétrole aurait de réelles répercussions sur l'économie mondiale et sur les potentiels de croissance économique.

A l'échelle individuelle, la raréfaction du pétrole aura également des conséquences sur les modes de vie des ménages, sur leurs déplacements bien sûr (en France, 98% des transports terrestres dépendent du pétrole – Jancovici, 2013 ; le transport consomme 70% des produits raffinés français), mais également sur leurs pratiques de consommation (le pétrole est la matière première de toute la production pétrochimique, que l'on retrouve en particulier sous forme de plastiques dans une majorité des produits que nous consommons quotidiennement).

¹³ Ingénieur conseil, expert sur le Changement climatique et fondateur du Shift Project

¹⁴ Le pétrole conventionnel est défini comme le pétrole offshore profond et extra-lourd, les liquides de gaz et de charbon, les agro-carburants et gains de raffinerie.

En conclusion, quelles que soient les évolutions actuelles du prix du pétrole, quels que soient les scénarios pour « l'après-*peak oil* », il est aujourd'hui accepté dans la communauté scientifique que nous devons faire face un jour à une pénurie de pétrole, et *a fortiori* à une augmentation du coût des carburants. Ce phénomène impactera l'économie globale et la croissance, et aura également des conséquences à l'échelle individuelle sur les modes de vie, de consommation, et les pratiques de mobilité des ménages. Elle se traduira notamment par des conditions de déplacement plus coûteuses et plus contraintes, particulièrement impactantes pour les ménages (notamment les ménages ruraux) dépendants de la voiture.

ii. Des injonctions toujours plus fortes au développement durable

Un deuxième enjeu risque d'impacter les conditions de mobilité et les modes de vie des ménages ruraux : des injonctions de plus en plus fortes au développement durable.

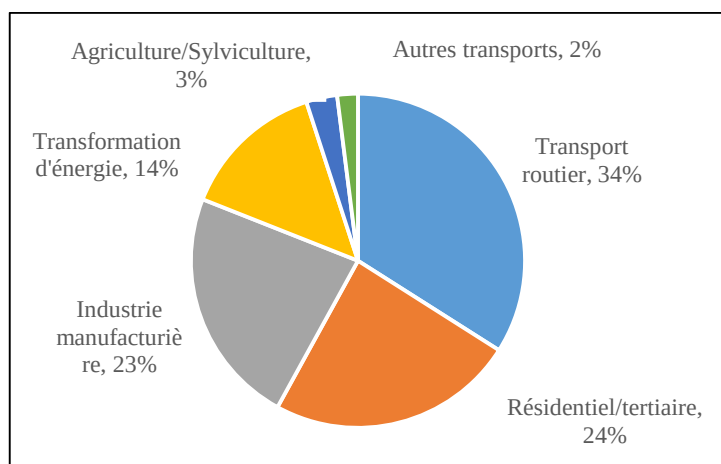
D'après le 5^{ème} rapport du GIEC publié en novembre 2014, « *le réchauffement du climat ne fait aucun doute et est désormais attesté par l'augmentation observée des températures moyennes de l'air et de l'océan, la fonte généralisée de la neige et de la glace et l'augmentation du niveau moyen de la mer* »¹⁵. Ce rapport prévoit notamment une hausse des températures moyennes de 4,8°C en 2100 par rapport à la période 1985-2005, ainsi qu'une hausse du niveau de la mer de 98 cm par rapport à la même période (Pouchard, 2014). Pour limiter l'ampleur du changement climatique et maintenir la hausse moyenne des températures en dessous de 2°C, le rapport du GIEC estime qu'il est nécessaire de réduire de 70% les émissions de CO₂ d'ici à 2050, par rapport au niveau de 2010 ; ceci afin d'arriver à un maximum d'émissions de 3 milliards de tonnes équivalent carbone (3 Gt eq.C)¹⁶. En considérant une population de 6,7 milliards d'individus, cela signifie que chaque individu ne devrait pas émettre plus de 1,6t de CO₂ par an, soit environ 18% de ce qu'un français émet aujourd'hui¹⁷.

Responsable de 36% des émissions de CO₂ (34% pour le transport routier et 2% pour les autres transports), le transport constitue la première source d'émissions de CO₂ en France (cf. graphique ci-dessous). En milieu rural, les mobilités sont majoritairement dépendantes de la voiture : 75% de l'ensemble des déplacements y sont réalisés en automobile (Quételard, 2010), et plus de 85% des déplacements pendulaires (François, 2010).

¹⁵ notre-planete.info, http://www.notre-planete.info/terre/climatologie_meteo/changement-climatique-donnees.php

¹⁶ L'objectif global est d'arrêter d'enrichir l'atmosphère en gaz à effet de serre : pour cela, la quantité d'émissions humaines ne doit pas dépasser ce que les différents puits de carbone (océans ou écosystèmes terrestres) peuvent absorber.

¹⁷ Comme le fait remarquer J.M. Jancovici, il serait plus juste de considérer une population de 9 milliards d'individus, envisagée pour 2050 : chaque individu aurait alors à sa disposition non plus 1,6t mais 0,86t de CO₂, soit 10% de ce qu'émet un français aujourd'hui.



Graphique 3 : Répartition des émissions de CO₂, en France, en 2012 – MH, 2014 - Source : CITEPA, 2012

Chaque habitant du rural émet pour se déplacer en moyenne 1,5t.CO₂/an (en considérant uniquement la mobilité locale¹⁸), due à 96% à l'automobile (Longuar et al, 2010). Or, en considérant que le transport est responsable d'environ 1/3 des émissions de CO₂ globales, et pour atteindre un objectif d'émissions maximal de 1,6t de CO₂/an (pour ne pas « perturber le climat »), chaque habitant ne devrait émettre que 0,5t de CO₂ par an pour ses seuls déplacements. Cette diminution drastique du crédit-CO₂*¹⁹ des ménages aurait des conséquences inévitables sur la mobilité et, plus largement, sur les conditions de vie des ménages ruraux.

Néanmoins, ces objectifs restent pour le moment largement théoriques.

La France doit respecter les objectifs européens fixés dans le Paquet Energie-climat, qui imposent notamment une diminution des émissions de GES de 20% d'ici à 2020, et de 40% d'ici à 2030, par rapport à 1990 (MEDDE, 2014) ; elle doit également suivre les objectifs des lois Grenelle I et II²⁰, qui fixent des objectifs de réduction des émissions du secteur Transports de 20% d'ici à 2020, afin de revenir au niveau de 1990 ; enfin, une loi de transition énergétique a été votée en mai 2015, qui a notamment réaffirmé les objectifs européens en termes de réduction d'émissions de GES, mais qui n'a pas fait de la sortie des énergies carbonées une priorité.

En dépit de ces objectifs, aucune contrainte réelle ne s'applique aujourd'hui sur les pratiques de déplacement ou les modes de vie des ménages. La taxe carbone (ou contribution climat-

¹⁸ Mobilité locale : ensemble des déplacements réalisés par une personne pour mener une activité à moins de 80km à vol d'oiseau de son domicile - INSEE

¹⁹ Le crédit CO₂ (égal à 0,5t.CO₂/an/hab) est un outil développé par le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine dans le cadre de son Plan Climat Energie Territorial. En permettant des comparaisons par rapport à un volume d'émissions « maximal », ce crédit CO₂ doit permettre d'améliorer la compréhension des ménages face à des chiffres d'émissions de CO₂ peu parlants, et ainsi d'améliorer leur sensibilisation. Ainsi, parler d'émissions de 1,5t.CO₂/ an peut rester relativement obscur, alors que parler d'émissions équivalentes à 300% du Crédit-CO₂ peut être plus culpabilisateur, mais surtout plus sensibilisateur.

²⁰ Loi 2009-967 du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, et loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

énergie)²¹, ou l'écotaxe²², initiatives inscrites dès 2009 dans la loi Grenelle I, ne sont jamais entrées en vigueur, ayant été jugées injustes ou inégalitaires.

En prévision de la COP 21, qui se tiendra à Paris en décembre 2015, chaque pays participant doit faire part de sa contribution à la réduction des émissions de CO₂ (INDC, *Intended Nationally Determined Contributions*) en vue d'un nouvel accord international sur le climat ; à ce jour (juillet 2015), la France n'a pas encore fait part de ses objectifs. Quoi qu'il en soit, si un tel accord peut être trouvé, il s'agira encore une fois avant tout d'une déclaration d'intention, qui ne sera pas nécessairement assortie de contraintes juridiques ou de sanctions en cas de non-respect des engagements (Combes, 2014) : le président Obama a ainsi indiqué préférer un accord simplement « *politiquement contraignant* » (De Meyer, 2014).

iii. Remise en question du devenir des territoires « non desservis »

Enfin, un troisième enjeu remet en question le devenir d'une partie des territoires ruraux : des politiques publiques qui encouragent la densification des territoires les mieux desservis, voire limitent le développement des territoires aux seuls espaces non dépendants de la voiture, au détriment des espaces ne bénéficiant d'aucune alternative à l'automobile.

C'est en particulier le cas de la loi Grenelle II (ou loi portant « *engagement national pour l'environnement* » – ENE), qui évoque dans son article 17 la possibilité pour les SCoT d'imposer au PLU des conditions à l'ouverture de nouvelles zones d'urbanisation (L 122-1-5 du 12 juillet 2010) : « [le SCoT] *peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte en transports collectifs* », et y imposer une densité minimale de construction.

Un tel contexte législatif remet en question l'avenir des espaces non desservis par une offre de transport collectif, ce qui est le cas d'une grande partie des espaces ruraux et périurbains, à qui l'on interdit dès lors toute urbanisation nouvelle (CAS, 2012, p.18). De fait, la part des individus disposant d'au moins une ligne de transport collectif à moins d'un km en milieu rural se situe entre 9% et 16%.

Par ailleurs, l'existence d'une ligne de transport en commun sur un territoire ne garantit pas que l'ensemble du territoire communal et de la population soient desservis, ou qu'ils soient desservis par une *offre de qualité*^{*23} (Baptiste & Huyghe, 2014). De fait, en milieu rural, les

²¹ La taxe carbone (ou Contribution Climat-Energie) est une taxe appliquée à l'ensemble des émissions de CO₂ liées à l'utilisation d'énergies fossiles (pétrole, gaz naturel, charbon), qui doit permettre de faire baisser la consommation d'énergie des ménages et des entreprises et d'encourager les comportements sobres en carbone et en énergie. La taxe carbone, qui devait voir le jour en juillet 2010, avait été censurée par le Conseil constitutionnel pour « rupture de l'égalité » suite aux multiples dérogations accordées à certaines installations industrielles et à certains secteurs professionnels.

²² L'écotaxe (ou taxe poids lourds), fonctionnant sur le principe du pollueur-payeur, elle prévoyait un barème variable applicable aux poids-lourds à partir de 3,5t sur certains tronçons du réseau routier français. Son entrée en vigueur, initialement prévue au 1^{er} janvier 2014, a une 1^{ère} fois été suspendue par J.M. Ayrault en octobre 2013, puis par S. Royal en octobre 2014, « *sine die* », arguant d'une mesure inégalitaire.

²³ Une *offre de qualité* doit constituer une alternative compétitive avec la voiture. La qualité des services est ainsi évaluée à partir de 4 critères (Baptiste & Huyghe, 2014) : les grilles horaires, avec a *minima* des dessertes le matin

lignes de transport collectif desservent généralement les communes les moins denses en un ou deux arrêts seulement, situés le plus souvent au cœur des centres-bourgs ; les hameaux ou lotissements éloignés du centre-bourg ne sont que très rarement desservis. Les lignes de Transport en Commun existantes n'offrent pas toujours un service *de qualité** en raison de fréquences, de grilles horaires ou de durée de trajet d'un niveau non comparable avec la voiture, et ne constituent donc pas des alternatives compétitives avec l'automobile. Enfin, se pose dans tous les cas la question du trajet d'approche ou du trajet terminal entre le domicile (ou la destination) et la gare ou l'arrêt de car le plus proche : en milieu rural, la majorité des ménages qui n'habitent pas en centre-bourg doivent ainsi trouver un moyen de rabattement à vélo, en voiture ou en covoiturage (CAS, 2012, p.20).

Ainsi, globalement, une faible part des territoires ruraux sont desservis par des lignes de transport en commun *de qualité**, vers lesquelles le trajet d'approche ou terminal nécessite souvent l'usage d'une voiture : les territoires ruraux sont donc majoritairement des territoires *totalelement dépendants de la voiture*, comme l'ont défini Baptiste & Huyghe (2014, p. 12).

L'énoncé actuel de l'article 17 loi est relativement imprécis, et ouvre de nombreuses questions qui trouvent en partie leur fondement dans la définition et l'existence ou non d'une « offre de transports collectifs » :

- quelle définition est donnée aux « *transports collectifs* », et quel niveau de « *desserte en transports collectifs* » est suffisant pour ouvrir des droits à l'urbanisation ? Un réseau de transport public desservant un territoire un jour par semaine seulement suffit-il pour considérer que cet espace est « desservi » ? Un réseau existant de covoiturage, ou un « potentiel » de covoiturage peuvent-ils constituer du *transport collectif* (ce qui augmenterait la part des territoires potentiellement urbanisables) ?
- quelle traduction géographique une desserte « suffisante » aura-t-elle ? Dans quel périmètre autour des lignes/arrêts de *transport collectif* seront ouverts des droits à l'urbanisation ?
- enfin, dans un tel périmètre, quid des conditions et moyens du rabattement vers les points d'arrêt de transport collectif ?

La limitation à terme de l'ouverture à l'urbanisation des seules zones « desservies » par un transport collectif est donc une question cruciale pour le devenir de la majorité des territoires ruraux : elle pourrait notamment entraîner une baisse de l'attractivité des territoires non desservis, qui ne pourraient plus se développer. L'article 17 de la loi du Grenelle II est entré en vigueur au 13 janvier 2011 : au 1^{er} janvier 2015, 448 SCoT étaient approuvés, en cours ou en projet, représentant près de 70% des communes et 77% de la population française (Miquel, 2015). En revanche, nous ne disposons d'aucune information indiquant si (et si oui, comment)

entre 7h et 9h, et le soir entre 17h et 19h (horaires « traditionnels », pratiqués par une majorité d'actifs) ; la fréquence des dessertes, avec plusieurs dessertes le matin et le soir, ce qui doit permettre une certaine souplesse du point de vue de l'usager potentiel ; la durée du trajet, qui doit être équivalente ou inférieure à la durée du trajet réalisé en voiture ; les tarifs pratiqués, qui doivent être équivalents ou plus avantageux que les coûts des déplacements en voiture.

ces SCoT se sont emparés de leur possibilité de limiter l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation aux seules zones desservies.

La raréfaction programmée des énergies fossiles, les injonctions au développement de mobilités plus « durables », moins émettrices de CO₂, et la limitation du développement des territoires « non desservis » représentent de véritables enjeux pour les territoires ruraux : à moyen ou long terme, ils risquent de remettre en question les conditions de vie des ménages ruraux, le dynamisme et le potentiel de développement des territoires ruraux. En effet, la voiture (sa possession, ou à tout le moins son utilisation) est aujourd'hui indispensable en milieu rural ; un durcissement des conditions de mobilité, enjeu global de développement territorial durable, est donc un véritable défi pour ces territoires qui se caractérisent en particulier par la rareté des offres de mobilité alternatives et compétitives avec l'automobile.

La question se pose alors du potentiel d'évolution des territoires et des marges de manœuvre des populations rurales : les ménages peuvent-ils s'adapter à un contexte dans lequel la mobilité est moins facile ? Vont-ils préférer déménager, conduisant alors à un nouvel exode rural ? Comment les pouvoirs publics peuvent-ils s'adapter ?

2. Evaluer le potentiel d'évolution du rural par une approche comportementale

Très peu d'études se sont intéressées au devenir des territoires ruraux dans un tel contexte. A ce sujet on citera essentiellement les travaux de prospective menés par l'INRA sur les *Nouvelles ruralités* (Mora et al, 2008), dont le 3^{ème} scénario se base sur une hypothèse de crise énergétique et de mobilité limitée. En matière de littérature prospectiviste, on peut également citer plusieurs travaux consacrés à l'avenir de l'automobilité. Ceux de Geels et al (2012) proposent par exemple trois voies possibles : la première repose sur l'adoption d'innovations techniques radicales et une reconfiguration de l'automobilité autour de la voiture « verte » ; la deuxième sur le développement d'un nouveau régime de déplacements dans lequel le rôle de la voiture serait probablement marginal ; la troisième est celle du maintien de l'hégémonie des voitures, qui entraînerait des crises liées à l'énergie et à la sécurité et conduirait à une réduction des schémas de mobilité et du niveau de vie. Par ailleurs, Rigal et al (2015) envisagent également trois « *attitudes de (non-)préparation au futur* » : le déni du besoin au changement ; le fatalisme ; l'avant-gardisme.

Tout un autre pan de la littérature, très riche, s'intéresse aux innovations (organisationnelles, techniques ou technologiques, urbanistiques) permettant de réduire l'impact de l'évolution du contexte global, en particulier de la raréfaction des carburants.

Ainsi, de nombreuses recherches traitent des solutions organisationnelles qui permettraient de développer un système de mobilité alternatif à la voiture : néanmoins, l'offre de mobilité alternative à la voiture qui existe aujourd'hui en milieu rural, qu'elle prenne la forme de transports en commun traditionnels (fonctionnant à horaires fixes) ou non (Transports à la Demande), de systèmes de covoiturage ou de réseaux d'autostop de proximité, ne suffit pas pour constituer un système de mobilité alternatif au système automobile, ni même un système

de mobilité dans lequel la voiture ne serait qu'un mode parmi d'autres. Par ailleurs, plusieurs freins s'opposent au développement de la multimodalité (utilisation de différents modes de transport au cours de différents déplacements) et de l'intermodalité (utilisation de différents modes de transport au cours du même déplacement) : ils sont financiers (Jeekel, 2015, 12'22), structurels (Parkhurst et al, 2012, p.311), ou encore liés à un manque de coordination entre les différents acteurs de la mobilité et un manque de soutien de la part des politiques (p.329). D'autres recherches s'intéressent aux solutions techniques ou technologiques qui permettraient de maintenir le système automobile actuel (technologies vertes et voitures « propres » notamment) : ces solutions ont souvent été considérées comme *la* solution aux problématiques de mobilité et ont concentré tout l'intérêt des politiques et des ménages ; de fait, développer des voitures propres permet de ne pas (ou quasiment pas) remettre en question les modes de vie et habitudes des populations. Pour les politiques, promouvoir le développement de voitures propres est donc une manière de « *servir leur électorat et de gagner de nouveaux votes* » (Lyons, 2011, p.164). Néanmoins, comme le remarquent Zijlstra & Avelino (2012, p.174), "*the greening of cars is a continuation of the current regime and not a transition toward sustainable mobility*" : ces innovations techniques ne régleront pas les problématiques socio-spatiales de la mobilité ; en outre, la diffusion de véhicules « propres » est susceptible de conduire à une nouvelle croissance du parc automobile et d'entraîner un regain d'étalement urbain et d'urbanisation diffuse.

Enfin, une autre partie de la littérature se consacre, à l'échelle des territoires, aux modes d'urbanisation qui constitueraient un contexte propice à une mobilité plus durable. Plusieurs travaux montrent qu'une faible densité et une faible mixité d'usage vont favoriser des pratiques automobiles dans les territoires ruraux (Pouyanne, 2010 ; Minster & Hubert, 2012). Pour encourager le développement d'un système de mobilité moins dépendant de l'automobile, les chercheurs encouragent alors un « urbanisme durable », mode d'urbanisation qui va favoriser des pratiques de mobilité durables. Il est basé sur des territoires de « courtes distances » qui limitent le besoin de la voiture (voire compliquent son usage) et favorisent les déplacements en modes actifs (Deymier et al, 2013) ; sur la réintégration dans le territoire des fonctions de proximité, commerces, équipements, logements, équipements scolaires, travaux, transports, etc. Divers mouvements promouvant un urbanisme durable se sont développés, tels que le *New Urbanism movement* (né dans les années 80 aux Etats-Unis) ; les *Compact Cities* (nées dans les années 40) ; le *Smart Growth* (version plus « sociale » du *New Urbanism movement*) ; enfin, le *Transit Oriented Development*. Tous ces mouvements sont basés sur les idées de densité/compacité, diversité/mixité, accès aux transports en commun et attractivité pour les modes actifs. Plus récemment, Korsu et al (2012) ont fait évoluer ces idées en développant le concept de « *ville cohérente* », qui se distingue de la ville « compacte » en prônant non pas la proximité de tous à tout, mais « *la proximité de chacun à leurs principaux lieux d'activités* » (p.12).

Ces innovations technique, technologique, organisationnelle ou urbanistique, peuvent favoriser l'essor de pratiques automobilistes moins polluantes ou de pratiques de mobilité alternatives à la voiture, peuvent limiter les besoins en déplacement ; l'ensemble de ces innovations mises en œuvre conjointement peuvent créer un contexte favorable au développement d'un système de mobilité alternatif à la voiture. Cependant, créer un contexte n'est pas suffisant. Ainsi par

exemple, proposer une offre de mobilité alternative à la voiture est certes nécessaire pour offrir de réelles alternatives à l'autosolisme*, mais insuffisant pour entraîner un report modal de la part des usagers : *"Simply improving public transport services will not have a large impact on car users to make the switch"* (Harman et al, 2012, p.302). En effet, l'adoption des solutions, qu'elles soient techniques, spatiales ou sociales, implique une évolution des comportements. *« The difficulty to break away from spatial automobile dependency is not just a question of urban planners but also a question of breaking with a lifestyle that is made possible by the automobile »* (Zijlstra & Avelino, 2012, p.164). Pour faire évoluer le rapport des ménages à l'automobile et envisager un système de mobilité moins dépendant de l'automobile, il est donc de plus en plus reconnu dans la sphère de la recherche qu'une réflexion sur les comportements des ménages et l'évolution de leurs habitudes est nécessaire. Ainsi, depuis une quinzaine d'années une part de la recherche s'intéresse aux leviers d'action qui permettraient de faire évoluer les pratiques de mobilité des ménages : elle s'est notamment beaucoup intéressée aux *Transport Demand Management measures* (Garling & Fujii, 2009), ces mesures mises en place pour encourager et accompagner les évolutions comportementales. Cette littérature appartient essentiellement au champ de la psychologie comportementale : elle aborde la question des changements de comportement de mobilité essentiellement à l'échelle de l'individu (à partir d'une analyse relativement traditionnelle de panels d'individus), mais pas du territoire. En particulier, la question de la mise en œuvre de telles mesures à « grande échelle », de leur prise en compte dans des politiques globales de mobilité, et de leur utilité pour le devenir des territoires (en particulier des territoires ruraux) n'a encore jamais été abordée.

Nous plaçant dans la suite de ces recherches psycho-comportementales, nous faisons l'hypothèse qu'une réponse « comportementale » peut être apportée à l'évolution (probable, ou que nous considérons comme telle) du contexte global et des conditions de mobilité. Nous supposons qu'il est possible pour les territoires ruraux et leurs populations d'y répondre en faisant évoluer les pratiques de mobilité individuelles des ménages : en particulier, nous faisons l'hypothèse que des mesures d'« accompagnement personnalisé » menées avec les ménages peuvent provoquer des évolutions comportementales et permettre le développement de pratiques de mobilité moins dépendantes de la voiture.

Ceci nous amène à présenter notre seconde problématique :

Quelles perspectives d'évolution ont les territoires ruraux et leurs populations face au durcissement probable des conditions de mobilité ? Comment un « accompagnement personnalisé » peut-il permettre de faire évoluer les comportements de mobilité ? Quelle évolution des pratiques de mobilité envisager selon le profil des ménages ?

Comme précédemment, nous souhaitons évaluer l'influence du profil des ménages et des caractéristiques territoriales de leur lieu de résidence sur le bon fonctionnement des mesures d'accompagnement et sur le potentiel d'évolution comportementale des ménages ; les déterminants sociodémographiques et territoriaux auxquels nous nous intéresserons seront néanmoins différents de ceux étudiés dans la première partie de notre recherche. Ainsi, nous

questionnerons d'une part le rôle du niveau de vulnérabilité* et du niveau de sensibilité à l'environnement des ménages, d'autre part celui du « type de territoire » en termes de mobilité. En effet, nous faisons l'hypothèse qu'un durcissement des conditions de mobilité affectera différemment les ménages selon leur niveau de vulnérabilité* (créant un *besoin* de changement chez les ménages les plus vulnérables) ou selon leur niveau de sensibilité environnementale (créant une *envie* de changement chez les plus sensibles) ; enfin, nous faisons l'hypothèse que le type de territoire affectera la possibilité ou la facilité des ménages à modifier leurs pratiques de mobilité.

Intéressons-nous à présent au cadre méthodologique dans lequel s'inscrit notre recherche et aux deux approches qualitative, compréhensive et inductive que nous avons mises en œuvre.

2^{ème} partie – Méthodologie de la recherche et présentation des territoires et panels d'étude

Chapitre I. Méthodologie de la recherche : réflexion sur deux méthodes qualitatives, compréhensives et inductives

Pour comprendre de manière fine les modes d'habiter des ménages ruraux et le potentiel d'évolution de leurs pratiques de mobilité, nous avons choisi d'adopter une approche qualitative, compréhensive et inductive : elle nous permet de rendre intelligibles les pratiques des populations, de donner du sens à leurs choix de vie, et de produire par la suite des analyses interprétatives.

Pour collecter les données nécessaires à l'analyse du vécu quotidien des ménages ruraux, nous avons mené deux phases de terrain :

- d'une part, 75 entretiens semi-directifs avec des ménages ruraux habitant trois intercommunalités rurales, méthode relativement traditionnelle dans les travaux de recherche qualitative visant la compréhension et l'interprétation du vécu des ménages. Ces entretiens consistent en un dialogue entre le chercheur « enquêteur », et un ou plusieurs individus « sujets » qui lui livrent un récit sur leurs pratiques quotidiennes, obtenu à partir d'un guide d'entretien (présenté en Annexes 2 et 3, p.iv et x). Les entretiens que nous avons réalisés alternaient questions simples, descriptives (liées par exemple à la présentation de l'interviewé ; aux lieux fréquentés au quotidien ; au nombre de km parcourus annuellement) et questions plus complexes et réflexives, qui amenaient l'interviewé à interroger ses pratiques quotidiennes (pourquoi fréquenter ces lieux-ci ? quels liens sont entretenus avec le territoire ? pourraient-ils et souhaiteraient-ils modifier leurs pratiques de mobilité ?). Cette alternance permettait de rythmer les entretiens, plusieurs questions descriptives posées après une question réflexive permettant de laisser « souffler » les enquêtés et d'éviter l'agacement ou la lassitude.

- nous avons d'autre part mis en œuvre une expérimentation d'accompagnement personnalisé avec 19 ménages, qui a notamment donné lieu à une autre série de 31 entretiens semi-directifs, ainsi qu'au remplissage par les ménages de carnets de pratiques de déplacement. Nous ne présentons pas ici les détails méthodologiques de cette expérimentation, mais leur consacrons un chapitre entier dans la quatrième partie de notre rapport.

C'est une méthode relativement innovante de recherche-action, *pour/dans/de* l'action. Mucchielli (2009, p.215) la définit comme étant une :

- recherche appliquée (à l'action de l'acteur, menée avec l'acteur) ;
- recherche impliquée : « *on ne peut pas ne pas prendre position* » (Watzlawick et al, 1972) ; le chercheur influe par sa présence sur le cours des événements observés ;
- recherche imbriquée, qui imbrique le chercheur, l'acteur et le contexte de la recherche-action ;
- recherche engagée dans l'action, et non étrangère à celle-ci comme dans l'observation à distance.

Dans une recherche-action, le chercheur intervient « *de manière active sur le terrain étudié, [...] et vise un objectif double : produire du changement social afin d'atteindre un but pratique, fixé d'avance ; et produire de l'information nouvelle, en vue d'un élargissement des*

connaissances scientifiques du terrain concerné » (Van Trier W.E., 1980, p. 179). Les recherches-action ont donc un double objectif, pratique et théorique.

En particulier, notre expérimentation de recherche-action est au croisement entre recherche-expérimentation (« *mise à l'essai systématique et réflexive d'une stratégie, d'une méthode ou d'un produit* ») et recherche-intervention (« *intervention au niveau de pratiques problématiques et recherche sur ces pratiques et sur l'intervention menée* ») (Mucchielli, 2009, p.216). En effet, l'objectif de l'expérimentation d'accompagnement personnalisé que nous avons mise en œuvre était double :

- le premier objectif était méthodologique : tester l'effet du levier « Accompagnement Personnalisé » sur l'évolution des pratiques et les changements de comportement. L'accompagnement était donc considéré ici comme une méthode, pour laquelle il s'agissait de réfléchir à son protocole, à ses effets, à sa reproductibilité : on est donc bien dans de la recherche-expérimentation ;
- le second objectif était « pratique » : travailler sur les pratiques de mobilité quotidiennes d'un panel de participants, considérées comme « non optimales » en termes financiers et/ou environnementaux, et réfléchir à des alternatives plus durables. On est donc bien ici dans un contexte de recherche-intervention.

A travers ces deux méthodes, nous avons toujours travaillé à l'échelle individuelle, avec des panels de taille réduite, et considéré la « vie quotidienne » des ménages comme un « *lieu permettant de comprendre la réalité socioculturelle* » (Anadon & Guillemette, 2007). L'approche qualitative du vécu quotidien des ménages nous a permis en particulier de tenir compte de cas spécifiques, « *négatifs* » (« *qui ne rentrent pas dans le modèle* », Kaufmann, 2013, p.88), qui passeraient inaperçus dans une approche quantitative mais sont néanmoins porteurs de sens ; pour Guillemette (2006), c'est l'analyse des comportements inédits ou « non-évidents », qui favorise une certaine « *innovation théorique* », qui constitue selon Becker (2002, p.302) « *la clé du progrès de la connaissance* ».

Notre objectif par la mise en œuvre d'une telle méthode compréhensive n'était donc pas de viser la généralisation quantitative de nos résultats à l'ensemble des territoires ruraux, ou à l'ensemble des populations rurales : l'ensemble de nos conclusions est intrinsèquement lié aux conditions dans lesquelles nous avons mené notre travail de terrain, et aux panels d'enquêtés que nous avons interrogés et suivis, qui habitent des territoires ruraux eux-mêmes spécifiques. Notre souhait était plutôt de produire un savoir transférable, qui permette à un « *utilisateur futur de la recherche* [d'être] *en mesure d'apprécier les résultats produits, de faire des comparaisons avec son propre contexte et de comprendre le phénomène étudié compte tenu de ses propres contraintes contextuelles* » (Mucchielli, 2009, p.227). Ainsi, l'objectif de notre analyse était de « *faire attention à des phénomènes plutôt qu'à leur fréquence* » (Van Manen, 1990).

Par la démarche mise en œuvre, notre processus de production de connaissances est itératif (la connaissance étant produite au fur et à mesure à partir de données auxquelles s'ajuste la démarche) et inductif.

La mise en œuvre de démarches qualitatives et compréhensives, et l'analyse qui est faite des données collectées, est intrinsèquement liée à la subjectivité du chercheur, qui interprète ce qu'il voit et ce qu'on lui présente en fonction de ses connaissances, valeurs, *a priori*, etc. Jusque dans les années 70 prévalait dans les sciences humaines un « *consensus orthodoxe* » (Coenen, 2001, p.20) qui considérait que le seul moyen pour acquérir des connaissances valides, « *objectives et vraies* » sur les comportements individuels était d'adopter une attitude « *distante et neutre vis-à-vis de l'acteur* » ; depuis, « *l'expérience vécue devient le concept central d'un cadre de compréhension et d'analyse de la réalité humaine* » (Anadon & Guillemette, 2007, p.29) : la subjectivité et les points de vue des chercheurs sont valorisés, ceux-ci étant considérés comme « *les auteurs de la réalité sociale qui ne peut exister indépendamment de la pensée, de l'interaction et du langage humain* ».

Plus encore que dans n'importe quelle méthode qualitative, cette question de la subjectivité se pose pour la recherche-action. Lors de la mise en œuvre de notre expérimentation d'accompagnement personnalisé, nous nous sommes longuement interrogés sur l'influence sur le déroulement de la recherche de nos convictions personnelles et de notre engagement sur les questions environnementales. Lorsqu'il est question (comme dans toute la phase de terrain sur les modes d'habiter des ménages) de « rendre compte » d'un vécu quotidien, de comprendre des discours (ou une absence de discours) au sujet de pratiques spatiales ou sociales, il nous semble que nos convictions personnelles importent peu et impactent peu notre interprétation. En revanche, lorsqu'il s'agit comme dans notre expérimentation d'adopter un rôle de « coach en mobilité », de *juger* que telle pratique de mobilité n'est pas optimale et pourrait être améliorée, et de proposer des alternatives *raisonnables*, comment mettre de côté nos convictions personnelles, en particulier nos convictions écologiques²⁴ ? Comment conserver une approche scientifique, et non militante ?

Cette « neutralité » que nous avons souhaité adopter par rapport à la recherche, nous l'avons cherchée d'une part en adoptant un protocole rigoureux : pour la phase de proposition d'alternatives par exemple, nous avons défini précisément des critères (souvent chiffrés) permettant de juger du caractère raisonnable de la proposition. La « neutralité » de notre regard au sujet des pratiques de mobilité des ménages, nous l'avons d'autre part *exercée* tout au long de notre travail de recherche : on peut considérer qu'elle s'est « améliorée » au cours des discussions avec les ménages, certains réflexes militants qui pouvaient survenir lors de notre 1^{ère} phase de terrain ayant progressivement disparu pour laisser place à un « vrai » regard de chercheur, observateur et compréhensif. En ce sens, nous considérons ce travail de thèse comme une véritable formation *par* la recherche, qui a notamment participé à faire évoluer notre regard et notre rapport aux autres.

Par ailleurs, dès 1944, K. Lewin²⁵, le père de la toute jeune recherche-action (apparue dans les années 1940), avait interrogé les dimensions éthiques de cette méthode, en particulier la relation

²⁴ Convictions qui nous amènent notamment, au quotidien, à privilégier dès que possible les modes actifs ou les modes collectifs à la voiture.

²⁵ In Lewin K. (1944). *Problems of research in social psychology*, in Cartwright D. (Ed) *Field theory and social science*, NY, Harper ; London, Tavistock

chercheur-acteur et l'impact de la présence des chercheurs sur les attitudes des sujets (Dubost & Lévy, 2002, p.410). Lorsqu'il travaille sur le « terrain », le chercheur ne se contente pas d'étudier ses sujets, mais doit « composer » avec eux, obtenir leur coopération. Ces sujets ne se limitent pas à accepter passivement ce chercheur-observateur, mais vont chercher à comprendre les enjeux scientifiques de la recherche : ceci peut « [...] *se traduire par une modification des attitudes* ». Nous sommes parfaitement conscients que notre double rôle (à la fois chercheur et « coach », observateur et déclencheur/catalyseur du changement) a eu un impact sur les attitudes des participants. Il est probable que les participants auraient tenu des discours/adopté des comportements différents s'ils ne s'étaient pas sentis observés, voire « jugés » par nous, leur coach, dont ils savaient que nous avions des attentes particulières envers eux et des « intérêts » dans l'expérimentation à laquelle ils participaient. Ainsi, certains changements de comportements que nous avons pu observer, certains discours très positifs au sujet de l'influence de l'accompagnement personnalisé que les ménages ont pu tenir, s'expliquent sans doute par la relation double que nous entretenions avec eux, celle du coach-observant. C'est l'effet Hawthorne, selon lequel « *les résultats obtenus au cours d'une expérience ne sont pas dus aux facteurs expérimentaux mais au fait que les sujets ont conscience de participer à une expérience dans laquelle ils sont testés, ce qui se traduit généralement par une plus grande motivation* » (Harrison, 2011, p.53). L'envie de « faire plaisir à l'étudiante » qu'ils ont côtoyée pendant plusieurs mois a sans doute participé à motiver les ménages ; certains d'entre eux nous l'ont d'ailleurs dit clairement, à l'occasion du second entretien de suivi²⁶.

Enfin, par une approche qualitative, la question se pose de la validité des résultats obtenus, de la « réalité », observée, comprise, interprétée : les méthodes compréhensives et inductives peuvent en effet véhiculer une image de manque de rigueur, de non-scientificité. En effet, les discours tenus par les ménages au sujet de leur vécu quotidien ne sont qu'une « image » qu'ils donnent à voir, une représentation forcément subjective, peut-être enjolivée, de leurs pratiques quotidiennes : faut-il alors considérer toutes leurs paroles de manière brute, ou nuancer leurs propos ?

Il nous semble en particulier que le sujet des pratiques de mobilité, qui constituait une partie importante des entretiens, est propice aux discours « consensuels », non forcément représentatifs de la réalité ; les ménages « savent » qu'il y a des discours qu'il « vaut mieux » tenir : ainsi, quelles que soient leurs habitudes, il « vaut mieux » ne pas dire que l'on va à Tours « sur un coup de tête », ou que l'on prend la voiture lorsqu'on pourrait faire autrement. On voit alors que les interviewés adaptent leurs discours : ils *sur-justifient* l'ensemble de leurs pratiques (« on est allés là *parce qu'on avait une course à faire à proximité* »), ou émaillent leurs discours de « je fais de telle manière, *mais je sais que ce n'est pas bien* ». Si ces *sur-justifications* ou ces expressions de culpabilité sont significatrices (en particulier, du climat général autour de l'utilisation de la voiture), elles ne nous permettent pas de savoir si les ménages se sentent

²⁶ Un biais dans la motivation des ménages ? « MH. *Au départ, pourquoi vous aviez accepté de participer à l'expérimentation en fait ?* » - « Alors dans un 1^{er} temps, je pense que ce qui nous a motivés c'est que y a pas très longtemps que... notre fils aîné était dans les études, et... enfin je pense que c'est ce souvenir-là plutôt... d'avoir envie d'aider quelqu'un qui était jeune... à accomplir un travail. » (F, P58-3, AnPV, en couple sans enfants)

réellement coupables, ou s'ils pensent simplement que c'est le type de discours que nous souhaitons entendre²⁷.

Des qualitatistes (notamment Guba & Lincoln, 1982, in Mucchielli, 2009) se sont employés à définir des critères de validation des résultats, qui va s'obtenir « chemin faisant » (Perez, 2008, p.112) ; les chercheurs devront ainsi vérifier la validité des critères de :

- acceptation interne, grâce à un dialogue entre le chercheur, la lecture qu'il fait de la réalité étudiée et les sujets étudiés, qui se reconnaissent (ou non) dans le portrait construit.

- cohérence interne entre les résultats, les interprétations et les hypothèses de travail. Pour Quivy & Van Campenhoudt (1988, p.225), il s'agit de vérifier « *la cohérence de l'ensemble de la démarche de recherche* » ;

- confirmation externe, en montrant que les données ont été recueillies de façon systématique et en étant en capacité de les objectiver ;

- complétude : ce critère est atteint lorsque le chercheur a optimisé son interprétation de façon à ce qu'elle soit la plus riche et la plus complète possible (portée explicative de l'interprétation), tout en utilisant le nombre minimal de catégories explicatives (parcimonie). On parlera alors d'une théorie ou d'une interprétation dense et saturée ;

- enfin, critère de saturation, atteinte lorsque le chercheur réalise que l'ajout de données nouvelles dans sa recherche n'occasionne pas une meilleure compréhension du phénomène étudié ; elle repose donc sur une diversité maximale des données en regard du phénomène étudié.

Catroux (2002, p.15) rajoute que la validité des résultats s'obtient d'une part avec les acteurs du terrain, qui vont valider l'utilité des connaissances produites ; d'autre part au sein de la communauté des chercheurs, qui va apporter une caution aux travaux réalisés et compenser le « *caractère subjectif et les biais, inévitables, de la recherche-action* ». Nous concernant, il nous semble que la cohérence (voire la similarité) entre nos résultats et diverses conclusions de la littérature (que l'on retrouve au fil de notre rapport) participent à valider nos propres conclusions ; par ailleurs, des conversations que nous avons eues au cours de la rédaction de notre recherche avec des professionnels de l'aménagement et des élus du monde rural, qui ont montré de l'intérêt pour les résultats que nous exposons ici, semblent confirmer l'utilité de notre recherche.

Nous ne reviendrons pas ici sur la méthodologie des entretiens, qui a donné lieu à une littérature très fournie²⁸, ni sur celle mise en œuvre au cours de l'expérimentation de recherche-action, qui sera explicitée dans le troisième chapitre de notre rapport. En revanche, deux étapes-clés de notre travail de terrain nous semblent intéressantes à détailler ici : le recrutement des ménages interrogés et suivis ; l'analyse des données recueillies. Intéressantes d'un point de vue

²⁷ Bien que nous leur ayons expliqué au début de l'entretien « *qu'il n'y a pas de bonne ou mauvaise réponse, et que nous ne souhaitons rien entendre en particulier* ».

²⁸ On peut notamment se référer à la bibliographie compilée par Guillemette (2008), qui indiquait qu'il existait à cette époque plus de 250 écrits francophones et anglophones portant spécifiquement sur l'entretien de recherche.

méthodologique, en termes de reproductibilité d'une telle méthode ; intéressantes d'un point de vue réflexif sur la validité des résultats obtenus.

1. Réflexions sur le recrutement des ménages enquêtés et des participants à l'expérimentation

1.1. Recrutement des ménages enquêtés : méthode traditionnelle contre méthode 2.0.

Les 75 entretiens semi-directifs se sont déroulés au cours de deux phases : la première entre novembre 2012 et février 2013 ; la seconde entre juin et septembre 2014²⁹. Nous avons ainsi pu tester différentes méthodes de recrutement.

La première méthode est relativement traditionnelle : pour identifier des individus correspondant aux critères retenus (que nous détaillerons ci-après), nous avons fait appel à nos réseaux personnels, de collègues ou amis ; à des personnes rencontrées dans le cadre des programmes de recherche, notamment au cours de réunions publiques organisées dans ce cadre. A chacune des personnes ensuite interviewées, nous avons demandé de nous proposer parmi leurs réseaux de connaissances de nouvelles personnes à interroger (généralement, une ou deux personnes). Si cette méthode « par réseaux » permet d'identifier rapidement et sans difficulté majeure des individus à enquêter, elle possède un inconvénient majeur : elle crée des chaînes d'interviewés qui sont relativement similaires, notamment en termes de CSP et de modes de vie ; en effet, le plus souvent les personnes interviewées nous orientent vers leurs amis (plus rarement vers leurs familles)... qui ont tendance à leur ressembler. Les panels obtenus par cette méthode ne sont donc pas toujours très diversifiés, et « empêchent » de toucher certains profils : nous avons par exemple eu des difficultés à toucher des ouvriers ou des personnes « isolées », non investies dans des associations/réseaux locaux.

Une seconde méthode « 2.0. » a également été testée. Pour initier la deuxième phase de terrain et identifier une série de personnes à interroger, nous sommes passés par le groupe Facebook « Les Potins du Bouchardais », où nous étions susceptibles de trouver des personnes vivant dans la Communauté de Communes du Bouchardais, l'une des 3 intercommunalités étudiées : « *lieu d'échanges entre bouchardais (d'origine, de cœur ou d'adoption, y ayant vécu ou y vivant encore) ; il a vocation à partager les informations qui font notre quotidien, la vie du tissu associatif, les informations utiles, les articles de presse et/ou média qui parlent ou font parler du bouchardais* ». Nous avons posté un message sur la page du groupe, expliquant rapidement l'objet de notre recherche, le principe des entretiens et le type de personnes que nous recherchions.

Cette méthode de recrutement présente également des avantages et des inconvénients :

²⁹ Les deux phases de terrain ont été menées dans le cadre des programmes de recherche MOUR (Mobilité et Urbanisme Rural ; 2011-2013) et MOBITER (Mobilité et Dynamique des Territoires Ruraux ; 2013-2015) pour lesquels nous avons travaillé en tant qu'ingénieur d'étude en parallèle à la réalisation de notre doctorat.

- un avantage de cette méthode est qu'elle permet de toucher des habitants très divers, que nous n'aurions peut-être pas pu atteindre par la méthode traditionnelle des réseaux : c'est notamment par Facebook que nous avons trouvé l'un des ouvriers interrogés. Néanmoins, l'usage de cette méthode limite sans doute l'accès aux personnes (notamment les plus âgées) qui n'utilisent pas internet et/ou ne pratiquent pas les réseaux sociaux.

- en contrepartie, le principal inconvénient est inhérent aux réseaux sociaux et aux messageries : cela revient à lancer « une bouteille à la mer », en espérant que des personnes le lisent et s'y intéressent, mais sans aucune certitude de réussite ; ainsi, nous n'avons trouvé que 3 personnes par ce biais, alors que le message a sans doute été lu par une majorité des membres du groupe (soit plus de 2 200 personnes). Un autre inconvénient majeur, également inhérent aux réseaux sociaux, est la difficulté qu'il y a à communiquer à distance, *via* des messages courts (pour expliquer l'objet de notre étude, ou répondre aux questions que nous ont posées certains membres du groupe)³⁰ et non par téléphone ou de *visu*, comme c'est le cas avec la méthode « traditionnelle ».

Au vu de ce bilan, il nous semble donc que cette méthode 2.0. est prometteuse et peut parfaitement être menée en parallèle à la méthode « traditionnelle » ; sa mise en œuvre doit cependant être améliorée, notamment par une meilleure maîtrise des échanges *via* Facebook.

1.2. Recrutement des participants à l'expérimentation

Notre objectif était de recruter une vingtaine de ménages pour participer à l'expérimentation d'accompagnement personnalisé. En effet, nous cherchions à travailler sur un échantillon relativement divers en termes de « situations de mobilité » : nous recherchions une diversité en termes de localisations résidentielles et professionnelles, de situations familiales, de niveaux de vulnérabilité*, d'habitudes et de contraintes de mobilité. Néanmoins, au vu du protocole de l'expérimentation et du temps relativement court à notre disposition entre les différentes phases, il nous était concrètement impossible de travailler individuellement avec plus d'une vingtaine de familles.

L'expérimentation a été menée lors de la première phase de terrain de notre thèse, entre novembre 2012 et juillet 2013, et a fait suite aux 37 entretiens semi-directifs menés dans la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau (CCPAR). Ces entretiens semi-directifs ont ainsi constitué le moyen de recruter les participants.

En effet, pour optimiser nos chances de trouver des ménages qui acceptent de participer à l'expérimentation, nous avons choisi de présenter la phase expérimentale au cours des entretiens semi-directifs. Cela nous permettait de mettre à profit le début de l'entretien pour créer un rapport de confiance avec les enquêtés et leur exposer précisément l'objet de nos recherches ; au moment où nous parlerions de la phase expérimentale, ils seraient alors

³⁰ On fait notamment référence à un épisode délicat suite à une mauvaise interprétation de l'un de nos messages, qui s'est traduit par des quasi-insultes à notre égard de la part d'une membre du groupe, lisibles par l'ensemble des membres du groupe Facebook. Il est possible que ces messages aient « entaché » notre recherche de personnes à interroger, et explique le succès mitigé de cette méthode.

certainement plus ouverts au sujet, et plus susceptibles d'être intéressés. Nous avons donc choisi d'introduire la phase expérimentale à la fin de la quatrième partie de notre guide, soit après 1h d'entretien en moyenne ; cette question *e* concerne les « *conditions qui pourraient encourager les ménages à modifier leurs pratiques de mobilité : un gain financier ? un gain de temps ? un accompagnement personnalisé ?* » (cf. Annexe 2, p.iv). Suivant la réponse des enquêtés, nous expliquions le principe de l'expérimentation d'accompagnement personnalisé, et exposions rapidement le protocole que nous prévoyions de mettre en place (remplissage d'un carnet de pratiques pendant une semaine, puis test d'alternatives que nous leur proposerions, qui seraient adaptées à leurs habitudes de mobilité) ; sans en rajouter plus que nécessaire, nous ne cachions pas les contraintes liées au remplissage du carnet de pratiques.

Sur les 37 individus enquêtés lors de cette première phase d'entretiens, nous avons finalement proposé à seulement 27 de poursuivre dans la phase expérimentale ; pour les 10 autres, nous n'avons pas évoqué la phase d'expérimentation. En effet, pour que la participation à la phase expérimentale soit enrichissante, tant pour notre projet de recherche que pour les participants eux-mêmes, il nous semblait important de travailler uniquement avec des individus non réfractaires. La bonne volonté des participants³¹ serait notamment déterminante pour le bon déroulement de la phase « remplissage du Carnet de pratiques », relativement contraignante pour les participants mais primordiale pour la suite de l'expérimentation. Selon nous, il était également important pour que la phase expérimentale se passe bien, et au vu des nombreuses relations qu'elle allait occasionner avec les participants, de travailler avec des personnes avec qui « le courant passait bien » : bien que tout à fait subjectif, ce critère nous semblait primordial, et nous a fait « écarter » deux personnes. Enfin, nous recherchions des ménages aux déplacements relativement répétitifs et/ou planifiés, pour lesquels il serait plus aisé de proposer des alternatives.

Ces déplacements répétitifs et/ou planifiés sont majoritairement présents chez les actifs, et également (mais un peu moins) pour les retraités qui, bien que n'ayant pas un emploi du temps fixe, réalisent souvent les mêmes activités d'une semaine sur l'autre. Par contre, les personnes en recherche d'emploi n'avaient pas de situations stables et de déplacements prévisibles à l'avance, puisqu'elles pouvaient être appelées un jour sur l'autre pour une formation, un emploi en intérim, etc. : nous avons donc choisi de ne pas proposer aux personnes en recherche d'emploi (3 dans notre panel) de participer à la phase expérimentale.

Nous sommes conscients que privilégier certains profils dans notre panel (individus aux déplacements spécifiques, ou ayant une attitude plutôt positive envers l'accompagnement au changement) est un véritable biais, qui aura inévitablement des conséquences sur les résultats de l'accompagnement. Néanmoins cela n'est pas réellement problématique, à condition de garder ce biais en mémoire, et d'en être conscients lorsque nous exposerons les résultats pratiques de notre accompagnement.

³¹ Ici, il est simplement question de motivation « à participer à l'expérimentation » et non de motivation au changement, dont nous verrons par la suite qu'elle influence grandement l'adoption de nouveaux comportements.

Nous avons finalement proposé à 27 enquêtés de participer à l'expérimentation : 23 ont accepté, et 4 ont refusé. Les raisons de ces refus sont diverses : manque de temps, « peur » de l'expérimentation, déplacements trop peu nombreux ou trop aléatoires, etc. D'un point de vue méthodologique, obtenir l'accord de 23 personnes sur 27 nous a prouvé que notre démarche de recrutement était efficace.

Sur les 23 ménages qui avaient accepté au départ de participer à la phase expérimentale, nous avons finalement réalisé l'expérimentation avec 19 uniquement (soit avec 28 individus). Les quatre personnes ont donné diverses explications à leur désistement : manque de temps pendant la phase expérimentale (qui s'est déroulée entre avril et juillet), changements personnel et professionnel (perte d'emploi), ou simplement perte d'intérêt pour le projet.

Les profils des ménages-participants sont présentés en Annexe 4, p.xvi.

2. Réflexions sur l'analyse des données recueillies : tentatives de « quantification » de données qualitatives

Les 75 entretiens semi-directifs représentent environ 150h d'enregistrements, retranscrites intégralement. Comment en tirer les informations les plus pertinentes, permettant de mieux donner à voir la diversité des pratiques des ménages, de mieux en identifier les logiques ?

Nous avons choisi de « traduire » les discours des ménages en données chiffrées, permettant « d'objectiver » les pratiques des ménages. Il nous semble que notre panel de 75 ménages est, bien que de taille réduite, suffisamment important pour pouvoir tirer des résultats « à l'échelle du panel » qui soient significatifs ; comme nous l'avons précisé précédemment, ces résultats n'ont de sens que pour ce panel spécifique, et il est totalement impossible de les généraliser à l'échelle du rural. Ces données chiffrées n'ont pas de « valeur réelle » et ne sont jamais utilisées en tant que telles, mais permettent de mettre en évidence des « grands phénomènes », qui concernent la majorité des ménages du panel, et qui nous semblent dès lors porteurs de sens.

2.1. Objectiver des discours : limites à la traduction de données qualitatives en des données quantitatives

Les parties des discours concernant les pratiques spatiales des ménages (en particulier l'intensité de fréquentation de chaque espace) et le recours au e-commerce (notamment la fréquence d'utilisation) ont été traduites en données quantitatives. Nous avons donc estimé, pour chaque individu interrogé :

- leur intensité de fréquentation de l'ensemble des lieux fréquentés pour les différents motifs de la vie quotidienne, lieux qui ont ensuite été catégorisés entre cinq échelles spatiales : « la commune de résidence », la « commune-centre de l'intercommunalité », le « territoire de proximité »*, le « pôle urbain (centre) », le « pôle urbain (périphérie) ». Cinq niveaux de fréquentation ont été déterminés : quasi-quotidienne ; pluri-hebdomadaire ; hebdomadaire ; mensuelle ; annuelle.

On a alors obtenu des données à l'échelle du panel, qui nous ont permis de réaliser des comparaisons par territoire ou par profil, comme dans l'exemple du tableau ci-dessous³² :

Terr. isolé	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	96%	37%
Fréq. faible à moyenne	4%	41%
Fréq. nulle	0%	22%

Tableau 2 : Exemple de tableau quantifiant l'intensité de fréquentation de chaque échelle, pour les ménages des territoires ruraux isolés – MH, 2015

- pour chaque individu interrogé, nous avons également estimé sa fréquence d'utilisation du e-commerce ; quatre niveaux de fréquence ont été déterminés : nulle ou très faible ; faible à occasionnelle ; régulière ; très forte. On a alors obtenu des données à l'échelle du panel :

Fréquence d'utilisation du e-commerce...	Très forte	Régulière	Faible à occasionnelle	Nulle ou très faible
Nb de ménages (%)	12 (16%)	26 (35%)	20 (27%)	17 (22%)

Tableau 3 : Fréquence d'utilisation du e-commerce par les ménages du panel – MH, 2015

Traduire des données qualitatives en des données quantitatives se heurte à certaines limites, et pose de vraies questions méthodologiques :

- des limites dans la construction des données : nous nous sommes basés uniquement sur les discours des enquêtés pour évaluer la fréquence de leurs pratiques (fréquentation des lieux ou utilisation du e-commerce). Comme toute méthode se basant sur des discours, elle possède certaines limites :

- d'une part, certaines données manquent dans les discours (les enquêtés n'énoncent pas toujours explicitement la fréquence de leurs déplacements) ou sont imprécises ; il est parfois possible, mais pas toujours, de les estimer, à partir de l'entretien dans son ensemble.
- d'autre part, les données sont une représentation « objectivée » des discours des enquêtés, une « image » créée à partir de ces discours : elles reproduisent donc de fait l'ensemble des biais liés aux entretiens semi-directifs. Ainsi, les enquêtés ont pu par exemple sur- ou sous-valoriser (de manière consciente ou non), leur fréquentation de certains lieux : en particulier, il est possible qu'ils aient survalorisé leur fréquentation des lieux « qu'il est bien vu de fréquenter » (les producteurs locaux ou le « local » en général) ou qu'ils apprécient de fréquenter (une personne qui aime se rendre au marché mettra l'accent sur cette pratique dans son discours, quand bien même elle ne s'y rendrait que très occasionnellement). Les données chiffrées que nous déterminons à partir de ces discours représentent donc potentiellement une réalité faussée.

³² Par souhait de simplification, nous avons réalisé nos analyses comparatives avec 3 échelles uniquement :

- Fréquence forte = fréquence quasi-quotidienne
- Fréquence faible à moyenne = fréquence mensuelle, hebdomadaire ou pluri-hebdomadaire
- Fréquence nulle = fréquence annuelle

- des limites dans l'analyse des données : les tableaux obtenus présentent des données chiffrées dont nous savons qu'elles ne correspondent en réalité pas parfaitement aux pratiques des enquêtés. Cette limite peut être esquivée en utilisant uniquement les chiffres « forts », indiquant des « grands phénomènes », et en ne retenant pas le détail des chiffres : par exemple, nous exploiterons le tableau ci-dessus en identifiant une « fréquentation forte de la proximité par la majorité des ménages de l'isolé », mais ne retiendrons pas le chiffre exact de 96%.

2.2. Réalisation de cartes à portée analytique et illustrative

Les discours des ménages ont également été « objectivés » sous la forme d'un corpus de 75 cartes (dont certaines sont insérées dans le corps de notre rapport), qui constituent des représentations spatiales des discours et donnent à voir la territorialisation des ménages. Sur un fond de carte à l'échelle des espaces vécus, nous avons localisé les lieux fréquentés par les ménages pour les différents motifs de leur vie quotidienne et représenté des flux d'intensité de fréquentation. Ces cartes nous ont permis d'initier notre analyse des pratiques spatiales des ménages (en nous permettant de faire des comparaisons visuelles rapides à l'échelle du panel) ; elles nous semblaient également nécessaires pour illustrer nos propos : il nous semblait en effet indispensable, alors que nous parlions de pratiques *spatiales*, d'en proposer une représentation cartographique. Ces cartes, composées de « centres » et de « flux », ne doivent en revanche pas être lues comme une analyse des mobilités des ménages.

(1) Clés de construction et de lecture des cartes

Ces cartes ont été conçues dans l'objectif d'analyser la géographie des lieux pratiqués par les ménages : quels lieux les ménages « habitent-ils » ? Quels lieux pratiquent-ils, fréquentent-ils ? Pour quels motifs ? Pour ce faire, nous avons cartographié les pratiques des ménages à partir de trois indicateurs :

- le motif de l'activité

Cinq motifs d'activités principaux ont été représentés, auxquels ont été attribués un symbole et un code couleur : résidence ; travail et études ; achats (de produits banals* ou anomaux³³) ; loisirs et engagements divers (associatifs, politiques, religieux) ; services médicaux (du quotidien, et spécialisés). Les territoires de sociabilisation (réseaux de voisinage, réseaux amical ou familial) n'ont en revanche pas été représentés : il nous semble en effet que la « sociabilisation » des ménages se prête difficilement aux contraintes de la cartographie.

Certaines activités ont pu être spatialisées à l'échelle de la commune : nous les avons alors représentées par des icônes de formes et de couleurs différentes. D'autres motifs d'activités n'ont pas pu être localisés avec précision :

³³ Un bien banal est un bien de consommation courante (pain, shampoing, etc.) ; il s'entend généralement en opposition à un bien anormal, dont l'achat et la consommation sont plus rares, voire exceptionnels (électroménager, chaussures).

- soit parce qu'ils sont par essence non-spatialisables (par exemple, le motif travail pour des personnes travaillant en itinérance, ou se déplaçant au gré de chantiers/projets) ;
- soit parce que les lieux des activités varient au fil des pratiques (par exemple, certains ménages vont réaliser leurs courses alimentaires dans différents magasins de l'agglomération tourangelle, mais jamais dans les mêmes) ;
- soit parce que les activités se déroulent dans un « territoire de proximité »* qui n'est pas précisément identifié et délimité par les personnes enquêtées (par exemple, fréquentation « des » producteurs locaux, ou « des » spectacles locaux).

Tous ces motifs d'activité « non précisément localisables » ont alors été représentés par une ellipse couvrant approximativement le territoire fréquenté, en conservant le code couleur associé à chaque motif.

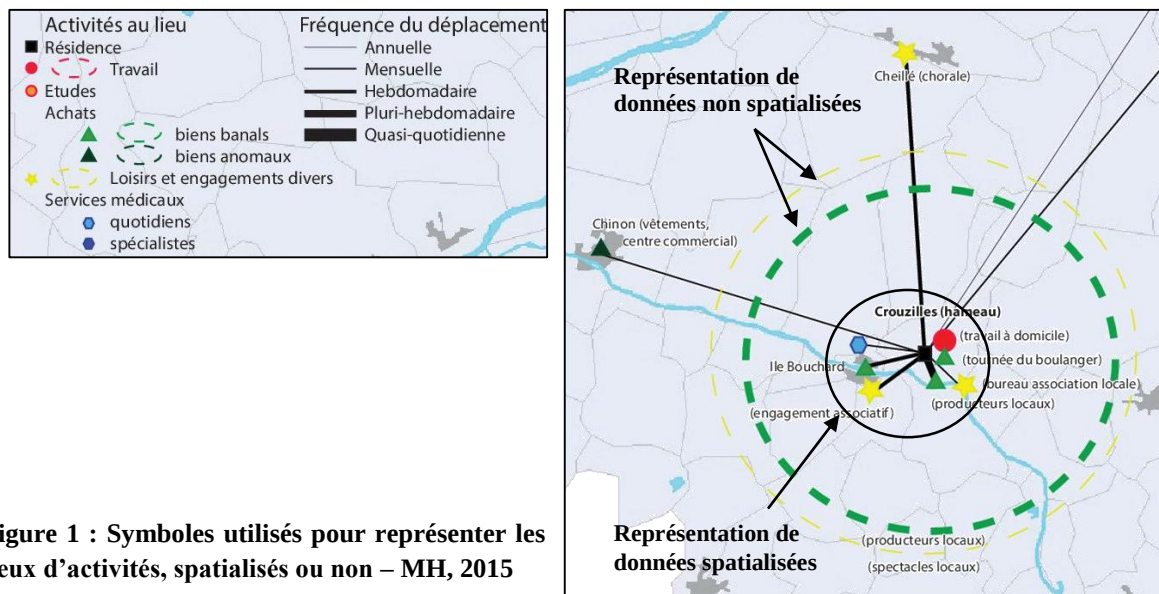


Figure 1 : Symboles utilisés pour représenter les lieux d'activités, spatialisés ou non – MH, 2015

- la fréquence de la pratique, symbolisée par un trait plus ou moins épais reliant le lieu de résidence au lieu d'activité, ou entourant les ellipses. Etant donnée la façon dont nous l'avons quantifiée (ou parfois estimée), la fréquence de pratique a une valeur essentiellement indicative, et non quantitative ; le rôle de l'indicateur « fréquence de la pratique » dans la cartographie est double :

- d'une part, les fréquences permettent d'identifier clairement les territoires « les plus pratiqués », qui polarisent les pratiques des ménages, et ceux qui ne sont jamais ou rarement pratiqués ;
- d'autre part, elles permettent de comparer les pratiques d'un individu pour un même motif : par exemple pour le motif « achats de biens banals* », l'utilisation de traits d'épaisseurs différentes permet de différencier les lieux fréquentés principalement (fréquence hebdomadaire), et les lieux fréquentés occasionnellement (fréquence mensuelle) ou très rarement (fréquence annuelle) ;

Par souci de cohérence, nous avons représenté un trait de fréquence y compris pour les lieux pratiqués « lorsqu'il y a un besoin » (services médicaux, ou motifs très spécifiques tels que le recours à des artisans par exemple) : nous avons utilisé le trait le plus fin, correspondant à une

fréquentation annuelle. Pour ces motifs, l'information à retenir n'est donc pas tant la fréquence de la pratique que la localisation du motif.

- enfin, une légende, que nous avons accolée à la plupart des activités. Elle permet de faire des distinctions entre les lieux pratiqués pour un même motif principal : par exemple, de distinguer pour le motif « achat de biens banals* » l'achat en « grande surface », au « marché » ou dans les « commerces de proximité ».

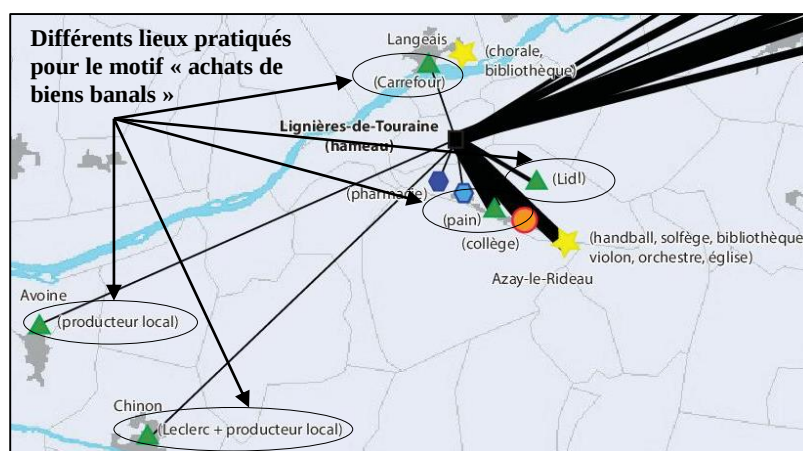


Figure 2 : Les légendes permettent de préciser les motifs d'activités – MH, 2015

Les cartes ont été réalisées sans (quasiment³⁴) tenir compte des mobilités sous-jacentes aux activités : en effet, l'objectif n'est pas ici d'analyser la manière dont les ménages organisent leurs déplacements, en particulier les chaînages ou les boucles de déplacements qu'ils peuvent réaliser. Ainsi, nous avons relié l'ensemble des lieux pratiqués pour les activités au lieu de résidence (par un trait représentant la fréquence de la pratique), même lorsqu'ils sont pratiqués « sur le trajet » (du travail, du loisir) et constituent un motif secondaire dans une chaîne de déplacement principale.

Dans l'exemple ci-contre, nous savons grâce à l'entretien semi-directif que la fréquentation d'Azay-le-Rideau (achat hebdomadaire de pain) se fait sur le trajet vers Tours, et ne fait pas l'objet d'un déplacement spécifique ; nous avons

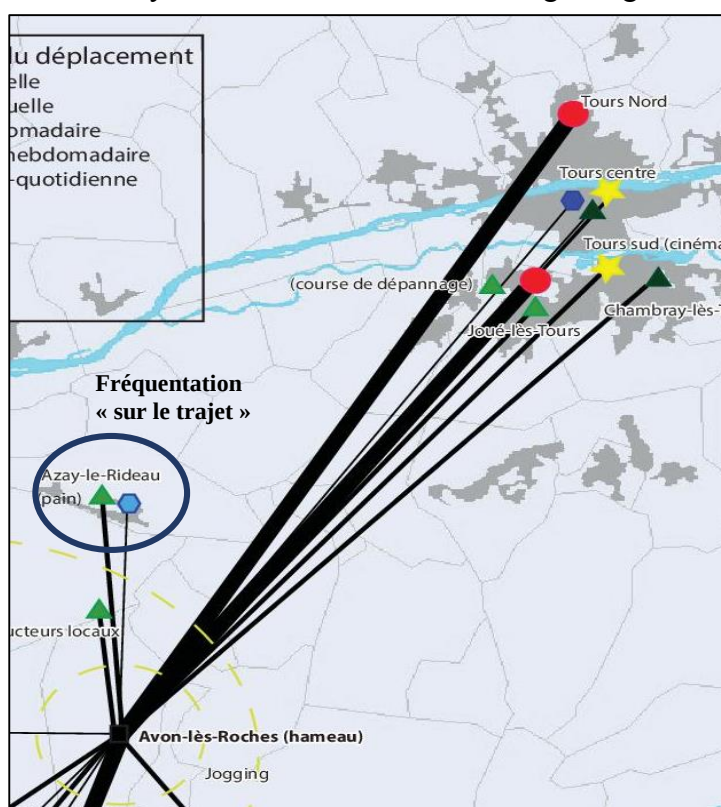


Figure 3 : Les cartes ne tiennent pas compte de l'organisation des déplacements – MH, 2015

³⁴ Nous avons uniquement différencié les déplacements réalisés en car scolaire, pour distinguer ces déplacements qui ne sont pas réalisés par les parents.

néanmoins relié les lieux pratiqués à Azay-le-Rideau au domicile, et pas aux lieux pratiqués, au cours du même trajet, à Tours.

Nous avons fait le choix de réaliser une seule carte par ménage, et non une carte par membre du ménage. Sont donc représentés sur une même carte l'ensemble des lieux pratiqués par l'ensemble des membres d'un ménage, y compris par les enfants. En effet, les lieux pratiqués pour les différents motifs de la vie quotidienne sont généralement définis à l'échelle du ménage, et non à l'échelle de la personne : Hani (2011, p.77) montre par exemple que les lieux pratiqués par les enfants pour leurs loisirs influent sur les lieux pratiqués par les parents pour les achats du ménage.

(2) Limites du matériau

Les cartes ont été réalisées à partir des entretiens semi-directifs réalisés avec les ménages, et non à partir de pratiques réellement observées. Comme nous l'évoquons ci-dessus, cette méthodologie possède certaines limites, en particulier liées aux données manquantes (les enquêtés n'énoncent pas toujours explicitement la fréquence de leurs déplacements, ou ont pu oublier de mentionner certains des lieux qu'ils fréquentent) ou imprécises (par exemple, les enquêtés évoquent leur fréquentation « des producteurs locaux » ou des « spectacles locaux », sans en spécifier la localisation exacte). Certaines de ces données manquantes ou imprécises ont pu être déduites, grâce à une analyse de la totalité de l'entretien, et reportées sur les cartes ; les données « imprécises » que nous n'avons pas pu clarifier ont également été cartographiées, mais en utilisant des symboles différents ; enfin, certaines données n'ont pas pu être représentées sur les cartes (ce que nous indiquons alors en bas de carte). Ainsi, les cartes obtenues renvoient un panorama le plus complet possible, mais non parfaitement exhaustif, des pratiques spatiales des ménages.

Chapitre II. Présentation des territoires et des panels d'étude

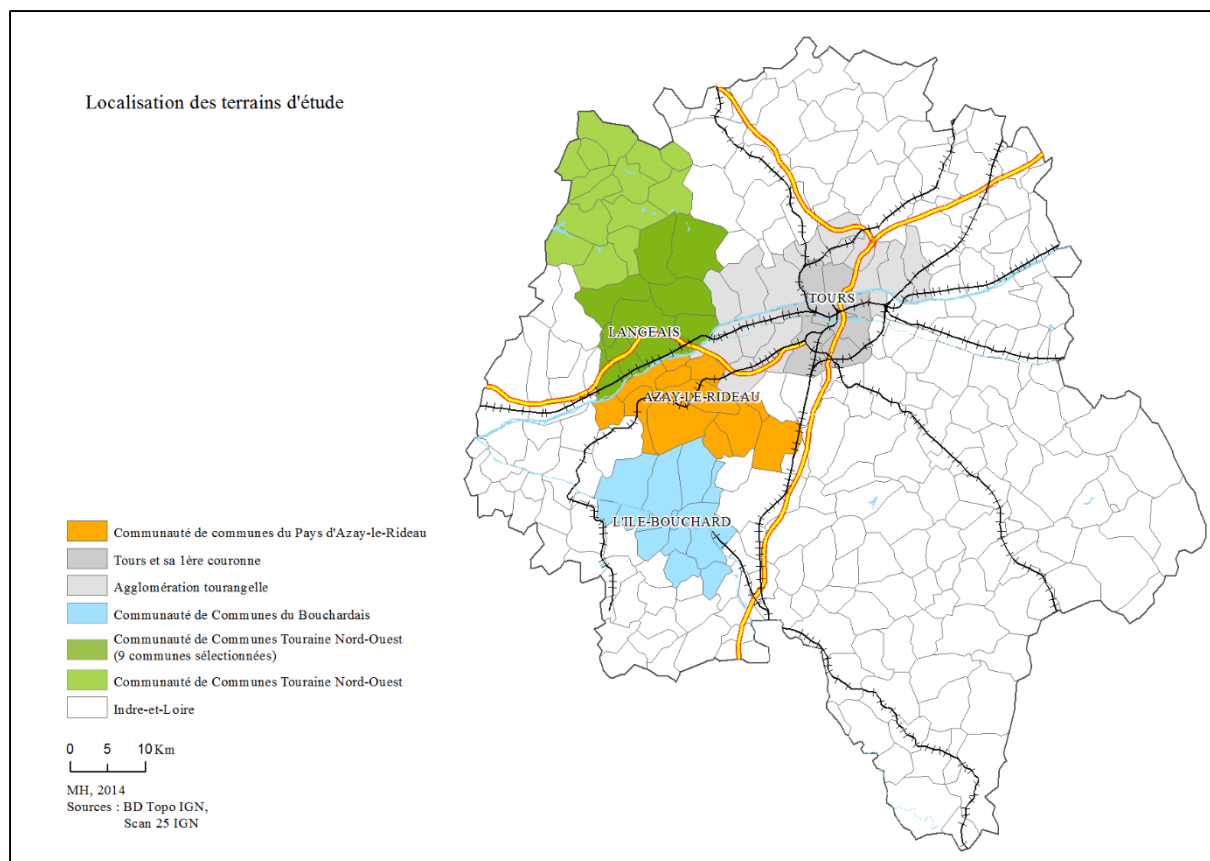
1. Territoires ruraux « polarisé » et « isolé »

Nous proposons en Annexe 5 (p.xviii) un état des lieux des diverses typologies du rural développées depuis les années 60 : celui-ci met en évidence la pluralité des territoires ruraux et l'existence de « *réalités territoriales diverses* » (CGEDD, 2011, p.10). En dépit du nombre élevé et de la diversité de ces typologies (en termes d'échelle de découpage ou d'approche adoptée notamment), on peut noter une certaine continuité dans les types de « rural » proposés ; on peut identifier trois catégories principales de rural :

- Rural polarisé, sous influence urbaine, qualifié selon les typologies de « campagnes des villes », « espaces ruraux sous influence des villes », « campagnes périurbaines » ;
- Rural organisé en pôles autonomes, qualifié de « pôles ruraux et leur périphérie », « pôles d'emploi et leur couronne », « petits pôles et leur couronne », « petite ville », « espaces ruraux organisés en bassins d'emploi » ;
- Rural isolé, hors de l'influence des villes, qualifié de rural « fragile », « à très faible densité ».

Afin d'évaluer la réalité rurale aujourd'hui, et le potentiel d'évolution des territoires ruraux dans un contexte de durcissement des mobilités, nous avons choisi de travailler sur plusieurs terrains d'étude, identifiés au sein de territoires dits « ruraux » : d'une part, sur deux terrains d'étude que, en référence aux trois types principaux de rural identifiés ci-dessus, nous catégorisons en tant que « rural polarisé » (la Communauté de Communes Touraine Nord-Ouest - CCTNO³⁵, et la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau - CCPAR) ; d'autre part sur un territoire « rural isolé » (la Communauté de Communes du Bouchardais - CCB). Ces trois terrains d'étude sont localisés en Indre-et-Loire.

³⁵ En réalité, pour des raisons que nous explicitons ci-après, seules 9 communes sur les 15 que compte la CCTNO ont été étudiées.



Carte 3 : Localisation des trois terrains d'étude – MH, 2014

1.1. Rural ou périurbain ? Isolé ou sous l'influence d'un pôle ? De la difficulté de catégoriser nos terrains d'étude

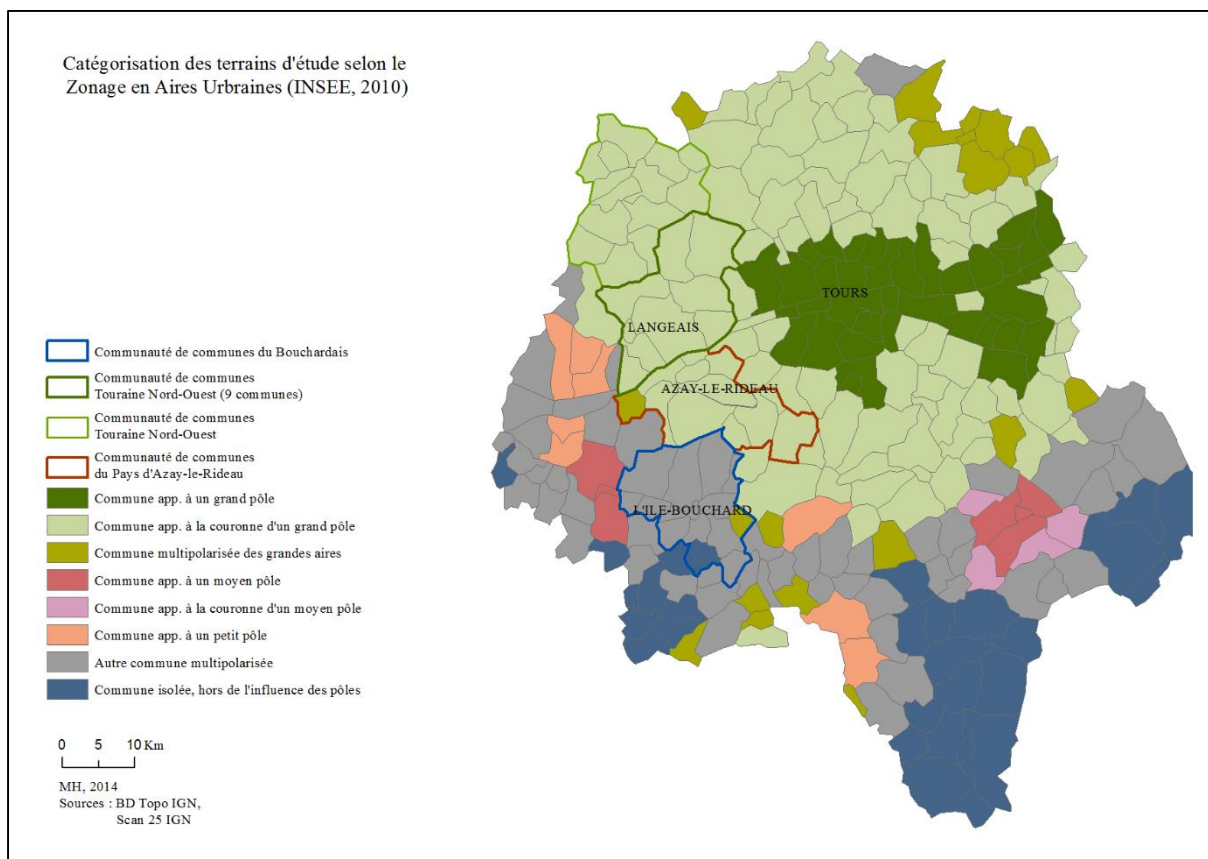
Nous l'avons mentionné précédemment, définir les limites géographiques ou les spécificités permettant de distinguer différentes catégories de rural est une véritable gageure. De fait, comme le note le CGEDD dans son rapport sur les mobilités rurales et périurbaines, « *il ne faut pas surestimer l'étanchéité et la stabilité des frontières entre [les] catégories de ruralité* » (CGEDD, 2011).

En particulier, il serait vain d'essayer de déterminer où s'arrête le rural « polarisé, sous influence urbaine », et où commence le périurbain, voire le périurbain « lointain ». Ainsi, les deux terrains d'étude que nous catégorisons comme appartenant au « rural polarisé » pourraient être considérés comme du périurbain lointain. Si l'on considère le Zonage en Aires Urbaines de 2010, ils appartiennent d'ailleurs à la catégorie « *couronne d'un grand pôle* », polarisés par le pôle urbain tourangeau (voir carte ci-dessous). En revanche, dans l'ancien zonage de l'INSEE (Zonage en Aires Urbaines et aires d'emploi de l'Espace Rural, 1999), la plupart des communes de la CCTNO et de la CCPAR sont catégorisées en tant que « *Autres communes de l'Espace à Dominante Rurale* », et ne sont donc pas considérées comme « sous l'influence d'un pôle urbain »³⁶. Selon l'évolution démographique des territoires, et l'évolution de leurs relations

³⁶ Voir en Annexe 6, p.xxi la catégorisation des communes dans le ZAUER de 1999 et le ZAU 2010

avec le pôle urbain en termes de migrations pendulaires, il est possible que ces zonages évolueront dans la prochaine typologie de l'INSEE.

De même, comment justifier de la catégorisation de notre troisième terrain d'étude (la Communauté de Communes du Bouchardais) en tant que rural « isolé » ? Dans le ZAU de 2010, il est en réalité majoritairement constitué de « *autres communes multipolarisées* » ; une seule commune est considérée comme « *isolée, hors de l'influence des pôles* ». De plus, nous considérons un territoire rural « isolé » à l'échelle du département de l'Indre-et-Loire : il n'a *a priori* que peu à voir avec des communes géographiquement réellement isolées, que l'on peut trouver dans des zones montagnardes par exemple.



Carte 4 : Catégorisation des trois terrains d'étude selon le Zonage en Aires Urbaines de l'INSEE (2010) – MH, 2014

Quoi qu'il en soit, l'objectif de notre recherche est avant tout d'enrichir les savoirs au sujet des territoires ruraux, pas de proposer une nouvelle typologie ; ainsi nous ne souhaitons pas ici débattre de l'appartenance de nos terrains d'étude à telle catégorie plutôt qu'à telle autre. L'intérêt de notre recherche est, nous semble-t-il, dans la diversité des terrains étudiés, qu'ils soient considérés selon les lecteurs comme du rural isolé, du rural polarisé ou du périurbain. L'usage des adjectifs « isolé » et « polarisé » nous sert donc ici à distinguer deux « grands » types de territoires, qui se différencient (comme nous le verrons par la suite) avant tout par leur distance au pôle urbain tourangeau : les plus proches sont considérés comme « polarisés », le plus éloigné comme « isolé ». Ce faisant, nous ne cherchons pas à donner une portée générale aux résultats que nous obtiendrons : il nous faudra garder en mémoire qu'ils auront été obtenus sur des terrains spécifiques, et qu'ils ne pourront pas être automatiquement généralisés à

l'ensemble des territoires ruraux « polarisés » ou du « périurbain lointain », ou à l'ensemble des territoires ruraux « isolés ».

Une autre question se pose concernant la catégorisation de nos terrains d'étude, entre rural polarisé et rural isolé : pourquoi considérer l'ensemble des communes composant chacun de ces terrains d'étude comme formant un tout cohérent, sans chercher à distinguer les communes-centres des intercommunalités³⁷, qui concentrent pourtant la majorité des commerces, services et emplois des territoires intercommunaux ? On peut en effet supposer que la proximité de ces équipements aura une influence sur les pratiques (notamment les pratiques de mobilité) des ménages de ces communes.

Néanmoins, une fois encore notre objectif n'était pas de comparer les modes d'habiter des communes-centres à ceux des « autres communes » au sein d'une intercommunalité, mais bien d'étudier le fonctionnement de différents « grands types » de territoires ruraux. Ainsi, dans l'ensemble de notre recherche nous avons préféré analyser les pratiques des ménages selon leur appartenance au rural polarisé ou au rural isolé, sans distinguer celles des ménages des communes-centres. De plus, l'analyse des pratiques de mobilité n'est pas au cœur de notre analyse et, concernant les « autres » pratiques (spatiales ou sociales) des ménages, il est apparu à l'issue de notre analyse qu'elles ne divergent pas réellement entre communes-centres et autres communes.

1.2. Justificatif du choix des territoires d'étude

Les trois terrains d'étude que nous avons analysés sont situés en Indre-et-Loire, entre 20 et 50 km de l'agglomération tourangelles. Notre laboratoire de rattachement (l'UMR 7324 CNRS – CITERES) est localisé à Tours : le choix de ces terrains répond donc dans un premier temps à un besoin d'accessibilité facile et rapide à des territoires dans lesquels nous nous sommes rendue très fréquemment pour mener 75 entretiens semi-directifs (parfois tôt le matin ou en soirée, parfois pour un seul entretien) et participer à différentes réunions.

Choisir nos terrains en Indre-et-Loire nous permettait également de valoriser la connaissance préalable que nous en avions : au cours de différentes fonctions que nous avons occupées avant ou pendant la thèse³⁸, nous avons pu en effet acquérir une certaine connaissance des communes du département, et développer des relations avec différents acteurs du territoire (élus locaux ou habitants), qui nous ont été utiles au cours de notre travail de recherche³⁹.

³⁷ Il s'agit de Langeais et Cinq-Mars-la-Pile pour la CCTNO ; Azay-le-Rideau pour la CCPAR ; l'Ile Bouchard pour la CCB. Seul Langeais était considéré comme un « pôle rural » dans le ZAUER – dans le ZAU, aucune de ces communes-centres ne se distingue des autres communes de leur intercommunalité.

³⁸ Fonctions occupées notamment au Service Territorial de l'Architecture et de l'Urbanisme 37 en tant que stagiaire puis chargée de mission, de 2010 à 2011 ; au laboratoire CITERES pour le programme de recherche MOUR (2011-2013) mené en partenariat avec le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine, en tant qu'Ingénieur d'Etude.

³⁹ Les relations que nous avons sur les terrains d'étude nous ont notamment été utiles pour débiter le recrutement des ménages à enquêter (cf. ci-après) ; par ailleurs, avoir le soutien des élus nous semblait nécessaire au bon

En termes de caractéristiques territoriales, nous cherchions à analyser deux « grands types de rural », qui se distinguent par un critère principal : leur distance à un pôle urbain. Ainsi, nous souhaitions travailler d'une part avec des territoires ruraux « soumis à l'influence du pôle », que nous avons cherchés à une vingtaine de km de l'agglomération, d'autre part avec des territoires non (ou moins) soumis à l'influence d'un pôle, que nous avons cherchés à au minimum une cinquantaine de km du pôle. Au sein du département d'Indre-et-Loire, plusieurs territoires auraient pu correspondre à ces critères : ce sont donc les relations personnelles que nous avons qui nous ont fait choisir un territoire plutôt qu'un autre, à caractéristiques territoriales équivalentes.

Le choix de travailler à l'échelle des intercommunalités (et pas à l'échelle de communes isolées, choisies indépendamment au sein des grands types de territoires ruraux) est relativement arbitraire, et répond une nouvelle fois à des raisons pratiques. Nous avons réalisé notre 1^{ère} phase de terrain dans le cadre du programme de recherche MOUR (2011-2013)⁴⁰, mené en partenariat avec le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine : ce dernier a l'habitude pour ses différentes missions de travailler à l'échelle des intercommunalités ; lorsque nous avons dû choisir notre terrain d'étude, il nous a semblé évident de choisir des communes appartenant à une même intercommunalité (en l'occurrence, les 12 communes « rurales polarisées » de la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau). Lors de notre seconde phase de terrain, nous avons adopté le même réflexe, et choisi des communes constituant des territoires intercommunaux (CCTNO d'une part, CCB d'autre part).

Ce phasage en 2 temps de notre travail de terrain explique d'ailleurs le fait que nous ayons travaillé sur deux territoires ruraux polarisés : la seconde phase de terrain a été réalisée dans le cadre d'un second programme de recherche (MOBITER, 2013-2015)⁴¹, pour lequel nous avions besoin de compléter notre panel de ménages polarisés (par des ménages habitant à proximité d'une gare). Ceci explique également que notre panel pour la CCTNO soit relativement restreint par rapport aux 2 autres intercommunalités (11 ménages interrogés dans la CCTNO, contre 37 dans la CCPAR et 27 dans la CCB).

1.3. Présentation des territoires d'étude

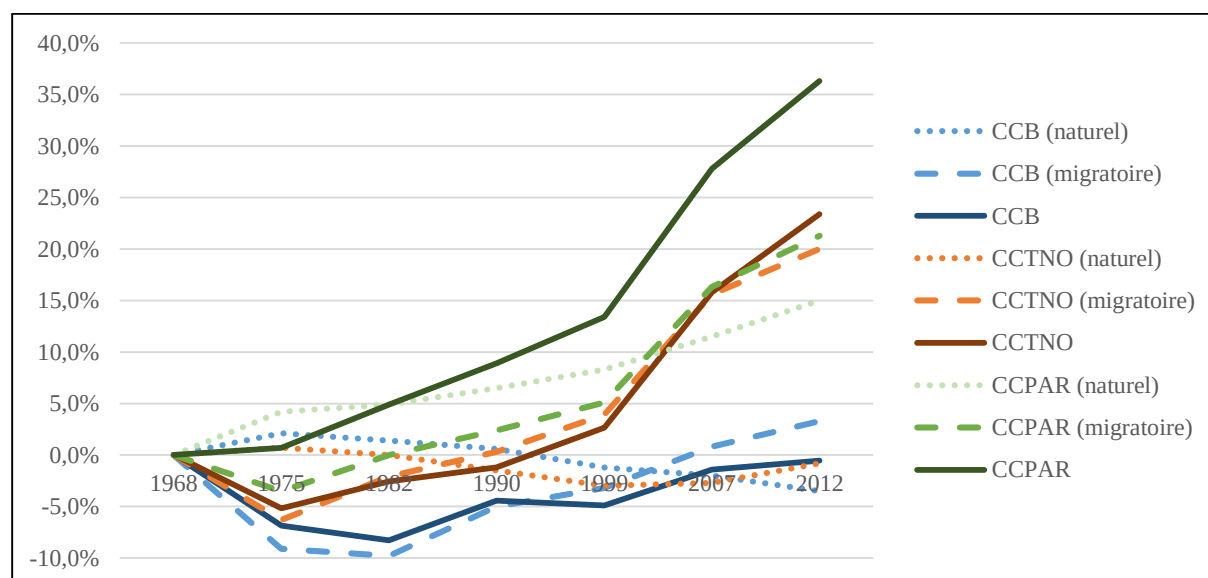
Les trois territoires d'étude ont été touchés par le phénomène de renouveau démographique décrit précédemment, et présentent donc une évolution démographique positive. Comme

déroulement de « l'expérimentation » que nous avons menée (cf. 4^{ème} partie), notamment afin de légitimer notre travail aux yeux des participants.

⁴⁰ Le projet MOUR (2011-2013) s'intéressait à la question des mobilités quotidiennes dans les espaces ruraux de faible densité, et tentait de répondre à la question : peut-on imaginer des mobilités moins dépendantes de la voiture dans des territoires qui sont aujourd'hui fortement, voire totalement dépendants de l'automobile ? - Huyghe et al (2013)

⁴¹ Le projet MOBITER (2013-2015, non achevé à ce jour) s'intéresse aux liens entre la mobilité et la dynamique des populations et des activités dans les espaces ruraux ; il cherche à révéler les organisations spatiales qui en résultent, et d'en tirer des enseignements sur les marges de manœuvre individuelles et collectives. – Huyghe et al (2014)

l'illustre le graphique ci-dessous, ce phénomène est spatialement et temporellement divers (Pistre, 2012) : il a d'abord touché les intercommunalités « polarisées », dont la population est en forte augmentation depuis le recensement de 1975 (+35,6% pour la CCPAR ; +28,6% pour la CCTNO). La communauté de communes « isolée » n'a bénéficié que plus tardivement et de manière moins intense d'un exode urbain ; sa population a diminué jusqu'en 1982, puis commencé à augmenter légèrement (+7,7% depuis 1982). On peut également vérifier sur le graphique que la croissance démographique des trois intercommunalités est principalement due à un solde migratoire positif (courbe en pointillés).



Graphique 4 : Evolutions démographiques temporellement contrastées des 3 terrains d'étude – MH, 2015
– Source : INSEE

Nous présentons nos 3 terrains d'étude, et les mettons au regard les uns des autres, à l'aune de 4 catégories d'indicateurs :

- sociodémographiques : densité de population ; structure sociodémographique de la population ;
- d'emploi : densité d'emplois ; type d'économie ; lieu d'emploi des actifs ;
- de mobilité : ampleur des déplacements pendulaires ; modes de transport utilisés ; diagnostic-mobilité du territoire ;
- d'équipements : nombre d'équipements présents selon le type de gamme (selon les trois gammes déterminées par la Base Permanente des Equipements de l'INSEE).

Le tableau ci-dessous reprend les principaux chiffres caractérisant les territoires étudiés ; une « carte d'identité » détaillée de chaque territoire, reprenant les mêmes catégories d'indicateurs, est présentée en Annexes 7 à 9.

	Rural « polarisé »		Rural « isolé »
	CCTNO	CCPAR	CCB
Distance au pôle urbain	25 km	25 km	50 km

Sociodémographie	Densité de population	51,7 hab/km ²	66,7 hab/km ²	31 hab/km ²
	Part des plus de 60 ans	21%	21%	28%
	Part des moins de 15 ans	21%	21%	17%
Emploi	Part des actifs occupés travaillant hors de leur commune de résidence	76%	78%	72%
	Part des actifs occupés travaillant hors de leur intercommunalité	61%	69%	60%
	Part des actifs travaillant dans l'agglomération tourangelles	43%	40%	15%
	Distance moyenne des déplacements domicile-travail (à l'int. du département)	15,9km	17,2km	15,6km
	Indicateur de concentration d'emploi ⁴²	69,9%	41,2%	64,5%
	Part de l'emploi présentiel (en %)	58%	71%	41%
	Nb d'emplois présents pour 100 résidents	19 emplois pour 100 résidents	14 emplois pour 100 résidents	16 emplois pour 100 résidents
	Part de l'agriculture (% emplois)	6,6%	9,2%	22,3%

⁴² L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone – INSEE. Lorsqu'il est faible, il engendre une éviction des actifs se traduisant par différentes nuisances : émission de GES, risque de chômage élevé, de fragilité économique des ménages vis-à-vis des coûts de l'énergie, etc.

Equipements⁴³ (dont % dans la commune-centre)	Equipements du quotidien ⁴⁴	51 (41%)	59 (34%)	24 (54%)
	Equipements de proximité	292 (31%)	354 (33%)	178 (33%)
	Equipements intermédiaires	55 (69%)	34 (76%)	29 (72%)
	Equipements supérieurs	17 (82%)	8 (75%)	1 (100%)
Mobilité	Taux de motorisation	90%	92%	90%
	Part des déplacements pendulaires effectués en voiture	89%	92%	89%
	Nb de lignes de TC de qualité* à proximité	3 (dont 1 ligne de TER)	3 (dont 2 lignes de TER)	3 (dont 2 lignes de TER)
	Part du territoire « totalement dépendant de la voiture » ⁴⁵	37%	14%	60%

Tableau 4 : Principales caractéristiques des territoires d'étude – MH, 2015 – Source : INSEE 2012

Ce diagnostic territorial fait émerger de nombreuses similarités entre les Communautés de Communes Touraine Nord-Ouest et du Pays d'Azay-le-Rideau, qui se distinguent clairement de la Communauté de Communes du Bouchardais :

- en termes de distance à la ville : les deux intercommunalités « polarisées » sont distantes d'environ 25km du pôle urbain tourangeau (accessible en environ 25 minutes), contre environ 50km pour l'intercommunalité isolée (le pôle est à environ 45minutes de voiture).
- en termes sociodémographiques : la CCB apparaît comme un territoire moins dense, mais surtout plus âgé (avec plus de personnes de plus de 60 ans, et moins de personnes de moins de 15 ans), que les deux autres territoires.

⁴³ La typologie que nous avons utilisée provient de la Base Permanente des Equipements de l'INSEE ; elle est présentée en Annexe 11,p.xxxix.

⁴⁴ Nous différencions dans notre diagnostic les équipements « du quotidien » parmi les équipements de proximité tels que les définit l'INSEE : il s'agit comme leur nom l'indique d'équipements que les ménages sont amenés à fréquenter au quotidien (boulangerie, épicerie ou hypermarché ; médecin généraliste ou pharmacie ; école maternelle ou élémentaire ; poste ou banque).

⁴⁵ Reprenant la méthode développée dans le programme de recherche MOUR (Baptiste & Huyghe, 2014), nous distinguons trois types de territoire en matière de mobilité :

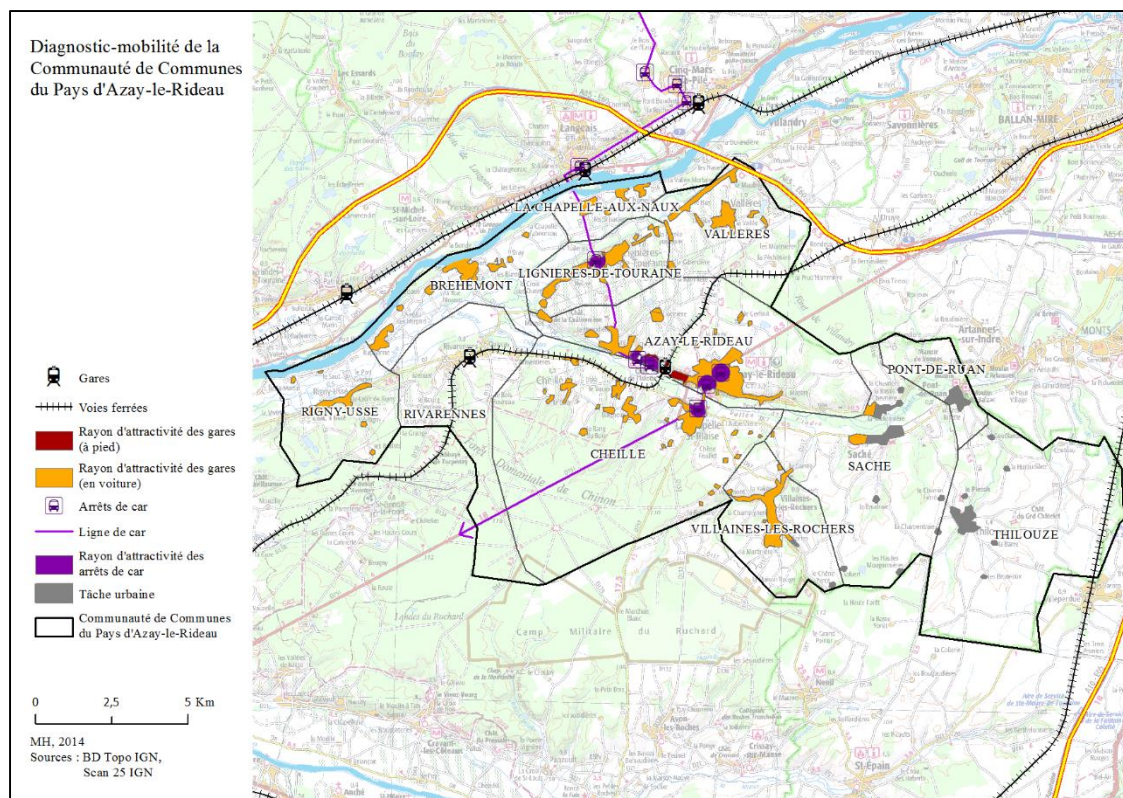
- les territoires avec accès à pied à une offre de transport de qualité* alternative à la voiture
- les territoires avec accès en voiture à une offre de transport de qualité* alternative à la voiture
- les territoires sans accès à une offre alternative à la voiture, totalement dépendants de l'automobile

- en termes d'emploi : la CCB présente des taux très légèrement plus élevés de ménages travaillant à proximité de leur lieu de résidence (dans la commune de résidence ou dans l'intercommunalité), et est moins polarisée par le pôle urbain tourangeau, que les deux autres intercommunalités. Les distances moyennes à l'emploi sont néanmoins relativement similaires dans les trois territoires. Les trois indicateurs de concentration de l'emploi, de part de l'emploi présentiel dans le territoire et de nombre d'emplois présentiels pour 100 résidents, font apparaître une différence (la seule dans notre diagnostic) entre les deux intercommunalités polarisées : avec une concentration de l'emploi plus faible (et, *a priori*, une part plus élevée d'actifs devant quitter le territoire pour trouver un travail) et une part de l'emploi présentiel plus élevée, la CCPAR apparaît comme un territoire potentiellement plus vulnérable à un durcissement des conditions de la mobilité que la CCTNO.

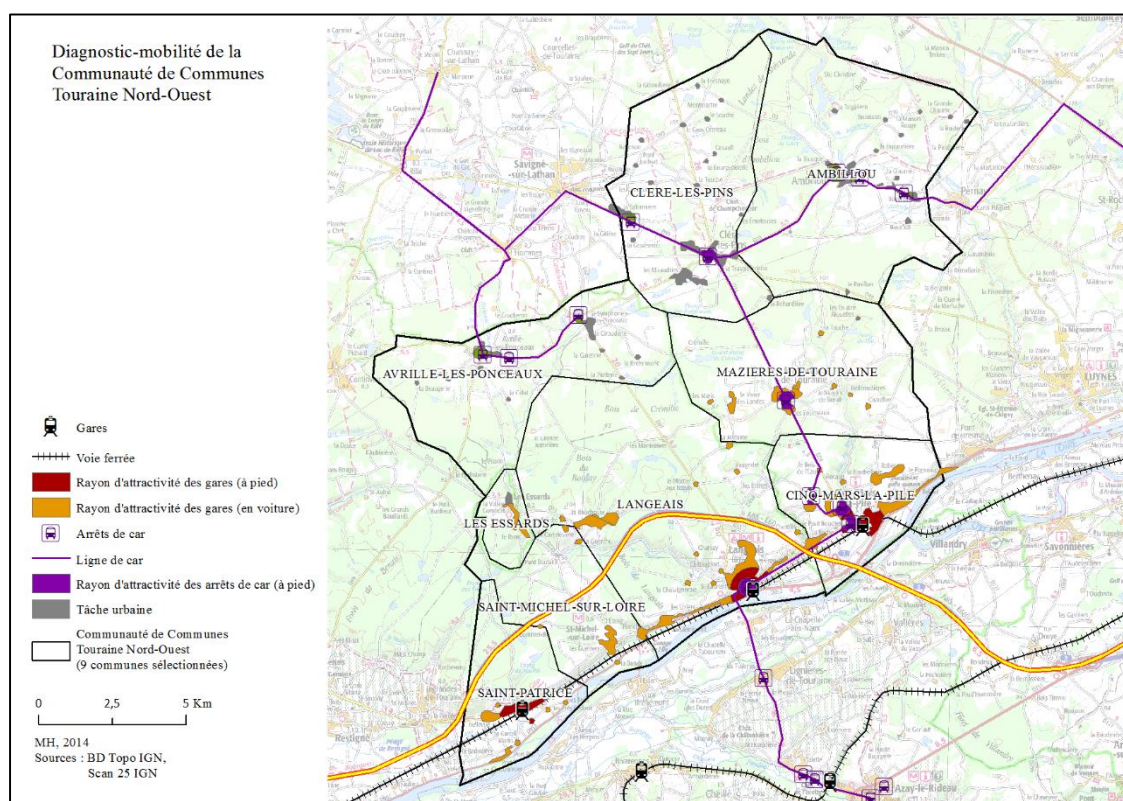
- en termes d'équipements : la CCB se distingue une nouvelle fois des deux autres intercommunalités, avec une offre en services et commerces moindre (quelle que soit la gamme d'équipements considérée) et surtout moins bien répartie sur le territoire (plus de la moitié des équipements du quotidien de la CCB sont ainsi concentrés dans la ville-centre de l'intercommunalité, laissant certains des autres communes du territoire totalement vierges d'équipements).

- enfin, en termes de mobilité (cf. cartes 5 à 7) : les trois territoires apparaissent comme totalement dépendants de la voiture dans les pratiques actuelles de la population ; ils sont néanmoins différents en termes d'offre de mobilité : les deux intercommunalités polarisées présentent une part de territoires *structurellement* « totalement dépendants de la voiture » bien moindre que la CCB. En termes d'évolution des comportements de mobilité, un report modal de la voiture vers une offre alternative est potentiellement plus facilement envisageable dans les intercommunalités polarisées.

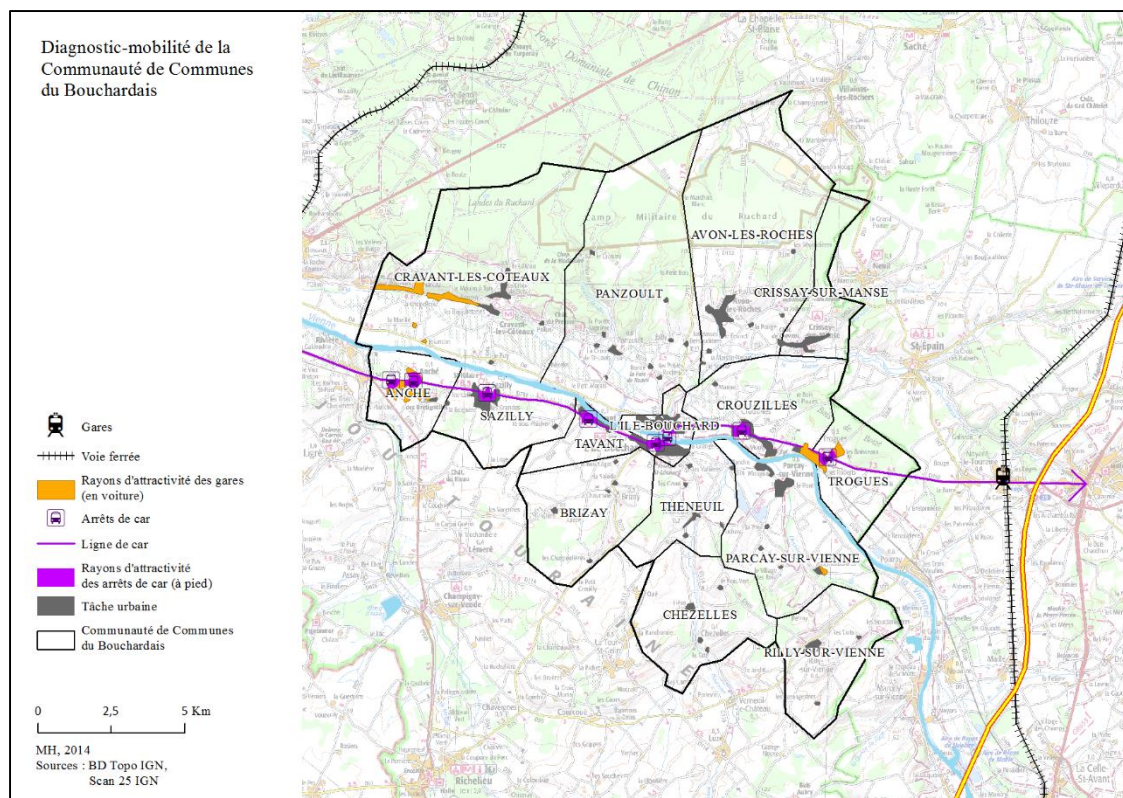
En conclusion, ce diagnostic territorial justifie la distinction que nous avons opérée entre les deux intercommunalités « polarisées » et l'intercommunalité « isolée » ; trois indicateurs principaux distinguent les deux catégories de territoire : la distance au pôle urbain et le niveau de polarisation en termes d'emploi, l'offre et la localisation des équipements, la dépendance *structurelle* à l'automobile.



Carte 5 : Diagnostic-mobilité de la CCPAR – MH, 2015



Carte 6 : Diagnostic-mobilité de la CCTNO – MH, 2015



Carte 7 : Diagnostic-mobilité de la CCB – MH, 2015

2. Des ménages « mobiles » aux profils divers

« *Produits par la mobilité, leur habitabilité est conditionnée par la mobilité* » (Fourny et al, 2012) : écrite à propos des territoires périurbains, cette formule s'applique également aux territoires ruraux. Plus particulièrement, l'habitabilité des territoires ruraux est conditionnée par l'usage et généralement la possession d'une voiture, qui permet l'accès à l'ensemble des activités du quotidien en l'absence d'offres de transport alternatives.

Une partie de la population rurale (qu'il nous est impossible de quantifier, faute de données chiffrées), est aujourd'hui « *peu ou pas mobile en raison de contraintes financières, physiques, culturelles ou comportementales* » (Le Breton, 2002 ; Dupuy, 2001) : ce sont des ménages *assignés territoriaux**, personnes âgées sans moyen de locomotion, dépendantes de leurs réseaux familiaux et locaux ; jeunes adultes sans moyen financier pour passer le permis ou acquérir une voiture ; femmes appartenant à un ménage monomotorisé ; jeunes adultes enracinés dans leur territoire d'origine et incapables de le quitter. En raison des nombreux enjeux qu'elle entraîne (difficultés d'accès à l'emploi, aux commerces et services, exclusion sociale, isolement), l'assignation territoriale* dans les territoires ruraux fait l'objet de nombreuses recherches⁴⁶ et, à l'échelle des pouvoirs publics, de diverses politiques sociales, qui se traduisent par exemple par le développement de plateformes de mobilité « sociales ».

⁴⁶ On pourra citer notamment la thèse de Gambino (2008) sur les jeunes dans les espaces de faible densité ; une recherche récente de l'INSERM sur le vieillissement en rural (Gucher et al, 2007) ; les travaux de Perrier-Cornet

En revanche, les ménages « mobiles », qui ne présentent aujourd'hui pas de réelles difficultés de mobilité et assument leurs pratiques (largement) automobiles, voire autosolistes*, ont jusqu'ici été moins étudiés ; pourtant, ils constituent la majeure partie des populations rurales. Ce sont par ailleurs leurs modes d'habiter, aujourd'hui sous-tendus par des conditions de mobilité faciles, qui seront *a priori* les plus perturbés par un durcissement des conditions de mobilité. Nous avons donc choisi dans notre travail de recherche de nous intéresser spécifiquement à ces ménages « sans difficultés majeures de mobilité ».

2.1. Six critères d'analyse

Ces ménages « mobiles » ne forment pas un groupe homogène, et présentent des profils extrêmement diversifiés, notamment en ce qui concerne les 6 déterminants dont nous souhaitons questionner l'influence : l'origine et la trajectoire spatiale ; l'ancienneté dans le territoire ; le « dessein » ; le niveau de vulnérabilité* ; le niveau de sensibilité aux questions environnementales ; le type de territoire. L'influence des trois premiers déterminants sera uniquement questionnée dans la partie concernant les modes d'habiter des ménages ; l'influence des trois derniers sera uniquement questionnée dans celle concernant l'évolution comportementale.

(1) L'origine et la trajectoire spatiale des ménages : sont-ils originaires d'un territoire rural ou d'ailleurs ? Par ce critère nous distinguons les « *natifs* »⁴⁷ et les « *anciens urbains* ».

(2) l'ancienneté des ménages dans le territoire : sont-ils présents dans le territoire (ou un autre territoire rural) depuis toujours, longtemps, ou seulement quelques années ? Nous utilisons un seuil d'ancienneté de 10 ans⁴⁸ pour distinguer les « *néo-ruraux* » des « *anciens néo-ruraux* ».

et al (1997) sur les processus d'exclusion dans les espaces ruraux ; un rapport de la Commission Européenne (2008) sur la pauvreté et l'exclusion sociale dans les zones rurales ; ou encore la thèse de Pagès (2000) sur la pauvreté en milieu rural.

⁴⁷ Nous reprenons ici le terme utilisé par Berger et al (2014, p.27) et par Morel-Brochet & Motte-Baumvol (2010, p.98).

⁴⁸ Pour déterminer ce seuil, nous nous sommes inspirés de la base de données MIGPRO de l'INSEE, qui informe notamment sur l'ancienneté d'installation des ménages dans le territoire et utilise les seuils de 2 ans, 5 ans, 10 ans, 20 ans, et plus de 30 ans. Pourquoi retenir 10 ans, et non 5 ou 20 ?

Comme nous le verrons dans la suite de notre recherche, l'ancienneté dans le territoire est un critère discriminant des pratiques spatiales et sociales des ménages ; elle explique notamment pour partie les pratiques spatiales de proximité ou l'investissement des ménages dans les réseaux locaux. Plus que l'ancienneté d'installation, c'est le temps d'appropriation du territoire qui compte, un processus sur le long terme : un seuil de 10 ans nous a donc semblé suffisant pour distinguer des ménages « anciens néo-ruraux », qui ont « eu le temps de s'approprier le territoire », et les autres.

Ce seuil de 10 ans, relativement arbitraire, peut sembler non justifié ; de fait, certains ménages n'auront sans doute pas besoin d'autant de temps pour s'approprier leur territoire. Quoi qu'il en soit, la détermination de ce seuil (et des catégories de *néo-rural* ou *d'ancien néo-rural* qui en découlent) sont finalement peu impactantes pour notre analyse : en effet, celle-ci étant majoritairement qualitative, nos conclusions ne dépendent pas uniquement des seuils que nous fixons. Ceux-ci ont plutôt été utilisés pour mettre en évidence des tendances, que nous avons ensuite approfondies à partir des entretiens semi-directifs.

(3) le « dessein » des néo-ruraux au moment de leur installation : à leur arrivée dans le territoire rural, les ménages étaient-ils à la recherche d'un « *logement, dans un cadre de vie calme et tranquille* », ou d'un « *territoire où développer un projet de vie* » ?

Par ce troisième indicateur, nous cherchons à différencier d'une part les ménages *accession*, qui cherchaient principalement à accéder à la propriété (qui ne sont pas uniquement des ménages contraints à venir s'installer en rural, poussés loin des pôles urbains en raison de moyens financiers insuffisants). D'autre part les ménages *projet de vie* qui cherchaient à s'implanter dans un territoire spécifique pour y développer un mode de vie plus « rural ». On peut rapprocher ces néo-ruraux *projet de vie* des « *néoruraux* » décrits dès les années 70, ménages à la recherche d'un « *isolement rural et d'une vie proche de la nature, d'un retour à l'essentiel, à l'authentique, et qui refusaient les maux de la ville* » (Pistre, 2012, p.38) ; néanmoins, nous établirons ultérieurement des distinctions non négligeables entre nos *projet de vie* et les « *néo-ruraux* » des années 70, notamment en termes de recherche d'isolement et de mise à l'écart de la ville. La différence que nous établissons entre les ménages *accession* et *projet de vie* est aujourd'hui relativement absente dans la littérature (francophone ou anglo-saxonne). On peut retrouver une approche ressemblante dans le travail de recherche de F. Cognard (2010) : celle-ci distingue les « *migrations économiques* » ("*people who move to a place because that place offers jobs or business opportunities*") et les « *migrations d'agrément* », pour le « plaisir », sans contrainte économique réelle (*amenity migrations*, "*movement for pleasure rather than economic reasons*" – Chipeniuk, 2004 ; "*movement because of the actual and perceived greater environmental quality and cultural differentiation*" – Moss, 1999). Cette distinction entre *migrations économiques* et *migrations d'agrément* fait ressortir le dualisme choix/contrainte que l'on retrouve dans la littérature sur les migrations périurbaines et rurales (cf. Eggerickx & Capron, 2001, p.128⁴⁹ ; Dodier, 2007⁵⁰) : pour ces auteurs, plus qu'à un choix, pour les ménages aux moyens modestes, l'achat d'une maison en milieu rural répond à des contraintes économiques qui les obligent à s'éloigner toujours plus loin des pôles urbains.

Néanmoins, il nous semble qu'il manque globalement dans cette littérature (anglo-saxonne ou francophone) la référence au projet de vie des ménages : à notre connaissance, aucun indicateur ne permet aujourd'hui de mettre en valeur la volonté de « *retour au local* » qui anime certains ménages, la volonté de s'insérer et de s'intégrer dans un tissu rural, un tissu de proximité. C'est ce projet de vie que nous cherchons à identifier avec ce troisième critère de « dessein ».

En combinant ces trois critères, on obtient cinq profils « modes d'habiter » :

⁴⁹ « *N'émigre pas qui veut mais qui peut* » (Eggerickx & Capron, 2001, p.128).

⁵⁰ Pour Dodier (2007), les capacités économiques induisent fortement les choix résidentiels, ce qui se traduit spatialement par la formation de couronnes socialement différenciées : les catégories moyennes et supérieures cherchent à rester au contact de la ville, dans les 1ères couronnes, alors que les ménages populaires (« *la plupart du temps solvables, même si les cas de surendettement sont fréquents* ») « *sont relégués* » (Sencébé & Lépiciér, 2007) dans le périurbain lointain, contraints par les disponibilités immobilières et foncières.

Nom du profil (symbole utilisé dans le rapport)	Trajectoire spatiale	Ancienneté sur le/un territoire rural	Dessein
Natif (Nat)	Origine rurale	Depuis toujours	/
Néo-rural <i>accession</i> (NRAcc)	Ancien « urbain »	Moins de 10 ans	Accession à la propriété
Ancien néo-rural <i>accession</i> (AnAcc)	Ancien « urbain »	Plus de 10 ans	Accession à la propriété
Néo-rural <i>projet de vie</i> (NRPV)	Ancien « urbain »	Moins de 10 ans	Implantation en milieu rural
Ancien néo-rural <i>projet de vie</i> (AnPV)	Ancien « urbain »	Plus de 10 ans	Implantation en milieu rural

Tableau 5 : Cinq profils de ruraux – MH, 2015

(4) le niveau de vulnérabilité* des ménages : celui-ci est fonction du budget global des ménages et de leur volume de déplacement (Huyghe et al, 2013, p.80). Verry & Vanco (2009) considèrent que sont vulnérables les ménages dont le budget-mobilité est supérieur à 18% de leur budget total.

Cinq niveaux de vulnérabilité* ont été déterminés (Huyghe et al, 2013, p.80) :

- Niveau 1 : ménages aux revenus élevés, qui se déplacent peu : ce sont des cadres/professions supérieures qui travaillent près de leur domicile, ou des retraités ;

- Niveau 2 : ménages aux revenus élevés, qui font quotidiennement des distances importantes : ce sont des professions supérieures/cadres, qui travaillent à Tours ou dans son agglomération ;

- Niveau 3 : ménages aux revenus moyens, qui se déplacent peu à moyennement : ce sont des retraités, ou des actifs aux revenus moyens (employés, salariés) qui travaillent relativement près de leur domicile ;

- Niveau 4 : ménages aux revenus faibles à moyens, qui se déplacent peu : ce sont des actifs au chômage, ou des actifs à faible revenus qui travaillent près de chez eux ;

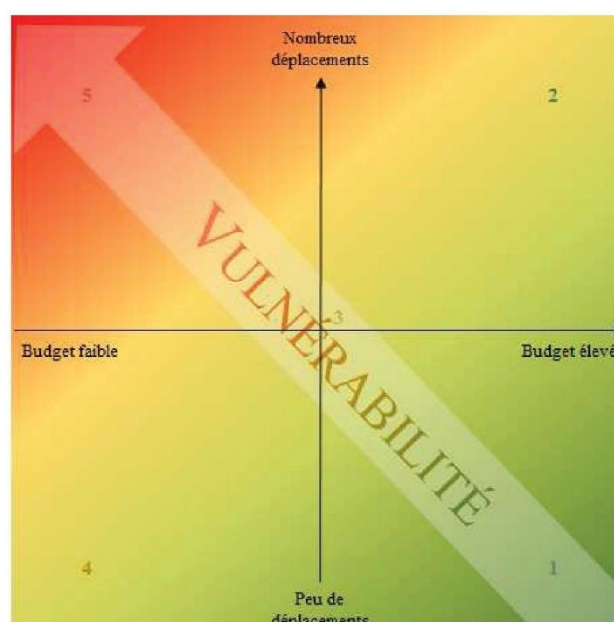


Figure 4 : Des niveaux de vulnérabilité* divers – MH, 2013

- Niveau 5 : ménages aux revenus faibles à moyens, qui se déplacent beaucoup : ce sont des employés/salariés qui travaillent à Tours ou dans son agglomération.

(5) le niveau de sensibilité à l'environnement des ménages, que l'on a déterminé au fil des entretiens en évaluant si « l'environnement » était un sujet de préoccupation/réflexion/action, ou non (à travers le fait que les ménages évoquent le sujet environnemental spontanément ou uniquement en réponse à nos questions, à travers leurs réponses à nos questions).

(6) enfin, le type de territoire en termes de mobilité distingue les territoires « totalement » dépendants de la voiture, des territoires avec accès en voiture à une offre de transport de qualité*, et des territoires avec accès à pied à une offre de transport de qualité*.

Ces trois critères seront notés, dans la quatrième partie de notre recherche :

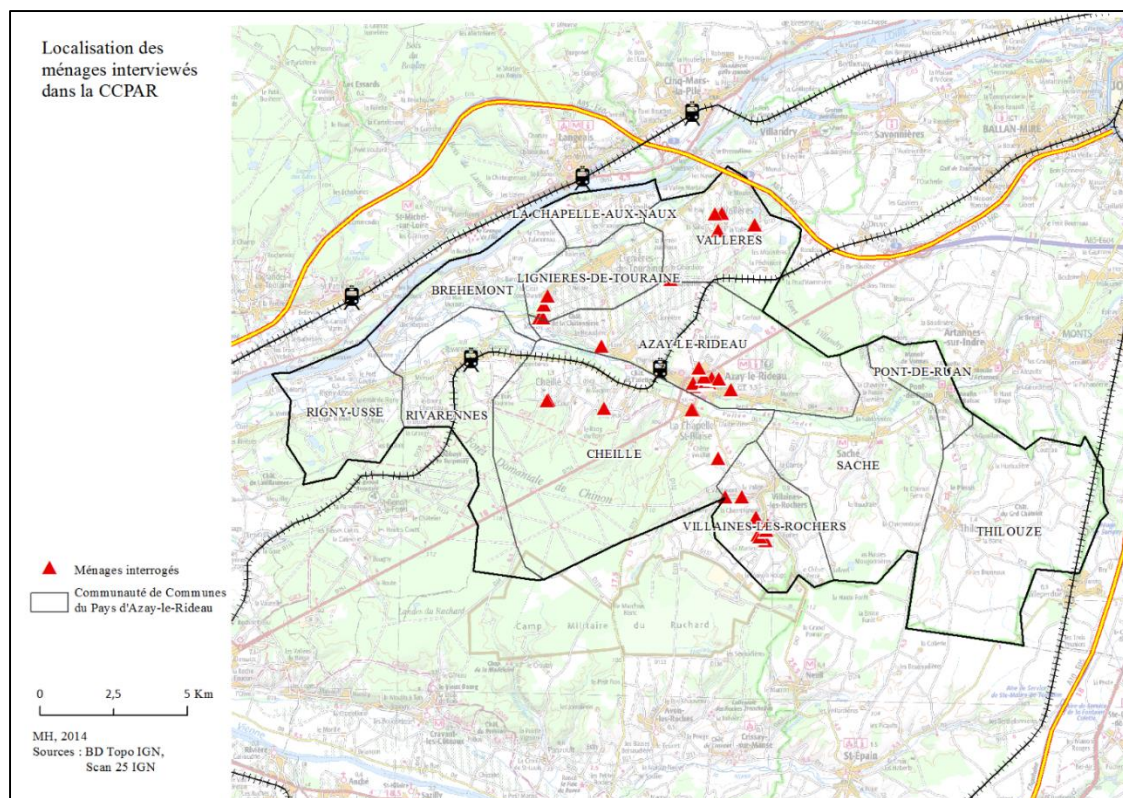
Niveau de vulnérabilité*	V1 ; V2 ; V3 ; V4 ; V5
Niveau de sensibilité	S (sensible) ; nS (non sensible)
Type de territoire	C ₀ -G ₀ , territoire totalement dépendant de la voiture ; C _{pied} -G _{voiture} , avec accès à pied à un service de car, et accès en voiture à une gare ; C ₀ -G _{voiture} , avec accès en voiture à une gare

Tableau 6 : Critères d'analyse – MH, 2015

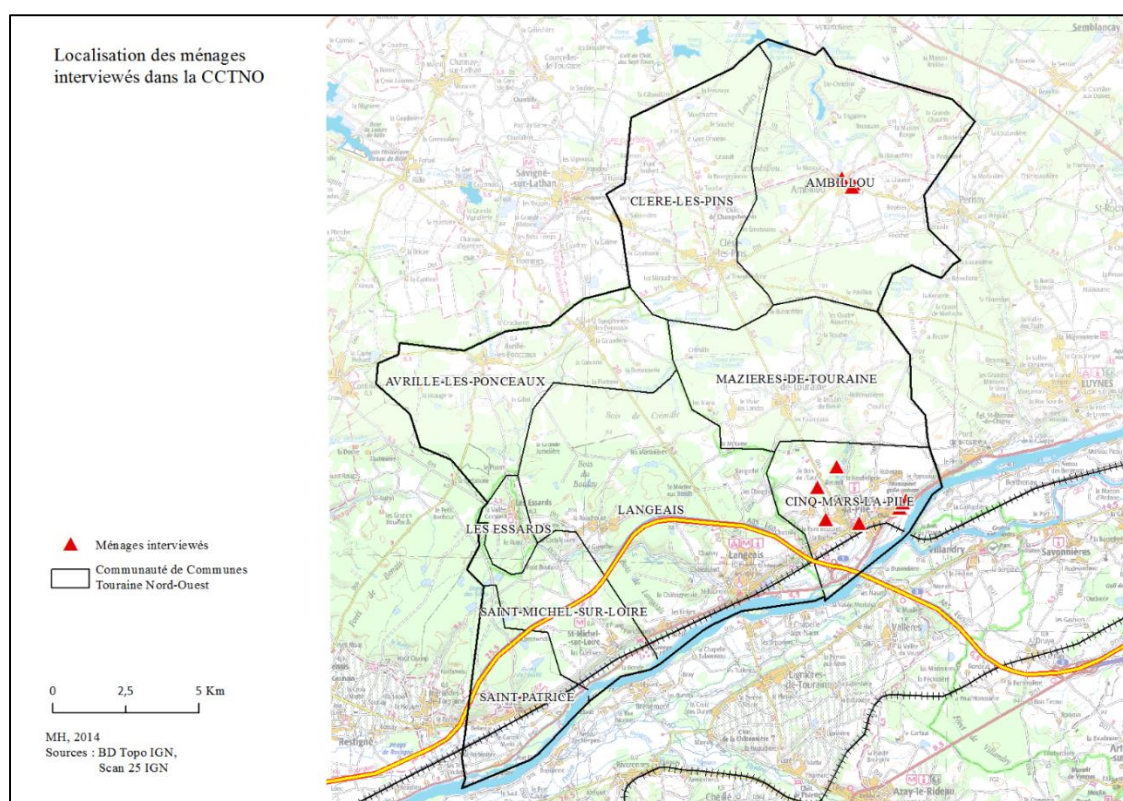
2.2. Présentation du panel de ménages

2. 2. 1 Ménages enquêtés

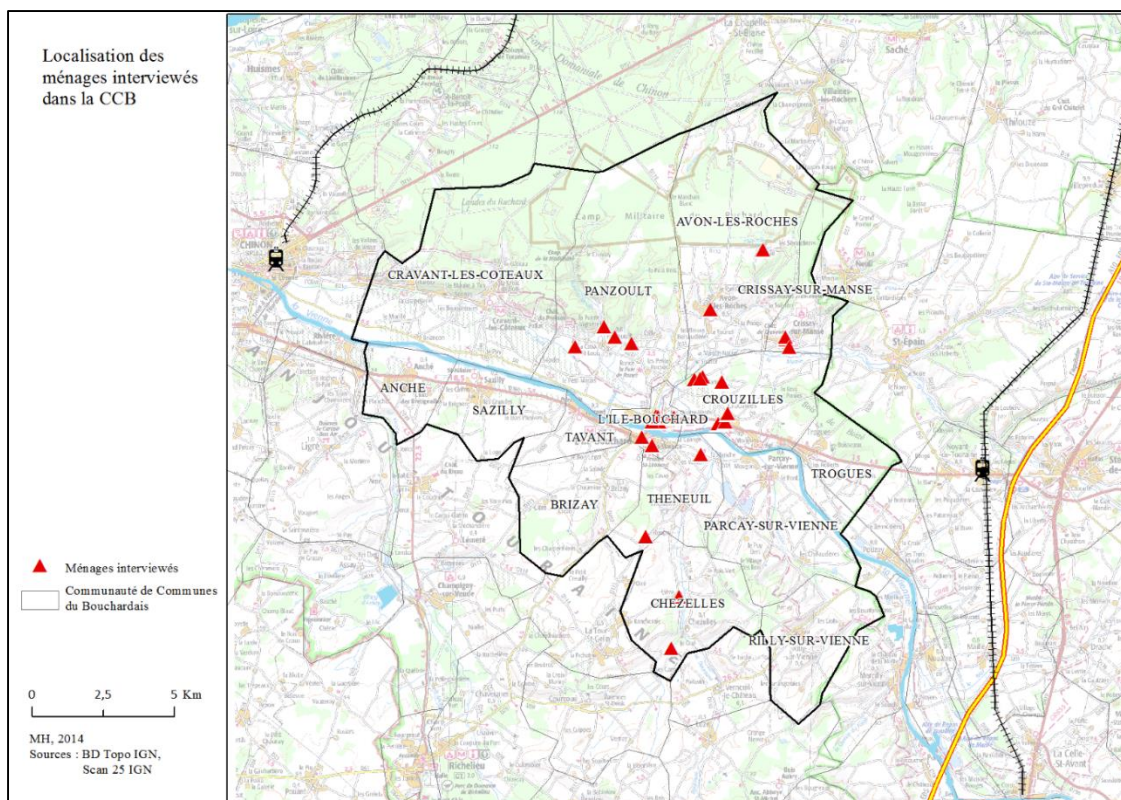
Le panel d'enquêtés est constitué de 75 ménages habitant dans trois intercommunalités rurales polarisées (37 ménages de la CCPAR, 11 ménages de la CCTNO) et isolée (27 ménages de la CCB). Les cartes ci-dessous (cartes 8 à 10) illustrent la localisation des ménages au sein des territoires.



Carte 8 : Localisation des ménages enquêtés dans la CCPAR – MH, 2015



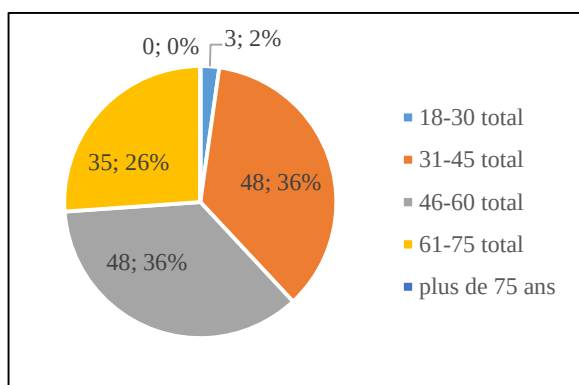
Carte 9 : Localisation des ménages enquêtés dans la CCTNO – MH, 2015



Carte 10 : Localisation des ménages interviewés dans la CCB – MH, 2015

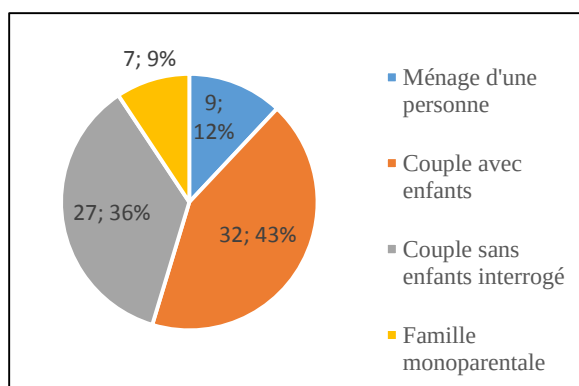
Nous présentons ci-dessous le panel d'étude (75 ménages, 134 individus) selon 4 critères sociodémographiques traditionnels (âge, composition familiale, situation à l'emploi, catégorie socio-professionnelle) : nous n'avons pas cherché à obtenir un panel qui soit représentatif de la population de nos terrains d'étude (cf. Annexe 10, p.xxxiv), et encore moins de la population « rurale », mais plutôt un panel qui permette d'approcher une diversité de profils d'habitants.

- pyramide des âges :



Graphique 5 : Catégorisation du panel par classe d'âge – MH, 2015

Le panel est relativement équilibré en termes de classes d'âge, malgré un très faible nombre de personnes interrogées appartenant à la classe 18-30 ans. Nous n'avons pas non plus pu recruter ni interroger de seniors de plus de 75 ans (ce qui, comme nous le verrons par la suite dans notre recherche, explique pour partie l'absence de représentations « traditionnelles » du rural dans les discours de notre panel).

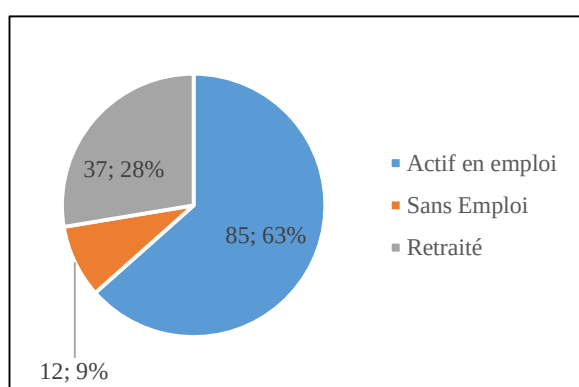


- composition familiale⁵¹ :

Le panel est relativement diversifié en termes de situations familiales, avec 43% de couples avec enfants et 36% de couples sans enfant ; 12% de ménages d'une personne et 9% de familles monoparentales.

Graphique 6 : Catégorisation du panel par composition familiale – MH, 2015

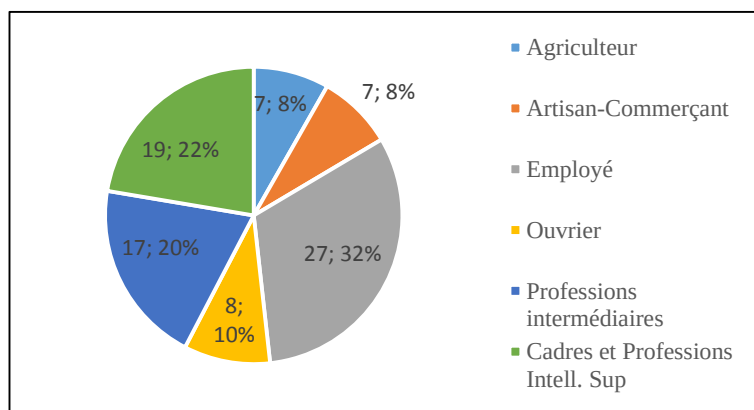
- situation à l'emploi :



Le panel présente une grande majorité d'actifs en emploi ; néanmoins, la proportion de retraités est nettement supérieure à la moyenne française (9% au RGP de 2012).

Graphique 7 : Catégorisation du panel par situation à l'emploi – MH, 2015

- catégorie socio-professionnelle :



Graphique 8 : Catégorisation du panel par CSP – MH, 2015

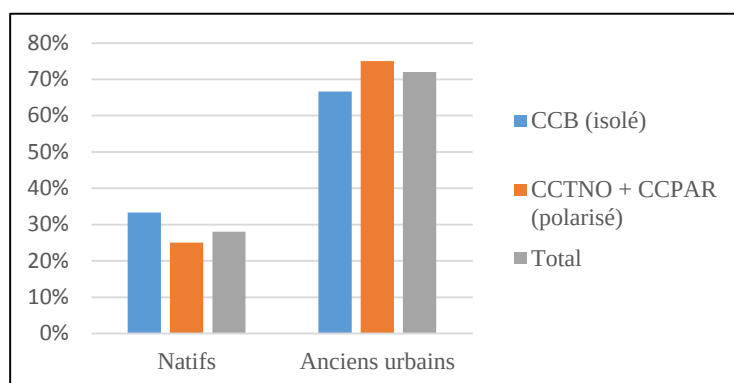
La surreprésentation des ouvriers à l'échelle des populations communales des territoires d'étude ne se retrouve pas dans notre panel (ce qui s'explique en partie par notre méthode de recrutement) : seuls 8 ouvriers ont pu être interrogés

En revanche, l'intérêt de notre panel tient dans sa diversité, qui nous a permis d'interroger des actifs appartenant à des CSP diverses.

Le panel d'étude présente également une diversité en termes des trois critères d'analyse dont nous souhaitons tester l'influence :

⁵¹ Pour ce critère nous travaillons à l'échelle des 75 ménages et non à celle des 134 individus.

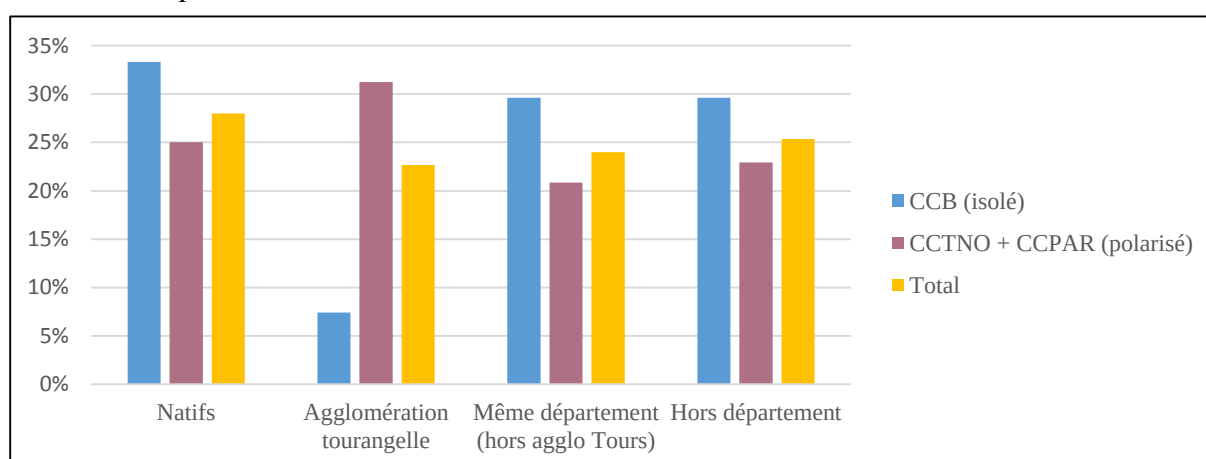
- origine spatiale :



Nous distinguons d'une part les « natifs » et les « anciens urbains » (en provenance d'un territoire urbain ou périurbain). Notre panel est globalement équilibré, la part des natifs étant légèrement plus importante dans le territoire isolé que dans les territoires polarisés.

Graphique 9 : Catégorisation du panel par origine spatiale (1) – MH, 2015

Parmi les anciens urbains, nous distinguons les ménages en provenance du même département (agglomération tourangelle d'une part, hors agglomération d'autre part), et ceux en provenance d'un autre département.

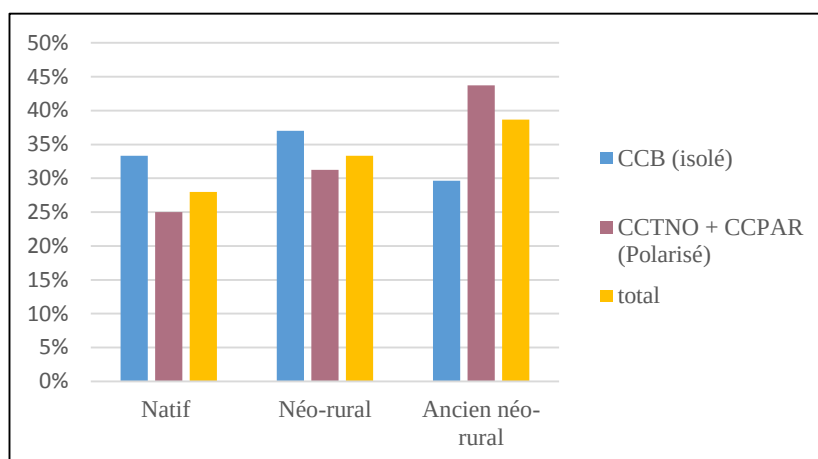


Graphique 10 : Catégorisation du panel par origine spatiale (2) – MH, 2015

Une différence nette apparaît entre les territoires : les ménages « anciens urbains » du territoire rural isolé viennent majoritairement du même département (de territoires limitrophes notamment) ou de l'extérieur du département (de Paris, ou d'autres régions), mais très peu viennent de l'agglomération tourangelle. Concernant les territoires ruraux polarisés, les origines spatiales des « anciens urbains » sont plus équilibrées, mais on note tout de même une surreprésentation de ménages en provenance de l'agglomération tourangelle.

On retrouve ici les différences que nous établissions précédemment sur le type de phénomène migratoire expliquant le renouveau démographique des territoires : dans le cas des territoires polarisés, l'importance des migrations en provenance de l'agglomération tourangelle illustre un phénomène de périurbanisation, « d'extension urbaine à proximité directe des centres urbains » (Pistre, 2012, p.37) ; pour le territoire isolé, l'importance des migrations en provenance de territoires situés hors du département laisse penser à un phénomène de néoruralisation (qui se caractérise notamment par la recherche d'un isolement rural).

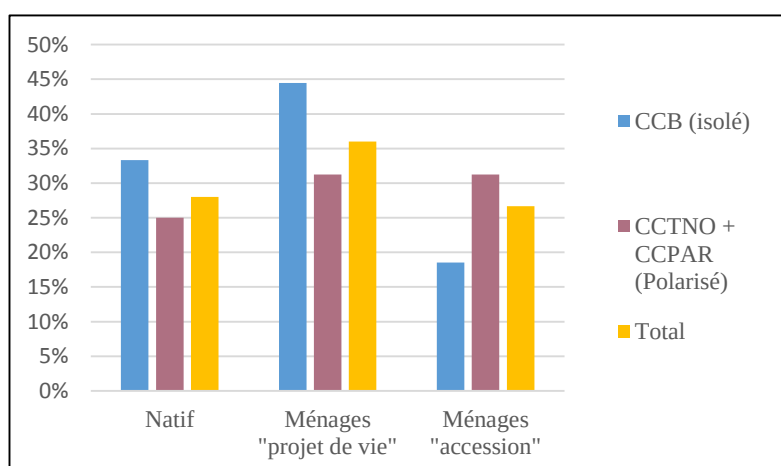
- ancienneté dans le territoire :



Le panel est globalement équilibré, avec environ 1/3 de natifs, 1/3 de néo-ruraux et 1/3 d'anciens néo-ruraux. On note un léger déséquilibre dans les territoires polarisés, avec une surreprésentation d'anciens néo-ruraux.

Graphique 11 : Catégorisation du panel en termes d'ancienneté dans le territoire – MH, 2015

- « dessein » lors de l'installation :

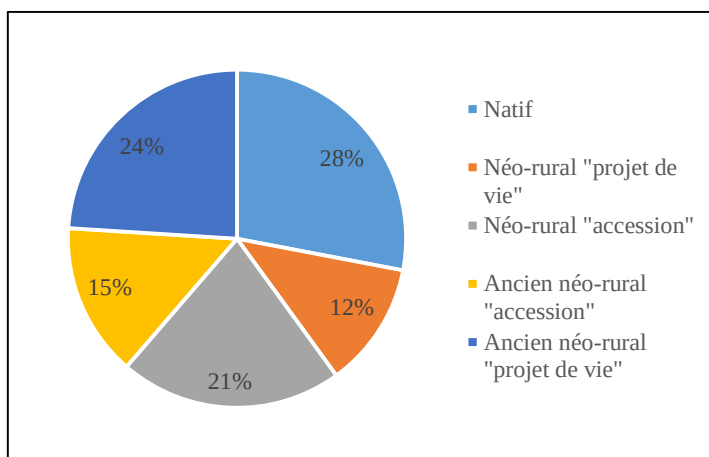


Enfin, en termes de « dessein » lors de l'installation, on note une surreprésentation des ménages *projet de vie* dans le territoire rural isolé, alors que le panel des territoires polarisés est plus équilibré.

Il nous est impossible ici d'interpréter cette différence : est-elle due à notre méthode de recrutement, qui nous a fait rencontrer une majorité de ménages *projet de vie*, ou y a-t-il effectivement une

Graphique 12 : Catégorisation du panel en termes de « dessein » lors de l'installation – MH, 2015

surreprésentation de *projet de vie* dans les territoires ruraux isolés ?



Graphique 13 : Catégorisation du panel en 5 profils « modes d'habiter » – MH, 2015

- composition générale du panel :

Le graphique ci-dessous résume la part représentée par chacun des 5 profils « modes d'habiter » définis au sein de notre panel : on y retrouve environ 1/3 de natifs (28%), 1/3 de néo-ruraux (33%) et 1/3 d'anciens néo-ruraux (39%) ; on retrouve également 1/3 de ménages *projet de vie* (36%) et 1/3 de ménages *accession* (36%).

2. 2. 2 Ménages participant à l'expérimentation

Le panel ayant participé à l'expérimentation est composé de 19 ménages, soit 28 individus. Tous résident dans la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau, territoire rural polarisé – cf. présentation du territoire). Les participants présentent un autre point commun : ce ne sont pas des individus lambda, puisque tous sont volontaires pour participer à l'expérimentation (cette motivation constituait d'ailleurs un critère de recrutement).

Ce panel présente une diversité intéressante en termes de niveaux de vulnérabilité* et de sensibilité aux questions environnementales :

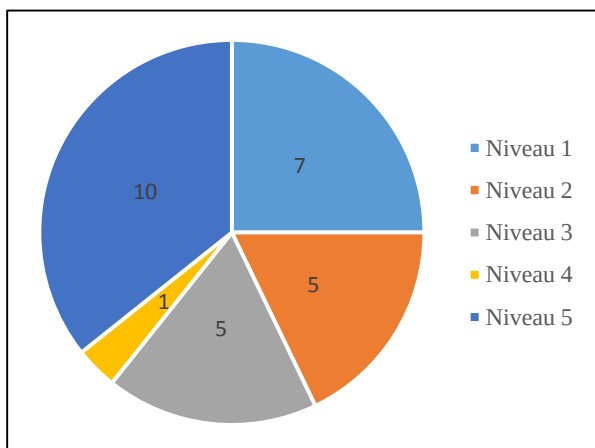


Figure 6 : Catégorisation du panel en termes de niveaux de vulnérabilité* - MH, 2015

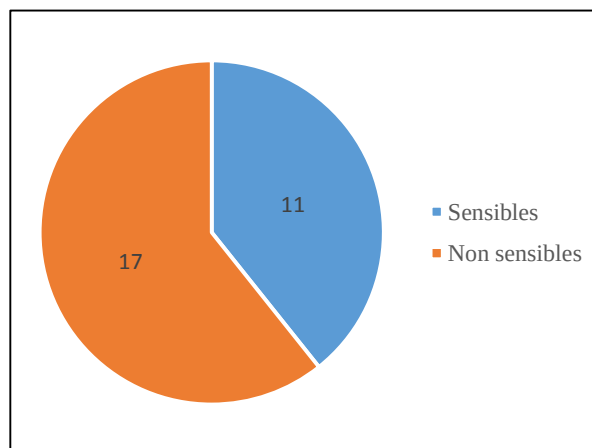
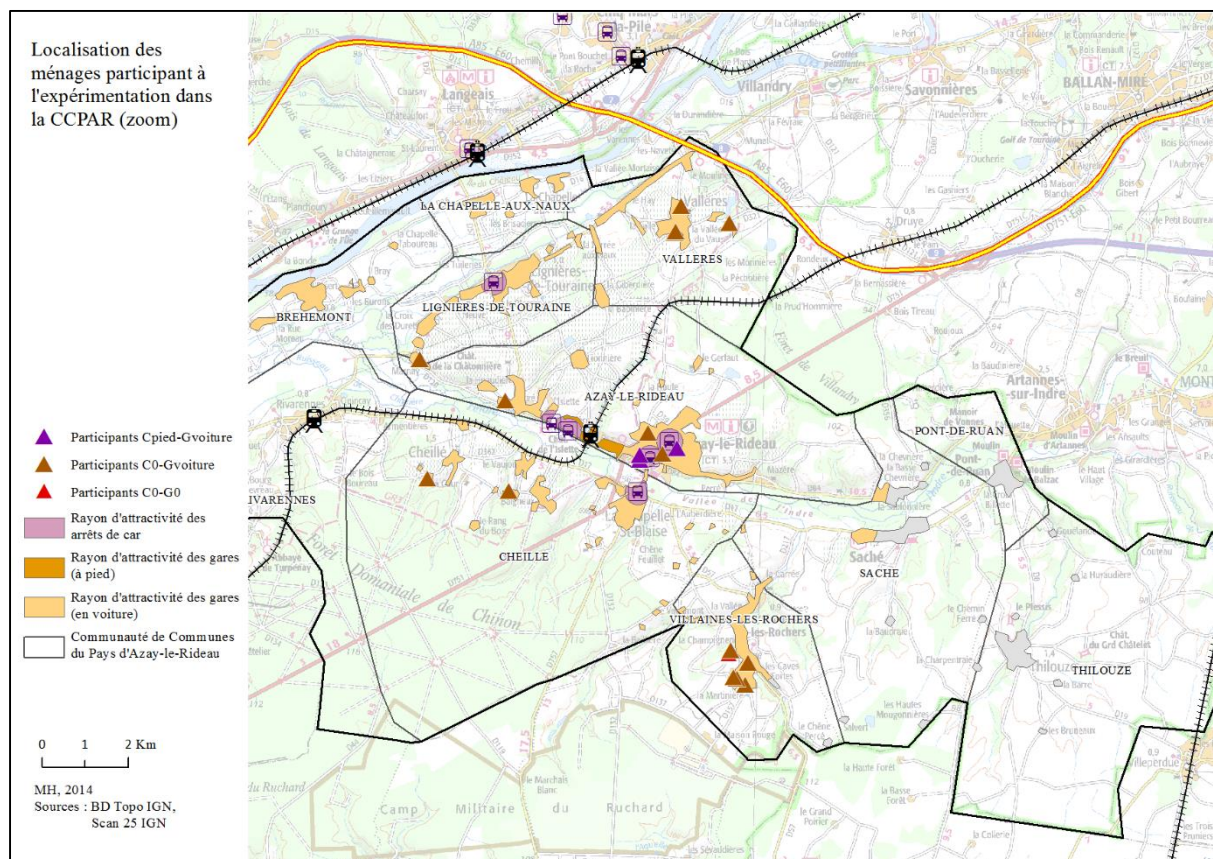


Figure 6 : Catégorisation du panel en termes de sensibilité environnementale – MH, 2015

Le panel présente également une diversité en termes de localisation au sein du territoire (cf. carte de localisation ci-dessous) :

- 1 ménage (2 individus) habite dans un territoire de type C₀-G₀, totalement dépendant de la voiture ;

- 3 ménages (5 individus) habitent dans un territoire de type $C_{\text{pied}}-G_{\text{voiture}}$, avec accès à pied à un service de car, et en voiture à une gare ;
- enfin, 15 ménages (21 individus) habitent dans un territoire de type C_0-G_{voiture} , avec accès en voiture à une gare.



Carte 11 : Localisation des ménages participant à l'expérimentation, qui résident dans différents « types de territoire » - MH, 2014

En termes des profils « modes d'habiter » tels que nous les avons définis précédemment, on note une surreprésentation des individus *projet de vie* (14 *projet de vie*, contre 6 *natifs* et 8 *accession*). On n'identifie aucun lien entre les 5 profils définis précédemment et ces trois nouveaux critères d'analyse⁵² : ainsi par exemple, on n'identifie pas chez les ménages *projet de vie* un niveau plus élevé de sensibilité à l'environnement.

⁵² Quand bien même nous identifierions des liens entre les profils et les 3 nouveaux critères d'analyse, la taille réduite de notre panel interdirait toute généralisation.

3^{ème} partie - Modes d'habiter dans les territoires ruraux, comprendre les logiques spatiales et sociales à l'œuvre

« Tout le monde à Chichery, et moi avec, vous dira qu'ici on vit bien, que la vie est tranquille et douce, l'air respirable, mais qu'effectivement on ne se connaît plus comme on se connaissait avant et qu'on n'y comprend plus grand-chose. » (Dibie, 2006, p.26)

Introduction

Les territoires ruraux sont des territoires pluriels, qui se caractérisent globalement par des densités faibles et un dynamisme, démographique et économique ; des territoires dont le devenir est incertain en raison notamment d'un durcissement probable, à terme, des conditions de mobilité qui sous-tendent les modes d'habiter des ménages.

Dans cette troisième partie nous nous intéressons à ces territoires ruraux et leurs populations, à leur organisation et leur fonctionnement actuels. « *Le territoire est une œuvre humaine ; il est un espace approprié* » (Brunet et al, 1993, p.23) ; les territoires ruraux sont plus qu'un « espace » géographique, physique : ils sont le réceptacle de pratiques spatiales et sociales, d'interactions entre acteurs, d'interactions entre les acteurs et leur espace.

Nous cherchons à comprendre ces territoires ruraux, la manière dont ils sont pratiqués et appropriés par les ménages-habitants : notre travail de recherche s'inscrit dans la lignée des recherches sur « *l'habiter* », qui analyse la manière dont « *les individus habitent les lieux géographiques du Monde* » (Stock, 2006b). « *Habiter un lieu* » ce n'est pas uniquement « *y résider* » ni « *le fréquenter* », c'est « *faire avec* » (de Certeau, 1990) ; c'est « *traverser, toucher, marquer, affecter* » (Mathieu, 2014), s'approprier. Habiter un lieu, c'est également avoir un certain contrôle : le lieu que l'on habite, c'est le lieu où « *l'on peut* » (Levinas, 2000, in Perrin, 2014, p.10).

Les modes d'habiter des ménages ruraux sont, comme pour l'ensemble des sociétés modernes, marqués par un phénomène de *mobilité*⁵³ *généralisée* (Lannoy & Ramadier, 2007) : mobilité « *obligatoire mais contrainte, facteur d'inégalités* » (Kaufmann, 2007, p. 84), qui se traduit en particulier par un allongement des distances parcourues (Hubert & Delisle, 2010, p.49), une baisse des motifs obligés (travail) compensée par une hausse des motifs privés (loisirs, affaires personnelles) (Proulhac, 2008).

Cette *mobilité généralisée* n'est pas synonyme d'une « *fin des territoires* » : elle est avant tout un *capital* (Kaufmann et al, 2012) qui offre l'accès à des lieux de plus ou moins grande proximité. Dès lors, les ménages ruraux sont des « *individus mobiles* » aux modes d'habiter polytopiques, « *informés par de multiples lieux* » (Stock, 2011). Cette mobilité généralisée n'est pas neutre : elle est « *productrice de territorialité, d'espaces vécus, d'attachement et d'ancrage concrets ou/et symboliques* » (Duchêne-Lacroix & Maeder, 2013). Cette citation, énoncée à

⁵³ Nous considérons ici uniquement la mobilité spatiale « quotidienne », telle que la définit Kaufmann (2000), i.e. une mobilité « cyclique, interne à un bassin de vie ».

	Mouvement interne à un bassin de vie	Mouvement vers l'ext. d'un bassin de vie
Mouvement cyclique	Mobilité quotidienne	Voyage
Mouvement linéaire	Mobilité résidentielle	Migration

Tableau : Typologie des différents types de mobilité spatiale – Epstein (2014), à partir de Kaufmann (2000)

propos des mobilités migratoires internationales, s'applique également aux mobilités quotidiennes : les mobilités de courtes distances⁵⁴ qui sous-tendent les modes d'habiter des ménages les amènent à articuler leurs pratiques quotidiennes (spatiales, sociales) entre de multiples lieux, qu'ils s'approprient. Dans ces territorialités éclatées, les territoires de résidence constituent des espaces de vie temporaires, au quotidien d'une part, mais également au cours du cycle de vie des ménages (les territoires ruraux habités aujourd'hui sont une étape plus ou moins longue dans le parcours résidentiel de ménages qui viennent de là ou d'ailleurs, et qui repartiront peut-être un jour).

Pour comprendre la réalité de la ruralité aujourd'hui, la manière dont les territoires ruraux sont *habités* aujourd'hui, et les logiques qui sous-tendent ces modes d'habiter, nous allons analyser les interactions que les ménages-habitants entretiennent *dans* et *avec* leur territoire de résidence. Comment « *les lieux géographiques font-ils partie des pratiques* » ? Comment « *les individus font-ils avec les lieux géographiques* » ? Comment, enfin, « *les lieux sont-ils co-constitutifs des pratiques* » (Stock, 2004) ?

Deux hypothèses générales orientent notre recherche sur les modes d'habiter dans les territoires ruraux :

- D'une part, nous posons l'hypothèse que la diversité de population subséquente au processus de renouveau démographique des territoires, ainsi que la mobilité généralisée qui caractérise les sociétés contemporaines, se traduisent par une individualisation des modes d'habiter des ménages ruraux, par une diversification de leurs territorialités et de leurs sociabilités.
- D'autre part, nous postulons que les modes d'habiter des ménages sont soumis à la double influence du territoire (de ses ressources et aménités, des rapports qu'il entretient avec la ville), et du profil des ménages (en particulier de leur origine spatiale, de leur ancienneté dans le territoire, et de leur « dessein » lors de leur installation). Définir une typologie des ménages ruraux n'est pas un objectif en soi de notre recherche : comme toute typologie, elle sera quoi qu'il en soit restrictive, voire caricaturale, et ne parviendra pas à rendre compte de l'ensemble des comportements des ménages ruraux. L'usage que nous faisons de ces trois critères d'analyse est bien celui d'une grille de lecture qui va structurer notre analyse, nous permettra de comprendre les logiques sous-tendant les pratiques spatiales et sociales des ménages ruraux, les différentes façons dont ils habitent leur territoire.

⁵⁴ Nous reprenons la définition de l'INSEE, qui définit la « mobilité locale » comme « l'ensemble des déplacements réalisés par une personne pour mener une activité quelconque à moins de 80km à vol d'oiseau de son domicile » (insee.fr) .

Clés de lecture de cette partie

Le premier chapitre est consacré à l'analyse des pratiques spatiales des ménages, qui s'articulent « entre ici et ailleurs » : entre une proximité pratiquée quasi-quotidiennement et des pôles urbains fréquentés plus occasionnellement. Nous mettons en évidence l'influence du profil et du territoire de résidence des ménages sur leurs pratiques, et identifions différentes logiques permettant de comprendre ces pratiques. Nous concluons cette section par une analyse de l'utilisation d'internet et du e-commerce, « outils de déterritorialisation » des pratiques, dont le potentiel théorique de limitation des déplacements est aujourd'hui peu valorisé par les ménages.

Le deuxième chapitre est consacré aux liens que développent les ménages *dans* et *envers* leur territoire de résidence : à l'attachement et aux sentiments d'appartenance (ou à l'absence de liens) qu'ils développent envers leur territoire ; au vivre-ensemble, aux relations de voisinage ou aux formes d'entraide qui se développent entre les ménages, qui forment ainsi une véritable « société rurale ».

Enfin, nous revenons dans le troisième chapitre de cette partie sur les principales conclusions de notre travail, qui apportent des éléments de réponse à nos hypothèses de recherche. Nous montrons tout d'abord que les modes d'habiter ruraux « *font territoire* » : *font avec* le territoire, *produisent* du territoire. Nous revenons ensuite sur les logiques expliquant les territorialités et les sociabilités des ménages, qui s'expliquent par la double influence des caractéristiques territoriales (polarisé ou isolé) et du profil des ménages.

Chapitre I. Modes d'habiter en milieu rural : entre ici et ailleurs

Jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle et la 2nde révolution agricole, la société rurale traditionnelle majoritairement paysanne reposait sur une « *autonomie démographique et économique, une homogénéité culturelle et une diversité sociale* » (Bonnamour, 1973). Cette société paysanne était organisée à l'échelle de la commune, seul territoire pratiqué quotidiennement, qui constituait à la fois le lieu de vie et le lieu de travail. La « collectivité rurale » était donc associée à une unité de lieu, le « village ». Il existait une concordance entre « *territoire espace vécu, territoire espace approprié et identitaire, et même territoire institutionnel* » (Schmitz & Halleux, 2001). « *La pauvreté, l'absence de grands déplacements en dehors du village et de ses environs ne laissaient pas entrevoir d'autres horizons* » (Le Goff, 2012, p.62) : le cantonnement des ménages dans une grande proximité était subi, comme la conséquence directe d'une mobilité très limitée.

Les sociétés contemporaines sont marquées par un phénomène de *mobilité généralisée* (Lannoy & Ramadier, 2007), qui « *élargit les horizons des individus* » qui « *s'inscrivent désormais dans des lieux multiples* » (Lévy, 1998). « *Obligatoire mais contrainte, facteur d'inégalités* » (Kaufmann, 2007, p. 84), cette mobilité est un « *enjeu global de développement territorial durable* » dans les territoires ruraux : elle conditionne aussi bien le « *potentiel de développement économique et l'emploi, que l'intégration sociale, l'égalité d'accès aux services publics et le respect de l'environnement* » (Raoul & Casteigts, 2011, p.11). La démocratisation de la voiture et le phénomène de mobilité les sociétés entraînent un « *éclatement sans précédent des espaces de vie des individus [...] et une multi-territorialisation de leurs rapports sociaux* » (Terrhabmobile, 2013). Depuis les années 80, on observe en particulier une dissociation⁵⁵ et une distanciation⁵⁶ toujours plus importantes des lieux de travail (qui se concentrent dans les pôles urbains) et des lieux de résidence (de plus en plus diffus).

⁵⁵ En moyenne en 2006, 62% des actifs français travaillaient hors de leur commune de résidence, contre 46% en 1982 (Talbot, 2001).

Le phénomène de dissociation des lieux de domicile et de travail est exacerbé dans les communes « périurbaines et rurales polarisées »⁵⁵ : en 2006, 79% des actifs des « couronnes des grands pôles », 74% des « communes multipolarisées des grands pôles », et 72% des « autres communes multipolarisées » travaillaient hors de leur commune de résidence. Le phénomène est par contre moins marqué en « rural isolé » : seuls 56% des actifs des « communes isolées hors influence des pôles » travaillaient hors de leur commune de résidence (CGDD, 2009).

⁵⁶ En moyenne en 2008, les actifs travaillant hors de leur domicile parcouraient 14,7 km pour se rendre au travail, soit 60% plus que la distance qu'ils parcouraient en 1982 (9km) (François, 2010).

Les distances parcourues quotidiennement sont les plus importantes pour les actifs des communes multipolarisées (20km), des communes polarisées des aires urbaines (17km pour les Aires Urbaines de 100 000 à 10 000 000 habitants, et 15,5km pour les AU de moins de 100 000 habitants), ou des communes de l'espace à dominante rurale (17km).

Clés de lecture de ce chapitre

Une première analyse des espaces de vie montre que la grande majorité des 75 ménages de notre panel suit un modèle de multi-territorialisation des espaces de vie : on observe en effet un schéma général d'éclatement des territoires pratiqués par les ménages, pour les différents motifs (contraints ou non contraints) de leur vie quotidienne.

Nous consacrons ce premier chapitre à une analyse fine de ces espaces de vie « éclatés », plus ou moins étendus : nous mettons dans un 1^{er} temps en évidence l'individualisation des rapports à l'espace des ménages, que nous lisons comme une conséquence directe de la diversité des populations rurales et de la mobilité généralisée.

Nous montrons dans un deuxième temps comment les pratiques spatiales des ménages s'articulent majoritairement « entre ici et ailleurs » : entre deux échelles, celle de la proximité d'une part, pratiquée quasi-quotidiennement, et celle des pôles urbains d'autre part, fréquentés plus occasionnellement. Nous mettons en évidence l'influence du profil et du territoire de résidence des ménages sur leurs pratiques, et identifions différentes logiques permettant de comprendre ces pratiques ; nous montrons en particulier que le lieu du travail n'a pas de rôle structurant dans le choix des lieux pratiqués par les ménages.

Enfin, nous montrons dans un troisième temps que, malgré son potentiel théorique, l'utilisation d'internet (en particulier *via* le e-commerce) n'est pas aujourd'hui valorisée en tant qu'outil de déterritorialisation des pratiques.

1. Individualisation des rapports à l'espace

Une première analyse des pratiques spatiales des ménages ruraux peut être réalisée à partir d'une comparaison des « cartes d'espaces de vie » réalisées à partir des discours des ménages. Cette 1^{ère} approche met en évidence un schéma général de pratiques spatiales qui se caractérise par une articulation des pratiques entre la proximité⁵⁷ et le pôle urbain. Il met également et surtout en évidence la diversité des espaces de vie des ménages, qui investissent de manières très diverses (tant en termes de nombre de lieux pratiqués que d'intensité de fréquentation) les échelles de la proximité et des pôles urbains.

Ainsi, que l'on considère l'ensemble des activités, tous motifs confondus, ou uniquement les activités non contraintes, l'analyse des espaces de vie pratiqués par les ménages ne permet pas de mettre en évidence *un* modèle de spatialité qui permettrait de distinguer les ménages suivant leur territoire de résidence (rural isolé, rural polarisé) ou leur profil (selon leur trajectoire résidentielle, leur ancienneté dans le territoire, leur « dessein »). Ainsi, le fait pour un ménage de résider dans *un* type de territoire rural, ou d'avoir *tel* ou *tel* profil, ne se traduit pas par des

⁵⁷ La littérature fait souvent référence à cette échelle de la « proximité » en parlant d'espace local (Cailly & Dodier, 2007, p.68 ; Aguiléra et al, 2014)

pratiques spatiales spécifiques ; on n'identifie par exemple pas une « taille moyenne » d'espace de vie, ni un nombre ou un type d'échelles fréquentées caractéristiques de l'un ou l'autre type de territoire, de l'un ou l'autre profil.

Ces conclusions vont dans le sens d'une individualisation des rapports à l'espace des ménages, et rejoint en particulier les conclusions de Georges (2014, p. 20) à propos du rural : « *si le contexte de résidence oriente les spatialités, il ne constitue pas le facteur prédominant* ». Nos conclusions sont également cohérentes avec la littérature sur les « effets de lieux », dans laquelle un postulat largement admis est celui de « *la consubstantialité du social et du spatial* » (Sélimanovski, 2009). Ainsi, c'est dans la double influence des caractéristiques territoriales et des profils des ménages (Dodier, 2007, p.42) qu'il nous faut chercher une explication à la territorialisation des ménages.

Comment expliquer cette individualisation des rapports à l'espace des ménages ruraux ? Nous supposons qu'elle est une conséquence directe de la diversité qui caractérise les populations rurales, tant en termes de caractéristiques sociodémographiques, que de trajectoires spatiales, d'ancienneté dans le territoire, ou d'aspirations.

Les six exemples d'espaces de vie ci-dessous illustrent la diversité et l'individualisation des rapports à l'espace des ménages de notre panel :

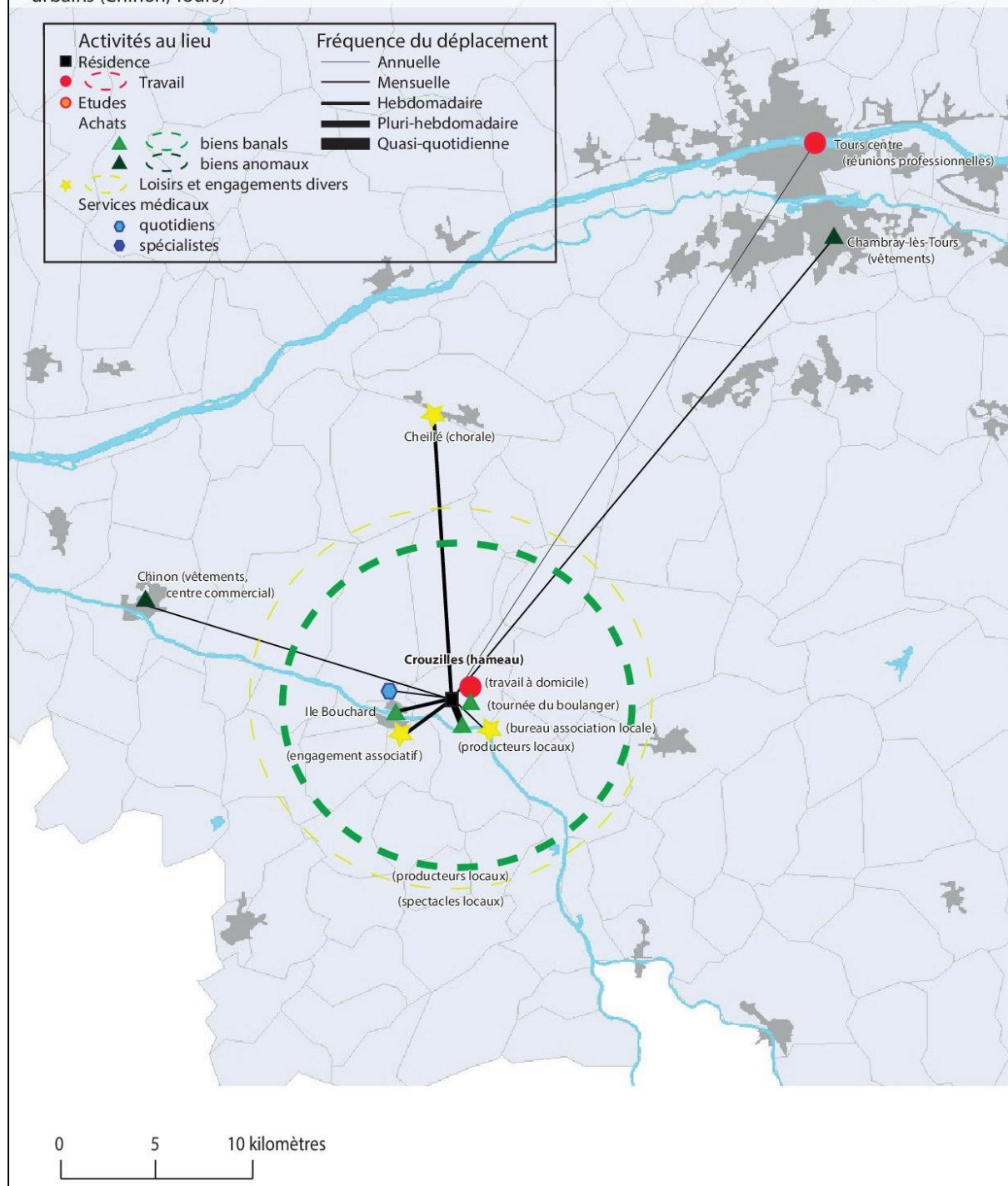
- Les deux premiers exemples illustrent les espaces de vie de deux ménages résidant en rural isolé : le premier pratique essentiellement l'échelle de la proximité, alors que le second localise ses pratiques à la fois dans la proximité et à l'échelle des pôles urbains.

- Le même constat peut être observé avec les deux exemples suivants, qui illustrent les espaces de vie de deux ménages de *natifs* : le premier ménage pratique essentiellement l'échelle de la proximité, alors que le second pratique à la fois la proximité et les pôles urbains.

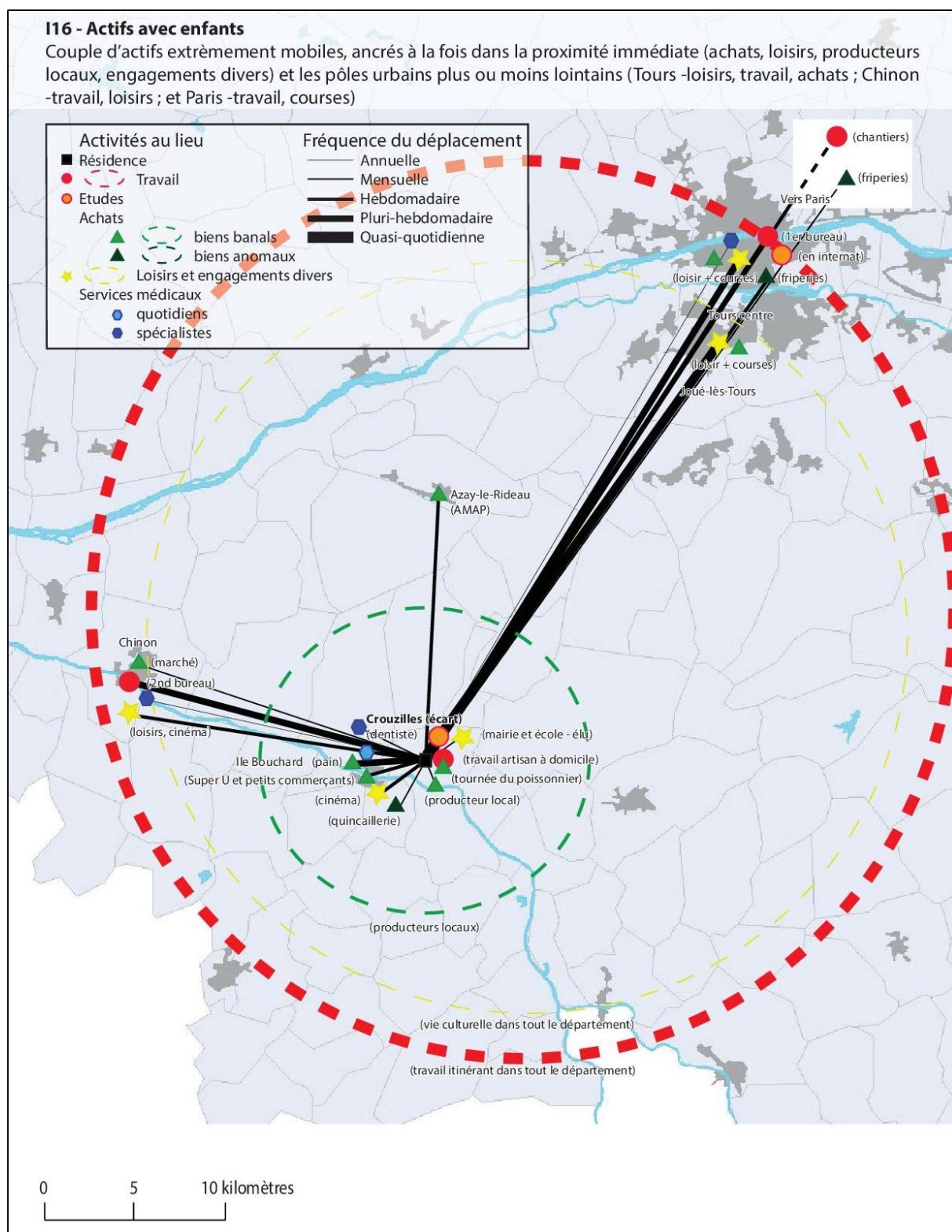
- Enfin, les deux derniers exemples illustrent les espaces de vie de deux ménages *accession* : le premier pratique surtout la proximité, alors que les pratiques du second s'inscrivent majoritairement dans le pôle urbain, et peu dans la proximité.

I2 - Actifs sans enfants à charge

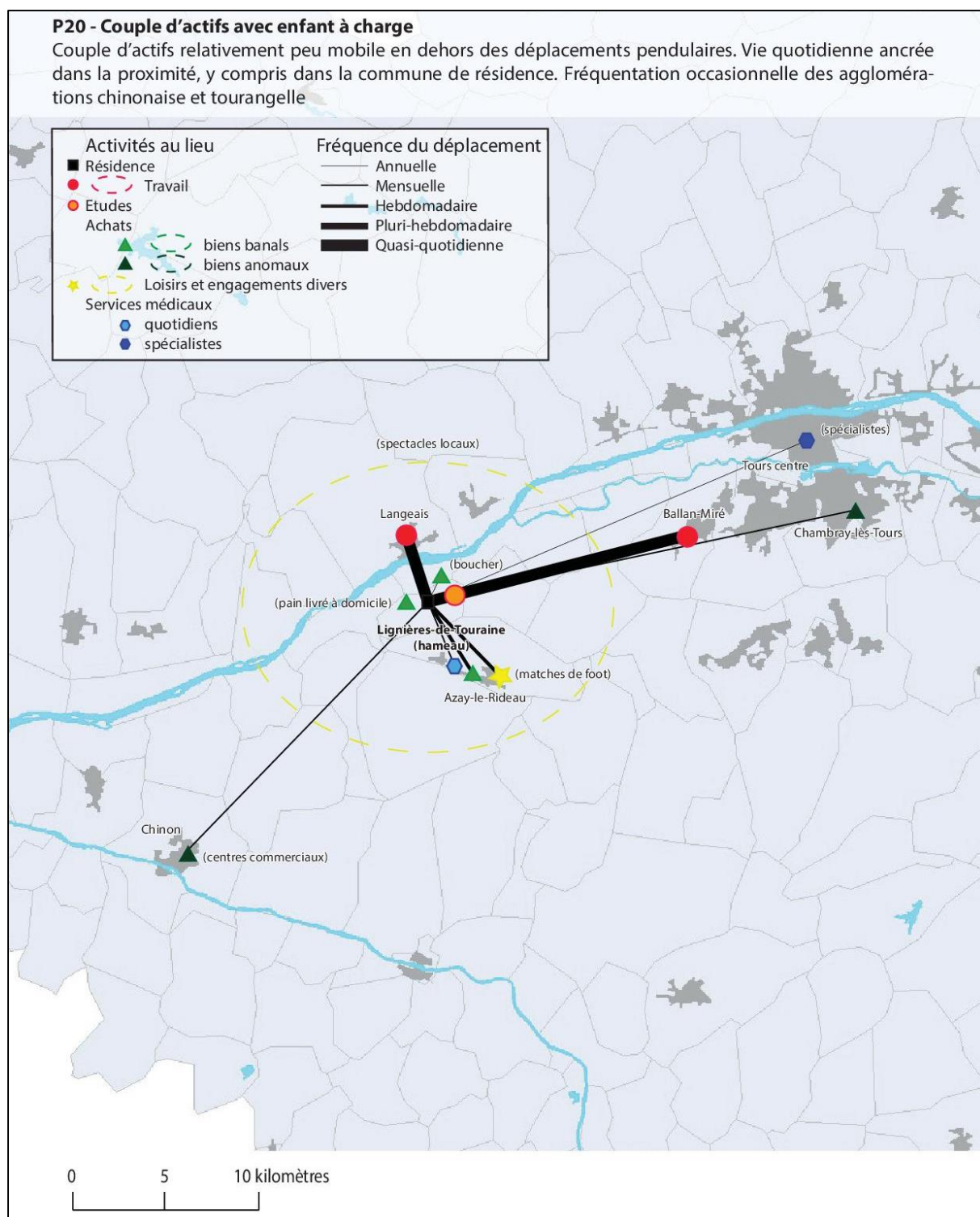
Couple d'actifs très ancrés dans la proximité, y compris dans leur commune de résidence (travail à domicile, engagement associatif fort, loisirs, fréquentation des producteurs locaux) ; fréquentation occasionnelle des pôles urbains (Chinon, Tours)



Carte 12 : Ménage du rural isolé (I2, Nat, en couple sans enfant), qui pratique essentiellement l'échelle de la proximité – MH, 2015



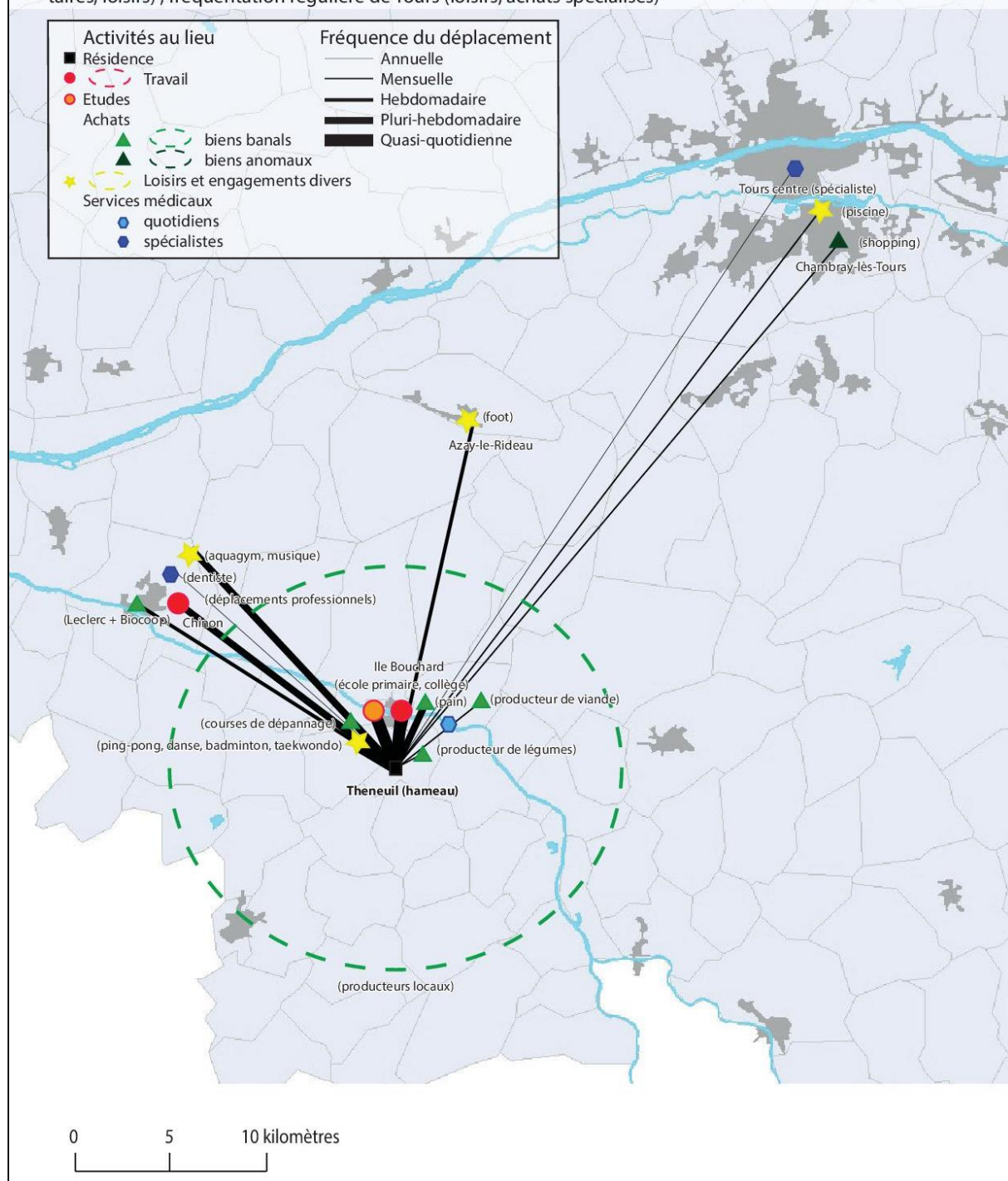
Carte 13 : Ménage du rural isolé (I16, AnPV, en couple avec enfant), dont les pratiques s'inscrivent à la fois dans les échelles de la « proximité » et du pôle urbain – MH, 2015



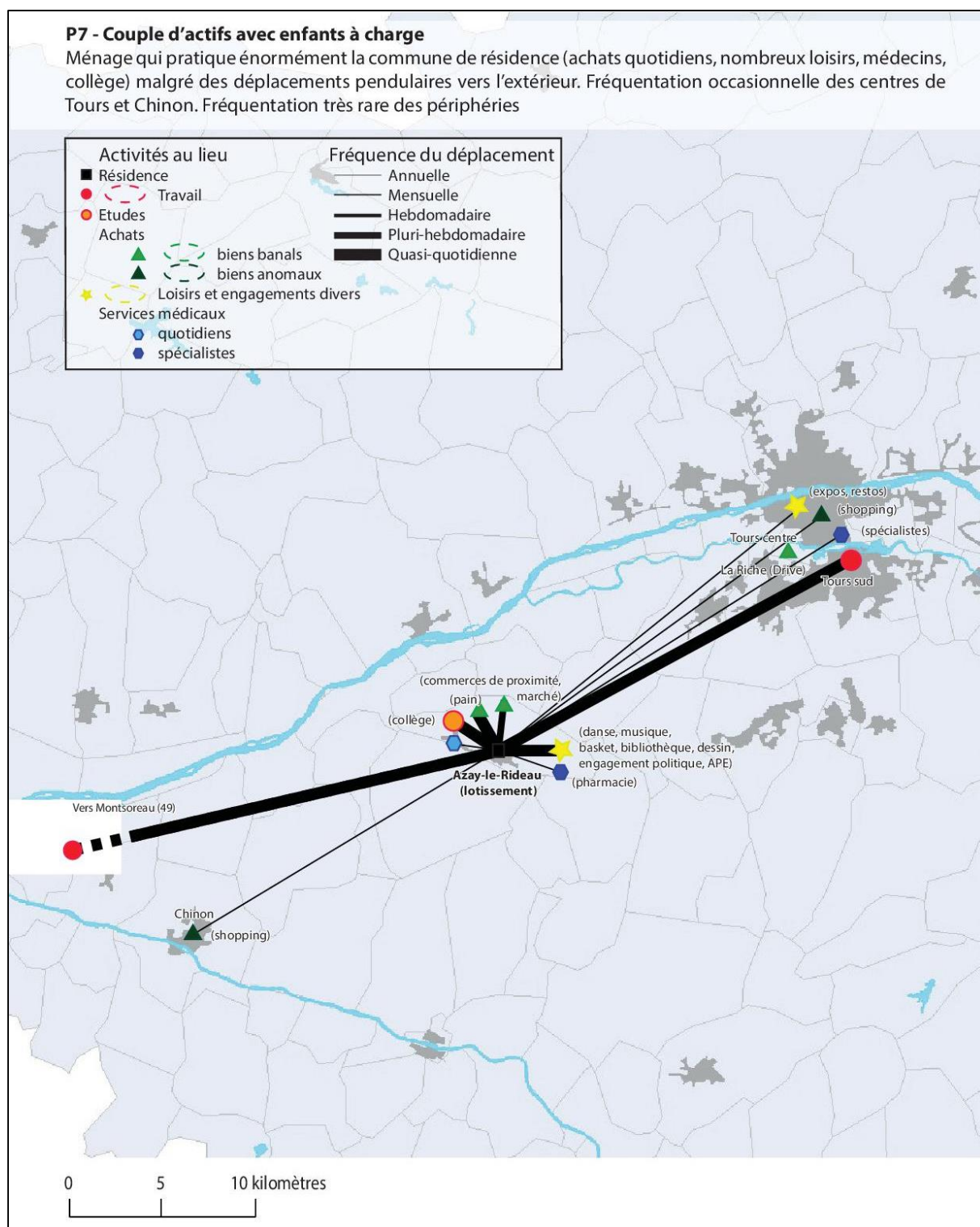
Carte 14 : Ménage de *natifs* (P20, Nat, en couple avec enfant) qui pratique essentiellement l'échelle de la proximité – MH, 2015

16 - Ménage d'actifs avec enfants à charge

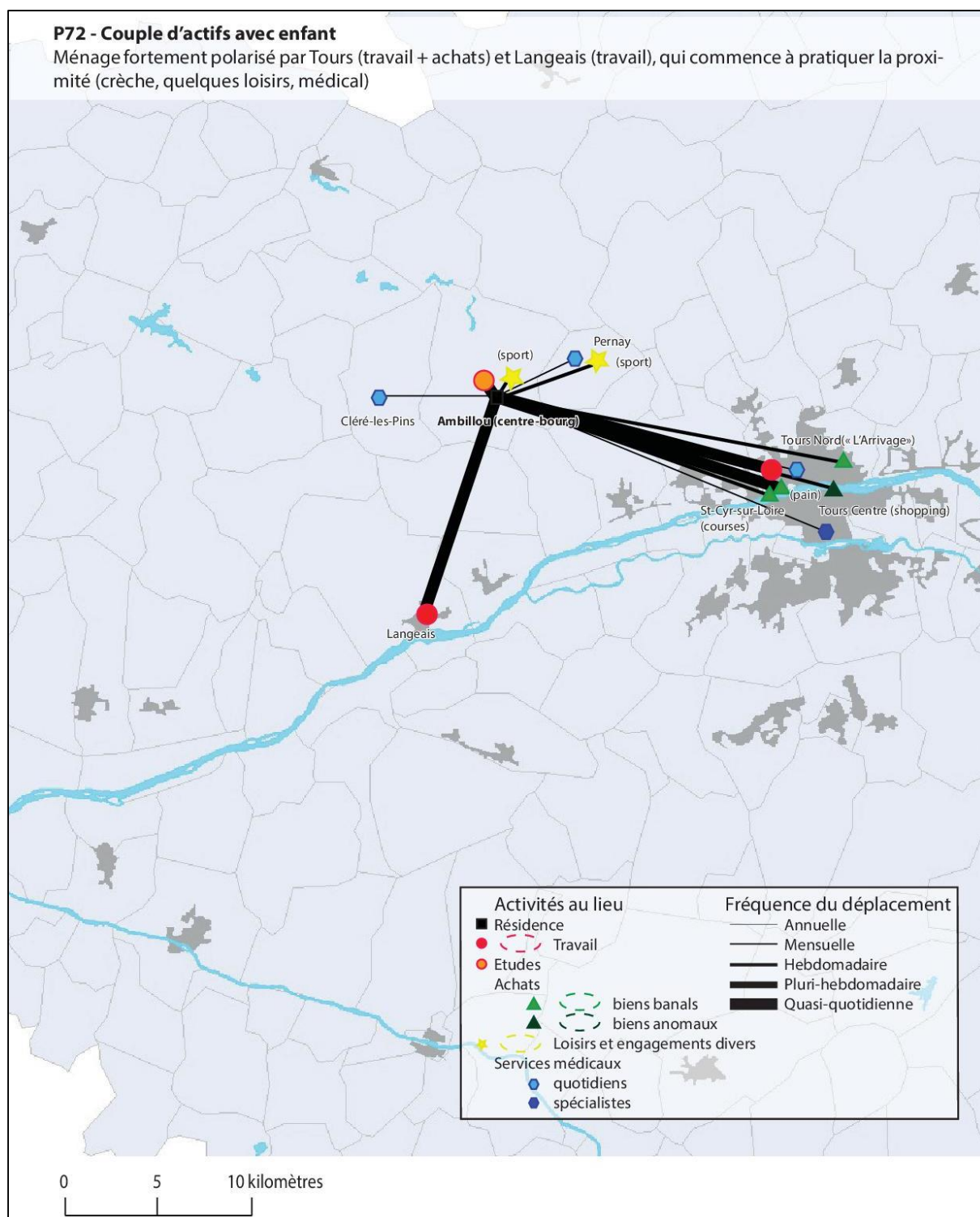
Ménage très mobile, qui ne pratique pas du tout sa commune de résidence : les déplacements sont tournés vers l'Île Bouchard (travail, écoles, loisirs) et ses alentours (producteurs locaux), et Chinon (courses alimentaires, loisirs) ; fréquentation régulière de Tours (loisirs, achats spécialisés)



Carte 15 : Ménage de *natifs* (16, Nat, en couple avec enfant) dont les pratiques s'inscrivent à la fois dans les échelles de la « proximité » et du pôle urbain – MH, 2015



Carte 16 : Ménage accession (P7, AnAcc, en couple avec enfant) dont les pratiques (hors travail) s'inscrivent majoritairement dans la proximité – MH, 2015



Carte 17 : Ménage *accession* (P62, AnAcc, en couple avec enfant) dont les pratiques (hors travail) s'inscrivent majoritairement dans le pôle urbain, et peu dans la proximité – MH, 2015

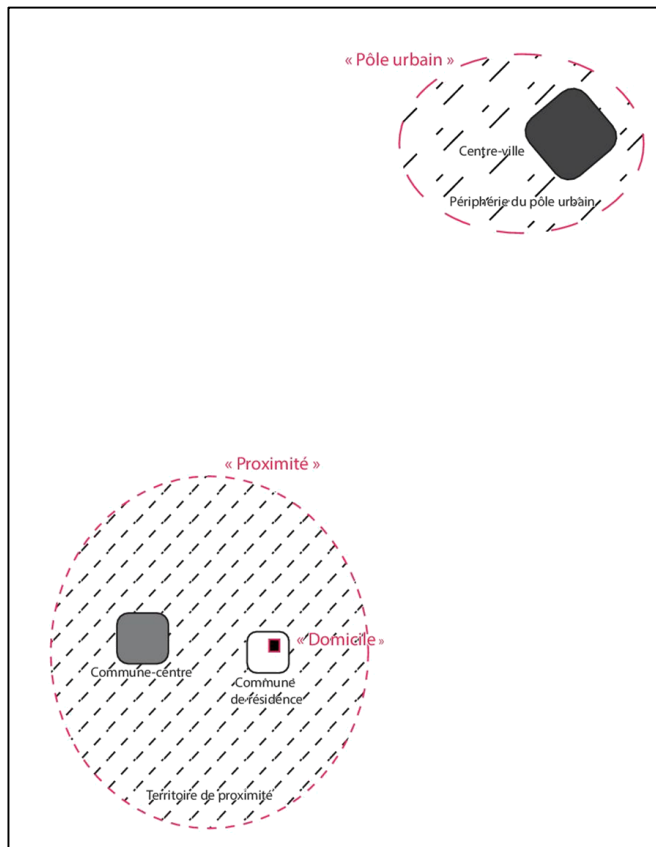
2. Entre ici et ailleurs : des pratiques spatiales qui s'articulent entre la proximité et les pôles urbains

Nous avons précédemment pu observer la diversité des rapports au territoire qu'entretiennent les ménages de notre panel, qui pratiquent de manières diverses les échelles de la proximité et des pôles urbains, ce qui ne nous permet pas de définir *un* « schéma-type » de territorialisation des ménages ruraux.

Nous souhaitons à présent analyser de quelle manière⁵⁸ et selon quelles logiques les pratiques spatiales des ménages s'articulent entre les deux échelles de la proximité et des pôles urbains. Pour ce faire, nous définissons des sous-échelles de référence, inspirées de celles proposées par Cailly (2008)⁵⁹ :

⁵⁸ La méthodologie employée pour analyser les pratiques spatiales des ménages, en particulier leur niveau de fréquentation de chacune des échelles définies, est explicitée dans la deuxième partie de notre rapport. Les tableaux de données que nous avons réalisés, et dont nous tirons les chiffres que nous mentionnons dans cette partie, sont présentés en Annexe 12, p.xl.

⁵⁹ Cailly (2008), concernant les espaces de vie des ménages périurbains, définit 5 échelles de référence : le *domicile*, « toujours très fortement investi » ; la *commune*, « valorisée par de nombreux périurbains » ; le *pays*, « espace de proximité animé par des centres locaux, dans lequel se noue l'essentiel des sociabilités » ; le *secteur*, organisé autour de la « centralité périphérique la plus accessible depuis le lieu de résidence » ; enfin, *l'aire urbaine*, « investie hebdomadairement par la majorité des périurbains ».



Graphique 14 : Deux échelles de référence et cinq sous-échelles pour une analyse des pratiques spatiales - MH, 2015

- au sein de la *proximité*, nous distinguons trois sous-échelles :
 - la commune de résidence ;
 - la commune-centre de l'intercommunalité ;
 - le *territoire de proximité**, défini comme un territoire non précisément délimité, qui s'étend sur quelques communes autour du lieu de résidence mais ne correspond à aucune limite administrative précise (en particulier, il ne s'agit pas du périmètre de l'intercommunalité). On y pratique des « loisirs de nature » (jogging, marche), fréquente les « producteurs locaux », assiste à des « spectacles locaux ».
- au sein des *pôles urbains*, nous distinguons :
 - les centres-villes
 - la périphérie des pôles

2.1. Une fréquentation forte et généralisée de la proximité

La quasi-totalité des ménages du panel, quel que soit leur territoire de résidence, fréquente quasi-quotidiennement l'échelle de la proximité.

Plusieurs personnes que nous avons interrogées déplorent le manque de pratiques locales de certains ménages de leur commune, qui ne font qu'y « *dormir, mais sans jamais mettre les pieds dans les commerces locaux* », et regrettent que leur commune soit devenue une « *citée-dortoir* »⁶⁰. Notre analyse des pratiques spatiales montre qu'en réalité la majorité des ménages du panel ne suit pas ce modèle de « commune-dortoir » (que l'on peut caractériser par une absence totale de pratiques de la proximité, et une polarisation des activités dans le pôle urbain). En particulier, il est intéressant de noter que ce schéma-type de pratiques, « *qui a longtemps caractérisé les communes périurbaines mais est aujourd'hui considéré comme "dépassé"* » (Louargant & Roux, 2010, p.33), ne s'applique pas non plus au rural polarisé.

⁶⁰ Des pratiques quotidiennes qui suivent un modèle « commune-dortoir » ? : « C'est une commune rurale, enfin... ça fait un peu *citée-dortoir*, y a notamment les gens qui sont dans les lotissements autour, qui quelques fois ont jamais mis les pieds à l'épicerie, qui font toutes leurs courses à Tours, même le pain, qui font garder leurs enfants à Tours, donc... » (F, P24, AnPV, en couple sans enfant)

Ce résultat fort est-il uniquement un biais du panel ? En effet, notre méthode de recrutement nous a fait rencontrer majoritairement des personnes investies dans les réseaux locaux et associatifs de leur commune ; nous n'avons pas recruté, ou peu, de personnes non investies, dont il est possible que les pratiques auraient suivi ce schéma « commune-dortoir ».

Notre objectif est à présent de mettre en évidence des ressemblances ou des particularismes dans la manière dont les ménages investissent la proximité, en analysant leur fréquentation de chaque sous-échelle. Nous montrerons dans un second temps que ces pratiques sont sous-tendues par des logiques différentes et sont influencées par différents facteurs, en particulier par les caractéristiques territoriales qui permettent ou non des pratiques de proximité, et par une « culture du local » que partagent certains ménages, par laquelle ils vont chercher à valoriser la proximité.

2.1.1. Un investissement de la proximité qui diffère suivant le territoire de résidence ou le profil des ménages

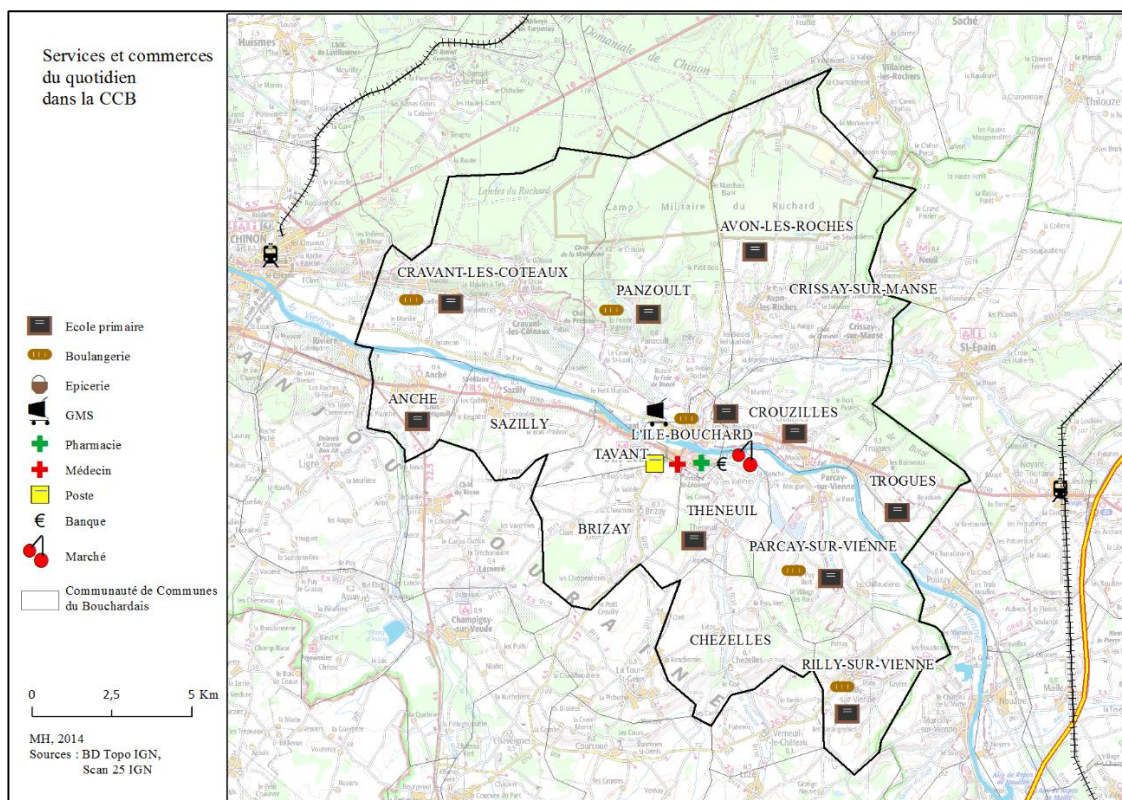
a. Commune de résidence et commune-centre de l'intercommunalité : des pôles structurants dans la vie quotidienne des ménages

Si l'on affine notre analyse et que l'on s'intéresse à la manière dont ces pratiques de la « proximité » se déroulent au sein des trois sous-échelles, il ressort tout d'abord que les échelles de la commune de résidence et de la commune-centre sont fréquentées, souvent de manière quasi-quotidienne, par l'ensemble des ménages, et ce quel que soit leur territoire de résidence ou leur profil. En effet, sur les 75 ménages du panel, les 3/4 pratiquent régulièrement leur commune de résidence (dont 60% quasi-quotidiennement) ; la quasi-totalité des ménages du panel fréquente la commune-centre de leur intercommunalité, dont 80% quasi-quotidiennement).

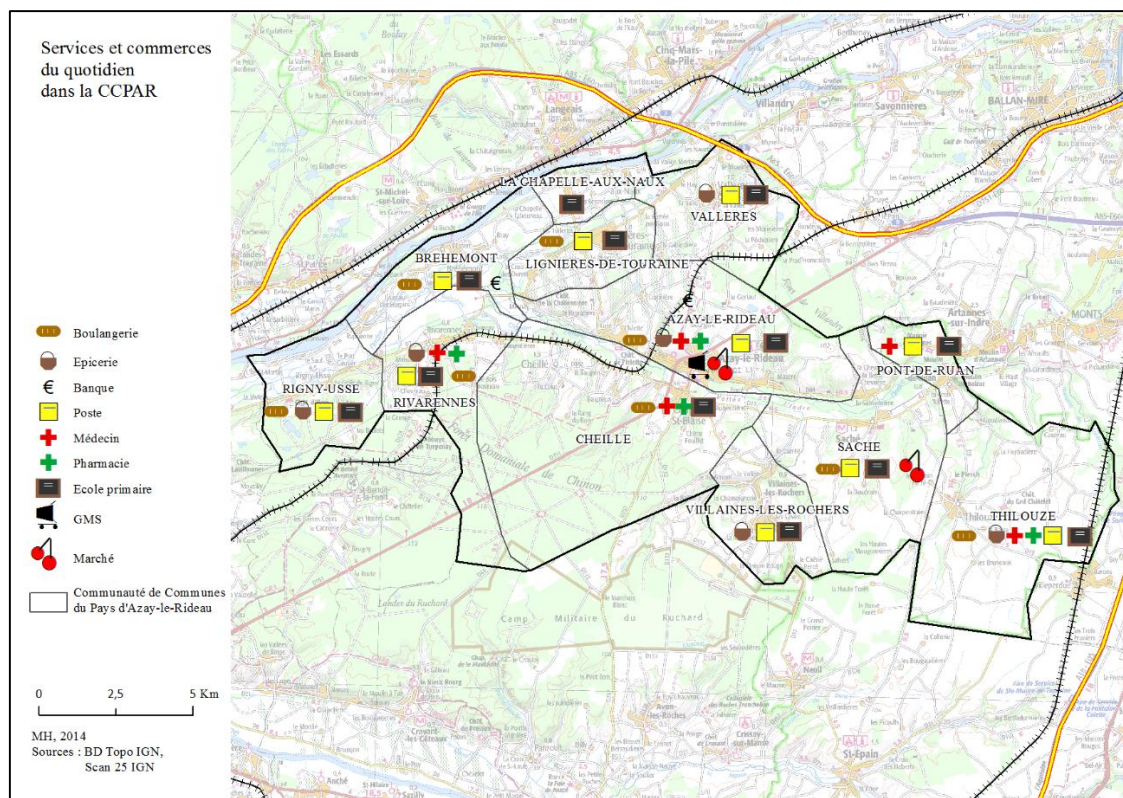
Ainsi, la commune-centre de l'intercommunalité constitue pour les ménages un « point de passage incontournable », un pôle structurant de leurs pratiques spatiales quotidiennes ; ces pratiques quotidiennes s'expliquent en partie par la présence et la diversité des « *équipements de centralité des quotidiens* »⁶¹ (Talandier & Jousseau, 2013, p.10), qui « *contribuent à l'ancrage des populations* ».

Ainsi, on observe que dans la CCB en particulier, les équipements du quotidien sont majoritairement concentrés dans la commune-centre de l'intercommunalité. Dans la CCPAR et la CCTNO, les communes sont relativement mieux équipées, et disposent par exemple quasiment toutes d'une boulangerie.

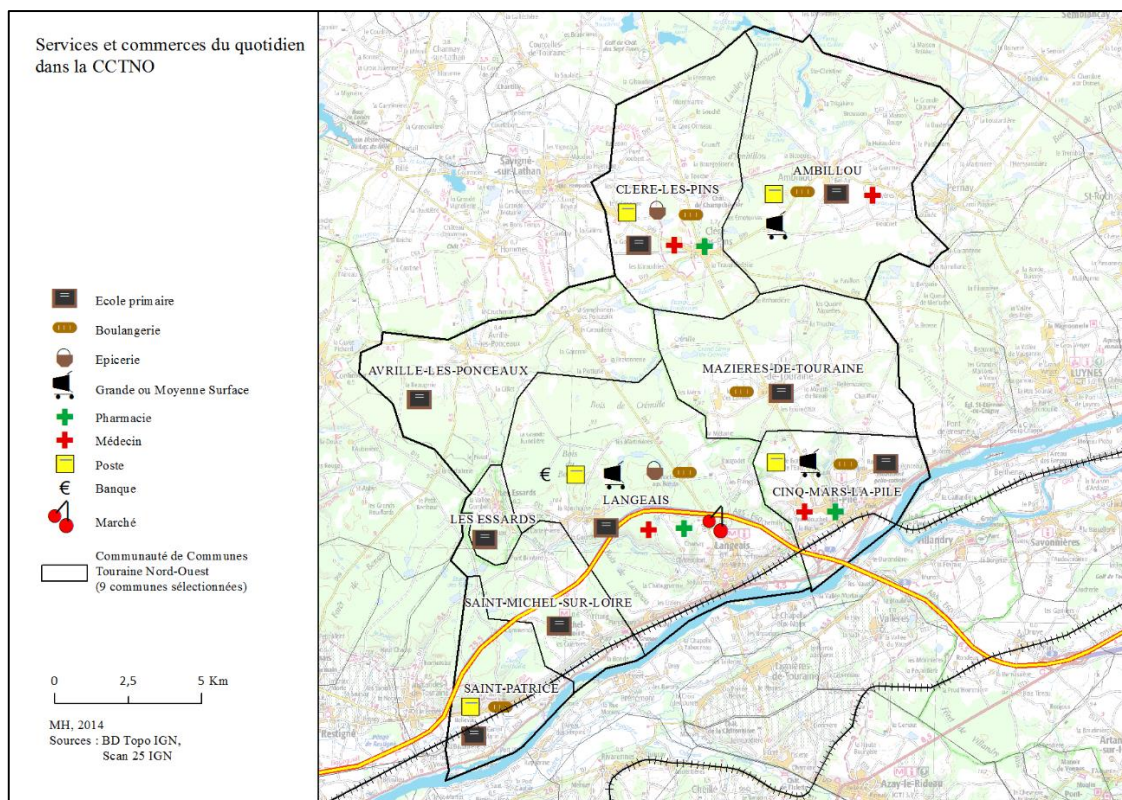
⁶¹ Les *équipements de centralité des quotidiens* sont des équipements « fixes » d'usage quotidien qui induisent un déplacement de l'utilisateur ou du client (écoles élémentaires ou maternelles, restaurants, boulangeries, poste, épicerie, etc.) – Talandier & Jousseau, 2013



Carte 18 : Concentration des équipements du quotidien dans la commune-centre de l'intercommunalité – MH, 2014



Carte 19 : Répartition équilibrée des équipements dans les communes de la CCPAR – MH, 2014



Carte 20 : Répartition équilibrée des équipements dans les communes de la CCTNO – MH, 2014

Par ailleurs, au contraire de ce qu'évoque Dibie (2006, p.33), les communes de résidence des ménages ne sont pas « *anciennement centripètes, aujourd'hui centrifuges* », mais attirent les habitants qui les pratiquent pour leurs activités quotidiennes ; ces pratiques sont intéressantes à noter lorsqu'on les met au regard du « *sous-équipement relatif pour tous les équipements tant quotidiens, que services de proximité, qu'intermédiaires ou supérieurs* » de ces territoires, tant dans le « *périurbain rural, le rural sous faible influence urbaine ou le rural isolé* » qu'évoquent Talandier & Jousseau (2013, p.12). L'analyse des logiques sous-tendant les pratiques de proximité nous permettra de comprendre ces pratiques de proximité.

En particulier, notons que les ménages du polarisé, malgré la distance relativement faible qui les sépare des pôles urbains, ancrent tous une partie (parfois importante) de leurs pratiques dans la proximité, en particulier dans le « *petit pôle rural* » qu'est la commune-centre : ceci rejoint les conclusions de Bonnin-Oliviera et al (2014, p.34) à propos des ménages du périurbain, qui mettent en évidence des « *pratiques substantielles bien que diverses de la proximité* », notamment une « *orientation de leurs pratiques vers une ville plus petite mais plus proche* ». Néanmoins, les (seules) exceptions à ce « *modèle* » sont les trois ménages de notre panel résidant à Ambillou (commune du rural polarisé), qui ne fréquentent pas la commune-centre de leur intercommunalité : leur localisation « *entre* » Cinq-Mars-la-Pile/Langeais à l'ouest, et Tours à l'est, leur fait préférer la fréquentation du pôle urbain, même s'il est plus éloigné.

b. Le territoire de proximité*, investi de manière très différente suivant le territoire de résidence et le profil des ménages

On identifie également une différence majeure entre les ménages dans la manière dont ils investissent les territoires de proximité* et, plus largement, dans la façon dont ils pratiquent globalement ou non la *proximité*. Nous mettons en évidence une influence du type de territoire de résidence d'une part, du profil des ménages d'autre part.

(1) Les territoires de proximité* sont « plus » pratiqués dans le rural isolé que dans le rural polarisé : selon notre analyse, plus de 4 ménages de l'isolé sur 10 les fréquentent de façon quasi-quotidienne dans l'isolé, contre 27% des ménages du polarisé ; 15% des ménages de l'isolé ne les fréquentent jamais, contre 29% des ménages du polarisé.

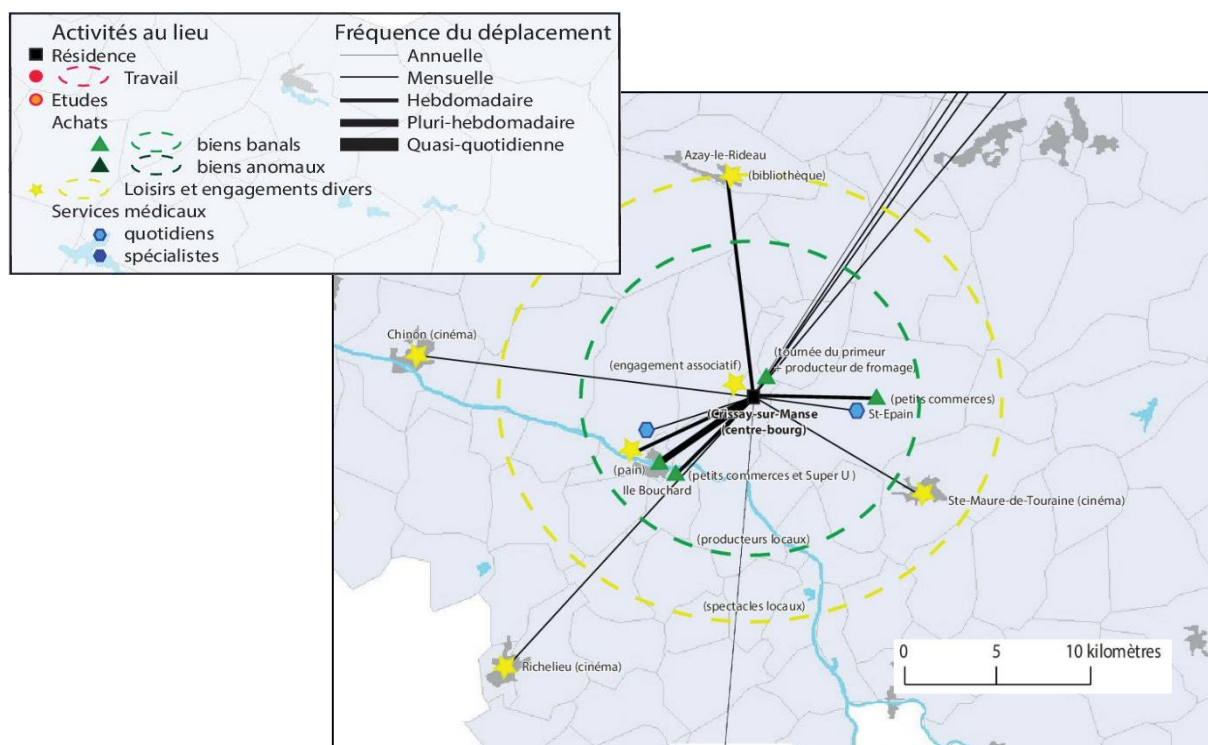
Par ailleurs, la proportion de ménages qui pratiquent leur territoire de manière « globale » (fréquentation forte des trois échelles de proximité) est plus élevée dans l'isolé que dans le polarisé (50% des ménages de l'isolé, contre 20% des ménages du polarisé). On retrouve ce résultat dans la littérature à propos des modes d'habiter du périurbain : « *les bassins de vie* [des périurbains] *s'organisent en archipels, dans lesquels la commune de résidence et les pôles de proximité tiennent une place prépondérante ; en revanche, [...] le reste du périmètre de la communauté de communes est peu fréquenté, surtout lorsqu'on n'y a pas son emploi.* » (Aguiléra et al, 2014, p.99). Enfin, la proportion de ménages qui pratiquent uniquement la commune-centre de leur intercommunalité, mais ni leur commune de résidence ni le territoire de proximité*, est plus élevée dans le polarisé que dans l'isolé (31% dans le polarisé, contre 11% dans l'isolé) : pour ces ménages, la « *commune n'est vraiment qu'un lieu de résidence sans aucun écho identitaire, sans aucune véritable pratique spatiale ou sociale* » (Dodier, 2007, p.41).

Il semble donc exister de réelles différences dans la manière dont les ménages de l'isolé ou du polarisé investissent la « *proximité* » : on peut notamment retenir que l'inscription spatiale des ménages est globalement plus « étendue » dans l'isolé que dans le polarisé.

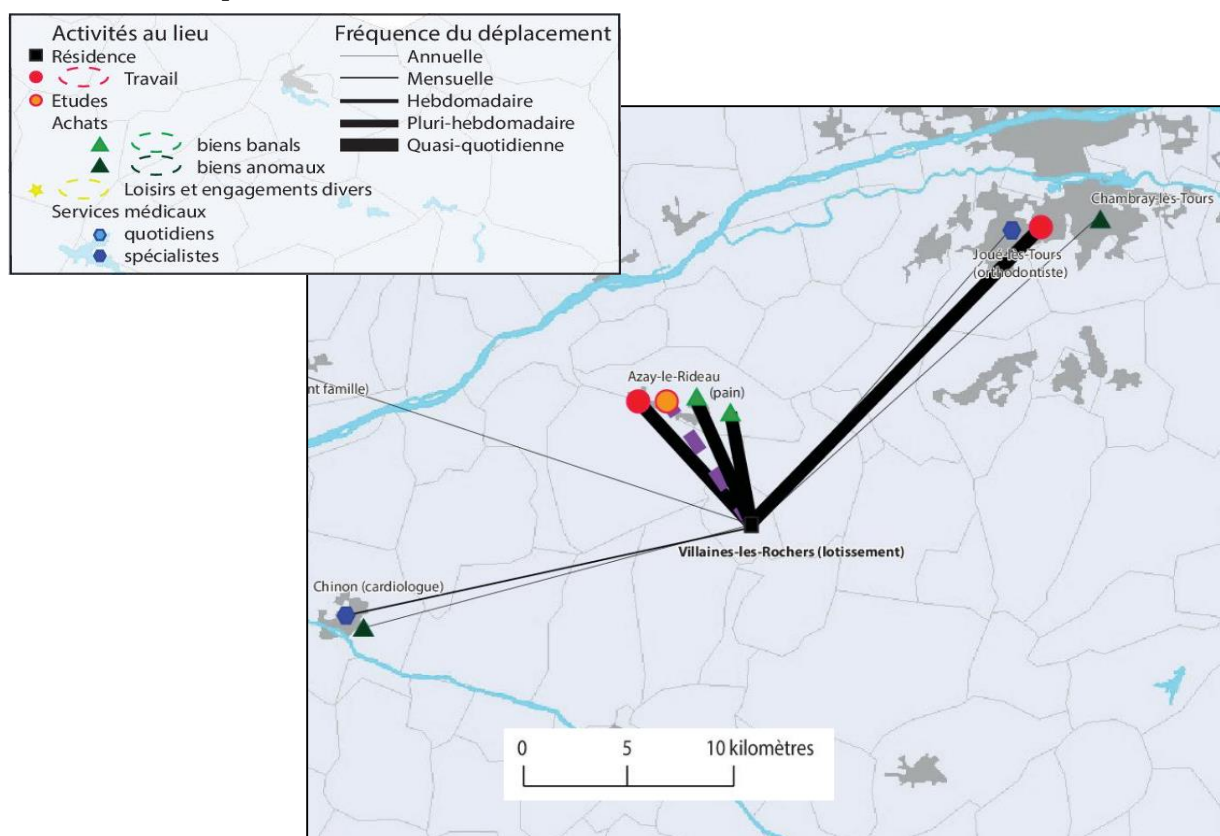
Ces résultats, obtenus sur la base des discours des ménages enquêtés (et dont nous avons souligné précédemment les limites), sont par ailleurs confirmés par ceux obtenus *via* une approche quantitative par suivi-GPS, mise en œuvre dans le cadre du programme de recherche MOBITER (Baptiste et al, 2015). 42 individus (parmi le panel de ménages que nous avons enquêtés) ont été « suivis » pendant une semaine à l'aide d'un logger-GPS qui enregistrait l'ensemble de leurs déplacements : l'analyse des 42 traces met en évidence une inscription spatiale plus étendue pour les ménages de l'isolé que du polarisé.

Les deux cartes ci-dessous illustrent cette distinction que nous établissons entre rural isolé et rural polarisé :

- le premier ménage, résidant dans le rural isolé, investit pour ses pratiques quotidiennes à la fois sa commune de résidence, la commune-centre de l'intercommunalité (l'Ile Bouchard) et le territoire de proximité* ;
- le second ménage, résidant dans le rural polarisé, polarise l'ensemble de ses activités quotidiennes dans la commune-centre (Azay-le-Rideau) et le pôle urbain tourangeau, mais ni dans sa commune de résidence, ni dans le reste du territoire de proximité*.



Carte 21 : Pratiques étendues : ménage (I10, AnPV, en couple sans enfant) qui pratique « globalement » les trois échelles de la proximité – MH, 2015



Carte 22 : Pratiques « peu étendues » : ménage (P30, Nat, en couple avec enfant) qui fréquente intensément la commune-centre (Azay-le-Rideau) et le pôle urbain tourangeau, mais ni la commune de résidence ni le territoire de proximité* – MH, 2015

Les territoires de proximité* sont fréquentés d'une part pour leurs producteurs locaux, d'autre part pour les « loisirs locaux » (spectacles locaux, restaurants, festivals). Une fois encore, lorsque l'on tient compte du territoire de résidence des ménages, des différences de fréquentation apparaissent : ainsi, si globalement plus de la moitié des ménages du panel (44 ménages sur 75) réalise de manière régulière des achats en vente directe⁶², 63% des ménages de l'isolé fréquentent régulièrement des producteurs locaux, contre « seulement » 27% des ménages du rural polarisé. De même, 11 ménages sur 27 dans l'isolé, contre seulement 2 ménages sur 48 dans le polarisé, disent assister régulièrement à des loisirs locaux dans leur territoire de proximité*.

(2) On note par ailleurs des différences de fréquentation des territoires de proximité* suivant le « dessein » des ménages : ils sont plus pratiqués par les ménages *natifs* et *projet de vie*, dont l'inscription spatiale est plus étendue que celle des ménages *accession* (environ 40% des ménages *natifs* et *projet de vie* fréquentent quasi-quotidiennement les territoires de proximité*, contre environ 10% des ménages *accession*).

(3) Enfin, l'ancienneté des ménages influe également sur leur pratique de la proximité : on observe en effet que les *anciens néo-ruraux* fréquentent les territoires de proximité* de manière beaucoup plus importante que les *néo-ruraux* (12 ménages *anciens néo-ruraux* sur 29 en ont une fréquentation quasi-quotidienne, contre seulement 3 sur 25 chez les *néo-ruraux*).

2.1.2. Logiques sous-tendant les pratiques de proximité : influence des caractéristiques territoriales, d'une « culture du local » et d'un apprentissage de la « ruralité »

Nous cherchons à présent à identifier les logiques qui sous-tendent ces pratiques de proximité, et qui nous permettent notamment d'expliquer les différences de pratiques que l'on peut observer.

Outre une volonté (affichée par les ménages) de gain de temps, trois autres facteurs semblent sous-tendre ces pratiques de proximité :

- les ressources et aménités territoriales, qui vont permettre ou non de pratiquer la proximité ;
- une « culture du local », que partagent certains ménages, et qui va les pousser à valoriser leur territoire de proximité* ;
- enfin, l'ancienneté dans le territoire, qui permet une appropriation du territoire et se traduit par une relocalisation progressive des espaces de vie des ménages.

⁶² Ce taux est au demeurant extrêmement élevé par rapport à la moyenne nationale : ainsi en 2013, 20% des français achetaient leurs fruits et légumes (en priorité ou en complément) dans un marché de plein air, et moins de 6% « *en vente directe auprès des producteurs locaux, à la cueillette, ou à la ferme* » (Cavard-Vibert P., 2014).

Plus de 3/4 des ménages de notre panel pratiquent leur commune de résidence, alors même que seuls 15 ménages sur 70⁶³ étaient à la recherche d'une certaine urbanité lorsqu'ils se sont installés dans leur commune. La proximité de petits commerces⁶⁴ ou, plus souvent, d'aménités pour les enfants⁶⁵ (écoles ou activités) constituaient alors pour ces ménages un critère décisif dans le choix de leur localisation ; certains ménages recherchaient également une convivialité, une « vie de village », garanties par la présence de commerces (et de voisins)⁶⁶.

Pour les autres ménages, soit pour la majorité d'entre eux, la présence de commerces n'était en rien un critère – tout au plus, elle constituait un point positif⁶⁷ ; pour certains, l'objectif était même au contraire de s'éloigner le plus possible de toute urbanisation⁶⁸.

Alors, comment expliquer que la « proximité » soit pratiquée de manière aussi intense par les ménages ?

Traditionnellement, ce sont des contraintes de mobilité qui imposaient et limitaient la fréquentation des seuls équipements situés à proximité immédiate du domicile, et accessibles à pied. La démocratisation de la voiture a ensuite ouvert le champ des possibles, et permis un éparpillement des lieux fréquentés : aujourd'hui, on peut considérer que seuls les *assignés territoriaux**, qui connaissent des difficultés de mobilité et sont contraints à une *dépendance au local* (Coutard et al, 2002), sont réellement « forcés » à fréquenter des aménités de proximité. Cette dépendance au local se retrouve dans les discours des quelques ménages assignés

⁶³ Les 5 autres ménages interrogés n'ont pas réellement pu choisir l'emplacement de leur logement : soit parce qu'en tant qu'agriculteurs, ils ont été « contraints » de s'installer sur l'exploitation agricole ; soit parce que (dans 3 cas) les épouses ont « choisi » leur mari, et sont venues s'installer dans la maison de leur conjoint.

⁶⁴ Nécessité de présence de commerces : « Ma femme était plus campagne à la ville, donc le critère c'était être dans un village dans lequel y avait déjà un minimum de commerces, d'attractions etc. » (H, P17, Nat, en couple avec enfants)

⁶⁵ Nécessité de présence d'aménités pour les enfants : « On voulait absolument qu'il y ait une école... sachant que du coup quand on a acheté, on avait Thomas, et qu'on avait le projet d'en faire d'autres, fallait qu'il y ait un minimum à côté pour les enfants plus grands ! » (F, P64, NRAcc, en couple avec enfants)

⁶⁶ Souhait de se localiser dans une commune avec « de la vie » : « On voulait quand même habiter dans un bourg pour avoir quand même un minimum de voisins parce que la solidarité existe encore dans les zones rurales, et le... un minimum de commerces aussi, ça c'est important. » (H, P26, AnPV, en couple sans enfant)

« Alors on cherchait une maison... dans une commune avec le plus possible de services, [...] et au moins un commerce de proximité, qui mette un petit peu de vie dans le village. Et donc là c'est le café-tabac-hôtel, qui fait que le village est un village vivant tous les jours, même le WE. » (F, I16, AnPV, en couple avec enfants)

⁶⁷ La présence de commerces constitue simplement un point positif : « [Le fait qu'il y ait des commerces], non non ça n'a jamais été notre... un point qui a fait pencher la balance. Le fait qu'il y ait une boulangerie... oui ça nous a paru assez sympa, parce que facile. Je crois que y en aurait pas eu... ça se serait fait quand même. » (F, P68, AnPV, en couple avec enfants)

⁶⁸ Recherche d'isolement : « MH. Vous cherchiez un endroit à la campagne, est-ce que vous étiez attiré par des questions de commerce et de services, par une accessibilité ? » - « Non, pas du tout. Ce qui m'intéressait, au contraire, ce qui m'intéressait à l'époque, c'était justement la campagne. » (H, P15, AnAcc, en couple avec enfants)

territoriaux* de notre panel, qui fréquentent les commerces de proximité ou restreignent leurs déplacements pour « *limiter leur utilisation de la voiture* »⁶⁹.

A fortiori, ces ménages sont les seuls à évoquer leur souhait d'économiser leur utilisation de la voiture et d'éviter des dépenses en carburant⁷⁰. Pour les autres ménages, non contraints financièrement (y compris les ménages *vulnérables**), les considérations financières sont relativement absentes des discours et n'expliquent pas, ou très peu, leur fréquentation de la proximité. Ces résultats rejoignent les conclusions de nombreuses études, qui ont montré que les individus n'ont pas une connaissance objective des paramètres liés à leur mobilité, et ont tendance à sous-estimer le coût (et la durée) de leur trajet lorsqu'ils l'effectuent avec le mode qu'ils privilégient (Rocci, 2007, p.81 ; Genre-Grandpierre, 2007), en particulier pour leurs déplacements quotidiens et de courtes distances (Huyghe et al, 2013, p.137). Ainsi, plutôt qu'un argument pour rester dans la proximité, le faible coût des déplacements constitue au contraire pour les ménages un argument, une variable d'ajustement qui permet et justifie leur fréquentation de magasins plus éloignés, mais meilleur marché (ou perçus comme tels) que les magasins de proximité⁷¹.

Pour reprendre les termes de Massot et Orfeuil (2008) : « *la proximité ne se pose pas en termes de nécessité liée à une distance [...] mais bien de capacité stratégique et de désir d'individus acteurs* ».

a. Des pratiques de proximité « nécessaires », en raison de contraintes temporelles

Si les pratiques de proximité ne « *se posent pas en termes de nécessité liée à une distance* », elles sont néanmoins fortement liées à des contraintes temporelles. Ainsi, les pratiques que l'on observe chez les ménages sans difficultés financières ou contraintes de mobilité s'expliquent avant tout par une recherche de gain de temps, « *véritable obsession des Temps modernes, sorte de grande névrose collective, véritable angoisse, mal du siècle* » (Sue, 1995, p.11). Pour maîtriser des emplois du temps toujours plus « *tendus* », caractéristiques des ménages

⁶⁹ Des assignés territoriaux* qui cherchent à limiter leur utilisation de la voiture : « Bah oui c'est à côté donc... on n'use pas d'essence ! Tant qu'on peut éviter d'utiliser la voiture on fait des économies d'essence. » (H, P70, NRAcc, en couple avec enfant)

« Mais quand je peux tout réunir par exemple le même jour, sur Azay par exemple je vais faire ce que j'ai à faire sur Azay. Pour éviter que demain je suis encore obligée de revenir sur Azay, je vous dis après si c'est que aller chercher le bout de pain ou le journal, je m'en vais que sur Vallères... » (F, P23, NRAcc, seule sans enfant)

⁷⁰ Des magasins choisis dans la proximité pour éviter des dépenses de carburants : « Même les gros achats, là on va acheter un camion professionnel, on l'achète à l'Ile Bouchard. [...] Parce que même si c'est plus cher, je suis pas sûre que les gens ils réfléchissent au temps, à la voiture, au gazole, ... ! » (F, I12, Nat, en couple avec enfant)

⁷¹ Fréquentation de magasins « moins chers » justifiée par le faible coût des déplacements : « Alors depuis peu [on va] chez Super U à Joué-lès-Tours, le Carrefour à Azay-le-Rideau étant très cher, décidément ! Donc alors c'est vrai qu'après y a à voir la voiture et tout ça mais je pense qu'on y gagne quand même avec Super U » (F, P22, AnPV, en couple avec enfants)

périurbains et ruraux (Terrhabmobile, 2013), les ménages disent chercher à faire « *au plus près* »⁷² pour gagner du temps⁷³, réduire leur temps de trajet ou éviter de se déplacer dans les pôles urbains⁷⁴. Ces considérations temporelles expliquent autant la fréquentation des commerces de proximité ou des grandes surfaces locales, que le choix de pratiquer des loisirs locaux.

b. Des aménités territoriales qui permettent ou non des pratiques de proximité : existence d'une corrélation entre offre et fréquentation

Plusieurs exemples nous amènent à faire l'hypothèse d'une influence des caractéristiques territoriales (en termes d'offre commerciale ou de loisirs) sur les pratiques de proximité des ménages.

i. Fréquentation de l'offre commerciale de proximité

Deux exemples nous amènent à établir une corrélation entre offre de proximité et fréquentation :
- 2/3 des ménages du panel (soit 49 ménages) réalisent des achats dans leur commune de résidence (dans les grandes surfaces ou les commerces de proximité ; on ne considère pas ici les producteurs locaux), de manière occasionnelle (pour des achats de « dépannage » par exemple) à régulière.

Si l'on compare la localisation des 26 ménages ne réalisant aucun achat dans leur commune de résidence, et l'offre commerciale de ces communes, on s'aperçoit alors que 17 d'entre eux vivent dans une commune ne disposant d'aucune offre. Ainsi, on peut dans cet exemple majoritairement corréler « absence de fréquentation » et « absence d'offre ».

Seuls 9 ménages ne réalisent aucun achat dans leur commune de résidence alors qu'il y existe des commerces : on identifie deux raisons principales à cette absence de fréquentation :

- les ménages sont domiciliés dans une commune mais sont en réalité plus proches (géographiquement) d'une autre commune : leur vie est donc « tournée » vers ces autres territoires, qu'ils fréquentent de manière « *plus logique* »⁷⁵ ;

⁷² Des magasins choisis dans la proximité : « C'est pratique, c'est à côté ! » (F, I27, Nat, seule avec enfants)

⁷³ Des activités de loisirs choisies dans la proximité pour gagner du temps : « On a regardé uniquement ce qui existait sur Azay pour choisir [...] parce que moi je voulais pas passer mes mercredis ou mes soirées dans la voiture pour les emmener... » (F, P1, NRAcc, en couple avec enfant)

⁷⁴ Une fréquentation de proximité qui évite de se déplacer dans les pôles urbains : « Moi je prends plaisir à aller dans les petits magasins. [...] pour moi, y a un vrai confort quoi, de pas aller... aller à Chinon ou à Tours pour... » (F, P7, AnAcc, en couple avec enfant)

⁷⁵ Fréquentation « logique » d'autres territoires : « Par exemple, y a une boulangerie et tout mais nous on va pas à cette boulangerie là-bas, on va plutôt à Azay ! – « MH. *Vous êtes plus tournés vers Azay que...* » - « Ah oui oui ! Mais Azay c'est 2 maisons plus loin seulement, 2 ou 3, je sais pas trop... » (F, P19, NRPV, en couple avec enfants)

« Non, la supérette je la fréquente que très occasionnellement, étant donné que faut que je prenne ma voiture aussi pour aller à la supérette, et j'ai pratiquement aussi vite fait de venir sur Azay où je trouve tout.

- les ménages font le choix délibéré de ne pas fréquenter les commerces de proximité présents dans leur commune, qu'ils trouvent « trop chers » ou « peu agréables »⁷⁶.

- La fréquentation de l'offre commerciale de proximité s'observe également pour les biens anomaux, plus exceptionnels. Ainsi, le magasin de bricolage de Langeais ou la quincaillerie de l'Ile Bouchard sont respectivement fréquentés par 6 ménages (de la CCTNO et de la CCPAR) et 9 ménages (de la CCB). Pour la majorité d'entre eux, ces magasins sont fréquentés régulièrement, dès qu'il existe un besoin⁷⁷, et pas uniquement en complément⁷⁸. Ainsi, alors que ces ménages pourraient facilement (et relativement rapidement) avoir accès à une offre importante (et potentiellement meilleur marché) dans les pôles urbains tourangeaux ou chinonais, ils privilégient l'offre de proximité existante.

Globalement, il ressort de ces deux exemples que, lorsqu'il existe une offre commerciale (commerces de proximité, grandes surfaces, ou magasins de biens anomaux) dans la proximité (commune de résidence ou commune-centre), la majorité des ménages y a recours et la privilégie, même de manière irrégulière.

ii. Fréquentation des producteurs locaux et des marchés

Nous avons précédemment mis en évidence une plus faible fréquentation des producteurs locaux chez les ménages du rural polarisé que chez ceux de l'isolé : encore une fois, il est possible de corréler ces différences de fréquentation à l'offre en producteurs locaux des deux types de territoire. En effet, les producteurs locaux (en ventes directes, ou AMAP) sont nettement plus nombreux et proposent une offre plus diversifiée dans le territoire de la CCB que dans les territoires de la CCTNO et de la CCPAR⁷⁹.

L'endroit où j'habite me permet... enfin bon... c'est pas intéressant pour moi quoi ! » (F, P27, AnPV, seule sans enfant)

⁷⁶ Choix délibéré de ne pas fréquenter le(s) commerce(s) existant(s) : « [Quand il me manque des choses], j'attends de retourner sur Azay pour faire mes courses. Ici, le pain, au Vival, il serait un peu plus aimable... voilà, c'est tout. Au démarrage, j'y allais hein, mais bon quand vous prenez des réflexions plusieurs fois de suite... ça vous fait pas plaisir alors on y retourne pas. » (F, P33, Nat, en couple avec enfants)

⁷⁷ Une fréquentation régulière des magasins de proximité : « Cet hiver j'ai tombé en panne avec mon insert, l'habitat était coincé, l'artisan de la quincaillerie de l'Ile Bouchard m'a dépanné ! Ma machine à pain avait une pièce qui était HS [...] j'ai été la chercher à l'Ile Bouchard ! » (H, I13, AnPV, en couple sans enfant)

⁷⁸ Une fréquentation des magasins de proximité en complément : « Pour ce qui est bricolage et trucs comme ça, je vais parfois à la quincaillerie de l'Ile Bouchard mais c'est un peu cher et y a pas énormément de choses donc parfois je passe à Chambray, ou par là-bas, quand je passe à Tours j'en profite et je vais dans des grosses grosses quincailleries... et électroménager. » (H, I20, NRPV, seul sans enfant)

⁷⁹ Un inventaire (sûrement non exhaustif) des producteurs présents dans et à proximité de la CCB permet ainsi d'identifier une douzaine de producteurs de produits alimentaires « quotidiens » (dont 2 AMAP, 4 producteurs de légumes, 3 producteur de viande, 3 producteurs de produits laitiers), ainsi que de nombreux viticulteurs et vignerons ; on recense en outre 2 producteurs de « produits de la ruche » et 2 producteurs de safran. Dans les deux autres intercommunalités, les producteurs sont moins nombreux mais surtout moins généralistes dans leurs

L'influence des caractéristiques territoriales explique sans doute également les différences de pratiques que l'on observe en termes de fréquentation des marchés. Ainsi, bien qu'il existe un (ou plusieurs) marchés dans les trois intercommunalités étudiées, la taille et les prix pratiqués semblent jouer un rôle dans leur fréquentation par les ménages : ainsi, dans la CCB et la CCTNO (où l'on identifie les fréquentations les plus faibles), les ménages évoquent majoritairement des marchés « *petits, qui pratiquent des tarifs élevés* »⁸⁰, alors que le marché d'Azay-le-Rideau, plus fréquenté par les ménages, est considéré comme « *bien achalandé, avec des tarifs intéressants* ».

iii. Fréquentation de la proximité pour les loisirs

Enfin, un constat similaire de corrélation entre offre et fréquentation peut être fait pour le reste de l'offre territoriale, en particulier pour les loisirs : ainsi, sur les 60 ménages du panel qui pratiquent des loisirs ou ont un engagement associatif et/ou politique, 2/3 (soit 39 ménages) les réalisent au moins en partie dans leur commune de résidence ; quant aux 21 autres ménages, ils se déplacent là où ils trouvent les activités qu'ils recherchent, généralement dans des communes à proximité immédiate, ou dans la commune-centre de l'intercommunalité, qui regroupe une offre importante de loisirs.

Très peu de ménages « évitent » sciemment l'offre de loisirs existant en local, parce qu'ils la jugent trop peu diversifiée, de mauvaise qualité⁸¹ ou ne répondant pas à leurs attentes⁸², et lui préfèrent les loisirs proposés dans des communes plus éloignées, voire dans le pôle urbain⁸³.

productions : on compte seulement 1 AMAP et 1 producteur de viande dans la CCTNO, et 2 producteurs de viande et 3 producteurs de fruits et légumes dans la CCPAR; on recense en outre 5 producteurs de produits de la ruche, de safran, ou de produits typiques tels que les poires tapées de Rivarennais.

⁸⁰ Des marchés trop petits et trop chers, qui expliquent une fréquentation faible : « Le marché [de Langeais], j'y vais pas souvent parce que... bon c'est un joli marché mais je trouve qu'il est un peu trop cher ! » (F, P63, NRAcc, en couple sans enfant)

« Y a un petit marché à Cinq-Mars-la-Pile, mais y a deux commerçants ! » (F, P61, AnAcc, en couple sans enfant)

⁸¹ « Evitement » des associations de loisirs locales : « Alors on s'était déjà renseigné sur le cirque avant qu'il s'installe à Luynes, donc quand ils se sont installés là on a dit banco c'est une bonne idée, c'est parfait, mais sinon y avait pas trop de cirque dans le coin à part les associations municipales mais qui étaient pas forcément très bien... cotées on va dire ! » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

« Lilou fait de l'équitation [à Léméré]. [...] C'est pas le plus près, le plus près ce serait à Azay-le-Rideau. Mais j'y suis allée voir, c'est un fou furieux, donc... non non c'est quelqu'un qui crie tout le temps, qui est humiliant pour les jeunes, et c'est pas acceptable ! » (F, I18, NRPV, en couple avec enfant)

⁸² Une fréquentation d'associations non locales, qui offrent un niveau supérieur : « Elle a fait l'école d'Azay jusqu'à l'année dernière ! C'est parce qu'elle a fini un cursus et que maintenant l'école n'est plus suffisante donc elle est partie à Joué-lès-Tours ! [...] Après soit elle stagnait, entre guillemets, ou soit elle passait encore des stades par rapport au solfège, et là bah il fallait plus rester à Azay quoi, il fallait partir à Joué-lès-Tours. » (F, P46-2, NRPV, en couple avec enfant)

⁸³ Une préférence pour les associations non locales : « Pour le sport par contre si on n'aime pas le foot y a pas grand-chose, donc là pff... je passe mon temps à Joué-lès-Tours ou à Tours pour les enfants quoi. Donc tous les soirs on reprend la voiture, je refais 3/4h de voiture... pff... » (F, I16, AnPV, en couple avec enfant)

Ainsi, il ressort une nouvelle fois que, lorsqu'il existe une offre locale de loisirs, les ménages la privilégient.

Les 3 exemples que nous venons de développer vont dans le sens d'une corrélation entre « offre » et « fréquentation » :

- d'une part, l'absence de fréquentation (de la commune de résidence, des producteurs locaux) peut être corrélée à une absence d'offre (ou à une offre de « mauvaise » qualité, comme dans le cas des marchés) ;
- d'autre part, l'existence d'une offre « de bonne qualité » (de loisirs, de producteurs locaux) peut être corrélée à une fréquentation de la part des ménages.

Ainsi, nous rejoignons les conclusions de Lefeuvre (2005), pour qui « *si le rapport de proximité est une construction et l'expression d'un mode de vie, le contexte résidentiel n'en est pas le support neutre* » : en effet, selon nos observations, c'est bien l'existence d'une offre territoriale qui va permettre et encourager ces pratiques de proximité.

Ces premières constatations nous amènent à encourager le développement d'une offre territoriale, à la fois commerciale (commerces de proximité, producteurs locaux) et de loisirs.

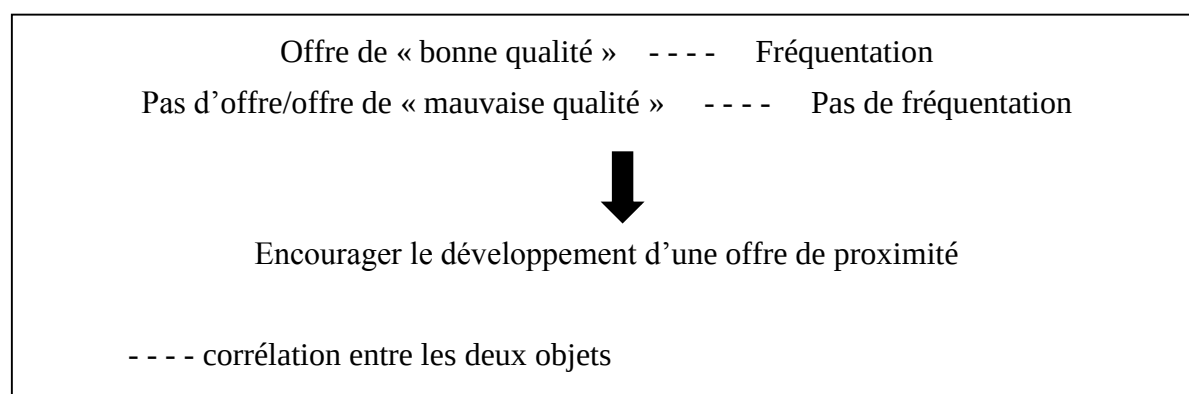


Schéma 1 : Des facteurs qui encouragent le développement d'une offre de proximité – MH, 2015

D'autres observations renforcent la corrélation que nous établissons entre « offre » et « fréquentation », et nous invitent à encourager le développement d'une offre de proximité : en effet, nous observons une relocalisation de diverses pratiques des ménages (commerciales ou de loisirs) suite au développement d'une nouvelle offre dans la proximité. Ainsi, si une offre de qualité (nouveau magasin d'électroménager, nouveau cinéma) s'installe dans la proximité, ils tendent à relocaliser leurs pratiques⁸⁴. Ce phénomène s'observe notamment pour des ménages

⁸⁴ Evolution des pratiques : Relocalisation suite à l'installation d'un cinéma : « Comme ici ça s'est amélioré parce qu'on a une belle salle de cinéma... on ne va plus là-bas.[à Tours] ; on a un peu de décalage au niveau des films, m'enfin... » (H, I5, NRPV, en couple avec enfant)

qui fréquentaient l'agglomération tourangelles, et ont peu à peu relocalisé leurs pratiques dans la région chinonaise après le développement d'une nouvelle zone commerciale⁸⁵ ; il s'observe également pour des ménages qui, ne trouvant pas d'offre correspondant à leurs attentes dans les magasins « physiques », avaient recours au e-commerce, puis ont « reterritorisé » leurs pratiques et sont retournés dans des magasins après l'apparition d'une nouvelle offre⁸⁶.

Ceci rejoint les conclusions de Aguiléra et al (2014, p.98), qui ont montré à propos de ménages périurbains qu'ils reconfigurent perpétuellement leur bassin de vie en le réorganisant selon le « *renouvellement et la mutation de l'offre du territoire* ».

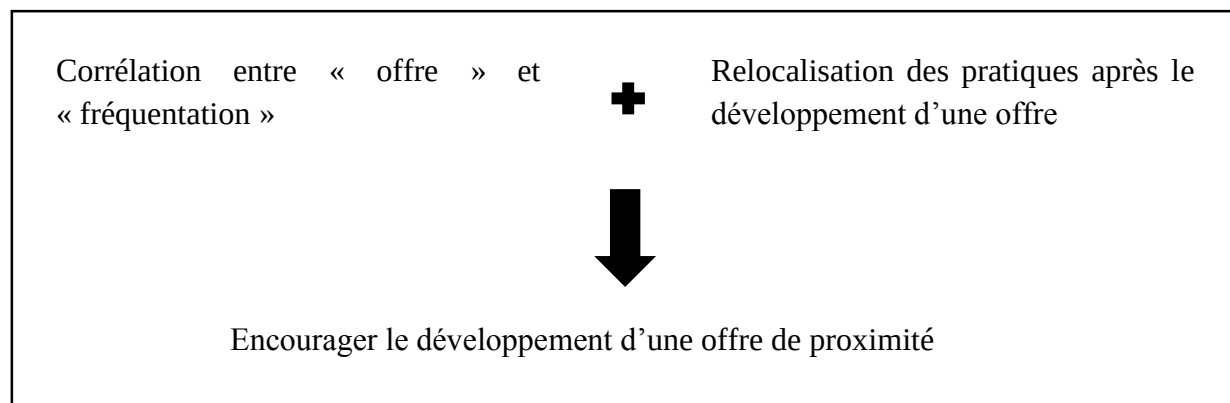


Schéma 2 : Deux facteurs qui poussent à encourager le développement d'une offre de proximité – MH, 2015

Il est néanmoins évident que la corrélation entre « offre » et « fréquentation » que nous venons de mettre en évidence ne constitue pas une relation de cause à effet directe. L'existence d'une offre (même de qualité⁸⁷) n'induit pas nécessairement une fréquentation de la part des ménages. On peut le vérifier avec deux exemples :

Relocalisation suite à l'installation d'un nouveau commerce : « Y a des commerçants ici qui font de l'électroménager, bon bah avant je vous disais je vais aller à Tours, parce que c'est moins cher, alors qu'il y a des gens ici qui font ce produit. Donc j'aurais tendance à redevenir plus local à tous ces niveaux-là. » - « MH. Et donc ça encore une fois, c'est parce qu'il y a une offre ici qu'il y avait pas avant ? » - « Voilà ! » (H, I5, NRPV, en couple avec enfant)

⁸⁵ Relocalisation des pratiques : « Chinon, j'y vais plus qu'avant. » - « MH. Pourquoi ? » - « Bah le grand centre commercial avec tous les petits magasins à côté. » - « MH. Avant, y avait pas cette offre-là ? » - « Non. [...] J'allais sur Chambray [périphérie tourangelles] ! » (F, I24, Nat, en couple avec enfant)

« On va très régulièrement à Chambray [périphérie tourangelles], ou alors Chinon. Parce que Chinon voilà ils ont créé un pôle avec pas mal de boutiques, ça a changé, ça nous évite de monter à Tours, ça nous fait quand même une vingtaine de km... mais on y trouve pas mal de choses maintenant. » (H, I3, NRAcc, en couple sans enfant)

⁸⁶ « Reterritorialisation » des pratiques : « A une époque j'achetais surtout des bouquins sur internet... puisque au lieu d'aller à la Fnac, où j'étais pas sûre de le trouver, parce que avant y avait pas forcément de points... à part dans les supermarchés y avait les 3 trucs... Donc là du coup je suis retournée dans un commerce, maintenant on a un truc à Chinon, au centre commercial là y a un espace culturel, donc là j'ai racheté plus de bouquins là que... » (F, I23, AnPV, en couple sans enfant)

⁸⁷ On ne considère pas ici une offre de proximité qui ne correspondrait pas du tout aux besoins ou aux attentes des ménages, en raison d'un coût trop important ou d'une offre trop limitée : on pense notamment au magasin de vêtements existant à Azay-le-Rideau, dont l'offre est considérée comme « *pas très tendance quoi, ça reste surtout* »

- d'une part avec celui cité précédemment, où des ménages choisissent délibérément de ne pas fréquenter les commerces de proximité qui existent dans leur commune ;
- d'autre part avec l'exemple suivant : alors qu'il existe une offre importante et diversifiée de producteurs locaux dans le territoire rural isolé, certains ménages de ce territoire, qui ne les fréquentent pas, évoquent une « *faiblesse de l'offre* »⁸⁸.

Par ailleurs, nous venons de montrer que les pratiques des ménages évoluent en fonction de l'offre existante, ce qui peut se traduire par une « relocalisation » des pratiques ; l'adaptation des pratiques fonctionne également « dans l'autre sens » : si l'offre ne convient plus aux ménages (changement de commerçant, baisse de la qualité de l'offre, etc.), ils peuvent également délocaliser leurs pratiques, quitte à partir plus loin⁸⁹. Ainsi, les pratiques des ménages ne sont pas immuables : leur localisation dans la « *proximité* » est parfaitement réversible.

Ainsi, l'existence d'une offre dans la proximité va rendre possible des pratiques de proximité ; elle est nécessaire pour que des pratiques de proximité puissent se développer, mais pas toujours suffisante pour les susciter.

c. Culture du local, souhait de valoriser son territoire de résidence et ses acteurs, voire militantisme

Nous identifions un troisième facteur expliquant la fréquentation de la *proximité* que l'on observe chez les ménages de notre panel : une volonté de valoriser son territoire de résidence

des... pour les personnes un petit peu plus âgées... » (F, I8, Nat, en couple avec enfant). Dans ce cas, la faiblesse de fréquentation de la part des ménages interrogés s'explique avant tout par l'offre proposée, qui semble inadéquate avec les besoins des ménages.

⁸⁸ La présence des producteurs locaux n'entraîne pas leur fréquentation... : « J'aimerais beaucoup [fréquenter des producteurs locaux] ! Mais en fait le fait d'être à la campagne, y en a moins qu'en ville ! On est assez mal desservi parce que je pense que y a énormément de gens qui ont un jardin, donc effectivement y a peut-être moins de population... » (F, I22, Nat, en couple sans enfant)

« MH. *Est-ce que vous fréquentez aussi tout ce qui est vente directe, producteurs locaux, AMAP, ce genre de choses... ?* » « Bah par ici y a pas encore bien de choses organisées, comme ça, au niveau des AMAP, des choses comme ça... c'est pas encore tellement bien organisé par ici ! » (F, I7, AnPV, en couple sans enfant)

⁸⁹ Délocalisation des pratiques suite à une baisse de la qualité de l'offre : « Au tout début on avait un magasin à l'Ile Bouchard qui était très bien... donc les premiers électroménagers ont été achetés là-bas. Et puis après ça a changé, donc bon le service était pas du tout le même. Voilà, donc mon mari un soir s'est arrêté sur Azay-le-Rideau, et finalement bah là quand on a changé le lave-vaisselle on l'a pris sur Azay. » (F, I8, Nat, en couple avec enfant)

« Alors quand on est arrivés là, y avait un magasin à la place du boucher qui était un magasin d'électroménager, M. Joly, et là vraiment c'était quelqu'un de super bien, parce que déjà un très bon technicien, il connaissait très bien sa partie, et puis très commerçant. Alors là on a privilégié, on est allés. Et puis il a arrêté... pfff après on est allés plusieurs fois chez Pulsat... j'ai abandonné avec le technicien qu'ils avaient parce que bon ... mettons s'il venait pour une réparation tout ça c'était désastreux donc... J'avoue que maintenant j'achète de l'électroménager n'importe où. » (H, P65, AnAcc, seul sans enfant)

et les acteurs de son territoire. La « proximité » est alors pratiquée par ces ménages parce qu'ils lui confèrent des représentations positives : pour reprendre les termes de Bourdieu (1993), on considèrera la proximité comme un « *lieu à forte concentration de propriétés positives* » ; la symbolique associée à la proximité se traduit alors par une adhésion à une culture locale (Lefeuvre, 2005, p.94). *Culture*, que l'on entendra à la fois comme « *l'action de cultiver, de valoriser, de faire fructifier* » le territoire local (la « *cultivation* ») et comme un « *ensemble de manières de penser* » qui vont réunir et être partagées par une pluralité de personnes.

Cette culture du local va ainsi exister de manière « innée » chez les *natifs* ; être développée, par volonté, par les *néo-ruraux projet de vie* ; enfin, apparaître, peu à peu, chez les anciens *néo-ruraux*, y compris chez les ménages *accession*. On voit ainsi apparaître la triple influence de l'origine spatiale, du « dessein » et de l'ancienneté des ménages sur l'existence ou le développement de cette culture du local.

- Chez les *natifs*, on identifie une habitude à valoriser le territoire : fréquenter les producteurs locaux, les commerces de proximité ou les loisirs locaux fait partie intégrante d'un mode de vie « local », basé entre autres sur une valorisation des ressources locales. C'est une pratique qui va de soi : une pratique issue d'une éducation, qui n'est pas interrogée ou remise en question⁹⁰ (en particulier pour les ménages qui travaillent *sur et pour* le territoire, comme les agriculteurs ou les artisans)⁹¹, et qui est relativement peu « mise en avant » dans les discours de ces ménages.

- La *culture du local* est également partagée par les ménages *projet de vie*, qui expriment par là une volonté, une véritable aspiration. Comme le note Sencébé (2002, p.10) au sujet de « *néo-ruraux du pays Diois* » : « *c'est au travers de l'expérience [de la migration] que l'appartenance au milieu local se construit comme choix de vie et objet de revendication et d'investissement* ». Ainsi, pour certains ménages *anciens urbains*, l'ancrage dans le territoire fait partie de leur projet d'installation dans le territoire : « *Crouzilles, on est venus y habiter pour y vivre, donc on y vit vraiment !* »⁹². On retrouve cette volonté de s'ancrer dans le vocabulaire qu'ils emploient, notamment dans l'usage des verbes « vouloir », « essayer » : « *On essaie de faire en local, le plus possible !* »⁹³. Pour ces ménages, la fréquentation de la proximité (en particulier des producteurs locaux) est une pratique relativement nouvelle (notamment pour les *néo-ruraux projet de vie*), qu'ils ont adoptée ou cherchent à adopter depuis leur arrivée dans le territoire. Une pratique qui fait partie d'un nouveau mode de vie « rural »

⁹⁰ Une pratique qui va de soi : (A propos de sa fréquentation des commerces locaux) « C'est vrai que j'ai toujours été habituée à fonctionner comme ça, je me suis pas posé la question en fait. » (F, I4, Nat, seule sans enfant)

⁹¹ Une pratique qui va de soi : « Nous on est des producteurs locaux déjà, par notre métier, j'estime que si on veut continuer à avoir des producteurs autour de chez nous il faut les faire travailler, voilà. » (F, I15, Nat, en couple sans enfant)

⁹² F, I16, AnPV, en couple avec enfant

⁹³ F, I18, NRPV, en couple avec enfants

qu'ils cherchent à développer, plus local, plus « *sain* »⁹⁴, qui implique notamment de nouvelles pratiques de consommation ; un nouveau mode de vie qui s'inscrit parfois en opposition ou en rupture avec leurs habitudes antérieures⁹⁵.

- Enfin, nous avons défini les ménages *accession* comme des ménages s'étant installés en milieu rural pour accéder à la propriété, à un cadre de vie « calme, tranquille », et pas dans un objectif d'intégration dans un espace global, de valorisation d'un territoire. Pourtant, comme nous allons le voir ci-après, même les ménages *accession* développent, après quelques années dans le territoire, une certaine *culture du local*, qu'ils construisent notamment à travers un investissement dans les réseaux associatifs locaux.

Ainsi, l'origine spatiale des ménages d'un côté, leur « dessein » conjugué à « leur ancienneté » de l'autre, se traduisent par l'existence « innée » ou le développement immédiat ou progressif d'une « *culture du local* », au final largement partagée par les ruraux.

i. Valorisation de l'offre commerciale, à travers une fréquentation des producteurs locaux ou des commerces de proximité

La « *culture du local* » se traduit principalement chez les ménages de notre panel par une fréquentation de l'offre commerciale locale, producteurs locaux ou commerces de proximité notamment.

La fréquentation du local n'est, pour la plupart des ménages, pas une pratique exceptionnelle : ainsi par exemple, les ménages qui s'approvisionnent en vente directe auprès des producteurs locaux le font de manière très régulière, hebdomadaire pour la plupart d'entre eux⁹⁶, pour réaliser leurs courses alimentaires courantes ; les achats des fruits et légumes, viande, laitages, vin, etc. représentent une part non négligeable de leurs achats, en volume et en budget⁹⁷. Ainsi, les producteurs locaux constituent pour les ménages un lieu d'achat institué, au même titre

⁹⁴ Fréquentation des producteurs qui s'inscrit dans un projet de vie « plus saine » : « Après voilà on essaie de faire en local ! Le plus possible ! » « *MH. Dans quel objectif ?* » « Pour avoir une vie plus saine ! C'est un peu pour ça qu'on est arrivés à la campagne aussi, c'était pour avoir un environnement sain ! » (F, I18, NRPV, en couple avec enfants)

⁹⁵ Des modes de vie en rupture avec les habitudes antérieures : « Et petit à petit ça fait son chemin, on change nos habitudes de vie, de consommation... de plus en plus... local et bio de préférence. » (F, I18, NRPV, en couple avec enfants)

⁹⁶ Fréquentation régulière des producteurs locaux : « Le mardi on a notre panier [de légumes] à l'AMAP, [...] on fait le cochon, on achète de la viande bio directement au producteur [...] » (F, P29, AnPV, en couple avec enfants)

⁹⁷ Fréquentation régulière des producteurs locaux : « On va se fournir chez des producteurs locaux, alors en face de chez nous on a un producteur de légumes, tomates et autres, donc en période de production [*ma femme*] va régulièrement, au moins une fois par semaine, chercher ses légumes. On a un autre fournisseur de melons un peu plus loin, fraises et autres [...] et même en ce qui concerne la viande on a 2 fournisseurs [...] et là on s'approvisionne en viande, en volaille [...]. » (H, I19, NRPV, en couple sans enfants).

qu'une grande surface ou qu'un commerce de proximité ; la fréquentation des ventes directes fait partie intégrante d'un mode de vie que les ménages (*natifs*, ou *projet de vie*) ancrent/cherchent à ancrer dans le local.

D'autres ménages (notamment en rural polarisé) fréquentent également des producteurs locaux mais de manière moins régulière pour acheter uniquement des produits bien spécifiques (achat de viande bio en gros par exemple)⁹⁸ ; voire exceptionnellement, pour acheter uniquement des « extras » (achat d'asperges une fois par an, cueillette de fraises à la saison, ou achat de viande pour Noël, etc.)⁹⁹. Faut-il néanmoins voir ces achats plus occasionnels comme une première étape dans une recherche de mode de vie *local*, ou comme une impossibilité à faire *plus local* dans des territoires où l'offre est limitée ?

Les ménages, qu'ils soient du rural polarisé ou du rural isolé, justifient leur fréquentation du local par des arguments relativement « traditionnels », largement partagés par les consommateurs de circuits courts (Langhade, 2010, p.4) : recherche de produits de meilleure qualité, à des prix raisonnables voire équivalents à ceux des grandes surfaces¹⁰⁰... mais également (et surtout ?) volonté de faire vivre les acteurs de leur territoire¹⁰¹.

Cette fréquentation « du local » a en effet également une visée « sociale » : les ménages ne cherchent pas uniquement à acheter un produit, mais cherchent à acheter à un producteur, à un commerçant. La création et le développement de liens avec les producteurs et/ou les commerçants sont extrêmement valorisés dans les discours. Ainsi, les ménages évoquent les producteurs locaux qu'ils fréquentent comme des « hommes » dont ils connaissent parfois le prénom¹⁰², avec qui ils aiment discuter, chez qui ils aiment se rendre et échanger sur les produits¹⁰³. De la même façon, les ménages associent à leur fréquentation des commerces

⁹⁸ Fréquentation occasionnelle, pour des produits spécifiques : « Bah je vais chercher de la viande à Avoine... je les achète sur place c'est de la viande bio, donc là c'est pas régulier quoi. [...] Sinon, on s'est fait ramener des graines, des gros sacs de graines par une amie comme ça qui fait son pain ! » (F, P19, NRPV, en couple avec enfants)

⁹⁹ Fréquentation exceptionnelle, pour des extras : « Parfois [je vais chez] le petit fromager qui vient là sur la place du village, c'est un petit fromager de Courcelles je crois, qui fait son fromage de chèvre ... au moment des fraises on va sur Channay-sur-Lathan, voilà on va ramasser, et on paye ce qu'on ramasse... [...] Le miel je l'achète à Pernay par exemple, un petit producteur... » (F, P68, AnPV, en couple avec enfants)

¹⁰⁰ Des arguments traditionnels à la fréquentation des producteurs locaux : « Je trouve que c'est pas plus cher qu'en grande distribution et c'est forcément de la meilleure qualité en plus, pour l'avoir testé plusieurs fois. » (F, I15, Nat, en couple sans enfants)

¹⁰¹ Volonté de faire vivre les acteurs locaux : « J'estime que si on veut continuer à avoir des producteurs autour de chez nous il faut les faire travailler. [...] Donc voilà je suis pour le commerce local. » (F, I15, Nat, en couple sans enfants)

¹⁰² Fréquentation à visée « sociale » : « Une AMAP y en a une sur Cheillé je crois, c'est Stéphane qui tient ça ! [...] Et puis autrement j'achète la viande rouge chez Luc. [...] On a un voisin qui fait de l'huile bio, des lentilles tout ça, si j'ai envie d'en acheter je vais voir Vincent directement ! » (F, I2, Nat, en couple avec enfant).

¹⁰³ Fréquentation à visée « sociale » : « MH. *Quand vous allez chez les producteurs locaux autour, c'est dans quel objectif ?* » « Alors il y a... il y a beaucoup la qualité... c'est la qualité des produits mais aussi la qualité du moment, de l'échange, c'est elle qui fait les légumes, donc... [...]. De la même façon pour le vin, le vin des Pointeau il est vendu au Super U, et au début moi je l'achetais au Super U, et finalement... maintenant ça me

locaux les contacts humains qu'elle leur permet d'avoir avec les commerçants : plusieurs ménages évoquent ainsi la quincaillerie de l'Ile Bouchard en mentionnant non pas le magasin en tant que tel, mais l'homme, « *le commerçant, le quincailler du coin* », alors que pour évoquer d'autres grandes surfaces qu'ils fréquentent, ils parlent du *Super U*, de *Darty*, voire plus génériquement de la *zone commerciale*. Les ménages évoquent également (de manière parfois nostalgique, voire à la manière d'une image d'Epinal) le côté « *convivial, sympa* », voire « *rassurant* » des commerces de quartier, les « *commerçants [qui], quand vous passez, vous disent tous bonjour !* ».

Ces relations permettent de mettre en place des « arrangements », qui renforcent l'attrait des ménages pour les commerces : ainsi, la plupart des ménages qui fréquentent la quincaillerie de l'Ile Bouchard mentionnent différents exemples où ils ont pu profiter du Service Après-Vente, d'un dépannage express, des facilités de paiement, etc.¹⁰⁴

La taille réduite, *humaine*, des commerces ou des exploitations, et les relations personnelles qu'elles permettent de créer avec les producteurs ou les commerçants, sont donc largement appréciées et mises en avant par les ménages. Une nouvelle fois, les ménages tendent à opposer ces relations sociales à l'anonymat qui caractérise (ou caractérisait, avant qu'ils ne changent de mode de vie) leur consommation en grande surface¹⁰⁵ : les ménages valorisent ainsi, à travers ces nouvelles relations sociales, le nouveau mode de vie qu'ils tentent de développer. Plus largement, à travers ces relations sociales les ménages s'inscrivent en opposition avec « l'anonymat de la ville », que les *néo-ruraux* connaissaient (ou non) lorsqu'ils y habitaient, ou que les *natifs* associent dans leur représentation de la ville, et qu'ils déplorent¹⁰⁶. On voit ici la prégnance de la *convivialité* et des « *vraies relations entre les gens* » dans les représentations du « rural » et d'un mode de vie en milieu rural, qu'ont les ménages : ce sont bien ces relations sociales que les ménages consommant en local recherchent en habitant en milieu rural.

viendrait pas à l'idée de l'acheter au Super U, parce que y a ce contact-là avec Marielle. Autant je minimise vraiment les temps d'achat quand je fais mes courses, mais par contre là-bas je peux rester 1h à discuter... » (H, I20, NRPV, seul sans enfant).

« Eh ben c'est pour être proche déjà des gens qui produisent, après... je trouve ça intéressant de pouvoir discuter de leurs produits avec les gens qui s'y connaissent et qui les produisent, voilà. » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfants)

¹⁰⁴ Des arrangements possibles avec le commerçant : « Ici, on sait qu'on aura quelqu'un qui viendra nous dépanner assez vite ! Je sais qu'une fois ça nous est arrivé un matin de Noël, ou la veille de Noël, le congélateur qui était tombé... Bah c'est-à-dire il était mort donc... donc il nous l'a livré dans l'heure qui a suivi quoi ! » (H, I17, AnAcc, en couple sans enfant)

Je suis tombée en panne de machine à laver (rires) l'année dernière [...] je suis allée directement chez le quincailler du coin [...] parce que d'abord il me permettait de payer en 3 mois, il s'adapte aussi je pense. » (F, I27, seule avec enfants)

¹⁰⁵ Une fréquentation des grandes surfaces synonyme d'anonymat : « Le Super U c'est quand même très anonyme... » (H, I3, NRAcc, en couple sans enfant)

¹⁰⁶ Inscription en opposition à l'anonymat de la ville : « Se connaître, pouvoir échanger, communiquer !... » - « MH. *Pour vous c'est quelque chose d'important ?* » - « Oui ! C'est ce qui fait la différence entre la ville, le milieu urbain, et le milieu rural ! » (F, P5, AnPV, seule avec enfant)

Pour certains, la volonté de valoriser son territoire et ses équipements va plus loin, et se mue en véritable « militantisme du local ». On l'identifie en particulier chez les ménages qui vivent dans les communes les plus petites, où il subsiste seulement un ou deux commerces (une boulangerie, une petite épicerie) qui risquent de disparaître : pour les ménages, ils « *se doivent* » de fréquenter ces commerces de proximité, de se « *mobiliser* » pour sauver des équipements qu'ils jugent « *appréciables* », voire « *primordiaux* »¹⁰⁷ pour la vie de leur commune. Ce militantisme est clairement visible dans les termes utilisés par les ménages : ils « *essayent* », voire « *se forcent* »¹⁰⁸ à acheter, se « *contraignent* » à aller au magasin.

Les ménages vont donc mettre à profit toutes les occasions, ou même les provoquer, pour fréquenter les commerces de proximité : ils achètent des « *petites choses à la quincaillerie* »¹⁰⁹, se « *dépannent deux trois fois par semaine* », achètent « [leurs] *œufs chez le boucher, alors qu'on mange pas de viande nous !* »¹¹⁰, etc.

Ainsi, la fréquentation de ces commerces de proximité reste majoritairement du « *dépannage* » pour les ménages : aucun n'envisage à ce jour d'y réaliser l'ensemble de ses courses, notamment en raison des tarifs plus élevés qui y sont pratiqués¹¹¹.

Les moyens de sauvegarder ces commerces de proximité suscitent des interrogations, des débats chez les ménages : s'ils les considèrent comme importants pour la vie locale et déplorent leur disparition progressive¹¹², il leur est parfois difficile de trouver un équilibre entre leur volonté de les sauvegarder et leur manque de besoin, au vu de leur facilité à aller dans des commerces de taille plus importante¹¹³ ; manque de besoin auquel s'ajoute le surcoût de l'offre. Pour les

¹⁰⁷ Militantisme du local : « [...] c'est une épicerie, faut qu'elle tourne ! En plus... on se contraint même des fois à y aller, parce qu'il faut que ça continue à tourner ! » (F, P26, AnPV, en couple sans enfant)

¹⁰⁸ Militantisme du local : « Quand l'occasion se présente j'y vais. Genre faire un petit cadeau pour un bébé qui vient de naître j'y vais ! Je me force. » (F, P7, AnAcc, en couple avec enfant)

¹⁰⁹ Militantisme du local : « C'est vrai que y a un petit magasin d'électroménager à l'Ile Bouchard, alors lui on essaye d'aller acheter de temps en temps chez lui, donc je vais acheter... je sais pas, les rondelles de caoutchouc. Des petites choses, on essaie par contre... C'est marrant on y tient à ce magasin-là ! » (F, I16, AnPV, en couple avec enfant)

¹¹⁰ Militantisme du local : « Bah le boucher, j'y vais... pour y aller [...] mais on mange pas de viande nous. Donc j'y vais acheter juste mes œufs. Mais je vais quand même prendre toujours mes œufs chez eux. » (F, I22, Nat, en couple sans enfant)

¹¹¹ Des tarifs plus élevés : « Dans la boulangerie ils vendent quand même du lait, ils vendent quelques petites courses donc... il m'arrive de prendre un fromage ou des choses comme ça à la boulangerie mais... Après le budget serait pas le même... ! » (F, P20, Nat, en couple avec enfant)

« Les petites épiceries locales tout ça ils mettent un petit peu plus cher donc... ou alors faut vraiment du dépannage quoi, mais sinon faire des grosses courses... c'est pas trop envisageable maintenant quoi ! » (F, P14, Nat, seule avec enfant)

¹¹² Disparition progressive des commerces, que les ménages déplorent : « A Crouzilles, c'était intéressant quand on a acheté la maison, y avait... donc il reste le garage, et puis y en a un autre qui s'est installé là, juste en face là. Mais y avait 1 boulanger, 2 épiceries, 1 boucherie-charcuterie... c'était facile de faire des courses là ! On avait le boucher en face, le boulanger un petit peu plus loin, c'était très commode ! » (F, I7, AnPV, en couple sans enfant)

¹¹³ Facilité à aller dans des magasins plus grands : « Il reste un Vival, mais j'y vais pas, trop cher. Donc j'ai ma voiture, je préfère aller dans les magasins hein ! » (F, P36, AnAcc, en couple avec enfant)

ménages, ces approvisionnements de dépannage plus ou moins réguliers dans les commerces de proximité sont donc un compromis... ce qui pose question quant à la stabilité de ces pratiques et, plus largement, quant à la pérennité de ces commerces.

Les biens que les ménages achètent dans ces commerces de proximité (en tout cas dans les supérettes de village) n'ont pas de plus-value par rapport à ce qu'ils peuvent trouver ailleurs, dans des grandes surfaces de plus grande taille : ils ne sont ni différents (bios ou locaux par exemple), ni de meilleure qualité (meilleurs au goût, plus frais), ni meilleur marché (au contraire, plusieurs ménages évoquent leur tarif plus élevé). C'est donc uniquement (ou principalement) l'acte de militantisme qui pousse les ménages à s'approvisionner dans ces petits commerces, et pas les produits qu'ils peuvent y trouver : les ménages ne « gagnent rien » personnellement à fréquenter ces commerces locaux, ce qui fragilise, à terme, leurs pratiques. Il est intéressant de faire le parallèle avec la façon dont les mêmes ménages évoquent leur fréquentation des producteurs locaux ou des CoopBio par exemple. On ne perçoit alors dans leurs discours aucun militantisme (qui serait perceptible par exemple dans le recours au champ lexical de la contrainte), mais bien une mise en valeur des produits, de leurs qualités et de leur plus-value.

Par ailleurs, la création de relations sociales constitue une nouvelle fois pour les ménages l'un des moteurs de leurs pratiques de proximité : leurs efforts pour sauvegarder les commerces locaux visent donc également à « maintenir » des commerçants, et ils les font d'autant plus facilement qu'ils apprécient ou développent des liens particuliers avec le vendeur. Dès lors, lorsque les ménages ne créent pas de relations sociales « agréables » avec le commerçant, voire que les relations sont mauvaises (ce qui a été mentionné à plusieurs reprises pour l'une des communes étudiées), la « fréquentation militante » des ménages est mise à mal¹¹⁴ ; les pratiques de proximité des ménages tendent alors à s'estomper.

Alors que nous avons mis précédemment en évidence l'existence d'une corrélation entre « offre » territoriale et « fréquentation », et insisté sur l'importance de développer une offre (notamment commerciale) dans les territoires, ces observations nous amènent à nuancer nos propos. Ainsi, pour que l'offre de proximité parvienne à se démarquer par rapport aux magasins plus importants qui existent dans les communes-centre ou les pôles urbains, il lui faut dépasser le concept d'« offre de dépannage » (Conseil National des Centres Commerciaux, 2013, p.27),

¹¹⁴ Des pratiques militantes mises à mal : « Je faisais toutes mes courses, pratiquement [...] au Vival, à l'époque où c'était un autre commerçant qui était... Bah c'est pas tellement qu'il était plus agréable, c'est-à-dire que c'était un vrai commerçant ! Là, c'est une dame qui est très gentille, elle est même peut-être plus agréable qu'était Ali, mais c'est pas une commerçante ! [...] Alors du coup ça a changé notre rapport au Vival. » (F, P26, AnPV, en couple sans enfant)

« Moi j'étais contente qu'il y ait le Vival, j'y suis allée, j'ai essayé d'y aller un peu régulièrement. Bon au bon d'un moment, quand il compte pendant 4, 5 mois du pain le double du prix, exactement le double du prix qu'il avait dit que c'était etc., [...] ou d'être désagréable avec les gens, bon c'est bon, on est pas là pour se faire engueuler non plus. [...] Donc de temps en temps, j'envoie un enfants, acheter deux trois trucs, mais... » (F, P29, AnPV, en couple avec enfant)

et apporter des éléments de plus-value ou de distinction (produits bio ou locaux par exemple), au risque de n'attirer que des fréquentations militantes... non immuables.

ii. Valorisation de l'offre associative via un investissement dans les réseaux locaux

« *Cultiver le local* » passe aussi, pour les ménages, par une valorisation et la participation au développement d'une offre associative. Cet investissement dans les réseaux locaux concerne la majorité des ménages de notre panel : ainsi, 71% des ménages (soit 52 ménages sur 75) sont, ou ont été, impliqués activement dans la vie associative (sportive, culturelle ou liée aux écoles), politique ou religieuse de leur commune. Notons que ce chiffre est extrêmement élevé par rapport à la moyenne française¹¹⁵ ce qui s'explique certainement par la façon dont nous avons recruté les ménages de notre panel.

Comme Riou (2011, p.170), nous identifions deux types d'engagement :

- pour une majorité des ménages, il s'agit d'un engagement « *militant* »¹¹⁶, « *véritable engagement, personnel et bien souvent spontané* », par lequel les ménages s'investissent sur des temps relativement longs, et souvent dans plusieurs réseaux associatifs à la fois¹¹⁷ ;
- pour d'autres ménages, l'engagement est de type « *serviable* », « *plutôt ponctuel, en fonction des demandes extérieures ; distancié, individualiste* »¹¹⁸. Ces ménages sont globalement moins nombreux dans le panel : ce sont notamment des ménages qui se sont fortement investis au cours de leur vie et souhaitent diminuer leur implication pour « *garder la maîtrise de l'engagement et de ne pas se sentir contraint par celui-ci* »¹¹⁹.

¹¹⁵ En moyenne, 40% des français sont bénévoles dans une « association, une autre organisation syndicale, politique ou religieuse, ou font du bénévolat direct de proximité » - France Bénévolat, 2013

¹¹⁶ « *Militantisme qui ne concerne pas que la sphère politique au sens restrictif du terme* » (Riou, 2011, p.171)

¹¹⁷ Un engagement « militant » : « C'est mon 2^{ème} mandat. Mandat d'adjoint au maire c'est le 1^{er} bien sûr. Et puis y a un comité des fêtes aussi, un petit groupe oui, là on organise par exemple le 1^{er} dimanche de septembre une randonnée gourmande ! » (H, I13, AnPV, en couple sans enfant)

« On est hyper investis, comme je vous l'ai dit, bah déjà par l'activité professionnelle, vannier, Villaines c'est incontournable ! [...] Moi j'étais 25 ans conseillère municipale, adjointe et des choses comme ça, mais maintenant depuis que j'ai arrêté, disons que je m'investis plus du tout du tout à ce niveau-là quoi. Je suis toujours dans deux associations mais c'est tout. » (F, P34, Nat, en couple sans enfant)

¹¹⁸ Un engagement « serviable » : « Y a une nocturne de VTT tous les ans, y a une course en marge du marathon, pour tout ça je donne un coup de main. Y avait un raid pendant un moment, c'est pareil y avait besoin de bénévoles, du bénévolat comme ça dans le coin, on participe. » (F, P24, AnPV, en couple sans enfant)

« Je veux pas m'intégrer à de nouvelles associations, pour l'instant, ici. Par contre Mme [Nom] m'a demandé d'aller faire de fouées y a pas longtemps. J'accepte ! 2h. et ça me permet de commencer à faire des connaissances » (F, I26, NRAcc, seule sans enfant)

¹¹⁹ Une volonté de garder le contrôle de son investissement : « Je veux plus faire partie... pour le moment d'assoc, donc je veux plus trop non plus... mais si y a besoin d'un coup de main oui y a pas de soucis au contraire. Je prends un petit peu de distance je pense justement pour pas être dans l'obligation de... » (I, F27, Nat, seule avec enfant)

L'engagement dans les réseaux locaux procède de deux temporalités différentes, à travers lesquelles on retrouve les deux catégories de « desseins » des ménages que nous avons définies : pour la majorité¹²⁰ des ménages *projet de vie*, l'engagement est volontaire et rapide après l'installation ; pour les ménages *accession*, l'engagement n'est pas un souhait au départ, mais apparaît progressivement, plus tardivement.

- Le premier type de ménages revendique n'avoir pas un « *état d'esprit métro-boulot-dodo* »¹²¹ : pour eux, comme pour les « *nouveaux enracinés* » de Guisepelli (2006, p.144), « *habiter le territoire, c'est s'y impliquer pour le faire vivre* ». Dès leur arrivée dans le territoire, ces ménages cherchent donc à s'investir dans les associations locales¹²² ; ceci leur permet notamment d'établir de nouveaux contacts au sein de la commune, ce qui fait également partie de leur projet de vie en milieu rural.

- La majorité des ménages *accession* ne recherchait pas au départ, voire évitait, de lier des relations avec leurs voisins ou de s'investir dans quelque association ou réseau local¹²³ ; pour certains, on peut véritablement parler d'une mise à l'écart recherchée¹²⁴. Néanmoins, notamment par le biais des enfants (via l'école, la crèche)¹²⁵ (ce qui met en évidence le « *rôle central des lieux du quotidien, en tant que support aux contacts intergroupes* » – Guimond et al, 2014, p.134), ou par les nouvelles relations sociales qu'ils développent, la plupart de ces ménages *accession* s'investit progressivement dans des associations, se met à assister aux animations locales, à participer à leur organisation, voire finit par devenir active dans la vie politique locale¹²⁶.

¹²⁰ On identifie évidemment des exceptions au sein des catégories de ménages que nous avons définies : ainsi, certains ménages *accession*, venus habiter en milieu rural « en quête d'un environnement calme où accéder à la propriété », s'investissent relativement rapidement dans les réseaux locaux, notamment *via* leurs enfants.

¹²¹ F, P11, NRAcc, en couple avec enfant

¹²² Une volonté d'intégration : « Bah on essaye [de s'investir], on n'y est pas depuis très longtemps, donc on n'est pas encore très investis, mais... ça se développe tout à fait correctement. » (H, P28, NRPV, en couple avec enfant)

¹²³ Une absence de recherche de relations : « C'est pas que j'aurais pas envie de participer à des choses, mais pff... non mais j'ai pas le temps en fait ! Franchement ! Je pars le matin je rentre le soir, j'ai envie d'être peinarde et... j'ai besoin d'être tranquille, de me reposer ! [...] Je veux pas prendre des responsabilités, je veux pas m'investir, je veux pas tout ça. » (F, I25, NRAcc, seule avec enfant)

« Pour moi c'est un lieu de résidence [...] j'y habite, je suis très content d'y habiter, c'est pas la question, mais j'ai vraiment pas envie de m'investir plus que je ne le suis dans la vie de la commune. » (H, P27, AnAcc, en couple avec enfant)

¹²⁴ Une mise à l'écart recherchée : « Quand on a des grosses journées, ne pas faire l'effort de sortir, d'aller dans les animations qu'il y a dans le village... ça vient de moi, c'est pas... » (H, I3, NRAcc, en couple sans enfant)

¹²⁵ Intégration par le biais de l'école : « Avec la crèche, depuis qu'elle [sa fille] y est, on essaye de s'investir, pour rencontrer aussi d'autres parents, tout ça, là on dit qu'il faut qu'on fasse l'effort, pour rencontrer quand même d'autres personnes ! » (F, P62, NRAcc, en couple avec enfant)

¹²⁶ Une intégration progressive : « Ça a un petit peu évolué les mois derniers là... j'ai rencontré ma voisine autrement que dans... au-dessus du mur du jardin... j'ai donc fait depuis 2 ans des fouées là donc j'ai rencontré un petit peu... mais au départ, ça restait que ma maison pour m'isoler. » (F, I26, NRAcc, seule sans enfant)

Ni le « dessein » des ménages, ni leur origine spatiale et leur type « *d'appartenance territoriale, qu'elle soit d'origine, c'est-à-dire d'origine ancestrale ou circonstancielle, ou qu'elle soit d'établissement* » (Messu, 2011), n'ont d'influence majeure sur l'intensité ou la forme que prend leur investissement dans la vie locale. Ainsi par exemple, on ne note pas chez les *natifs* un investissement plus prononcé. Ceci va dans le sens des observations de Guimond & Simard (2011, p.161), qui montrent à propos de l'engagement local de néo-ruraux et de « ruraux de longue date » québécois que, « *que ce soit par intérêts personnel ou collectif, ils veulent [tous] contribuer au bien-être de leur milieu auquel ils sont attachés [...], laissant présager qu'il y a des points de rapprochement entre les deux populations* ».

De même, on n'observe pas dans notre panel de lien entre l'origine spatiale des ménages et le type d'associations dans lesquelles ils s'investissent, contrairement à ce que montrent Dodier (2007, p.41) (qui distingue l'investissement des « ruraux » dans des « *activités caractéristiques de type chasse, club des aînés ruraux, comice agricole* », et celui des néo-ruraux aisés, qui s'impliquent davantage, voire créent une nouvelle offre « *d'associations culturelles* ») ou Bobbé & Perot (2012, p.90) (qui montrent que « *les acteurs "locaux" se sont emparés de la sauvegarde du patrimoine, tandis que les migrants cherchent surtout à revivifier la société locale* »). Dans notre panel, la pratique d'activités « rurales », en particulier de la chasse, semble privilégiée par les individus (hommes) les plus âgés, mais pas uniquement par les *natifs* ; en parallèle, la pratique d'activités culturelles (chant, théâtre, musique) n'est pas non plus l'apanage des seuls *anciens urbains*. Comme le note Tremblay (2008), ce sont plutôt l'âge et l'activité professionnelle, l'étape dans le cycle de vie, qui différencient la fréquence et le type de l'engagement.

On peut supposer que la volonté de s'investir des ménages (immédiate, ou progressive) va de pair avec leur intégration dans la population : plus ils étoffent leur réseau de relations, plus ils s'approprient leur territoire, plus ils ont envie de le faire vivre et de participer à son dynamisme. On n'identifie en revanche que peu de « stratégie » dans l'investissement des ménages, contrairement à ce que notent Guimond & Simard (2011, p.160) qui observent chez 1/3 des néo-ruraux qu'ils ont suivis une implication « *qui devient stratégie d'intégration sociale et professionnelle pour élargir leurs réseaux* » : parmi notre panel, cette stratégie n'est perceptible que chez une seule néo-rurale, dont la participation à l'association locale du patrimoine est « *calculée* », notamment pour s'assurer une visibilité, « se placer » par rapport à la vente d'un terrain dans le quartier qu'elle souhaite acheter¹²⁷.

« MH. Cette expérience aux municipales, ça vous donne envie de vous impliquer encore plus ? » - « Bah maintenant on essaye de continuer pour monter une association. » - « MH. Et ça [quand vous êtes arrivés] vous aviez pas eu envie de le faire ? » - « Bah non je connaissais personne ! Au début quand je suis arrivée, non ! » (F, P63, NRAcc, en couple avec enfant)

¹²⁷ Une implication stratégique dans les réseaux locaux : « Je fais partie de l'association des Amis de la Pile... c'est assez calculé, c'est pas par affinité particulière avec le monument, c'est que comme ça je suis investie dans le quartier, et les terrains qui sont autour on fait en sorte que... je veux par exemple acheter le terrain qui est en

La volonté qu'ont les ménages de s'investir dans les réseaux locaux semble suivre des « cycles » (Dodier, 2007, p.41) : l'investissement des ménages est souvent maximal quand les enfants sont petits¹²⁸, ce qui se traduit par un investissement dans les associations de parents d'élèves ou les associations sportives ou culturelles fréquentées par la famille, mais également souvent dans la vie politique communale¹²⁹ ; puis, cet investissement diminue lorsque les enfants grandissent, voire s'arrête complètement, par volonté de passer la main¹³⁰ ou par manque de temps, voire par déception, fatigue, ou manque de reconnaissance¹³¹.

L'implication dans la vie politique communale semble particulièrement emblématique de cet effet de cycle : après un investissement dans la municipalité, en réponse notamment aux fortes sollicitations que subissent les nouveaux arrivants¹³², on observe des désenchantements (notamment liés au caractère chronophage de l'implication¹³³) qui se traduisent parfois par une rupture totale de l'investissement politique communal¹³⁴.

face là, donc c'est surtout pour assurer la qualité de vie du quartier aussi... voilà. Et la nôtre du coup ! » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

¹²⁸ Investissement maximal des parents quand les enfants sont jeunes : « À une époque, on se sentait plus habitants de Cheillé, y avait plus... enfin quand nos enfants étaient petits, y avait plus le lien avec l'école, etc., enfin c'était différent... » (F, P16, AnPV, en couple sans enfant)

« Et j'essaye de faire... de participer un petit peu à la vie de la commune. [...] Mais je pense que c'est surtout quand on a les enfants à l'école qu'on est... » (F, P24, AnPV, en couple sans enfant)

¹²⁹ Investissement global dans la vie communale : « Je me suis sentie habitante de Panzoult quand les enfants allaient à l'école, on s'est investis beaucoup dans les associations, je me suis investie même à la mairie... » (F, I12, Nat, en couple avec enfant)

¹³⁰ Diminution de l'investissement dans la vie locale « Je faisais partie d'associations et puis bon j'ai lâché... tout on va dire. [...] On a pris un peu de distance parce qu'on se dit que on a donné de notre côté, et que c'est bien que les autres aussi s'investissent un peu. » (F, P61, AnAcc, en couple avec enfant)

¹³¹ Diminution de l'investissement dans la vie locale : « Alors j'y suis attaché, oui... J'y étais très attaché, je le suis quand même un petit peu moins, maintenant... » - « MH. Et qu'est-ce qui fait que... ? » - « Bah déçu aussi par certaines personnes... certaines attitudes, certains comportements, de personnes de Crissay qui sont pas forcément dans la reconnaissance de ce que les uns et les autres ont apporté à ce village... » (H, I11, AnPV, en couple sans enfant)

¹³² Sollicitations fortes des nouveaux arrivants : « Je me souviens, quand je suis arrivée, le maire était venu me solliciter. » (F, I7, AnPV, en couple sans enfant)

MH. *Est-ce que vous avez envie de vous impliquer par exemple dans la vie municipale, au conseil ou des choses comme ça ?* » - « Non. Je ne l'ai jamais souhaité, on me l'a demandé énormément de fois sur Cheillé. » (F, I26, NRAcc, seule sans enfant)

¹³³ Une implication politique chronophage : « Si, au début t'as fait partie du conseil et puis t'as abandonné ! » - « Bah ouais mais la preuve, bon j'avais dit fallait qu'ils s'arrangent mais ils s'arrangeaient pas ! De toute façon moi des fois je débauchais le soir à 21 h, j'arrivais dans la réunion, ou alors bon des fois ça nous emmenait des fois jusqu'à minuit, minuit et demi, des fois 1h du matin, moi le matin je me levais à 4h, 4h moins le quart ! » (F & H, P30, AnAcc, en couple sans enfant)

¹³⁴ Désenchantement de l'implication dans la vie politique locale : « MH. *Est-ce que vous vous sentez vraiment habitante de Crouzilles, intégrée dans la population ?* » - « Alors là, c'est un petit peu un sujet épineux (rires) peut-être que vous en avez déjà entendu parler... suite aux élections municipales... voilà... mon mari a fait partie du conseil municipal en 2002, il a été élu, ça s'est bien passé. En 2008, les choses ont un petit peu changé, puisque

Selon nos observations, l'investissement des ménages dans la vie locale de leur territoire semble relativement généralisé ; par ailleurs, il se couple, comme nous le verrons ultérieurement, au développement (également généralisé chez les ménages) de sentiments d'appartenance envers le territoire, voire d'une identité territoriale. Il nous faut néanmoins nuancer nos observations : en effet, elles sont intrinsèquement liées à la composition de notre panel, qui comporte essentiellement des ménages « investis »... ce qui, comme nous l'avons précisé précédemment, s'explique par la manière dont nous avons recruté les personnes enquêtées. Aussi, derrière l'image d'un territoire rural peuplé quasi-uniquement de ménages « investis » et « attachés » que nous présentons ici, se cachent sans doute également des ménages « *habitants du lieu, mais qui n'en sont pas partie prenante* » (Sencébé, 2002). On pense notamment aux classes populaires (relativement peu représentées dans notre panel), dont Mischi (2013) montre qu'ils sont « *mis à distance de la scène municipale* » et « *relégués dans l'espace villageois* ».

d. Apprentissage du territoire et relocalisation des espaces de vie : on ne naît pas rural, on le devient

Enfin, un dernier facteur intervient, qui permet de comprendre les pratiques de proximité des ménages : le facteur « temps ». L'ancienneté des ménages leur permet en effet de s'approprier le territoire (d'en apprendre le fonctionnement, de s'y attacher) et de faire un « *apprentissage de la ruralité* » : ceci se traduit progressivement par une relocalisation de leurs espaces de vie dans la proximité, après, pour certains ménages, une phase de maintien des pratiques dans les espaces « d'avant ».

i. Des espaces de vie conservés après l'installation en milieu rural

Pour les ménages qui ont migré sur de courtes distances (au sein du département, généralement en provenance de l'agglomération tourangelle), l'installation en milieu rural n'implique pas un changement global d'espace de vie ; pour reprendre les termes de Brunet (1975), ces déménagements ne constituent pas une véritable *migration* (« *changement d'habitat accompagné d'une modification des critères de relations économiques, de travail et de relations sociales* », accompagné d'un changement global des espaces de vie), mais plus une *turbulence* (*déplacement de domicile à l'intérieur d'un même espace de vie*). Ainsi, les ménages

il s'est présenté de l'autre côté... donc y a eu d'énormes soucis au niveau élections puisqu'il y a eu des brouilles dans les nombres de voix par rapport au nombre de votants et tout ça, donc ça a été assez mouvementé quoi. Donc ça a un petit peu divisé les choses quoi. » (F, I8, Nat, en couple avec enfant)

« Je me suis investie même à la mairie... et puis après... pff y a eu des... des groupes... enfin bon y a eu des discordes, enfin c'est assez sournois même mais... enfin moi j'ai plus trop d'attaches quoi avec... le village en lui-même. » (F, I12, Nat, en couple avec enfant)

maintiennent, au moins pendant un certain temps, leurs lieux de travail, de consommation, de loisirs ou de relations sociales.

Même lorsque l'installation en milieu rural implique une mise à distance des lieux d'emploi, ceux-ci sont toujours conservés, et très peu remis en question. La logique n'est pas tant celle d'un attachement au lieu ou d'une résistance au changement que d'un manque de choix : les ménages pensent/savent que dans les « conditions actuelles », il leur est impossible de trouver un emploi correspondant à leurs attentes, plus près de chez eux¹³⁵. Travailler plus près du domicile séduirait de nombreux ménages (surtout les mères de famille), mais cela reste souvent un rêve que l'on ne peut se permettre : la priorité est d'avoir un emploi, même si cela implique des déplacements pendulaires longs¹³⁶. Cette inertie des lieux d'emploi perdure généralement pendant toute la carrière des actifs, même longtemps après l'installation en milieu rural.

On observe également, pour certains ménages, une inertie (souvent transitoire) dans les lieux de consommation fréquentés : même si cela implique des déplacements plus longs que s'ils allaient au plus près, les ménages continuent à faire leurs courses (alimentaires notamment) dans les lieux qu'ils fréquentaient « avant » : avant leur déménagement¹³⁷, ou avant un changement ou un arrêt de travail¹³⁸. Cet attachement au lieu s'explique par une quadruple influence :

- de l'habitude¹³⁹ : on ne cherche pas à changer des pratiques qui sont satisfaisantes, tant sur le plan du lieu fréquenté que sur les conditions de fréquentation (distance au lieu notamment) ;

¹³⁵ Inertie des lieux d'emploi : « J'y ai pensé souvent [à trouver un travail plus près de chez-moi] ! Quand j'en ai vraiment marre, je me dis je vais partir et je vais aller ailleurs ! Sauf que ici... y a pas de lieu qui pourrait me satisfaire professionnellement. Y aurait des postes, il existe quelques postes qui me rapprocheraient géographiquement, mais du coup le contenu de mon travail ne peut pas... pour l'instant, j'ai pas trouvé, y a pas l'équivalent de ce que j'ai actuellement. » (F, I18, NRPV, en couple avec enfant)

« Ah bah moi j'adorerais travailler sur Azay ! J'adorerais ! Mais après bon au niveau des possibilités professionnelles c'est quand même plus restreint... voilà. Mais ah si si, j'adorerais ! » (F, P1, NRAcc, en couple avec enfant)

¹³⁶ Inertie des lieux d'emploi : « Non non [la durée des transports] ça rentre pas du tout en ligne de compte. [...] Aujourd'hui on peut pas se permettre d'avoir ce type de critère-là, c'est avant tout du boulot. » (H, P3, AnAcc, en couple avec enfant)

¹³⁷ Inertie des lieux de consommation : « Je retourne à Fondettes [où elle habitait avant] pour mes courses, parce que j'avais l'habitude, donc... je sais que ce n'est pas bien parce qu'ici on a un petit... enfin j'y vais quand même de temps en temps mais pas pour l'essentiel de mes courses. Donc je retourne à Fondettes pour mes courses d'alimentation. » (F, P67, NRAcc, seule sans enfant)

¹³⁸ Inertie des lieux de consommation : « *MH. Vous allez sur Chambray faire vos courses : pourquoi ?* » - « Une habitude, avant je travaillais sur Chambray et donc je faisais mes courses entre midi et 2, et j'ai gardé cette habitude-là et j'aime bien. » (F, P1, NRAcc, en couple avec enfant)

¹³⁹ Rôle des habitudes : « C'est pareil c'est des habitudes, parce que du fait qu'on a été habiter sur Tours, on allait sur Chambray [...] Après on s'habitue à son magasin aussi. C'est comme ton village, t'es habitué à ton village... » (H, P30, AnAcc, en couple sans enfant)

- du rapport affectif au lieu¹⁴⁰ : c'est un lieu que l'on maîtrise, dans lequel on a ses repères, ses produits ou marques favoris ;

- des valeurs que l'individu associe au lieu, qui jouent un rôle dans sa *construction identitaire* (Guérin-Pace, 2006) : continuer à fréquenter ce lieu permet de maintenir un lien avec « *sa vie d'avant* »¹⁴¹, que l'on ne souhaite pas totalement « *quitter* » (en cas par exemple d'un déménagement ou d'un départ à la retraite non souhaités, ou mal acceptés¹⁴²).

- d'une absence de connaissance des « nouveaux lieux », ou d'une méfiance envers de nouveaux lieux encore peu connus. De fait, l'appropriation et la maîtrise progressive du territoire se traduisent par une évolution des habitudes ; le plus souvent, les ménages finissent par se mettre à fréquenter des lieux de consommation plus proches de leur « nouveau domicile » : cela peut prendre plusieurs mois ou plusieurs années¹⁴³.

Enfin, certains lieux pratiqués pour les services médicaux¹⁴⁴ (en particulier les médecins pour les enfants, ou les « spécialistes » - dentiste, etc.) ou les loisirs¹⁴⁵ sont conservés. En plus des raisons évoquées précédemment (habitude satisfaisante¹⁴⁶, rapport affectif au lieu), le maintien de ces lieux s'explique par les relations de confiance¹⁴⁷, précieuses, qui s'y établissent avec des

¹⁴⁰ Rôle du rapport affectif au lieu : « Au début on n'allait jamais au Super U à l'Ile Bouchard on allait à Azay-le-Rideau, alors je crois qu'au départ la raison c'est parce que le pain est meilleur, et du coup on prenait tout vraiment au même endroit. [...] Et puis après on est allés une fois au Super U... faut juste s'habituer aux rayons ! » (F, I14, NRPV, en couple sans enfant)

« Et bah parce que j'aime pas... j'aime pas la disposition de l'Intermarché ! J'ai pas mes repères tout simplement ! » - « MH. D'accord. C'est vraiment l'habitude qui fait que... c'est rapide ici... » - « Voilà, parce que bon c'est vrai que ce soit dans un endroit ou dans autre je prends toujours à peu près les mêmes marques les mêmes produits, mais bon... c'est trop grand, j'ai l'impression d'être perdue ! » (F, I8, Nat, en couple avec enfant)

¹⁴¹ Rôle des représentations sociales : « Avant, toutes les semaines t'allais sur Chambray... » « Bah parce que je rencontrais des collègues, je rencontrais... » (H, P30, AnAcc, en couple sans enfant)

¹⁴² Nous avons ainsi l'exemple d'une personne installée depuis 7 ans dans le rural polarisé en provenance de Fondettes (agglomération tourangelles), qui continue à y aller faire ses courses : « Moi je serais bien restée sur Fondettes, d'ailleurs je voudrais retourner sur Fondettes ! » ((F, P67, NRAcc, seule sans enfant)

¹⁴³ Une modification progressive des habitudes : « Au début on n'allait jamais au Super U à l'Ile Bouchard on allait à Azay-le-Rideau [...] ça a duré quelques mois ! [...] » (F, I14, NRPV, en couple sans enfant)

« Je vais moins maintenant sur Chambray. Maintenant, je fais... je fais là quoi. [...] » (H, P30, AnAcc, en couple sans enfant, à la retraite depuis 4 ans)

¹⁴⁴ Conservation des lieux pratiqués pour les services médicaux : « On est arrivé sur Azay-le-Rideau, nos habitudes étaient déjà prises en ce qui concerne le médecin... J'avais déjà ma fille qui allait chez un pédiatre à Joué-lès-Tours [...] donc on a maintenu ça. » (H, P3, AnAcc, en couple avec enfant)

« J'ai longtemps gardé le pédiatre à Tours centre. Parce que c'est important, le bon pédiatre déjà c'est... J'ai toujours mon dentiste à Tours centre ! » (F, I18, NRPV, en couple avec enfant)

¹⁴⁵ Conservation des lieux de loisirs : « J'ai commencé y a très longtemps [à aller à la chorale à Montlouis], donc du coup je continue » (F, P64, NRAcc, en couple avec enfant)

¹⁴⁶ Maintien des lieux par habitude : « MH. *Pour tout ce qui est médical, vous m'avez dit c'est encore Fondettes ?* » - « Bah oui parce qu'on a l'habitude avec un docteur, bon c'est pas loin donc j'ai gardé Fondettes oui ! » (F, P67, NRAcc, seule sans enfant)

¹⁴⁷ Des relations de confiance que l'on veut conserver : « Pour le médecin, on avait vraiment quelqu'un de confiance, quelqu'un... [...] donc on a maintenu ça. » (H, P3, AnAcc, en couple avec enfant)

personnes (médecins, professeurs de sport, de musique¹⁴⁸, etc.). La phase de « relocalisation » des services médicaux ou des lieux de loisirs est globalement plus longue que pour les pratiques de consommation : elle peut durer plusieurs années ou jusqu'à ce qu'on n'ait plus besoin de fréquenter le médecin... voire ne jamais survenir¹⁴⁹. Ceci s'explique notamment parce que (pour les médecins ou pour les loisirs occasionnels), « *on n'y va pas tous les 36 du mois...* »¹⁵⁰ : tant que la distance ne pèse pas, on accepte ainsi facilement de parcourir, de temps en temps, des distances même un peu élevées¹⁵¹, notamment pour conserver des relations que l'on met du temps à construire et que l'on craint de ne pas retrouver ailleurs¹⁵².

ii. Des pratiques qui évoluent : « on ne naît pas rural, on le devient »

Les habitudes, les rapports affectifs qu'entretiennent les ménages avec les lieux qu'ils fréquentent, constituent des freins à l'évolution de leurs espaces de vie. Pourtant, on voit peu à peu les modes d'habiter des *néo-ruraux* évoluer, ce qui se traduit à la fois par une relocalisation d'une partie des espaces fréquentés, et par une évolution de leurs discours sur le rural : finalement, on assiste chez ces ménages à un apprentissage progressif de la « ruralité ».

Nous avons identifié deux principaux facteurs, qui constituent un « contexte » qui va permettre l'évolution des modes d'habiter des ménages : l'appropriation et la maîtrise progressive du territoire ; l'influence de l'ancienneté des ménages, soumis à « l'influence » du territoire rural. Par ailleurs, le changement effectif de pratiques est généralement « déclenché » par un élément : la distance des déplacements, que les ménages cherchent au bout de quelque temps à limiter.

- *Appropriation et maîtrise progressive du territoire*

« Le médecin au départ j'ai pas changé ; y avait un médecin libéral que je connaissais depuis très longtemps, qui m'a beaucoup aidée personnellement par rapport à des soucis, et... je lui suis restée fidèle, sauf qu'il s'est suicidé. » (F, I26, seule NRAcc, sans enfant)

¹⁴⁸ « J'ai un rapport particulier avec cette chorale et j'ai pas envie d'arrêter. C'est vrai que Nico il m'a déjà dit, pourquoi tu continues à aller aussi loin pour cette chorale, tu pourrais trouver une chorale plus près, c'est vrai ! Mais je tiens à... » (F, P64, NRAcc, en couple avec enfant)

¹⁴⁹ Phase de relocalisation des médecins : « Au début j'étais quand même restée à Tours ! J'étais habituée à mon médecin à Tours, et après au bout d'un moment j'ai dit je vais pas aller chez le médecin... » - « MH. *Vous avez mis combien de temps à changer... ?* » - « Y a trois ans que j'ai changé hein quand même ! 5 ans quand même à aller à Tours hein ! » (F, P63, NRAcc, en couple avec enfant)

« Longtemps, j'ai gardé la carte du Studio [...] J'ai abandonné l'année dernière ! J'ai mis le temps hein ! » (F, I18, NRPV, en couple avec enfant, qui a déménagé il y a 6 ans)

« J'ai toujours mon dentiste à Tours centre ! » (F, I18, NRPV, en couple avec enfant)

¹⁵⁰ (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

¹⁵¹ Des distances acceptables : « Aujourd'hui voilà, faire 40 km aller-retour pour un RDV... je vais pas dire en urgence mais ponctuel pour un enfant malade, c'est jouable. » (H, P3, AnAcc, en couple avec enfant)

¹⁵² « On a maintenu ça, parce qu'on estimait que ce qu'on y perdrait par rapport à ce qu'on y gagnerait ça valait pas la peine ! » (H, P3, AnAcc, en couple avec enfant)

On constate chez les ménages de notre panel une évolution de leurs modes d'habiter liée à une appropriation progressive du territoire : ceux-ci développent peu à peu des pratiques stratégiques de leur espace de vie, et fréquentent de plus en plus les aménités du territoire. Nos observations rejoignent les conclusions de la littérature sur le périurbain, qui met en évidence l'existence d'un temps de « *maturation* » des modes de vie (Berger et al, 2014, p.13) nécessaire aux ménages pour acquérir une « *connaissance fine* » du territoire, « *apprivoiser* » (Bonnin-Oliviera, 2013) l'ensemble de ses aménités, en particulier celles relatives aux services à la personne ou aux espaces de valorisation des produits locaux (ventes directes, etc.), peu « *publicisées* » (Aguiléra et al, 2014, p.164).

Ce temps d'appropriation est particulièrement visible dans l'évolution des modes de consommation et la fréquentation des producteurs locaux : ainsi, les ménages ont besoin d'un temps pour connaître et appréhender les réseaux des producteurs¹⁵³, qu'ils découvrent au fur et à mesure ; ont besoin d'un temps pour goûter, « tester » les produits et les producteurs¹⁵⁴ ; pour au final se créer *leur* propre réseau d'approvisionnement¹⁵⁵.

Ce temps d'apprivoisement se ressent également dans la pratique des services locaux, en particulier médicaux : les ménages relocalisent peu à peu leurs médecins, dentistes, coiffeurs, etc., en fonction des « *tâtonnements* »¹⁵⁶, des conseils qu'on leur donne ou des réputations dont les professionnels jouissent sur le territoire¹⁵⁷.

¹⁵³ Apprentissage du territoire : « Alors [comme on est arrivés y a pas si longtemps que ça], on est encore en prospection par rapport à ça, parce que notre idéal ce serait quand même d'aller directement chez des producteurs, mais on a du mal en fait à trouver... » (H, I9, NRPV, en couple avec enfant)

« J'aimerais bien ouais [aller chez les producteurs] ! J'ai pas trop d'adresses, faudrait que je me renseigne plus mais j'ai pas trop eu le temps ! » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

¹⁵⁴ « Je sais que y a une fromagerie sur la route de la Levée qui s'est ouverte y a pas longtemps donc j'ai prévu d'y aller cette semaine avec les enfants, mais j'ai pas encore été ! » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

¹⁵⁵ Apprentissage du territoire : « C'est le fait qu'on est arrivés y a pas si longtemps que ça, mais à Toulouse on s'était fait un réseau [de producteurs] où on pouvait trouver un peu ce qu'on voulait. » (H, I9, NRPV, en couple avec enfant)

¹⁵⁶ Apprentissage du territoire : « Alors par contre médecin généraliste, j'ai tâtonné un moment avant d'en trouver un qui me convenait entre guillemets... qui répondait à mes besoins et mes attentes... et puis qui était suffisamment présent. » (F, I18, NRPV, en couple avec enfant)

« MH. Et du coup vous avez testé [les médecins] de l'Ile Bouchard, ou... ? » - « Ouais j'y suis allée l'autre fois pour faire des analyses. » - « MH. Mais du coup ça correspond pas à ce que vous cherchez ? » - « Non. » (F, I9, NRPV, en couple avec enfant)

¹⁵⁷ Apprentissage du territoire : « Pour le dentiste, je suis allée beaucoup sur Chinon, et puis... et puis après j'ai une amie qui m'a dit vraiment à Richelieu elle est très sympa, donc voilà, [...] c'est vraiment... du bouche à oreilles ! » (F, I23, AnPV, en couple sans enfant)

« On n'a pas vraiment trouvé encore notre médecin, ce sera peut-être Tours. » - « MH. Comment vous allez choisir ? » - « C'est le bouche à oreilles. On va pas voir un médecin pour voir un médecin, on cherche un médecin qui est proche de ce que nous... de la façon dont on vit on va dire. » (F, I9, NRPV, en couple avec enfant)

De fait, cette appropriation du territoire nécessite et est facilitée par une implication dans le territoire, la création de liens sociaux : la « découverte » du territoire se fait en effet *via* les nouveaux réseaux d'amis, au cours de discussions, etc.¹⁵⁸

- *Ancienneté des ménages et « influence du territoire »*

L'ancienneté des ménages dans le territoire a également une influence sur les goûts et les envies des ménages : faut-il y voir une influence du territoire et de ses particularités, une influence des « ruraux » qui les entourent et de leur mode de vie, ou simplement l'effet du temps qui passe, du « vieillissement » voire, pour certains, du passage à la retraite ?

Certains ménages évoquent par exemple l'apparition d'un « goût » pour « *la campagne et le bien-être de la campagne* », pour « *la recherche des produits locaux* », qui n'existait pas avant leur installation dans le territoire. En parallèle, leurs habitudes de vie évoluent : leurs modes de consommation deviennent plus « raisonnés » et favorisent le local¹⁵⁹ ; leur rythme de vie tend à ralentir, à s'accorder avec le rythme de la terre¹⁶⁰. Enfin, leur rapport à la nature évolue : alors que les ménages connaissaient surtout la nature *via* les espaces verts ou les parcs urbains, ils découvrent et se mettent à fréquenter les forêts¹⁶¹ ; ils apprennent à faire un jardin, à aimer le contact avec la terre¹⁶².

Les modes de vie des ménages évoluent certainement pour partie sous l'influence du territoire, mais également de manière « naturelle », au cours du cycle de vie : ils évoluent d'une part en parallèle avec leur niveau de réflexion et leurs préoccupations sur différents sujets (sur les questions environnementales, sur l'impact de leur mode de vie – et de leur mobilité -¹⁶³, sur l'utilité de consommer local, etc.), qui progressent en fonction de « *ce qu'ils voient à la télé*,

¹⁵⁸ Apprentissage du territoire : « Je pense que de par nos relations, de par les contacts qu'on a pu faire ici, notamment avec les randonneurs ou avec la troupe de théâtre, on a réussi à avoir des adresses, on se passe les adresses comme ça, par exemple pour aller chercher des fraises, de la viande et autres. » (H, I19, NRPV, en couple sans enfant)

¹⁵⁹ Evolution du mode de consommation : « Je pense qu'on fait un peu plus attention, je pense... enfin peut-être qu'en ville on le fait aussi, oui sûrement aussi, mais certains ont peut-être un mode de vie rural en ville, je me rends pas compte, mais acheter les fruits et légumes de saison, de pas acheter des pommes en ce moment c'est pas le moment, des trucs comme ça ! » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

« Ça [aller chez les producteurs locaux] c'est vrai que je souhaite développer. » - « MH. *Et c'est dans quel objectif alors que vous faites ça ?* » - « Ah bah manger plus sainement ! Ça c'est clair. Donc je change un petit peu mes habitudes aussi. Oh oui. Déjà depuis un certain temps. » (F, I25, NRAcc, seule avec enfant)

¹⁶⁰ Evolution du rythme de vie : « Je pense que bon c'est des trucs, en ville, non, on se pose pas la question mais... ici on suit un peu les saisons au rythme du potager aussi [...] mais ouais y a un rythme quoi ! » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

¹⁶¹ Evolution du rapport à la nature : « Petit à petit le goût de la campagne, le bien-être de la campagne, on a fait plus des sorties dans la forêt que des sorties au Botanique. » (F, I26, NRAcc, seule sans enfant)

¹⁶² « MH. *Est-ce que par exemple vous êtes devenue plus proche de la terre alors que vous l'étiez pas du tout avant ?* » - « Oui ! Ah bah oui ! » - « MH. *Donc c'est vraiment le fait de venir ici qui a changé...* ? » - « Oui ! J'aime le jardin, j'aime... alors que je faisais jamais ça hein ! » (F, I21, AnAcc, en couple sans enfant)

¹⁶³ Evolution du niveau de réflexion : « C'est venu petit à petit je crois hein ! On a évolué dans notre vie si vous voulez en disant... on a fait attention, surtout grâce à mon épouse, d'être plus respectueux, notre méthode de vie disons au point de vue écologique, des choses comme ça quoi ! » (H, P25, AnPV, en couple sans enfant)

entendent, lisent »¹⁶⁴, apprennent dans leur cadre professionnel¹⁶⁵, etc. Leurs modes de vie évoluent également avec leur niveau de vie, qui leur permet d'adopter d'autres modes de consommation notamment¹⁶⁶. Enfin, leurs habitudes se modifient avec le passage à la retraite et le temps qu'ils peuvent allouer à leurs réflexions ou aux différentes activités de leur vie quotidienne¹⁶⁷.

iii. Un élément déclencheur : la distance

L'appropriation du territoire ou « l'influence du territoire » constituent les cadres qui vont permettre l'évolution des pratiques et un ancrage progressif dans la proximité ; néanmoins, le changement effectif de pratique se fait sous l'influence d'un élément déclencheur : la distance. Nous montrerons dans la quatrième et dernière partie de notre recherche, consacrée aux changements de comportements, qu'une modification du « cadre » dans lequel se réalisent les comportements ne se traduit pas nécessairement par des changements de comportements : un élément déclencheur (envie, besoin, opportunité) est nécessaire pour entraîner une évolution effective des pratiques. Ici, c'est principalement le poids de la distance qui entraîne l'évolution des pratiques, qu'il s'agisse des pratiques de consommation¹⁶⁸, de santé¹⁶⁹, de loisirs. Ainsi, les kilomètres, que les ménages acceptaient de parcourir au début de leur installation (en particulier pour des déplacements occasionnels), finissent par peser, surtout en termes de fatigue¹⁷⁰ et de

¹⁶⁴ F, I23, AnPV, en couple sans enfants

¹⁶⁵ Evolution du niveau de réflexion : « Donc je change un petit peu mes habitudes aussi. » - « MH. *Y a eu un élément déclencheur, ou c'est... ?* » - « Au départ j'ai été sensibilisée sur les matériaux plus sains, parce que dans le cadre professionnel on a travaillé avec... je me souviens la première fois c'était avec Isabelle Archambeau, sur les matériaux sains etc., toutes ces peintures qui sont des produits chimiques et tout ça, donc une première sensibilisation là-dessus [...] » (F, I25, NRAcc, seule avec enfant)

¹⁶⁶ Evolution du niveau de vie : « MH. *Et aller voir des producteurs locaux, vous le faites... y a eu un élément déclencheur, ou c'est depuis toujours...* » - « [...] c'est aussi en fonction des moyens financiers hein, parce que quand on était plus jeunes on avait moins de sous, et donc effectivement on allait peut-être un peu moins cher [...] » (F, I23, AnPV, en couple sans enfants)

¹⁶⁷ Evolution du temps à allouer : « C'est-à-dire que quand on travaillait on n'avait pas vraiment le temps d'y penser. » (H, P25, AnPV, en couple sans enfant)

« On a pris goût à chercher ces produits locaux quoi. » - « MH. *Et est-ce que c'est lié aussi au fait d'avoir plus de temps, ou pas du tout ?* » - « Ah je pense oui, je pense aussi, parce que quand je travaillais, on faisait en général les courses une fois par semaine le samedi par exemple, ou mon épouse allait, quand elle avait un véhicule elle allait faire les courses qu'une fois par semaine, alors que là on peut faire les courses quand on veut ! » (H, I19, NRPV, en couple sans enfant)

¹⁶⁸ Une distance qui pèse : « Au début on n'allait jamais au Super U à l'Ile Bouchard on allait à Azay-le-Rideau. Et après on s'est dit, mais c'est ... c'est pas beaucoup plus loin mais c'est plus loin quand même, c'est ridicule donc... » (F, I14, NRPV, en couple sans enfant)

¹⁶⁹ « [Pour le médecin] on a tout de suite changé oui, parce que Monts-Theneuil c'est quand même assez éloigné, et puis s'installant ici il a fallu qu'on trouve un médecin local oui ! » (H, I19, NRPV, en couple sans enfant)

¹⁷⁰ Une distance qui fatigue : « En semaine quand même, je rentre le soir vers 17h30, bah je suis pas motivée à refaire 1/2h de trajet... ça nous freine pour aller au restaurant, dans les magasins... on se limite à y aller une fois dans le WE et puis pas 2/3 fois... » (F, P62, NRAcc, en couple avec enfant)

temps¹⁷¹. Ceci est particulièrement visible pour la fréquentation de Tours : la distance explique en partie le détachement par rapport au pôle que l'on peut observer chez les ménages, ainsi qu'une délocalisation de certaines de leurs pratiques vers Chinon, moins distant géographiquement (pour les ménages de la CCB et de la CCPAR)¹⁷².

2.1.3. Eléments de conclusion

Pour la quasi-totalité des ménages du panel, et malgré la mobilité généralisée qui caractérise leurs modes d'habiter, la « proximité » est une échelle structurante de leurs pratiques quotidiennes : le schéma de type « commune-dortoir » (absence totale de pratiques de la proximité, polarisation des activités dans le pôle urbain), qui a longtemps été utilisé pour caractériser les pratiques des ménages périurbains et ruraux (Louargant & Roux, 2010, p.33), ne correspond pas aux pratiques des ménages que nous avons pu observer.

En particulier, la commune de résidence et la commune-centre de l'intercommunalité des ménages constituent des points de passages incontournables de leurs pratiques spatiales quotidiennes, y compris pour les ménages du « rural polarisé », pourtant géographiquement proches des pôles urbains ; elles sont pratiquées au quotidien, pour des motifs d'achats, de loisirs, ou un investissement dans les réseaux locaux. Concernant le territoire de proximité*, on met en évidence des pratiques différenciées selon le profil des ménages et leur territoire de résidence. En particulier, les ménages du rural isolé, les *natifs* et *projet de vie* et les *anciens néo-ruraux* fréquentent les territoires de proximité* de façon plus intense que les ménages du rural polarisé ou les ménages *accession* ; ils ont des pratiques globalement plus « étendues ».

Comment expliquer ces pratiques de la proximité ? Il apparaît tout d'abord que la fréquentation de la proximité ne relève pas d'une contrainte, d'une assignation* des ménages au territoire : en effet, la mobilité facile et peu chère dont ils bénéficient aujourd'hui leur permettrait théoriquement de s'extraire de ces territoires. On identifie quatre logiques expliquant ces pratiques de la proximité :

- tout d'abord, une recherche de gain de temps, qui va encourager les ménages à rester dans la proximité pour réussir à maîtriser des emplois du temps toujours plus tendus.

- ensuite, on met en évidence l'influence des caractéristiques territoriales et de l'existence d'aménités qui vont permettre, ou non, des pratiques de proximité. La corrélation entre offre et

« Autrefois on allait à la Pléiade [salle de l'agglomération tourangelles] ou on allait plus à Tours, mais maintenant, bon, rentrer très tard le soir, ça pose problème ! » (F, I7, AnPV, en couple sans enfant)

¹⁷¹ Une distance qui pèse : « Longtemps, j'ai gardé la carte du Studio [cinéma du centre de Tours], mais du coup c'est vraiment trop loin, pour un ciné c'est trop l'expédition, enfin il faut... 1h avant, 1h après, c'était trop... » (F, I18, NRPV, en couple avec enfant)

¹⁷² Délocalisation des pratiques vers Chinon : « Et c'est vrai que y a des fois je me dis pourquoi on va pas sur Chinon qui est moins loin ? Parce que y a quand même que 18 km ! [...] Non, ça m'est déjà arrivé d'aller des fois sur Chinon ! Ouais parce que c'est je gagne 10 km, 20 km aller-retour... » (H, P30, AnAcc, en couple sans enfant)

« Pour le gynéco, je suis venue assez rapidement sur Chinon quand même. Parce que j'ai dû aller 2 fois à Tours et puis ça m'a gavée de passer 10 minutes chez le médecin, et passer plein de temps sur la route... voilà assez rapidement je suis venue sur Chinon. » (F, I23, AnPV, en couple sans enfant)

fréquentation nous invite à encourager le développement d'une offre de proximité ; néanmoins, si l'existence d'une telle offre est nécessaire pour que des pratiques puissent se développer, elle n'est pas toujours suffisante pour les susciter ou les maintenir : l'existence d'éléments de plus-value ou de distinction semble alors essentielle.

- on montre également que les pratiques de la proximité sont liées aux représentations positives que lui associent les ménages, qui développent alors une « culture du local » par laquelle ils vont chercher à valoriser leur territoire de résidence et ses acteurs. Cette culture du local semble innée chez les ménages de *natifs*, ou progressivement adoptée par les *néo-ruraux*, y compris pour les ménages *accession* pour qui ce n'était pas un objectif au moment de leur installation. Cette culture du local amène les ménages à valoriser l'offre commerciale (valorisation qui se mue parfois en véritable « militantisme du local »), ou à s'investir dans les réseaux locaux, associatifs ou politiques : cette pratique de la proximité favorise alors le développement d'un attachement envers le territoire qui, comme nous le verrons ultérieurement, participe à leur stabilité dans un contexte d'évolution des conditions de vie des ménages.

- enfin, on observe que les pratiques de proximité des ménages sont liées à leur ancienneté dans le territoire. Si certains maintiennent (pendant un certain temps) une partie de leurs pratiques et espaces de vie antérieurs, la plupart des ménages font évoluer leurs pratiques et tendent à les relocaliser dans la proximité, une fois qu'ils ont acquis une maîtrise suffisante et se sont approprié leur territoire. Les effets de l'ancienneté des ménages et de l'influence du territoire sont également prégnants sur les goûts, aspirations et modes d'habiter des ménages, qui évoluent, qui se « ruralisent ».

2.2. Le rapport à la ville : des pratiques différenciées

Nous venons de mettre en évidence comment et suivant quelles logiques la *proximité* est largement valorisée par les ménages dans leurs pratiques spatiales. Cette inscription spatiale dans la proximité n'est néanmoins pas exclusive : les vies quotidiennes des ménages s'articulent entre un *ici* et un *ailleurs*, entre la proximité et des pôles urbains plus ou moins lointains (Tours ou Chinon pour notre recherche).

En effet, pour aucun territoire ou aucun profil on ne peut observer de « mise à l'écart » du pôle urbain. Le pôle urbain est, pour la majorité des ménages de notre panel, une échelle qui fait partie intégrante de leurs espaces de vie, bien qu'investie avec une intensité plus ou moins forte. Néanmoins, comme nous allons le voir par la suite, ceci ne signifie pas qu'aucun ménage n'a une « fréquentation nulle » des pôles urbains : en effet, certains ménages de notre panel ancrent la totalité de leurs activités quotidiennes dans la proximité, par choix ou par nécessité, notamment financière.

En revanche, le pôle urbain ne fait l'objet, pour aucun territoire de résidence ou aucun profil, d'une fréquentation forte (hormis si l'on tient compte du motif « travail »¹⁷³). Si l'on considère uniquement les activités non contraintes (loisirs, achats), la fréquentation des pôles urbains est occasionnelle (mensuelle à hebdomadaire) pour la majorité des ménages du panel (environ 20% des ménages ne fréquentent pas du tout les pôles urbains pour ses achats/loisirs). Ce résultat est parfaitement cohérent avec l'étude menée par le CGEDD, qui note que « *pour les zones rurales sous faible influence urbaine, les déplacements vers les centres urbains sont [...] épisodiques ; leur périodicité va généralement de la semaine au mois* » (Raoul & Casteigts, 2011).

En particulier, il est intéressant de noter que l'on ne note pas une fréquentation des pôles urbains majoritaire dans le polarisé, ni plus importante dans le polarisé que dans l'isolé. Ces résultats sont cohérents avec la littérature : Bonnin-Oliviera et al (2014, p.40) notent ainsi un processus de « *détachement*¹⁷⁴ *de la part de certains secteurs périurbains par rapport à la "ville-mère"* ».

La plupart des ménages de notre panel fréquente les pôles urbains de manière occasionnelle ; néanmoins, cette observation générale cache des rapports à la ville (en particulier, des rapports au centre-ville ou à la périphérie) qui diffèrent selon le profil des ménages.

On identifie chez les ruraux quatre types de rapports à la « ville » :

- un rapport affectif au centre-ville : la présence d'une ville et d'un centre-ville « à proximité » est considérée comme essentielle pour maintenir un mode de vie « équilibré » en milieu rural ; les pratiques sont alors orientées majoritairement vers le centre-ville de Tours, mais sans exclusion systématique de la périphérie ;

- un rapport utilitaire et commercial au pôle urbain, que les ménages pratiquent pour les aménités spécifiques (en termes de commerces, de loisirs) dont ils ne disposent pas dans la *proximité* ; on note alors des pratiques essentiellement tournées vers la périphérie, et une absence de fréquentation du centre-ville ;

- un rapport affectif à la périphérie

- une absence de fréquentation de la ville, du centre ou de la périphérie, par contrainte (notamment financière) ou choix assumé

2.2.1. Un rapport affectif à la ville, essentielle à un mode de vie rural « équilibré »

Pour certains ménages, la proximité d'une ville est indispensable à leur vie en milieu rural : elle est complémentaire avec le « *calme, la quiétude* » dont ils profitent dans leur lieu de résidence.

¹⁷³ Si l'on considère l'ensemble des activités, contraintes et non contraintes, la majorité des ménages du polarisé fréquente les pôles urbains de manière forte, alors que la fréquentation des ménages de l'isolé est moins tranchée (37% des ménages ont une fréquentation forte des pôles urbains, et 41% une fréquentation « faible à moyenne », ce qui correspond à un écart d'un seul ménage). L'apparition d'une telle distinction entre les deux territoires de résidence s'explique simplement par la manière dont ils ont été définis, i.e. notamment en fonction de leur polarisation par les pôles urbains en matière d'emploi.

¹⁷⁴ Détachement, au sens d'individuation, de mise à distance, de prise de recul - Bonnin-Oliviera et al (2014)

Ainsi, les ménages acceptent et apprécient de vivre en milieu rural, supportent un certain isolement (parfois sciemment recherché) parce qu'ils savent qu'ils peuvent rapidement rejoindre une ville¹⁷⁵, où ils peuvent se ressourcer, « *prendre un peu d'oxygène* »¹⁷⁶. En parallèle, les ménages acceptent et apprécient de passer du temps en ville (à Tours, voire à Paris) parce qu'ils ont la possibilité de retrouver rapidement le calme de la campagne¹⁷⁷. Ces ménages ont donc développé un mode de vie basé sur un équilibre ville-campagne : l'une est indispensable à l'autre¹⁷⁸, et les ménages ne souhaitent en aucun cas quitter la campagne pour (ré-)emménager en ville.

Les ménages évoquent la ville de façon très positive : très peu mentionnent le bruit, la pollution, la foule, ou autres désagréments qui lui sont généralement associés. Au contraire, les ménages considèrent la ville comme un lieu de changements, de nouveautés¹⁷⁹. Elle est parfois perçue en opposition avec le rural : c'est le lieu « *du contraste* » (Morel-Brochet, 2007, p.31), où l'on trouve du monde, de l'animation, de la vie, du dynamisme, que les ménages opposent à une campagne « *plate, pas très gaie* »¹⁸⁰. Par ailleurs, les ménages opposent parfois les ruraux, occasionnellement qualifiés de « *péquenots* » et les citadins, plus « *intéressants* »¹⁸¹ : ainsi, la ville est parfois considérée comme nécessaire aux ménages pour leur assurer un « réseau

¹⁷⁵ Une ville complémentaire au lieu de résidence : « Quand on parlait d'isolement tout à l'heure, être complètement isolé ça me plaît mais j'ai besoin de savoir qu'il y a une grande ville quand même qui est pas très très loin. » (H, I9, NRPV, en couple avec enfant)

¹⁷⁶ « Aller à Tours, bah c'est une bouée de... sauvetage pour prendre un peu d'oxygène ! (rires) » (F, I6, Nat, en couple avec enfant)

¹⁷⁷ Un équilibre entre urbain et rural : « J'accepte cette vie à Paris qui est assez speed, c'est un boulot qui est assez urbain, [...] j'accepte aussi ce boulot là-bas parce que j'ai ce tampon ici, ce calme-là [...] » (H, I20, NRPV, seul sans enfant)

« MH. Vous avez vraiment envisagé de déménager ? » - « Non, en fait je le ferais pas, parce que quand je vais à Tours me balader, que j'y passe la journée, je trouve que Tours est une très très belle ville, et quand je reviens ici je fais wouw, on se repose (rires) ! » (F, P19, NRPV, en couple avec enfant)

¹⁷⁸ La ville nécessaire à un équilibre de vie : « C'est pas parce qu'on est ruraux, ici, on apprécie le calme et la quiétude, mais on a besoin aussi d'aller vers la ville ! » (H, P61, AnAcc, en couple avec enfant)

¹⁷⁹ La ville, lieu de changements : « Je vais à Tours et à Chinon à Noël, pour voir des petites choses qui sortent de l'ordinaire... ça fait quand même pas de mal de temps en temps de voir des boutiques avec de nouvelles choses ! » (F, I10, AnPV, en couple sans enfant)

¹⁸⁰ Ennui Vs Animation : « Alors l'Ile Bouchard c'est une ville assez... assez plate je trouve, pas très gaie mais qui est très bien organisée en termes de services. Par contre la vie en elle-même c'est ou Tours ou Chinon quoi. Voilà pour vivre, je trouve que... une vie culturelle, voir du monde, voir de la nouveauté... » (F, I16, AnPV en couple avec enfant)

¹⁸¹ Citadins Vs Ruraux : Des citadins mieux perçus que les ruraux : « Après, bon... c'est-à-dire que les gens de la campagne je les connais ils sont gentils, enfin ils sont... intellectuellement quoi je veux dire... cérébralement, enfin bon... artistiquement, vaut mieux habiter la ville hein ! » (H, P21, AnPV, seul sans enfant)

« Sans être négative envers les gens de l'Ile Bouchard ou de la campagne... j'ai du mal à trouver des gens... pas trop campagnards quoi ! Et qui ont un minimum de discussion, et qui...[...] c'est ce qui me manque aussi ici je pense ! Ce côté... enfin... un peu *challenging* quoi ! De discussions un peu intéressantes quoi ! C'est un peu plan-plan parfois ! » (F, I14, NRPV, en couple sans enfant)

social » de qualité¹⁸². Enfin, la ville est appréciée pour l'anonymat qu'elle permet, qui fait parfois défaut en rural¹⁸³.

Par ailleurs, la présence d'une ville est également jugée primordiale par les ménages pour l'ouverture vers l'extérieur qu'elle assure : la présence d'une gare TGV, voire d'un aéroport¹⁸⁴, leur sont nécessaires pour éviter un isolement dans la campagne, pour pouvoir sortir de leur territoire et rejoindre Paris ou d'autres pôles, et pouvoir accueillir facilement des amis, familles venant de loin.

Finalement, ces ménages entretiennent avec la ville un rapport « affectif » : ils en soulignent la « beauté », « aiment » s'y balader¹⁸⁵ ; l'objectif commercial n'est pas exclu de la fréquentation de la ville, mais est souvent couplé à un objectif touristique, de balade plaisante.

Les ménages qui développent une appétence forte pour la ville sont majoritairement d'anciens urbains, nés ou ayant passé de longues périodes en milieu urbain (à Tours ou à Paris notamment) ; on identifie également des ménages ayant travaillé longtemps en ville au cours de leur carrière professionnelle. Ainsi, la trajectoire spatiale des ménages (résidentielle, voire professionnelle) influence le rapport des ménages à la ville. On retrouve ici des conclusions de Aldhuy (2004, p.53), Madoré (2004, p.84), et de Cailly & Dodier (2007, p.71) qui expliquaient par la trajectoire résidentielle des ménages périurbains leurs rapports différents à la ville : pratique rare et souvent obligée de la part des périurbains d'origine rurale, contre pratique aisée et valorisation de la ville et des centralités périphériques de la part des périurbains d'origine citadine.

¹⁸² La ville amène un réseau social jugé « de qualité » : « MH. *En imaginant que vous n'avez plus de voiture et que votre mobilité est extrêmement contrainte, est-ce que vous pouvez continuer à vivre ici ?* – « Je sais pas ! Parce que moi j'ai besoin d'un réseau social hein, donc là ce serait dur ! Là c'est peut-être ce qui m'obligerait à aller habiter en ville. » (F, P16, AnPV, en couple sans enfant)

¹⁸³ Retrouver un anonymat qui fait défaut : « Je veux dire y a plus de... à la campagne, y a pas d'inimité. Vous êtes jugé, vous êtes surveillé, c'est la mentalité que je ne supporte pas, parce que je suis quelqu'un qui a vécu quand même en ville et tout ! » (H, P21, AnPV, seul sans enfant)

« Là on rencontre plein plein de gens. Parce que maintenant c'est vrai qu'on est implantés sur Cinq-Mars et on est extrêmement connus, donc Langeais bah on rencontre beaucoup de gens aussi, donc en fin de compte c'est vrai que moi je préfère aller sur Tours. » (F, P61, AnAcc, en couple avec enfant)

¹⁸⁴ Une ville qui permet une ouverture vers l'extérieur : « Et puis la gare de Tours [est indispensable] quand même, parce qu'on l'utilise quand même beaucoup, par exemple la semaine dernière et puis cette semaine j'étais beaucoup chez mes parents, c'est vrai que j'ai fait pas mal d'allers-retours à Tours pour pouvoir prendre le train. Jusqu'à Angoulême. Donc ça pour moi c'est très important. » (F, P64, NRAcc, en couple avec enfant)

« MH. *S'il n'y avait pas Tours à 45 minutes, vous pourriez quand même vivre ici ?* » - « Oui, enfin il faudrait qu'il y ait un aéroport et une arrivée de train pour ma famille, pour moi, ça c'est important ! » (F, I14, NRPV, en couple sans enfant)

« Le fait de savoir que Tours est à proximité avec son dynamisme, [...] le fait que ça soit pas loin de Paris... c'est ce qui m'a fait choisir la Touraine ! » (F, I26, NRAcc, seule sans enfant)

¹⁸⁵ Rapport affectif à la ville : « MH. *Est-ce que Tours vous semble un lieu indispensable ?* » - « Pour nous, oui ! Je trouve que c'est une belle ville, j'aime bien Tours. » (F, I7, AnPV, en couple sans enfant)

« Si j'ai à faire des magasins ou autres j'aime bien effectivement être sur Tours. Mais c'est effectivement parce que j'aime bien me balader dans cette ville ! » (F, P32, AnPV, seule avec enfant)

En effet, au cours de leurs parcours résidentiel ou professionnel, ces ménages ont développé des compétences d'usage, appris à maîtriser la ville, qu'ils ont ajoutée au « *portefeuille d'expériences géographiques de leur capital spatial*¹⁸⁶ » : cette maîtrise devient une « aptitude » qu'ils sont donc capables *a posteriori* de faire « *fructifier* » (Lévy, 2003 p.126). Après avoir quitté la ville (lors d'un déménagement ou à la retraite), ces ménages conservent cette maîtrise de la ville, qu'ils fréquentent avec plaisir et sans défiance... ou ne fréquentent pas. En effet, on note chez certains ménages des discours très positifs envers la ville, mais qui ne se traduisent pas par des pratiques effectives : la ville constitue alors bien un capital, en tant que ressource « *mobilisable* ».

Ces ménages qui établissent un rapport affectif avec la ville sont par ailleurs essentiellement des ménages *projet de vie* : leur volonté d'ancrage fort dans la proximité et le rural va de pair avec, voire ne peut exister que grâce à, des liens forts à la ville. La fréquentation de la ville/du centre-ville apporte l'équilibre qui permet l'installation ou le maintien en milieu rural : c'est parce qu'ils peuvent en sortir et voir « autre chose » (de la nouveauté, de l'animation, des gens « autres ») que les ménages peuvent s'installer dans le territoire et y rester. Ainsi, le projet de vie de ces ménages se construit autour d'un territoire rural, mais dans un environnement plus large qui intègre la présence d'une ville à proximité.

Cailly (2008) relie également l'attrait pour la ville des ménages à leur capital culturel, concept cher à Bourdieu : il définit ainsi un « *habitus cultivé* », au fort rapport à la ville, « *qui revendique une forte appétence citadine et les lieux à forte urbanité [...]* ». On retrouve en effet cet habitus cultivé chez les ménages de notre panel qui sont « *nourris de culture urbaine* » (Raoul & Casteigts, 2011, p. 11) et présentent un fort rapport à la ville : ce sont majoritairement des ménages amateurs de lieux de culture (musées, théâtre, cinémas indépendants), d'architecture, etc.

L'attrait pour la ville-centre qu'expriment ces ménages n'est pas excluant : les zones périphériques ne sont pas (ou peu¹⁸⁷) mises à distance ou *décriées*¹⁸⁸, mais sont au contraire fréquentées en parallèle par certains d'entre eux, dans un rapport plus utilitaire¹⁸⁹.

¹⁸⁶ Le capital spatial a été défini par Lussault (2003) et Cailly (2004) comme l'« *ensemble des ressources spatiales matérielles (habitat, mobilités), immatérielles (télécommunications) et idéelles (stock de compétences, d'appétences et d'imaginaires spatiaux) que doit nécessairement mobiliser l'individu dans sa vie quotidienne pour poursuivre ses actes, développer des stratégies et accéder à d'autres biens sociaux (capital économique, culturel ou social)* » (Cailly, 2007, p.170). Ce capital spatial est notamment constitué d'un *portefeuille patrimonial*, « *ensemble des espaces sur lesquels l'individu a acquis une capacité d'usage* » (Lévy, 2003, p.126).

¹⁸⁷ Des discours qui dévalorisent les zones périphériques : « Le Blanc Carroi c'est quoi c'est la zone commerciale ? Ah ouais non [on fréquente pas] ! (rires). Se balader dans le Leclerc ? Non pas trop ! L'été quand il fait trop chaud, pour se mettre au frais ? Non on va pas là ! » (F, I9, NRPV, en couple avec enfant)

¹⁸⁸ L'habitus cultivé que définit Cailly (2004) « tend à minimiser ses pratiques des centralités périphériques et à décrier fortement ce type d'espace qu'il qualifie volontiers d'impersonnels, de froids, d'inesthétiques, voire d'emblématiques de la société de consommation ».

¹⁸⁹ Une fréquentation de la périphérie en parallèle : « Tours centre c'est vraiment le plaisir et la balade et le shopping. A Chambray [périphérie tourangelle] ça va être le besoin. » (F, I25, NRAcc, seule avec enfant)

2.2.2. Un rapport utilitaire et commercial à la ville

On identifie en effet un deuxième type de rapport à la ville : un rapport purement utilitaire et commercial. Les ménages fréquentent alors les lieux où ils pourront satisfaire leurs besoins : principalement la périphérie, où se concentrent la plupart des magasins spécialisés, mais également le centre-ville pour certains loisirs ; dans ce cas, la pratique du loisir ne se couple pas avec une fréquentation globale ou une flânerie dans la ville.

Pour ces ménages, le pôle urbain est ainsi fréquenté uniquement pour les aménités spécifiques qu'ils ne trouvent pas à proximité de chez eux : pour les magasins spécialisés, de vêtements ou de bricolage¹⁹⁰, pour les services médicaux¹⁹¹, les activités de loisirs spécifiques (en particulier pour les enfants)¹⁹², etc. Ce n'est donc pas du tout la ville ou son ambiance qui sont recherchées par les ménages, mais bien la satisfaction d'envies ou de besoins précis : tant qu'ils peuvent trouver quelque part les aménités qu'ils recherchent, « *la première ville pourrait être à 200 km, ça ne [leur] ferait rien !* »¹⁹³.

Le discours développé par les ménages au sujet de leurs pratiques est relativement neutre, dépourvu de tout affect : *a fortiori*, les pratiques ne sont pas survalorisées, comme cela peut être le cas pour les ménages qui pratiquent fortement la ville-centre. On ne note pas non plus de critiques à l'égard de la ville-centre : la préférence des ménages pour les zones commerciales se justifie simplement par les problèmes de stationnement dans le centre, et d'accessibilité plus aisée à la périphérie¹⁹⁴.

« [Pour acheter]... bah disons plus périphérie ! Et dans le côté balade ou... tout ça, bon on aime bien rentrer dans le centre de Tours. » (H, I5, NRPV, en couple avec enfant)

¹⁹⁰ Recherche d'aménités spécifiques, en termes de :

... magasins spécialisés : « Donc là [à Tours] du coup y a plus de choix... ouais dans tout ce qui est bricolage tout ça, si on va pas sur Tours, ici on est un peu démunis quand même. » (F, I22, Nat, en couple sans enfant)

¹⁹¹ ... services médicaux : « C'est vrai qu'en étant comme ça dans la campagne, on a besoin d'aller voir un spécialiste, c'est tout de suite Chinon ou Tours. [...] Et puis Tours, c'est souvent Tours la périphérie, hein, voilà ! » (F, P10, Nat, en couple sans enfant)

¹⁹² ... activités de loisirs, en particulier pour les enfants : « Soit elle stagnait, entre guillemets, ou soit elle passait encore des stades par rapport au solfège, et là bah il fallait plus rester à Azay quoi, il fallait partir à Joué-Lès-Tours [dans la périphérie tourangelle]. C'est pour ça qu'elle est partie là-bas ! » (F, P46-2, NRPV, en couple avec enfant)

¹⁹³ F, I15, Nat, en couple sans enfant

¹⁹⁴ Problèmes de stationnement et d'accessibilité : « On va pratiquement plus dans le centre [...] C'est... c'est vrai que nous là avec la A85, bon on est tout de suite arrivés sur Chambray ou sur la Riche, c'est vrai que c'est quand même facile quoi, au lieu d'aller dans Tours Centre où c'est vrai c'est plus problématique pour se garer quand même quoi. » (F, I8, Nat, en couple avec enfant)

« Chambray, c'est rapide, c'est facile on se gare... Tours centre... bah arriver à Tours centre déjà faut trouver... je me suis vue aller à Tours et faire demi-tour parce que je trouvais pas de place, et j'avais pas envie de dépenser beaucoup d'argent dans le parking souterrain... ça je l'ai fait, donc ça c'est quand même la galère... » (F, I25, NRAcc, seule avec enfant)

On n'identifie pas de profil spécifique à ces ménages qui entretiennent un rapport utilitaire et commercial à la ville : la plupart des ménages, suivant leurs besoins, adopte ce genre de pratiques. Ce type de rapport à la ville n'est donc pas tant lié au profil des ménages qu'aux caractéristiques des territoires : c'est l'absence des aménités recherchées au sein des territoires de résidence qui oriente les pratiques des ménages vers les pôles. Certains ménages le disent eux-mêmes : « *Il y a pas mal de grandes surfaces qu'on n'a pas ici donc on est obligés d'aller les chercher à Tours. Si l'on avait ça ici on n'irait pas à Tours.* »¹⁹⁵ Ce type de rapport à la ville est donc « intéressant » en termes d'aménagement et de pratique du territoire : comme nous l'avons déjà évoqué précédemment, un travail sur les territoires et le développement d'une offre (commerciale, de loisirs) dans la proximité pourrait théoriquement se traduire par une évolution des pratiques et une relocalisation de ces pratiques dans le territoire de proximité*.

2.2.3. Un rapport affectif à la périphérie

En miroir au rapport affectif au centre-ville, on identifie un troisième type de rapport à la ville : le rapport affectif à la périphérie. Celle-ci est alors fréquentée non dans un objectif uniquement commercial, mais également pour le plaisir d'y flâner¹⁹⁶. Contrairement aux ménages qui entretiennent un rapport utilitaire et commercial à la ville, les ménages ayant une appétence pour la périphérie développent en parallèle une certaine défiance du centre-ville, qu'ils ne pratiquent pas du tout : puisqu'ils trouvent tout ce qu'ils recherchent (aussi bien en termes de biens, que d'ambiance ou de plaisir) en périphérie, ils n'associent aucune plus-value à la fréquentation du centre-ville¹⁹⁷.

De manière un peu binaire en opposition avec les ménages qui développent un rapport affectif avec le centre-ville, on peut associer ces ménages qui affichent leur préférence pour la fréquentation de la périphérie à un *habitus populaire* (Cailly, 2008) : ils « *développent un rapport à la ville plus distendu, évitent les cœurs d'agglomération et valorisent au contraire les centralités périphériques* ». Ce sont des ménages au capital culturel moins élevé, moins attirés par le cadre et l'ambiance du lieu que par ce qu'ils y trouvent (même si, comme précisé, l'objectif d'achat n'est pas toujours présent). Ce sont également des ménages (notamment des

¹⁹⁵ F, P60, NRAcc, en couple avec enfant

¹⁹⁶ Une fréquentation « plaisir » de la zone commerciale chinonaise : « [Chinon] c'est pas si loin, c'est souvent le mercredi quand je suis avec les filles, et je dis bah tiens on va aller voir si y a pas 3, 4 petites choses à acheter... - « *MH. C'est plus comme une sortie... ?* » - « Oui voilà, et elles aiment bien, manger au Mc Do... (rires) » (F, I24, Nat, en couple avec enfant)

¹⁹⁷ Aucune plus-value associée au centre-ville : « On va de moins en moins dans le centre. Pratiquement plus d'ailleurs. [...] Pourquoi... Non (rires), mais après c'est vrai qu'on trouve pratiquement les mêmes boutiques aussi dans les centres commerciaux donc maintenant... c'est vrai que Tours, Tours même, c'est très très rare ! » (F, I8, Nat, en couple avec enfant)

« Tours même c'est... voilà... si je peux éviter d'aller à Tours, même, j'évite. Ça me gêne beaucoup moins d'aller à Chambray que d'aller à Tours. [...] Pourquoi aller à Tours, pour pas trouver mieux... enfin c'est mon avis, pour pas trouver mieux qu'à Chambray. » (H, I3, NRAcc, en couple sans enfant)

natifs) qui, n'ayant jamais habité ou travaillé en centre-ville, n'ont jamais eu l'occasion de développer *une compétence d'usage* de la ville.

2.2.4. Une (quasi-)absence de fréquentation de la ville, subie ou choisie

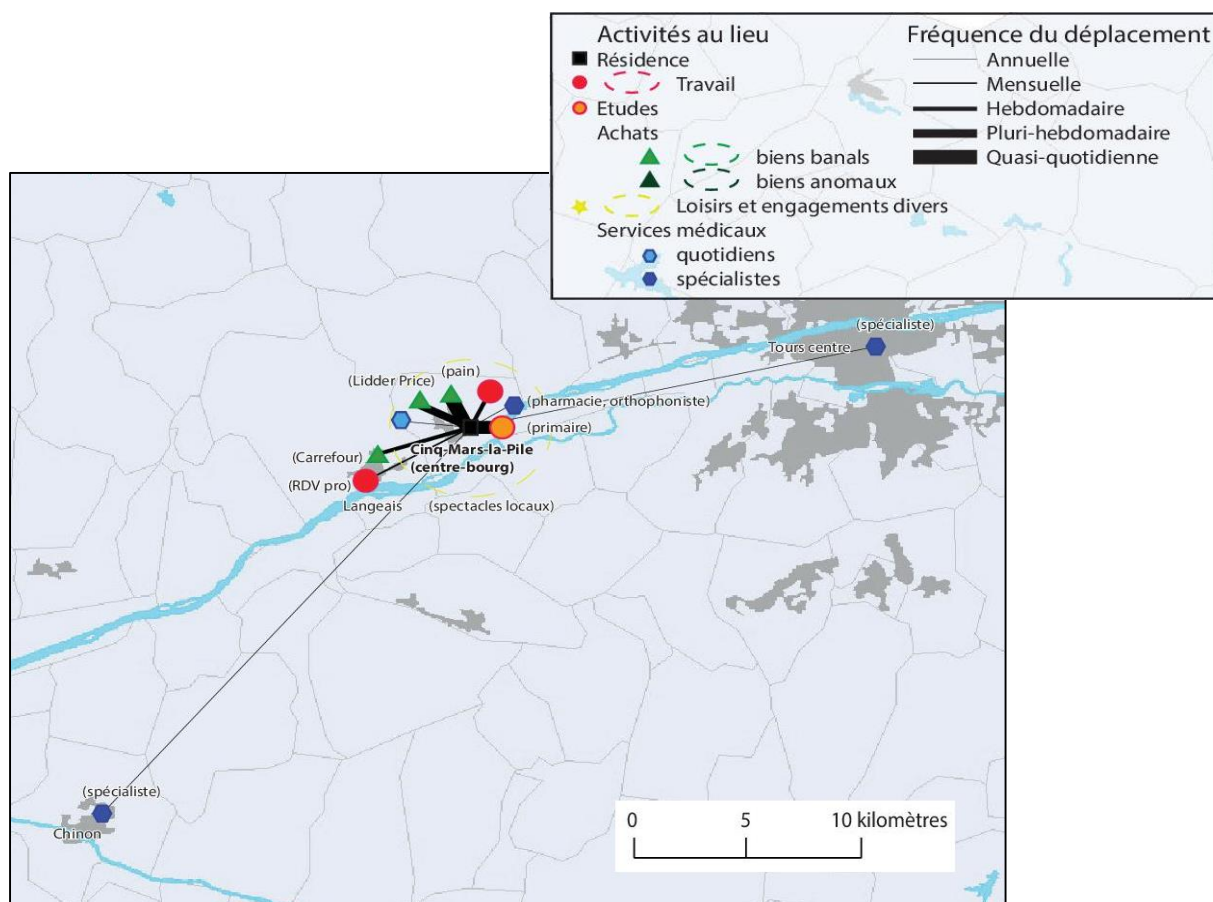
Enfin, on identifie un quatrième type de rapport à la ville, ou plutôt de non-rapport : certains ménages expriment une absence de rapport avec la ville, qu'ils ne fréquentent pas (ou très peu), et/ou ne souhaitent pas fréquenter.

Pour certains ménages, l'absence de fréquentation de la ville est imposée, et subie : comme mentionné à plusieurs reprises, elle s'explique généralement par des contraintes financières qui restreignent la mobilité de ces ménages, et les assignent dans la proximité. Pour réduire leur budget, ces ménages sont donc contraints de limiter au maximum leurs déplacements, de fréquenter les équipements situés à proximité de leur domicile, et de limiter leur fréquentation des pôles urbains, plus lointains¹⁹⁸ (cf. carte ci-dessous). Cette assignation* à la proximité peut être vécue comme une souffrance : ainsi, une enquêtée évoque son « *ennui* » dans une commune de résidence qu'elle ne peut pas quitter¹⁹⁹.

¹⁹⁸ Une mise à l'écart de la ville subie : « Je vais pas aller me promener question de dire « *je vais jusqu'à Chinon, je vais aller faire...* », non, je peux pas. Déjà je suis pas du genre à traîner les boutiques, mais... aujourd'hui encore pire parce que je suis limitée au niveau des finances. » (F, P23, NRAcc, seule sans enfant)

« Tours c'est le bordel ! J'use un plein pour me trimballer à Tours ! Ici moi un plein ça me fait 1 mois et demi ! C'est plus économique. » (H, P70, NRAcc, en couple avec enfant)

¹⁹⁹ Une assignation vécue comme une souffrance : « Quand t'as pas de voiture t'es coincé ! C'est pour ça que je voulais pas venir ici ! Pour moi c'est une emmerde monumentale, si on n'a pas une copine pour aller boire un café ou n'importe, bah y a rien à faire quoi ! » (F, P70, NRAcc, en couple avec enfant)



Carte 23 : Ménage (P70, NRAcc, en couple avec enfant) très peu mobile, dont la vie quotidienne est ancrée dans la commune de résidence – MH, 2015

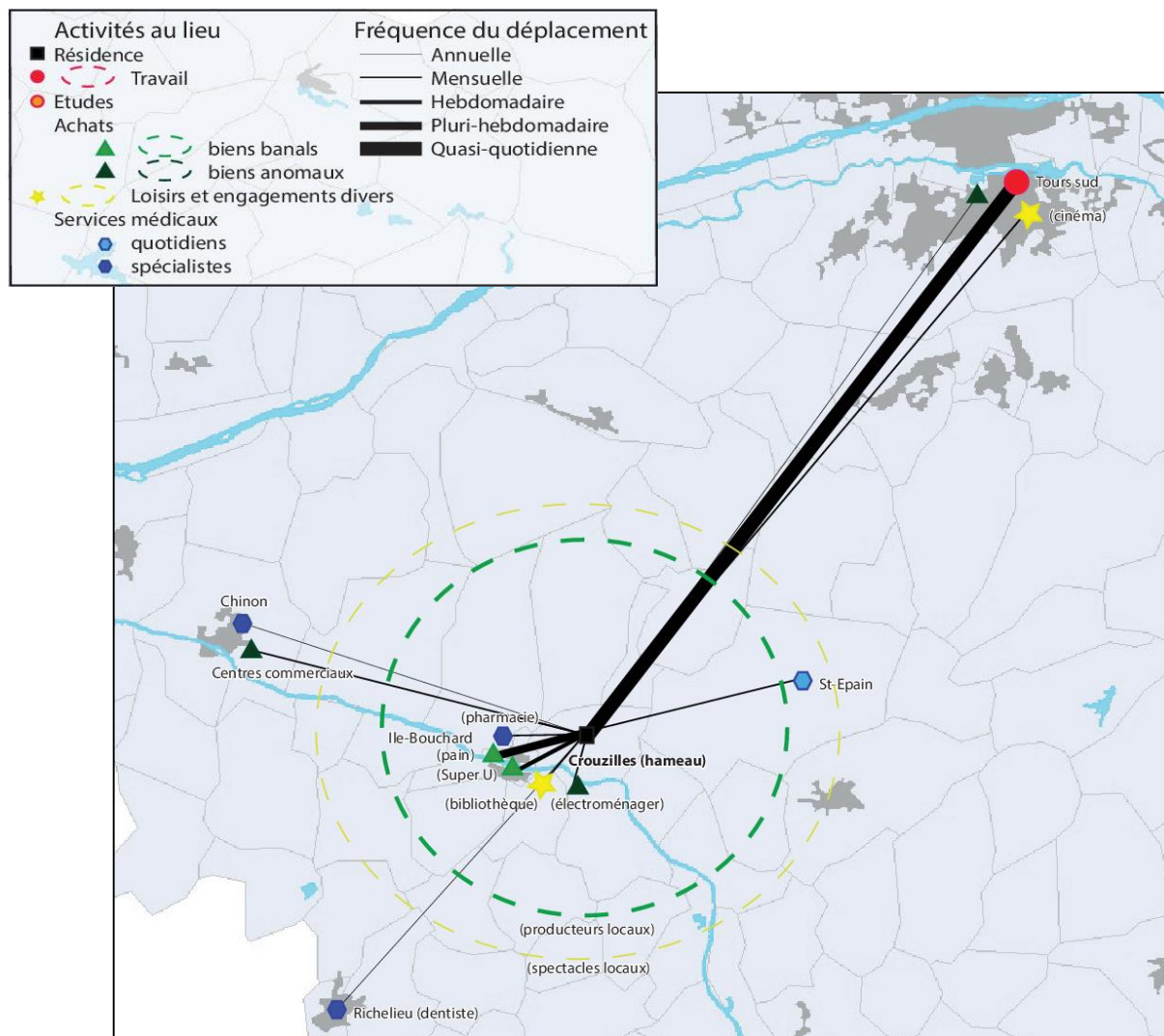
D'autres ménages mettent sciemment à l'écart les pôles urbains, qu'ils ne fréquentent pas ou rarement : leurs pratiques spatiales ne s'articulent pas « *entre ici et ailleurs* », mais s'ancrent très majoritairement dans la *proximité*. Cette (quasi-)absence de fréquentation n'est pas contrainte, mais bien un choix de la part des ménages, qui ne ressentent ni besoin ni envie de fréquenter la ville²⁰⁰ : ils insistent dans leur discours sur le fait « qu' [ils] *ont tout sous la main ici* ! ». Ce sont donc des ménages (notamment des ménages *projet de vie*) qui valorisent leur territoire et ses aménités : ils vont ainsi, par exemple, privilégier l'offre en loisirs locale (cinéma, spectacles locaux) à celle proposée dans les pôles²⁰¹. Ces observations montrent une

²⁰⁰ Une mise à l'écart de la ville recherchée : « MH. *Est-ce que le fait d'avoir une ville comme ça, à proximité, enfin à 40 km, c'est indispensable pour vous ?* » - « Ah non je pense que moi je pourrais largement m'en passer ! Parce que je vais pas aller exprès ! Enfin si oui je vais peut-être aller voir 2, 3 fois des amis, mais sinon... bah non, parce qu'on a tout maintenant ! » (F, I27, Nat, seule avec enfant)

²⁰¹ Une valorisation de l'offre locale : « Si effectivement on veut aller au cinéma voir un super film on a une super salle de cinéma à l'Ile Bouchard, au CUB ! On veut voir du théâtre, y a beaucoup de théâtre, d'associations de théâtre, entre Crissay, l'Ile Bouchard, Draché, enfin voilà, donc y a pas mal de choses... donc non on a plein plein de choses sous la main d'animations, de... On a tout ce qu'il faut quoi sous la main ! Quelqu'un qui a pas besoin de bruit, de grandeur, de choses comme ça, on a... on a des concerts de rock même dans nos campagnes ! » (F, I27, Nat, seule avec enfant)

fois de plus l'influence de l'offre territoriale sur les pratiques des ménages ; offre qui, couplée avec un *projet de vie*, conduit à une fréquentation de la proximité.

Il est intéressant de constater que l'absence de fréquentation de la ville que l'on peut observer concerne également des ménages qui travaillent dans un pôle urbain, mais qui réalisent néanmoins l'ensemble de leurs activités non contraintes (hors travail) dans la proximité. (cf. carte ci-dessous)



Carte 24 : Ménage (F, I27, Nat, seule avec enfant) travaillant à Tours, mais qui ne fréquente pas du tout le pôle urbain pour ses activités non contraintes – MH, 2015

Cette mise à l'écart est pour certains ménages *anciens urbains* la conséquence d'une évolution de leur mode d'habiter. Leur rapport à la ville a évolué au fil du temps : ainsi, à leur installation en milieu rural, ces ménages ressentaient une envie, voire un vrai besoin, de retrouver la ville, son animation (« *la foule, le mouvement, le bruit* »), ses spécificités (ses *squares*, ses *marchés*

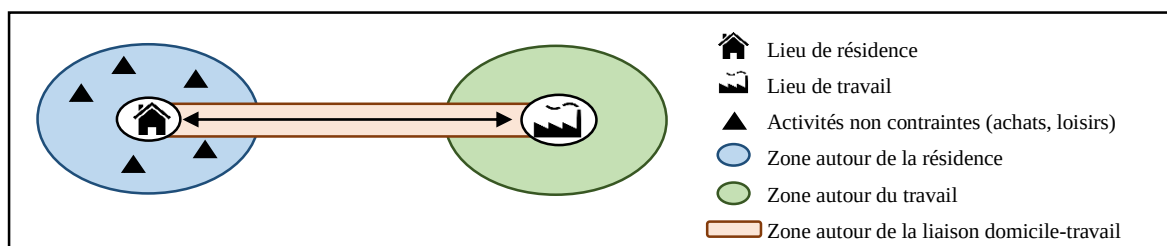
aux fleurs) ; besoin qui peu à peu semble s'atténuer²⁰²... et se traduire par une moindre fréquentation des pôles (notamment du centre-ville)²⁰³, voire un évitement de la ville et un recentrage des pratiques dans la proximité.

2.3. Analyse du rôle structurant du lieu de travail sur les lieux d'activité des ménages

Nous avons jusqu'à présent identifié différentes logiques qui expliquent et permettent de mieux comprendre les pratiques de la proximité et des pôles urbains que développent les ménages. Il nous semble intéressant d'analyser si le lieu de travail peut également expliquer les pratiques spatiales des ménages : nous avons souhaité évaluer si le travail possède un rôle structurant ou non sur le choix de leurs lieux de loisirs et d'achats²⁰⁴ - la méthodologie employée est détaillée en Annexe 13 p.xlix.

-- Point méthode --

Pour analyser le rôle structurant du lieu de travail sur la localisation des activités, nous avons tout d'abord analysé la localisation des activités non contraintes : si elles sont majoritairement situées autour du lieu de résidence, on peut conclure à l'effet non structurant du travail.



Graphique 15 : Analyse de l'effet polarisant du lieu de résidence et de travail sur les activités non contraintes – MH, 2015

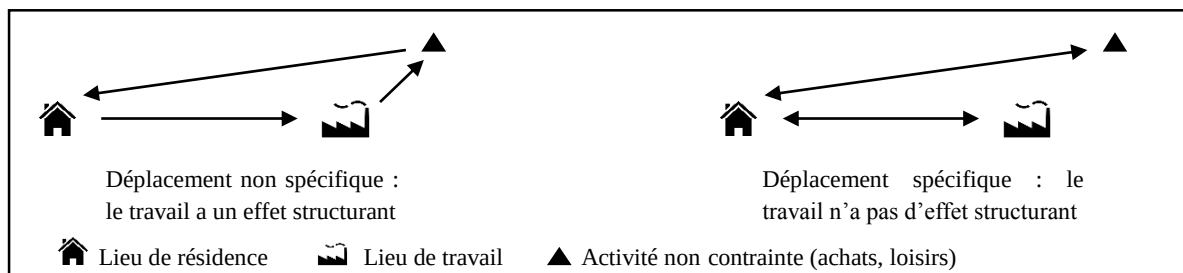
²⁰² Un « besoin » d'urbanité qui s'atténue : « Autant avant j'étais très citadine, même quand je suis arrivée ici au début, pff c'était au moins une fois tous les 15 jours si c'était pas une fois par semaine qu'il fallait que je me replonge dans la ville. Même les enfants manquaient de square, il fallait que je les emmène au Botanique. » (F, I26, NRAcc, seule sans enfant)

²⁰³ Une réduction de la fréquentation du pôle urbain, voire un évitement de la ville : « Bah je crois que d'avoir habité vraiment à Tours, c'est vrai qu'on voyait que Tours ! Personnellement, c'est vrai que je m'en détache de plus en plus hein ! Comme je vous disais je ne vais plus à Tours centre, je ne vais même plus au marché aux fleurs tout ça, et ça me manque pas ! Que avant, j'avais vraiment besoin d'y aller ! » (F, P63, NRAcc, en couple avec enfant)

²⁰⁴ On parle bien ici du rôle structurant du travail sur les lieux pratiqués, et non de l'influence des déplacements liés au travail sur les déplacements liés aux autres motifs : ainsi, nous n'étudions pas si les activités non contraintes sont enchaînées avec le travail, au cours d'un déplacement pendulaire.

Dans le cas où la majorité des activités est localisée à proximité du travail ou sur le trajet domicile-travail, il s'agit ensuite de voir si elles sont pratiquées dans la même temporalité que le travail (avant ou après) et ne nécessitent pas un déplacement spécifique, ou si elles sont pratiquées à un autre moment, et nécessitent un déplacement spécifique.

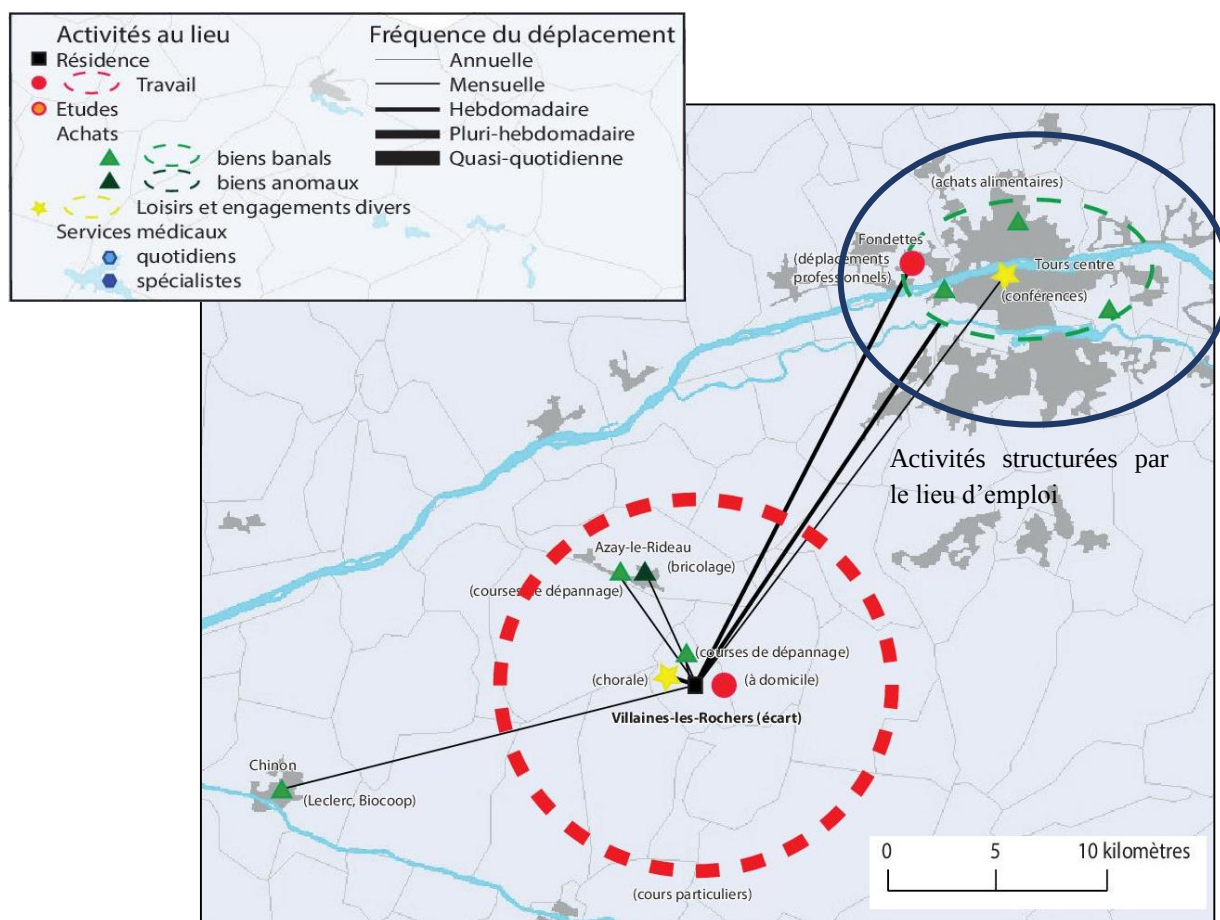
Dans le premier cas, on pourra considérer que le travail a effectivement un effet structurant ; dans le second, on considèrera que la localisation du travail n'influence pas la localisation de l'activité.



Graphique 16 : Analyse de l'effet polarisant du lieu de résidence et de travail sur les activités non-contraintes – MH, 2015

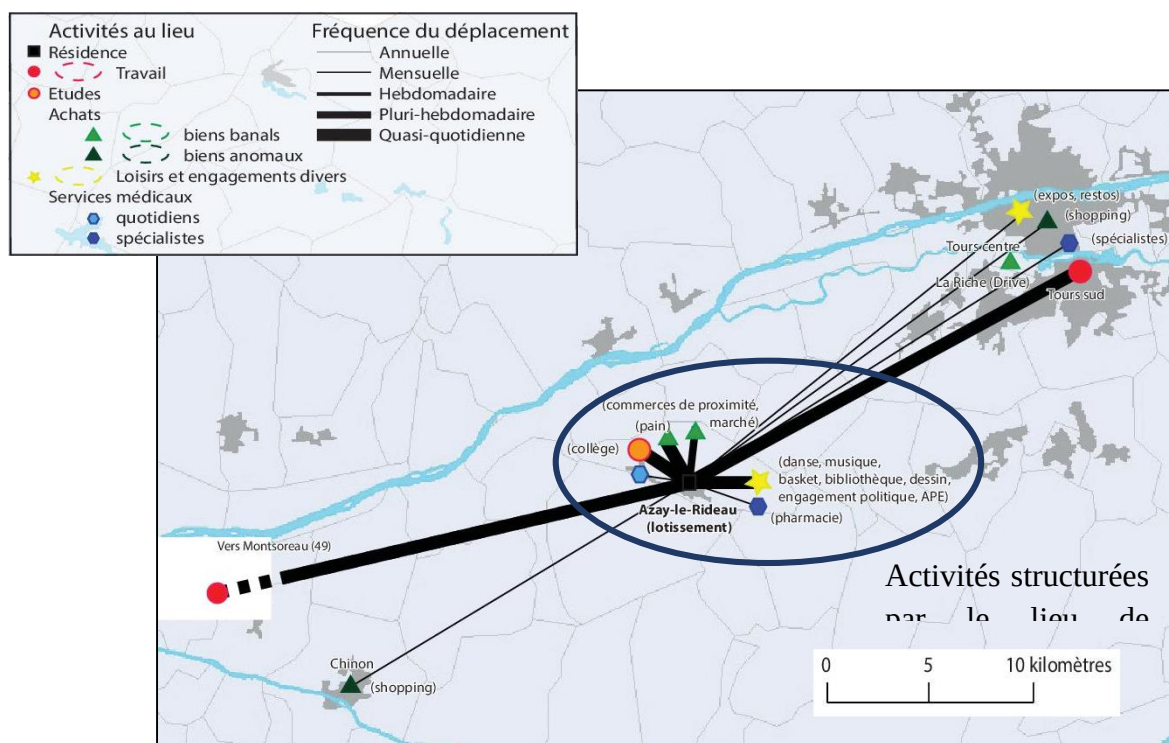
Pour 8 ménages sur 45²⁰⁵, le travail peut être considéré comme structurant pour toutes ou certaines de leurs activités non contraintes. L'effet polarisant concerne en particulier les achats, qui sont réalisés « sur le trajet du travail », à proximité du lieu de travail. Aucun ménage n'a en revanche choisi la localisation de ses activités de loisirs en fonction de son lieu d'emploi.

²⁰⁵ Notre analyse concerne les 53 ménages d'actifs que comprend notre panel, moins les 8 ménages qui travaillent dans la proximité, pour lesquels il n'est pas possible de déterminer l'influence respective du lieu de résidence et du lieu d'emploi sur la localisation des activités non contraintes.

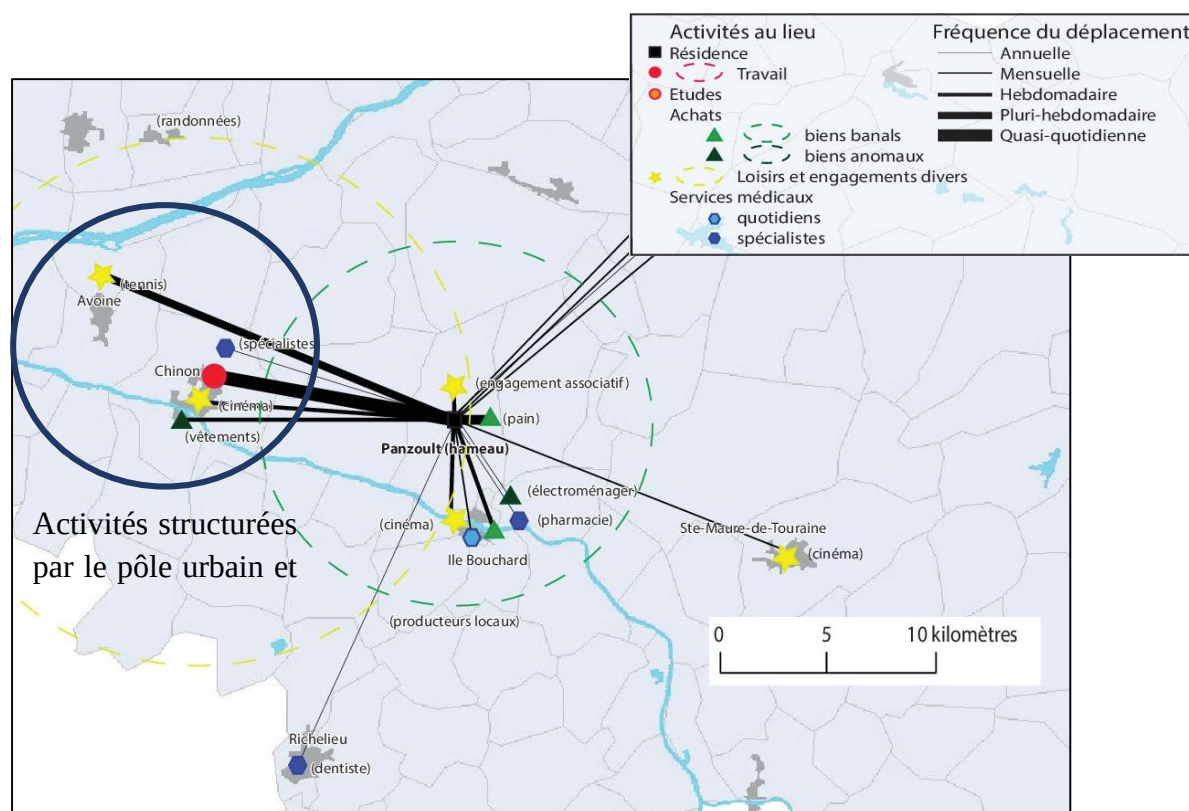


Carte 25 : Ménage (P28, NRPV, en couple avec enfant) dont une partie des activités contraintes (achats) est structurée par le lieu de travail – MH, 2015

Pour les 37 autres ménages du panel, le travail ne peut pas être considéré comme structurant pour les activités non contraintes. Les activités, qu'elles soient situées à proximité du domicile, du travail, ou ailleurs, n'ont pas été localisées en fonction du lieu de travail : les ménages ont recherché la proximité du lieu de résidence (cf. carte 26), ou les aménités des pôles urbains (cf. carte 27), mais pas la proximité du lieu de travail.



Carte 26 : Ménage (P7, AnAcc, en couple avec enfant) dont la majorité des activités non contraintes est structurée par le lieu de résidence (recherche de proximité) – MH, 2015



Carte 27 : Ménage (I23, AnPV, en couple sans enfant) dont la majorité des activités non contraintes est située dans le pôle urbain chinonais, à proximité du lieu de travail, mais pratiquée dans des temporalités différentes, donc non structurée par le travail – MH, 2015

En conclusion, le travail est globalement peu structurant pour les activités non contraintes des ménages de notre panel, qui les localisent dans une recherche de proximité du lieu de résidence, ou des aménités spécifiques proposées par les pôles urbains. Ces résultats corroborent une partie de la littérature sur le sujet, qui a mis en évidence l'influence du lieu de résidence sur la structuration des espaces de vie (Gerber & Carpentier, 2012) et l'influence minoritaire du lieu de travail (Madoré, 2004, p.84 ; Aguiléra et al, 2014, p.62).

3. Internet et le e-commerce, des leviers de modification des pratiques spatiales ?

Les pratiques spatiales des ménages ruraux s'articulent pour la majorité d'entre eux entre *ici et ailleurs*, entre une fréquentation quasi-quotidienne de la proximité et une fréquentation occasionnelle des pôles urbains. Dans un contexte de remise en cause des mobilités (largement automobiles) qui sous-tendent ces pratiques quotidiennes, il est intéressant de s'interroger sur la façon dont les Technologies de l'Information et de la Communication ont modifié, ou pourraient à terme, modifier ces pratiques spatiales : internet, dont la pratique est quasi-généralisée au sein de notre panel²⁰⁶, constitue-t-il un levier d'évolution de la territorialisation des pratiques des ménages ? En particulier, peut-il modifier le rapport que les ménages entretiennent avec la « proximité » ou la « ville » ? Nous choisissons d'analyser l'impact d'internet sur les pratiques quotidiennes des ménages *via* l'angle du e-commerce²⁰⁷.

Les territoires ruraux se caractérisent en particulier par la faiblesse de leur offre commerciale (notamment en termes de bien anomaux : vêtements, livres, électroménager) : certains produits ne sont disponibles que dans les pôles urbains, dans lesquels les ménages doivent donc se déplacer. Le e-commerce constitue *en théorie* un outil qui permet, ou *a minima* facilite, l'accès des ménages à l'offre commerciale ; on fait donc l'hypothèse, comme Ren & Kwan (2009b, p.263), que les ménages « *vivant dans des territoires avec une faible accessibilité aux commerces locaux sont plus susceptibles de pratiquer le e-commerce, grâce auquel ils pourraient limiter le temps et le déplacement nécessaires pour réaliser les achats dans le monde physique* »²⁰⁸, qu'ils vont s'approprier fortement l'offre internet pour accéder à ces biens.

²⁰⁶ Hormis quelques rares ménages parmi les plus âgés qui mentionnent une absence de maîtrise de l'outil, tous les ménages utilisent internet, quels que soient leur âge ou leur classe socio-professionnelle.

²⁰⁷ Il aurait été intéressant d'évaluer l'impact d'internet sur les pratiques des ménages *via* d'autres outils (télétravail ou co-working notamment) ; néanmoins, les entretiens menés avec les ménages ne nous ont pas permis d'obtenir d'informations à ce sujet. C'est pourquoi nous abordons ici uniquement la question du e-commerce.

²⁰⁸ « People who live in areas with low accessibility to local shops are more likely to adopt e-shopping as the Internet could save them the time and travel required to undertake shopping tasks in the physical world » (Ren & Kwan, 2009b, p.263)

De fait, on retrouve dans les motivations des ménages à acheter sur internet le triptyque « traditionnel » mentionné par la littérature (Ren & Kwan, 2007) : gain de temps/prix plus intéressants/plus de choix.

Eviter de passer du temps (voire, pour certains ménages, éviter de « *perdre* » du temps) dans les magasins (notamment grâce aux Drive²⁰⁹) et économiser du temps de transport²¹⁰ est en effet l'argument le plus fréquemment cité par les ménages e-acheteurs, quel que soit leur profil ; on retrouve ici l'argument mentionné majoritairement par les ménages pour justifier leur fréquentation de la proximité : ainsi, l'utilisation du e-commerce, comme la fréquentation des commerces de proximité, sont avant tout des moyens pour « *faire au plus vite* ».

Dans un second temps, Internet permet (parfois, pour certains produits) d'avoir accès à des biens à des tarifs plus intéressants²¹¹.

Enfin, si de nombreux ménages ont recours au e-commerce pour acheter des biens anomaux « traditionnels » (vêtements, livres, électroménager, etc.)²¹², Internet permet également d'augmenter le panel de choix qui leur est offert, d'accéder à des biens « spécifiques »²¹³, non disponibles ou non proposés dans les magasins qu'ils fréquentent²¹⁴, ou à une offre à laquelle ils n'ont pas accès dans la proximité²¹⁵.

Par ailleurs, plusieurs ménages évoquent l'augmentation de leur utilisation du e-commerce depuis leur arrivée en milieu rural : « *avant* », le fait d'avoir « *tout sous la main* » rendait inutile

²⁰⁹ Le Drive, un outil pour gagner du temps : « C'est un gain de temps. Ah vous avez plus à faire toutes les allées, mettre dans votre chariot, redéfaire à la caisse, remettre dans le chariot, remettre dans votre voiture, et redécharger là. Vous arrivez on vous met tout dans votre coffre, et vous repartez aussitôt et vous avez juste à décharger en arrivant chez vous. » (F, P31, Nat, seule sans enfant)

²¹⁰ Internet, un outil pour gagner du temps : « Gagner du temps ! parce que de toute façon, traîner quand y a du monde et puis essayer et puis pas forcément trouver ce qu'on veut... on a perdu sa matinée ou sa journée, alors que là... » (F, P64, NRAcc, en couple avec enfant)

« Oh Internet ça permet de pas galérer, de pas galérer à se garer... à prendre du temps pour se transporter... » (F, P68, AnPV, en couple avec enfant)

²¹¹ Accès à des prix intéressants : « J'ai acheté une télé, chez C-Discount, j'étais allé voir avant chez But et tout ça, voir la télé en elle-même ce que c'était le produit est exactement le même, et la différence valait le coup quand même ! » (H, I5, NRPV, en couple avec enfant)

« C'est financier aussi, c'est vrai que souvent c'est moins cher. » (H, I20, NRPV, seul sans enfant)

²¹² Accès à des biens anomaux « traditionnels » : « Ce que j'achète ? Les vêtements, bah oui il reste encore La Redoute, les 3 Suisses... » (F, I22, Nat, en couple sans enfant)

« Internet c'est tout le reste, les bouquins, les DVD... » (F, I14, NRPV, en couple sans enfant)

²¹³ Accès à une offre spécifique : « Enceinte ça m'est arrivé aussi de consulter des sites de grossesse en ligne ! » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

²¹⁴ Accès à des produits non proposés en magasin : « Je commande des choses qu'on trouve pas, oui, je vais vous citer l'exemple de ce poste de radio. On avait une publicité. Et... on est allés à Darty, on est allés chez deux magasins Boulanger, et on est allés à la Fnac à Tours. Personne l'avait. [...] On est rentrés à la maison, j'ai dit je vais aller voir sur internet, l'après-midi il était commandé et deux jours après il était installé. » (F, P26, AnPV, en couple sans enfant)

²¹⁵ Accès à une offre non disponible dans la proximité : « Je suis plutôt locale quand même pour les choses vraiment... que je vais trouver quoi ! Mais après dès qu'on sait que ça va être difficile ou qu'il y aura pas de choix, bah on s'expatrie un petit peu, on passe par internet ! » (F, I22, Nat, en couple sans enfant)

le recours aux achats en ligne, et les ménages se rendaient directement dans les magasins²¹⁶. Belin-Munier et al (2014, p.91) ont réalisé le même type d'observations avec des ménages du périurbain, qui ont adopté le e-commerce après leur déménagement en raison de l'éloignement des commerces.

Néanmoins, plusieurs observations montrent que le potentiel du e-commerce n'est pas valorisé pleinement par les ménages :

(1) D'une part, la majorité des ménages de notre panel (62%) a recours au e-commerce de manière occasionnelle (avec une fréquence faible à régulière)²¹⁷ ; 16% des ménages du panel (majoritairement parmi les ménages les plus jeunes) réalisent des achats sur internet de manière très régulière, tandis que 21% du panel ne réalisent jamais ou très rarement d'achats en ligne. Ces derniers sont majoritairement les individus les plus âgés du panel, mais également les ménages ayant le moins d'expérience en tant qu'internautes (et qu'e-acheteurs), ceux qui utilisent le moins internet dans leur vie quotidienne (notamment les actifs qui n'ont pas l'occasion de s'en servir au cours de leur activité professionnelle) (Ren & Kwan, 2009b, p.276). Ce manque d'expertise et de maîtrise se traduit par un manque de confiance en l'outil²¹⁸, par l'évocation d'une réticence à réaliser des paiements en ligne et la mention de problèmes de sécurité²¹⁹, par une hésitation à évoluer dans un monde non concret (sans papiers, sans traces)²²⁰, etc.

²¹⁶ Un recours au e-commerce qui augmente depuis l'arrivée en milieu rural : « [Faire des achats en ligne], bah ça m'est arrivé hein, occasionnellement... un peu plus depuis qu'on est ici, mais... Avant, jamais. Avant d'arriver ici, jamais. [...] Parce qu'avant j'étais en centre-ville donc pas besoin. » (F, P19, NRPV, en couple avec enfant)

« C'est vrai que [commander sur internet] c'est quelque chose qu'on fait depuis qu'on est à Cinq-Mars-La-Pile, c'est vrai j'avais pas pensé. Avant, j'allais en magasin, mais maintenant... » (F, P64, NRAcc, en couple avec enfant)

²¹⁷

Fréquence d'utilisation du e-commerce...	Très forte	Régulière	Faible à occasionnelle	Nulle ou très faible
Nb de ménages (%)	12 (16%)	26 (35%)	20 (27%)	17 (22%)

Tableau : Fréquence d'utilisation du e-commerce par les ménages du panel – MH, 2015

²¹⁸ Manque de confiance en l'outil : « MH. *Est-ce que vous utilisez régulièrement internet pour faire vos courses...* » - « Non. Non, parce que ça là-dessus je suis pas trop... je suis pas encore assez confiante là-dessus. On voit trop d'arnaques, j'ai une amie qui s'est fait arnaquer, [...] donc non je suis pas trop... » (F, P14, Nat, seule avec enfant)

²¹⁹ Réticence à payer en ligne : « MH. *Est-ce que vous utilisez internet ?* » - « Oui ! » - « MH. *Et est-ce que vous l'utilisez pour faire vos courses ?* » - « Ah non non non pas du tout ! Dès qu'il faut sortir la carte bancaire, je l'utilise pas. Non, aucun achat. Si, une fois mon billet de TGV que j'ai pris. Mais autrement parce que c'est des grosses boîtes et je sais que... bon.... Mais y a tellement d'arnaques et de trucs... non, ça vaut pas le coup. » (F, P4, Nat, en couple sans enfant)

²²⁰ Réticences à utiliser les téléservices : « MH. *Est-ce que vous utilisez les téléservices ?* » - « Pour par exemple payer les impôts ? Alors non, parce que mon mari il est pas du tout ordinateur, internet, informatique, et je me dis que s'il m'arrivait quelque chose à moi, je veux pas tout informatiser parce qu'il serait perdu. Il aurait plus d'information du tout ! » (F, P37, AnAcc, en couple sans enfant)

Ceci rejoint les conclusions de Sieys (2015, p.17), qui a montré (à partir d'une enquête par questionnaire menée auprès de 198 utilisateurs du e-commerce) que les e-acheteurs, tous types de territoire confondus, ont une pratique majoritairement ponctuelle du e-commerce (mensuelle, voire semestrielle).

Plusieurs raisons justifient cette utilisation occasionnelle :

- un manque de besoin de la part des ménages²²¹, qui consomment peu, ou ont déjà accès à toute l'offre commerciale dont ils ont besoin ;

- une inadéquation entre l'offre et les pratiques habituelles des ménages²²² : en particulier, les ménages évoquent leur besoin de « voir, toucher, vérifier la taille, etc. » avant d'acheter, ce que ne permet pas le e-commerce ;

- une inadéquation entre l'offre et les envies des ménages : l'achat en ligne permet de remplacer un déplacement physique (c'est l'effet de « substitution » du e-commerce – Mokhtarian et al, 2006) ; or, la suppression du déplacement et de l'acte physique constitue un inconvénient pour certains ménages, qui apprécient voire recherchent la « sortie » liée à l'achat²²³ ;

- une inadéquation entre l'offre et les « principes » des ménages : de nombreux ménages mentionnent l'impact négatif du e-commerce sur les relations sociales qu'ils entretiennent

²²¹ Un manque de besoin à acheter par internet : « MH. Est-ce que vous utilisez internet pour faire des achats ? » - « Très peu ! » - « MH. Il y a quelque chose qui vous bloque ? » - « Non mais c'est que je n'en ai pas l'utilité je trouve ! Si, des fois pour acheter du tissu, mais encore, c'est rare, c'est pas souvent ! Là ça va faire un bon moment que je l'ai pas fait ! Si je fais 3, 4 achats par an... » (F, P63, NRAcc, en couple avec enfant)

²²² Un outil qui ne correspond pas aux habitudes : « Ah non non non les Drive je veux pas, non, je refuse. Je refuse parce que j'aime bien aller voir dans le magasin, toucher, voir la qualité... » (H, P6, AnAcc, en couple sans enfant)

« Bah dans mon cas... bon... (rires) j'aime mieux essayer ! Voilà je suis pas d'une taille fillette, donc... il vaut mieux essayer quand même ! » (F, I8, Nat, en couple sans enfant)

²²³ Un acte d'achat physique apprécié : « On ne sort pas beaucoup avec les horaires qu'on a, c'est quand même agréable de voir du monde [...]. Le Drive, pouf dans le coffre, on repart... ! Donc voilà c'est aussi agréable d'aller dans les magasins... » (H, I3, NRAcc, en couple sans enfants)

« Ah on a commencé un peu à [réduire nos déplacements], ne serait-ce qu'avec les courses sur internet. Après y a aussi un côté plaisir, je vous dis on part le samedi en vadrouille, on pourrait tout faire sur place, faire plus optimisé en fait mais l'intérêt c'est aussi de changer un peu d'air... Y a pas d'indispensable à aller à Tours, mais après je pense que ça fait aussi du bien. » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

traditionnellement au cours de leurs courses ou avec les vendeurs²²⁴, sur les emplois qu'il conduit à supprimer²²⁵, sur la vie commerciale de proximité qu'il met en danger²²⁶, etc.

Pour parvenir à concilier leurs besoins d'un côté, et leurs habitudes/envies/principes de l'autre, les ménages ont donc recours au e-commerce mais uniquement en parallèle à des pratiques d'achat traditionnelles qui subsistent. Les ménages choisissent ainsi de ne commander sur internet « *que des objets spécifiques* », qu'ils ne trouveraient pas en magasin²²⁷ ; qu'« *en dernier recours* »²²⁸ ; « *que ce qu'ils ne trouvent pas dans la proximité* »²²⁹.

On retrouve ici deux des quatre²³⁰ interactions entre e-commerce et déplacements qu'a relevées la littérature (Cao, 2009, p.7) : l'effet de *substitution*, mentionné précédemment, par lequel le

²²⁴ Impact négatif du e-commerce sur les relations sociales : « Non moi j'utilise pas, c'est pas que je suis contre internet, mais parce que je pars du principe que ça coupe les gens du monde. Si on se dit, voilà je commande mes courses, j'ai juste à prendre, j'ai juste à... en fin de compte, vous ne vivez pas. Vous croisez plus personne [...] » (F, P23, NRAcc, seule sans enfant)

« Quelquefois ça m'arrive, mais c'est pas ma priorité. [...] Voilà moi j'aime encore le contact avec la vendeuse... » (F, I26, NRAcc, seule sans enfant)

²²⁵ Impact négatif en termes d'emplois : « Les Drive ? Pourquoi pas mais encore une fois ça va mettre plein de monde au chômage... » (H, P16, AnPV, en couple sans enfant)

« Alors c'est vrai que c'est super commode, c'est machin et tout, mais après je pense qu'en termes de potentiel d'emploi, c'est quand même perdant. » (F, P11, NRAcc, en couple avec enfant)

²²⁶ Impact négatif du e-commerce sur la vie commerciale de proximité : « Où j'y vais franchement c'est les billets de train, sauf que quelquefois ça m'agace parce qu'on a une petite gare à Noyant de Touraine qui a envie de tourner, donc c'est pas très sympa d'aller acheter son billet sur internet alors qu'on a... » (F, I10, AnPV, en couple sans enfant)

« Internet ? Rarement pour des achats. Je trouve ça un peu plus intéressant de faire marcher les petites boutiques locales que... parce que c'est un écosystème hein je veux dire, faut renvoyer... enfin c'est le sens du commerce quoi. » (F, I12, Nat, en couple avec enfant)

²²⁷ E-commerce, uniquement pour des achats spécifiques : « Acheter sur internet, alors ça m'arrive, surtout pour Corentin parce que il fait du 45-46 en chaussures, donc voilà pour trouver après ce n'est pas facile... » (F, I27, Nat, seule avec enfant)

« Alors ça peut être parce que je trouve quelque chose que j'ai pas trouvé en magasin... Ça peut être parce que c'est sur un site pour lequel le magasin n'existe pas, un produit particulier. Ça peut être sur un site donc je connais le magasin, mais par exemple ils ont plus les trucs qui me correspondent donc je le prends sur internet. » (F, P69, NRAcc, en couple avec enfant)

²²⁸ E-commerce, uniquement en dernier recours : « MH. *Jamais d'achats sur internet ?* » - « Ce qu'on peut pas faire autrement, les billets d'avion, les billets de train... le reste, non. » (H, P13, AnPV, seul sans enfant)

« Quand on va faire une course sur internet, c'est qu'on a fait les magasins, qu'on n'a pas trouvé [...]. C'est plus en dernier recours. » (F, P12, Nat, en couple avec enfant)

²²⁹ E-commerce, uniquement pour ce qu'on ne trouve pas dans la proximité : « Moi je n'achète que des choses soit que je peux pas... soit que je ne peux que difficilement trouver à proximité. » (H, P15, AnAcc, en couple avec enfant)

²³⁰ Hormis les effets de substitution et de complémentarité, la littérature identifie des effets de « *modification* » (le e-commerce affecte non pas le volume de déplacements, mais change les caractéristiques du trajet telles que le choix modal, le timing ou le chaînage) ; et de « *neutralité* » (le e-commerce est indépendant du commerce traditionnel) – (Cao, 2009, p.7)

e-commerce remplace un déplacement physique ; mais également l'effet de *complémentarité* entre e-commerce et commerce traditionnel. Les ménages vont ainsi pratiquer alternativement l'un ou l'autre, selon leurs besoins ou envies²³¹ ; vont utiliser internet pour comparer des produits (ce qui leur fait gagner du temps), puis les commander ou aller les acheter en magasin ; vont aller *voir* les produits en magasin, puis les commander sur internet (pour des raisons de prix, ou de livraison plus facile)²³².

(2) Par ailleurs, aucun ménage (sauf un) ne mentionne le caractère indispensable d'internet à leur vie dans le territoire, ne conditionne sa vie en milieu rural à l'accès et à l'utilisation d'internet. Ainsi, seule une néo-rurale (la plus jeune du panel) dit n'accepter de vivre en milieu rural et ne supporter la distance à la ville que grâce à internet, qu'elle utilise notamment pour accéder à des formes de culture (films en Version Originale par exemple) qu'elle ne trouve pas dans son territoire de résidence²³³. Internet ne semble donc pas constituer un présupposé à la vie en milieu rural.

(3) Enfin, alors que, "*in theory, online shopping has the potential to lead to dramatic decreases in needs for personal transportation*" (Hiselius, 2015), il ressort de nos observations que les ménages n'ont pas recours au e-commerce dans l'idée de « *ne pas se déplacer* », en raison de difficultés de mobilité par exemple : le e-commerce est un levier qui permet certes de limiter les déplacements²³⁴, mais ce « gain » ne constitue pas l'objectif principal de la pratique d'achat en ligne. Dans la même logique, nous avons montré précédemment que les pratiques spatiales « de proximité » des ménages *permettent* de limiter les distances qu'ils parcourent, mais que cela n'en constitue pas (hormis pour certains ménages qui connaissent des difficultés de mobilité, notamment financières) l'objectif principal. Pour le e-commerce comme pour les pratiques de proximité, l'absence (ou la faiblesse) de considérations au sujet des déplacements s'explique par des déplacements aujourd'hui non problématiques pour la majorité des ménages.

Ces trois observations font du e-commerce un outil qui facilite les pratiques de consommation des ménages, mais qui ne modifie pas en profondeur leurs pratiques de consommation et, plus largement, leurs modes de vie. Le e-commerce n'est aujourd'hui pas valorisé comme un outil

²³¹ Alternance entre e-commerce et pratiques d'achat traditionnelles : « Ouais je fais des achats sur internet, mais... ça m'enlève pas l'objectif de... ne serait-ce que pour les loisirs par exemple, de prendre ma voiture et d'aller [faire du shopping]... non ça a pas changé. » (F, I6, Nat, en couple avec enfants)

²³² Complémentarité entre e-commerce et commerce traditionnel : « C'est vrai que souvent on y va pour prospecter, si on va à Chambray on va regarder ce qu'il y a, on va prendre les références du prix et... » - « MH. Et commander après sur internet. » - « Ou pas ! Selon... Mais c'est vrai que souvent c'est moins cher... » (F, P64, NRAcc, en couple avec enfant)

²³³ Internet, indispensable à la vie en rural : « Je suis très internet. C'est vrai qu'à la campagne, sans internet j'aurais pas pu quoi ! (rires). Impossible ! » (F, I14, en couple sans enfant)

²³⁴ Internet, un levier qui permet de limiter les déplacements : « Disons que quand j'achète sur internet, automatiquement je me déplace pas ! Donc là on limite ! Mais... je dirais... j'achète sur internet, le but principal quand j'achète n'est pas de limiter le déplacement ! [...] Si vous voulez, c'est pas l'idée de départ, mais elle le devient ! » (H, P65, AnAcc, seul sans enfant)

permettant de pallier un manque d'offre, une difficulté d'accessibilité à l'offre, ou d'atténuer la distance à l'offre. Nous proposons de lire ces pratiques comme mettant en évidence le manque de besoin des ménages à utiliser le e-commerce : en effet, les ménages accèdent déjà (rapidement, et sans difficulté majeure) à l'offre commerciale, grâce à une mobilité facile, largement automobile. Le e-commerce n'est donc pas valorisé comme une « solution » pour répondre à des problèmes d'accessibilité ou d'iniquité territoriale, puisque ces « problèmes » ne sont en réalité pas perçus ni vécus comme tels par les ménages.

Ces observations et conclusions rejoignent celles de Sieys et al (2015, à paraître) : ayant mis en évidence des pratiques de e-commerce similaires entre milieux urbain, périurbain et rural, en termes de fréquence d'achat, de budget alloué au e-commerce ou de type de biens achetés, ils ont conclu que l'absence de divergences entre territoires était un signe de l'absence de « problème » lié à une iniquité territoriale en matière de commerce.

Hubers & Lyons (2013) montrent que l'utilisation des TIC peut *indirectement* influencer sur les déplacements des ménages en « *permettant ou encourageant des changements en termes de pratiques sociales ou de choix de lieux [...]* »²³⁵. Nos observations montrent qu'à ce jour, l'influence du e-commerce sur les pratiques de consommation des ménages et sur les lieux fréquentés est relativement faible : il n'a ainsi pas entraîné une baisse importante de la fréquentation des pôles urbains, ou une « relocalisation » globale des pratiques des ménages dans la proximité ; comme mentionné précédemment, nous l'expliquons par l'adéquation entre les envies/besoins des ménages et leurs pratiques actuelles.

Aujourd'hui peu exploité par les ménages, ou non valorisé pleinement, le e-commerce conserve néanmoins tout son potentiel théorique pour permettre aux ménages de modifier leurs pratiques et de limiter leurs déplacements vers l'offre commerciale. Nous faisons donc l'hypothèse que l'outil « e-commerce » sera pleinement valorisé par les ménages lorsqu'un « événement » viendra perturber leurs pratiques de consommation actuelles. Cet événement est, selon nous, une contrainte importante sur les conditions de mobilité des ménages (liée par exemple au renchérissement des carburants, ou à des contraintes législatives fortes), qui viendra entraver des déplacements automobiles aujourd'hui non problématiques, faciles et peu chers. Nous faisons également l'hypothèse qu'une évolution du rapport au numérique des ménages aura une incidence sur leur recours au e-commerce.

4. Conclusion

Dans cette première section, nous avons abordé la question des modes d'habiter des ménages ruraux *via* l'angle de leurs pratiques spatiales : comment la diversification des populations rurales, la mobilité généralisée qui caractérise les sociétés contemporaines, se sont-elles traduites en termes de territorialisation ? Quelles sont les logiques, les principaux déterminants permettant de comprendre les pratiques spatiales des ménages ?

²³⁵ “ *Technologies can enable or encourage changes to social practices and locational decisions over time [...]* ” (Hubers & Lyons, 2013)

Dans un premier temps nous avons mis en évidence, à partir d'une analyse cartographique simple, la diversité des rapports au territoire des ménages, qui investissent de manières très diverses les deux échelles de la proximité et des pôles urbains. En effet, nous avons pu définir qu'aucun schéma-type de pratiques spatiales, aucun modèle de spatialité ne peut être associé à un territoire de résidence (rural isolé ou rural polarisé) ou à un profil de ménage (selon leur trajectoire résidentielle, leur ancienneté dans le territoire, leurs « desseins »). Cette individualisation des rapports à l'espace est selon nous une conséquence directe de la diversité des populations rurales. En effet, nous postulons que c'est la conjonction des caractéristiques territoriales et du profil des ménages qui explique les pratiques spatiales des ménages.

Dans un second temps nous avons souhaité analyser finement la manière dont les pratiques des ménages s'articulent entre ici et ailleurs, entre la proximité et les pôles urbains, en distinguant à l'intérieur de ces deux échelles des « sous-échelles » : la commune de résidence, la commune-centre et le territoire de proximité*, ainsi que les centre-villes et la périphérie des pôles. Nous avons ainsi montré que, si l'on repère des grandes tendances dans la fréquentation des échelles (avec une « proximité » pratiquée de manière quasi-quotidienne, et des pôles urbains pratiqués plutôt occasionnellement), l'investissement des ménages à l'échelle des « sous-échelles » diffère suivant leur territoire de résidence ou leur profil.

Ainsi, nous mettons en évidence l'existence de différentes logiques sous-tendant la fréquentation de la « proximité ». Notons tout d'abord que la fréquentation de la proximité n'est majoritairement pas contrainte, par des difficultés de mobilité ou une impossibilité à quitter le territoire. Les pratiques de proximité s'expliquent par un premier facteur « traditionnel » de recherche de gain de temps, qui va encourager les ménages à rester dans la proximité. Elles sont également liées aux caractéristiques territoriales et à l'existence d'aménités (commerciales ou de loisirs), qui vont permettre, ou non, ces pratiques de proximité. La corrélation entre offre et fréquentation nous amène à encourager le développement d'une offre de proximité, qui constitue une condition nécessaire mais non suffisante aux pratiques : pour susciter une fréquentation pérenne, cette offre doit posséder des éléments de distinction ou de plus-value pour pouvoir concurrencer l'offre de « l'extérieur », facilement accessible. Les pratiques de proximité sont également liées à l'existence ou le développement d'une « culture du local », par laquelle les ménages vont chercher à valoriser leur territoire de résidence et ses acteurs, en fréquentant les producteurs locaux ou en s'investissant dans les réseaux associatifs locaux notamment. Enfin, l'adoption de pratiques de proximité se fait progressivement : un temps est nécessaire aux ménages pour s'approprier le territoire, faire un apprentissage du « rural », et se traduit par une évolution de leurs espaces de vie et modes d'habiter.

De même, nous mettons en évidence des logiques expliquant les pratiques des pôles urbains des ménages, en distinguant quatre types de rapports à « la ville », que nous avons associés au profil des ménages : rapport « affectif au centre-ville », rapport « utilitaire et commercial au pôle », rapport « affectif à la périphérie », et « absence de fréquentation de la ville ».

Après avoir identifié ces différentes logiques permettant de mieux comprendre les pratiques de la proximité et des pôles urbains que développent les ménages, nous avons souhaité évaluer le rôle structurant ou non du travail sur les pratiques spatiales. Nous avons alors montré que, pour

une majorité des ménages, le travail est globalement peu structurant pour leurs activités non contraintes.

Enfin, dans un troisième temps nous nous sommes interrogés sur le rôle d'internet (et plus particulièrement du e-commerce) sur les pratiques spatiales des ménages, et sur son potentiel en termes d'évolution de leur territorialisation. Nous avons ainsi montré que, à ce jour et malgré son potentiel théorique, le e-commerce n'est pas valorisé en tant qu'outil permettant de limiter les déplacements ou les distances parcourues (notamment en limitant la fréquentation des pôles urbains, où est concentrée l'offre commerciale) : les ménages pratiquent aujourd'hui des achats en ligne en parallèle ou en complément à des pratiques de consommation traditionnelles qu'ils ne cherchent pas à supprimer, ni même réellement à réduire. Nous proposons de lire ces pratiques comme mettant en évidence le manque de besoin des ménages à utiliser le e-commerce : en effet, les ménages accèdent déjà (rapidement, et sans difficulté majeure) à l'offre commerciale, grâce à une mobilité facile, largement automobile. Nous faisons donc l'hypothèse que le e-commerce sera pleinement valorisé par les ménages lorsque l'accès facile à l'offre commerciale dont ils jouissent aujourd'hui sera remis en question, notamment en cas de renchérissement fort des carburants ou de contraintes législatives fortes sur leurs pratiques de mobilité.

Chapitre II. Territoires ruraux : des espaces de liens et de vivre-ensemble

La diversification des populations, la mobilité facile et généralisée, la possibilité d'être « *ici et ailleurs* » ainsi que l'essor des réseaux se traduisent par une individualisation des rapports à l'espace (Alphandéry & Bergues, 2004, p. 9), ce que l'on a pu mettre en évidence précédemment au travers de la diversité des pratiques spatiales des ménages ruraux.

Les mêmes phénomènes se traduisent également par une évolution des formes d'appartenance territoriale et des dynamiques d'ancrage territorial des ménages (Djament-Tran, 2015) - évolution qu'ont étudiée depuis le début des années 90 de nombreux chercheurs, notamment Berthelot & Hirschhorn (1996). « *Vivre et travailler au pays* » n'est définitivement plus la principale forme d'appartenance en milieu rural (Sencébé, 2002), et les sociétés paysannes comme « *totalité sociale* » (Mendras & Jollivet, 1971), faites « *d'interconnaissance et d'entraide* », ont quasiment disparu ; la mutation des rapports à l'espace des individus se traduit notamment par « *l'affirmation d'un individu pluriel, engagé dans différentes sphères de socialisation* » (Lahire, 1998), par une multiplication des formes d'appartenance (Sencébé, 2011 ; Fourny et al, 2012).

On observe ces dernières décennies une volonté forte de « retour au local » (ce que nous avons pour notre part pu vérifier en mettant en évidence l'intensité des pratiques de proximité des ménages) ; un retour au territoire, au village, « *paré des vertus de proximité, d'équilibre, d'interconnaissance, par opposition à la ville métropolitaine et tentaculaire chargée de tous les maux* » (Jaillet, 2009, p.120). Les liens de proximité deviendraient alors « *un outil du vivre ensemble, en réaction à l'individualisme, à l'absence d'appartenance territoriale et de sentiment de citoyenneté* » (Fourny et al, 2012).

La question se pose de l'organisation et du fonctionnement de ces nouvelles « sociétés » rurales – sociétés dont la spécificité, voire l'existence, suscitent des débats parmi les chercheurs (Rieutort, 2012), puisque l'inscription dans un même territoire ne suffit plus aujourd'hui à « *faire société* » (Jaillet, 2009, p.121).

Clés de lecture de ce chapitre

La question se pose du lien/des liens que développent les populations rurales *dans, et pour* des territoires avec lesquels elles entretiennent des rapports de plus en plus individualisés. Ce chapitre s'organise en trois sections :

- Quels liens au territoire développent des ménages ruraux aux modes d'habiter polytopiques (Stock, 2006a), dont les pratiques spatiales s'articulent entre le local et un « ailleurs » ?

- Quel « vivre-ensemble » peut-on attendre de formes d'appartenance si diverses : simple cohabitation entre ménages, ou réelle cohésion sociale ? Les territoires ruraux peuvent-ils encore constituer des « *espaces du vivre-ensemble* ? » (Alphandéry & Bergues, 2004)

- Plus largement, peut-on attendre de ces sociétés rurales qu'elles construisent collectivement un avenir pour leur territoire ? (Jousseau et al, 2007)

1. Une mobilité généralisée qui n'empêche pas le développement de liens forts avec le territoire

Quelles formes d'appartenance peut-on identifier et comment coexistent-elles avec la mobilité qui caractérise notre époque ?, s'interrogent Alphandéry & Bergues (2004, p.7). Cette question a donné lieu à une littérature riche, qui interroge les rapports au territoire que peuvent entretenir des individus mobiles aux modes d'habiter polytopiques (Stock, 2004). La mobilité qui « *élargit les horizons des individus* » touche de la même manière les ménages ruraux, pour qui les territoires ruraux ne constituent *a priori* que *l'un* des territoires qu'ils habitent au quotidien ; que *l'un* des territoires qu'ils habiteront ou auront habités au cours de leur vie.

La question n'est pas celle des multiples rapports que les ménages ruraux peuvent entretenir avec les différents lieux qu'ils habitent, mais bien de ceux qu'ils sont susceptibles de développer envers leur territoire de résidence, selon qu'ils y ont vécu toute leur existence, ou que celui-ci ne représente qu'une étape dans un parcours de vie.

1.1. Entre identification, ancrage progressif et absence de sentiments d'appartenance

La sociologie, la géographie, la psychologie environnementale ont démontré l'existence d'une relation affective entre l'être humain et les lieux qu'il habite (cf. Feildel, 2013, p.57, pour une revue de littérature). L'attachement au lieu, défini comme un « *lien affectif entre un ou des individus et des lieux spécifiques* »²³⁶ (Hidalgo & Hernandez, 2001), se développe au cours de l'histoire propre de l'individu, en fonction de son temps de résidence dans le lieu (Morel-

²³⁶ « An affective bond or link between people and specific places »

Brochet, 2007) ou des racines qu'il y a (Ramos, 2012), de la connaissance, de l'apprentissage et des expériences qu'il va en/y développer (Cohen et al, 1986, in Feildel, 2009, p.6).

Une majorité des ménages de notre panel (53 sur 75) se considère « *habitant de sa commune* » : les ménages se sentent « *du territoire* », « *intégrés dans le territoire* », « *faire partie du territoire* ». Ce sentiment d'appartenance envers la « *commune de résidence* » est largement partagé chez les *natifs* (19 ménages sur 21), mais également chez les *anciens urbains* (34 sur 54). Ainsi, dans un contexte de « *mobilité accentuée* » où les modes de vie se caractérisent par une multiplication et un éclatement des espaces pratiqués, la commune de résidence constitue (encore) majoritairement un « *point d'ancrage* » pour des ménages aux origines et aux parcours de vie divers ; pour reprendre les termes de Rémy (1998, p.235), la commune de résidence constitue un *espace d'appartenance* (« *où on se sent chez soi* ») et non uniquement un *espace de référence* (que l'on fréquente *selon les besoins de l'existence sociale ou le hasard des pérégrinations* »). Ce sentiment d'appartenance envers la commune de résidence s'observe y compris chez des anciens urbains ou des ménages dont les pratiques spatiales sont fréquemment tournées vers la ville (pour des raisons professionnelles notamment).

A contrario, 22 ménages sur 75 se sentent habitants de « *leur logement uniquement* » et disent ne ressentir aucun lien d'appartenance particulier avec leur commune.

L'origine des individus influe sur le sentiment d'appartenance à la commune ; on identifie ainsi trois modes de relation :

- (1) un sentiment d'appartenance « *inné* », qui se traduit par une identification au territoire : je suis *d'ici*²³⁷ (Sencébé, 2004).

Ce lien d'identification au territoire concerne essentiellement les *natifs*, qui ont leurs racines dans le territoire et y ont inscrit toute leur histoire de vie. Lorsqu'ils évoquent les liens qu'ils ont avec leur commune de résidence, ils font quasi-unaniment et uniquement référence à leurs origines, à leur histoire personnelle et à leur passé familial²³⁸, comme si ces liens du passé justifiaient d'eux-mêmes, comme une évidence, leur attachement au territoire : je *me sens d'ici* parce que *je viens d'ici* (Sencébé, 2011, p.39). Pour ces ménages, le territoire de résidence devient, à travers un sentiment d'attachement quasi-« *identitaire* », « *une extension d'eux-mêmes* » (Debenedetti, 2005, p.151). A travers cet attachement, le territoire agit comme un « *aimant* », constitue un espace dans lequel on cherche à se maintenir, ou dans lequel on souhaite retourner.

²³⁷ Identification au territoire : « Crouzilles, ça fait partie de nous ! » (F, I15, Nat, en couple sans enfant)

« L'Ile Bouchard, c'est un peu tout quoi ! » (F, I4, Nat, seule sans enfant)

²³⁸ Référence à l'histoire familiale : « Mes grands-parents avaient le garage à l'Ile Bouchard, ma mère c'est la maire de l'Ile Bouchard » (F, I4, Nat, seule sans enfant) ; « C'est mon village de naissance, mes parents ils sont... enfin ils ont toujours été là, mon mari il a toujours été sur Crouzilles, on a été à l'école ensemble à Crouzilles, on s'est mariés sur Crouzilles... » (F, I15, Nat, en couple sans enfant)

« Moi personnellement j'y suis depuis que je suis toute gamine quoi » (F, P8, Nat, en couple avec enfant)

Cette attraction est notamment très prégnante chez les *natifs* les plus jeunes du panel, qui ont parfois été amenés à quitter leur territoire d'origine pendant plusieurs années (notamment pour leurs études, généralement effectuées « en ville »), mais ont cherché à y revenir dès que possible²³⁹ ; ces jeunes correspondent au profil des « *ambassadeurs* » que définissent Escaffre et al (2007, p.9), « *fiers de leur territoire, support de leur identité [...], attachés à leur lieu de vie et à une forme de ruralité représentée comme un cadre de vie idéal [...] pour qui la faible densité s'apparente à un choix de vie revendiqué, assumé et affirmé* ». L'observation que nous faisons ici à propos de ces jeunes *natifs* ne signifie pas que l'ensemble des enfants nés en rural développent ce type d'attachement envers leur territoire : la littérature mentionne par exemple les jeunes qui restent dans le territoire, mais dont l'attachement est plus de l'ordre de l'assignation (c'est le rural « *piège* » - Gambino, 2008, p.212 - de jeunes qui ont des difficultés « *culturelles, psychologiques* » à quitter leur territoire – Le Breton, 2002 ; Huyghe et al, 2013, p.18) ; ou bien encore les jeunes qui choisissent de partir vivre en ville.

L'attachement envers le territoire se traduit également par une volonté des ménages de se maintenir dans le territoire : s'ils envisagent de changer de logement si besoin (pour une maison plus grande, avec un plus grand jardin, ou au contraire pour une maison plus facile à entretenir), à la retraite ou au départ des enfants notamment, les ménages ne projettent pas de s'installer ailleurs que dans leur commune ou dans sa proximité immédiate²⁴⁰. En effet, c'est « *ici* » qu'ils ont leurs racines, mais également leur famille²⁴¹, leur amis, leurs souvenirs, ainsi que les

²³⁹ Un territoire « aimant », où on revient : « J'ai fait mes études d'abord à Tours et après à Nantes. Et après j'ai voulu revenir m'installer à la campagne justement ! [...] parce que du coup j'ai toute ma famille, et c'est vrai que c'est le milieu qui me plaît aussi. Je me voyais pas rester en ville, m'installer en ville... » (F, I4, Nat, seule sans enfant)

« Avant, j'ai été étudiante à Tours aussi, Tours nord et Tours centre. Et après on est venus là. » - « MH. Est-ce que y avait une volonté de rester à Crouzilles... » - « Oui oui oui ! Parce qu'on est natifs tous les deux d'ici et on avait pas envie de partir ailleurs, voilà ! » (F, I15, Nat, en couple sans enfant)

²⁴⁰ Un territoire « aimant », où on souhaite rester : « Moi je suis native d'ici donc... moi je suis bien ici quoi. Donc... Moi aujourd'hui, [...] on viendrait à me dire je vous mute à Paris, sincèrement je cherche un autre travail ! [...]. Non, franchement non. Je... hormis d'avoir pas le choix mais là non même pas quoi. Je... ouais, je non non je chercherais...à rester à Azay ! » (F, P8, Nat, en couple avec enfant)

« [Vivre ici ?] Je pense que c'est une étape. » - « MH. Et qu'est-ce que vous envisagez alors ? » - « D'avoir une maison plus grande ! Quelque part ! Mais pas très loin d'ici. » (F, I24, Nat, en couple avec enfant)

²⁴¹ Volonté de rester auprès de la famille : « On a déjà investi dans une maison sur l'Ile Bouchard, et on envisage d'aller là-bas plus tard [...] parce que ma fille habite juste à côté, mon père habite encore là, le père à Pascal... enfin le père de mon mari normalement devrait venir habiter par ici, si un jour il vient... » (F, I2, Nat, en couple avec enfant)

« MH. A terme, vous envisagez de bouger ? » - « Non non non pas du tout ! Parce que vous voyez j'ai ma fille qui habite en Haute-Savoie, et souvent mes collègues me disent bah tu vas peut-être vendre et partir... ah je dis non non, attendez on connaît personne nous là-bas, je peux vous dire que là-bas vous connaissez personne ! Ah non non ! Bah non, et puis on a toute notre famille nous ici. » (F, P4, Nat, en couple sans enfant)

sépultures familiales²⁴² : « *pourquoi partir ailleurs ?* »²⁴³ se demande une native, résumant l'esprit de la plupart des natifs interrogés.

Néanmoins, ces « *appartenances premières* » (au sens de « originelles ») ne sont « *ni déterminantes, ni insignifiantes* » (Messu, 2011, p.3). En effet, l'attachement à leur lieu d'origine dont fait part la majorité des *natifs* n'agit pas comme une prison qui les enferme, constitue le « *seul horizon possible* » ou les empêche de partir ailleurs : on ne peut pas parler « *d'attachement comme destin social* » (Sencébé, 2011, p.37), d'ancrage obligé. Ainsi, si aucun *natif* n'évoque l'envie de quitter (d'échapper à) son territoire d'origine, certains mentionnent un départ possible si un besoin (notamment par rapport à leur travail) apparaît²⁴⁴.

(2) un sentiment d'appartenance « choisie » issu d'un travail d'intégration et d'appropriation du territoire : je « *me suis intégré* », « *maintenant, je fais partie des habitants* ».

Ce sentiment d'appartenance choisie est partagé essentiellement par les *néo-* ou *anciens néo-ruraux* : à la différence des *natifs*, leur sentiment d'appartenance au territoire n'est pas inné, « *déterminé par leur naissance* », mais issu d'un travail d'intégration progressive dans la population, d'appropriation du territoire. Ainsi, ces ménages associent leur lien au territoire avec leur investissement, leur implication dans les associations locales ou la municipalité²⁴⁵, ou leurs relations avec leurs voisins ou les autres habitants de la commune²⁴⁶.

On peut qualifier le sentiment d'appartenance qu'éprouvent ces ménages d'ancrage (choisi, progressif) dans le territoire (Sencébé, 2011, p.39). De façon plus prononcée que les ménages

²⁴² Attachement aux souvenirs : « On a même notre résidence secondaire, vous voyez, de dernier... Déjà achetée nous ! Non, mais disons, vous savez, les places au cimetière c'est un certain temps, et donc il s'avère que le grand-père de mon mari, bah ça y est, fallait soit racheter pour continuer, ou alors c'était perdu, donc on en a profité pour acheter pour nous ! Comme ça le grand-père sera avec nous ! Voilà il se sentira moins seul ! (rires) Et puis nous on restera en famille, voilà. » (F, P4, Nat, en couple sans enfant)

²⁴³ F, P4, Nat, en couple sans enfant

²⁴⁴ Partir si besoin : « On est là, si on reste on reste, si on part on part. Pour l'instant on s'imaginer pas partir, mais s'il fallait qu'on le fasse parce qu'on avait des opportunités de travail ailleurs on le ferait. » (F, P2, Nat, en couple avec enfant)

²⁴⁵ Une intégration via une implication dans les réseaux locaux : « Bah dans la mesure où je me suis beaucoup investi pour la commune, j'ai l'impression que je suis quand même de Crouzilles ! (rires) » (F, I11, AnPV, en couple sans enfant)

« Alors je me sens quand même assez proche des gens de mon quartier, parce que je fais partie de l'association par exemple ! » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

²⁴⁶ Une intégration dans la population communale : « Je me sens tout à fait habitant de Chezelles ! Je connais la plupart des gens, oh y en a que je connais personnellement, y a que 130 et quelques habitants hein ! » (H, I13, AnPV, en couple sans enfant)

« Heu... je me sens vraiment habiter Cinq-Mars-La-Pile. Ouais. Ma profession fait que y a une certaine proximité aussi avec les habitants de Langeais en particulier, mais c'est vrai qu'ici lorsque je sors de chez moi c'est pas rare que je croise un voisin avec qui je vais discuter, échanger même brièvement, mais... » (F, P60, NRAcc, en couple avec enfant)

qui *s'identifient* à leur territoire, les ménages qui « s'ancrent » envisagent plus facilement de « lever l'ancre », de quitter leur logement et leur territoire. Habiter en milieu rural constitue, pour plusieurs d'entre eux, une « étape » dans un parcours de vie²⁴⁷ : « *l'ancrage en milieu rural s'inscrit dans un parcours social et géographique* » (Sencébé, 2011, p.39).

Les ménages sont ancrés dans leur territoire de résidence, mais en sont en même temps relativement « détachés » (Ramos, 2012, p.68) : « *l'individu ne formule pas de projection de déplacement, il ne l'exclut pas non plus* » ; Sencébé (2011, p.39) parle d'*appartenance labile*, « *définie par un temps présent* ». Ainsi, la plupart des ménages souhaite « *rester autant que possible* » dans leur logement (qui leur convient et dans lequel ils se sont investis, tant sentimentalement que financièrement) et dans leur territoire de résidence (où ils se sentent *bien*, peuvent mener la vie qu'ils souhaitent, trouvent un confort de vie qu'ils ne trouveraient pas ailleurs) ; néanmoins, de manière plus marquée que chez les *natifs*, plusieurs ménages évoquent la possibilité, voire leur souhait, de partir ailleurs si le besoin²⁴⁸ ou l'envie²⁴⁹ s'en font sentir. Pour ceux qui en viennent, les ménages envisagent notamment un « *retour à la ville* » ; d'autres évoquent des rêves de départ vers d'autres régions, vers le soleil, la montagne, voire vers d'autres campagnes²⁵⁰.

Pour certains *anciens urbains*, l'installation en milieu rural permet de faire naître un sentiment d'« *identité territoriale* » (Barbichon, 1983), comme celui que connaissent la majorité des *natifs* : alors qu'ils étaient « *bien* » là où ils habitaient avant, les ménages ont en arrivant en milieu rural (enfin) « *trouvé leur place* », se sentent désormais (enfin) appartenir à quelque part²⁵¹.

²⁴⁷ Une étape dans un cycle de vie : « Je pense que la maison c'est plus la maison d'une vie... et encore nous on a pas déménagé, parce qu'on a plein d'amis qui ont vendu des maisons, qui sont repartis ailleurs... nous pour l'instant on reste là mais... » (F, I23, AnPV, en couple sans enfant)

²⁴⁸ Lever l'ancre si besoin : « MH. *Le fait d'habiter ici, est-ce que c'est vraiment un aboutissement, ou une étape ?* » - « Alors ça c'est une question qu'on évoque souvent, bon on a beaucoup de terrain, on est un peu éloignés... donc mon mari dit effectivement c'est possible qu'on vende tout quand moi je pourrai plus m'occuper de la maison, et qu'on se rapproche d'une ville, enfin moi en tout cas j'aimerais bien ! » (F, I22, Nat, en couple sans enfant)

²⁴⁹ Lever l'ancre si envie : « MH. *Le fait d'habiter ici dans cette maison ici, est-ce que c'est une étape, ou est-ce que c'est vraiment un aboutissement ?* » - « Si ça nous plaît tout le temps on restera là, si on a envie de bouger, on bougera ! Le lieu nous plaît beaucoup, après si on arrive à s'épanouir ici professionnellement, tout un tas de choses, on restera ici, si on y arrive pas, on partira ailleurs. » (F, I9, NRPV, en couple avec enfant)

²⁵⁰ Partir « ailleurs » : « C'est vrai qu'on a des rêves, le rêve c'est effectivement de changer de région, bon pour des raisons un peu plus de soleil, déjà, et puis des raisons... on étudierait effectivement à ce moment-là ne pas de retrouver trop paumés dans la campagne. » (H, P25, AnPV, en couple sans enfant)

« Moi je partirais bien, ouais ! [...] J'aimerais bien une région montagneuse. Un petit village, pareil, un petit village autour des 1000 habitants, un truc comme ça, un coin sympa, et qu'il y ait de tout aussi autour ! » (H, P30, AnAcc, en couple sans enfant)

²⁵¹ Naissance d'une identité territoriale : « Quand on vivait en ville on était pleinement satisfaits hein ! [...] mais maintenant qu'on est là, bah c'est un peu comme si bah... on avait toujours été là ou... enfin moi j'ai vraiment eu le sentiment quand je suis arrivée là d'être à ma place, alors qu'avant j'avais pas le sentiment de ne pas être à ma place ! » (F, P11, NRAcc, en couple avec enfant)

« L'environnement citadin, on était dans un lieu... un immeuble un peu chic, un peu... comme ça... et en fait les gens très snob, très... donc du coup très désagréables, très... voilà c'était pas sympathique du tout... bon nous on s'en fichait, on vivait notre vie... et après quand on est arrivés ici en fait c'est là que je me suis rendue compte que là-bas c'était pas bien ! Et du coup ici les voisins venaient, m'emmenaient des légumes comme ça,

(3) enfin, certains ménages ne ressentent aucun *attachement* envers leur territoire, et ne souhaitent pas s'y *ancrer* : ces ménages se sentent ainsi uniquement « habitants de leur logement ».

Ce sont notamment des ménages qui « *viennent d'ailleurs* ». Des ménages qui se sentent toujours attachés à leur ancien lieu de résidence²⁵², qu'ils ne voulaient pas quitter : ils ressentent parfois leur départ comme un « arrachement » (Ramos, 2012, p.63). Ici, ils se sentent « *déracinés* ». Ce sont également des ménages qui sont attachés à leur territoire d'origine, avec lequel ils ont encore des liens (notamment familiaux) forts²⁵³. Ainsi chez ces ménages l'attachement à leurs « anciens lieux » se traduit par une « résistance au changement » (Altman & Low, 1991). Pour ces auteurs, l'attachement aux anciens lieux se traduit par la mise en place de « retours sous forme de pèlerinages » : de fait, on observe chez les ménages de notre panel des déplacements, des *retours* fréquents vers les lieux d'attache, même lorsque ceux-ci sont relativement éloignés²⁵⁴. Pour ces ménages, l'absence (de volonté) d'ancrage dans leur « nouveau » lieu de résidence (dans lequel ils résident pourtant parfois depuis de nombreuses années) peut être vu comme une forme de loyauté envers l'ancien territoire.

Les ménages appartenant « à leur logement uniquement » sont également ceux qui tiennent les discours les plus négatifs envers les « ruraux »²⁵⁵ : *a fortiori*, ils ne cherchent pas (ou peu) à s'investir dans les réseaux locaux, et préfèrent s'investir à l'extérieur de leur commune.

alors que je les connaissais pas enfin c'était... et là je me suis dit ohlala ça existe des gens pareil quoi ! Et du coup voilà on s'est dit qu'on avait fait le bon choix, qu'on était bien ici. » (F, I18, NRPV, en couple avec enfant)

²⁵² Attachement au lieu de résidence antérieur : « MH. *Est-ce que vous vous sentez habitante d'Ambillou* [...] ? » - « Non je me sens pas... je suis dans ma maison à Ambillou et puis voilà ! [...] Je me sens quand même un peu déracinée ici... » - « MH. *Du coup vous vous sentez appartenir à...* » - « A Fondettes ! Ah oui toujours oui ! » (F, P67, NRAcc, seule sans enfant, ancienne habitante de Fondettes)

²⁵³ Attachement au lieu d'origine : « On est tous les deux originaires de Chinon, donc notre vrai territoire d'ancrage c'est plutôt Chinon [...] Chinon, où j'ai ma famille et ma belle-famille. » (H, P3, AnAcc, en couple avec enfant)

« MH. *Est-ce que vous vous sentez Bouchardais ?* » - « Ah pas du tout !! Je me sens déjà pas tourangeau donc... » - « MH. *Vous vous sentez poitevin ?* » - « Ah complètement ! » (H, I3, NRAcc, en couple sans enfant, originaire de Poitiers)

²⁵⁴ Des retours aux sources fréquents : « On remonte souvent en Normandie » (F, P62, NRAcc, en couple avec enfant, tous les deux originaires de Normandie) ;

« Le week-end, des voyages dans le Chinonais pour la famille... » (H, P3, AnAcc, en couple avec enfant, tous les deux originaires de Chinon)

²⁵⁵ Des discours négatifs envers les « ruraux » : « Je suis pas particulièrement investie, parce que... en fait moi voilà je viens de la région parisienne, de la banlieue ouest, avec une culture quand même et un... un niveau de vie assez aisé, et une culture éducative particulière, je pense qu'ici y a aussi beaucoup de gens qui sont socialement pauvres... pas forcément financièrement mais d'un point de vue de leur culture. Et qui... enfin... qui élèvent leurs gamins à la claque, enfin qui sont assez « ruraux »... » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

1.2. Un attachement qui se traduit par une volonté de faire vivre le territoire, qui constitue un « espace-refuge »

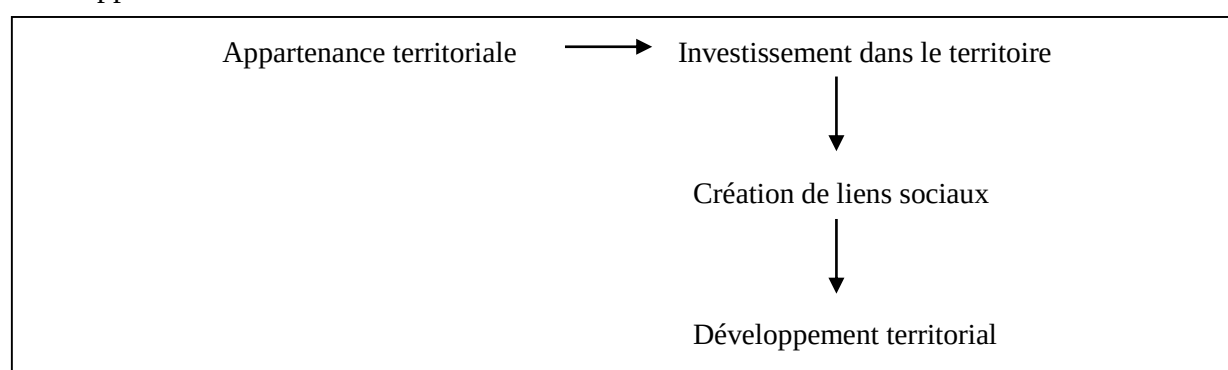
Ce sentiment d'appartenance envers le territoire, voire cette identification au local que développent les ménages, ont une incidence sur le développement de ces territoires et leur devenir en cas d'évolution des conditions de mobilité des ménages.

En effet, comme nous l'avons vu précédemment, cet attachement au territoire est corrélé avec un investissement dans la vie locale. Le sentiment d'appartenance envers la commune (*via* une identification ou un ancrage progressif) est majoritairement évoqué par des ménages qui s'y investissent, à travers leurs pratiques quotidiennes ou leur implication dans les réseaux locaux ; en parallèle, les ménages qui ne fréquentent le centre-bourg de leur commune pour aucun motif (école, commerces, loisirs) sont également ceux qui ont tendance à évoquer un sentiment d'appartenance envers leur logement uniquement²⁵⁶.

Nous supposons que le lien entre appartenance territoriale et investissement fonctionne « dans les deux sens » ; en particulier, et c'est « le sens » qui nous intéresse ici, nous supposons que l'existence de sentiments d'attachement envers le territoire donne envie aux ménages de le faire vivre, de participer à son dynamisme, et par-là de l'investir au quotidien, de s'impliquer dans les réseaux locaux. *A fortiori*, l'investissement dans le territoire ou les réseaux locaux est vecteur de liens sociaux : de relations quotidiennes entre habitants ; d'échanges avec les acteurs du territoire (commerçants notamment) – échanges qui, comme nous l'avons vu précédemment, constituent pour les ménages l'un des moteurs de leur fréquentation de la proximité.

Pour V. Angeon (Angeon et al, 2006 ; Angeon, 2008) ces liens sociaux constituent le « *ciment des intentions d'actions collectives* », un capital mobilisable pour le développement territorial.

Ainsi, selon nos observations et la littérature, les sentiments d'appartenance territoriale ou d'identité locale que développent les ménages sont favorables, voire favorisent, le développement territorial.



Graphique 17 : De l'appartenance territoriale au développement territorial – MH, 2015

²⁵⁶ Attachement au logement uniquement : « MH. *Du coup vous êtes habitante de votre maison, qui est à Villaines ?* » - « Bah moi je suis là juste pour manger et dormir, voilà ! Y a rien qui attire les gens, ici. » (F, P31, Nat, seule sans enfant)

Par ailleurs, cet attachement au territoire se traduit par une volonté des ménages à rester dans le territoire (ce que nous avons mis en évidence précédemment, pour les *natifs* ou les *néo-ruraux*, qui souhaitent demeurer dans leur territoire autant que possible), y compris en cas d'évolution profonde de leurs conditions de vie. Ainsi, alors que l'on aurait pu faire l'hypothèse qu'un durcissement des conditions de mobilité (et, *a fortiori*, des conditions de vie des ménages) mènerait à un nouvel exode rural²⁵⁷, nos observations semblent montrer le contraire : même en cas d'un renchérissement des mobilités, qui contraindrait fortement leurs modes de vie, les ménages n'envisagent pas de quitter leur territoire actuel de résidence.

Nous avons imaginé avec les ménages enquêtés un scénario dans lequel leurs conditions de mobilité seraient fortement perturbées en raison d'un renchérissement fort et brutal des carburants, et leur avons demandé de quelle manière ils adapteraient leur mode de vie, en leur proposant des pistes d'adaptations possibles.

²⁵⁷ C'est notamment l'une des hypothèses du programme de recherche MOBITER (2013-2015), sur lequel nous avons travaillé avec les laboratoires CITERES de l'Université de Tours et LVMT de l'Université de Marne-la-Vallée.

-- Point méthode --

Cette partie de notre questionnaire se rapproche de la « méthode des adaptations déclarées », qui amène les ménages à s'interroger sur « ce qu'ils feraient différemment s'ils se trouvaient confrontés à tels types de contraintes ».

« Dans un univers de contraintes relativement précises, l'enquête est incité à expliciter quel serait son comportement ; il s'agit de comprendre (et non de quantifier) le processus de construction des changements de comportements en fonction de l'univers de choix des individus. » (Calzada, 1999)

Notre question a été posée de la façon suivante : « Imaginons que, demain matin, le prix de l'essence passe à 5€/L. Comment adapteriez-vous votre mode de vie dans ce contexte d'augmentation du prix des carburants et de mobilité contrainte ? ». Pour aider les ménages à s'imaginer dans un tel contexte, nous leur proposons alors différentes adaptations possibles (fréquentation plus importante des commerces et services locaux ; optimisation des déplacements, changement de mode de transport ; recherche de nouveaux revenus pour maintenir des pratiques équivalentes ; changement de travail, déménagement, etc.) ; lors de la 2nde phase d'entretiens, ces propositions d'adaptations étaient présentées sous la forme d'un graphique (cf. Annexe 3, p.xi)

Plusieurs biais dus à cette méthodologie peuvent remettre en question l'analyse que nous faisons :

- d'une part, les ménages ont certaines difficultés à se projeter dans une situation inconnue (Calzada, 1999), à imaginer un mode de vie totalement différent, dans lequel ils ne pourraient plus se déplacer en voiture ou de manière très contrainte. Ces difficultés se traduisent chez les ménages par une absence de réponse (« On s'est jamais posé la question », « on peut pas dire, on peut pas prévoir »), ou les amènent à apporter des réponses possiblement « peu fiables », totalement différentes de ce qu'ils feraient si le scénario devenait réalité : ainsi, on peut considérer par exemple que les ménages qui nous disent « envisager d'acheter un cheval » pour remplacer la voiture sont dans ce cas de figure.

- d'autre part, dans une situation où ils doivent s'adapter à de nouvelles conditions, les ménages essaient autant que possible de maintenir leur mode de vie actuel : « ceci constitue le point de départ et l'ossature de la réflexion » (Durand, 2014, p.7). Ainsi, ils envisagent plus facilement d'adopter des changements « mineurs », qui impacteront peu, ou uniquement, leurs habitudes de vie quotidiennes (leurs habitudes de mobilité par exemple), que des changements « majeurs », de type changement de travail ou déménagement, qui remettent totalement en question leurs habitudes ; en outre, notre panel est constitué en

grande majorité de ménages qui sont propriétaires de leur logement, ce qui renforce potentiellement leur attachement au territoire.

Ceci peut donc expliquer le fait que les ménages de notre panel soient plus nombreux à évoquer des changements de mode de transport ou une optimisation de leurs déplacements, qu'un changement de travail ou un déménagement.

En raison des biais évoqués ci-dessus, les réponses des ménages sont à prendre avec beaucoup de précaution. Ainsi, à la différence de la manière dont nous avons procédé jusque-là dans notre analyse (i.e. analyser l'ensemble des discours produits, y compris ceux évoqués rarement, que nous considérons comme des signaux « faibles » mais néanmoins extrêmement révélateurs), nous tiendrons compte uniquement des discours majoritaires : seuls ceux-ci nous semblent significatifs.

Le principal enseignement à tirer est la volonté qu'expriment la grande majorité d'entre eux de rester dans leur territoire, même en cas de bouleversement important de leurs conditions de mobilité.

Seuls 5 ménages sur 75 estiment qu'il serait inenvisageable de rester en milieu rural dans un tel scénario : ils expriment alors une volonté réelle de partir, pour se rapprocher de la ville et/ou de territoires desservis par une offre en transports en commun²⁵⁸ ; ces ménages sont également des ménages qui n'exprimaient aucun *attachement* envers leur territoire, et se sentaient « habitants de leur logement uniquement ». Quelques autres ménages estiment également que déménager en ville serait la seule solution, mais une solution qu'ils adopteraient sous la contrainte, avec de « *grands regrets* »²⁵⁹.

Ainsi, la grande majorité des ménages de notre panel souhaite continuer à vivre dans le territoire. Certains ménages le mentionnent explicitement²⁶⁰, notamment des ménages *natifs* pour qui il est impensable de partir : c'est là qu'ils ont leur réseau social, « *leur vie* », « *leurs*

²⁵⁸ Des ménages qui envisagent de partir : « [En cas de renchérissement des carburants] Oh bah là on envisagera un déménagement, on envisagera autre chose oui ! » (H, P15, AnAcc, en couple avec enfant)

« MH. *Vous la solution que vous avez trouvée, c'est... déménager ?* » « Bah oui. Pour du coup me rapprocher d'un endroit où y a des Fil Bleu [service de transports en commun de l'agglomération tourangelles]. Y aura peut-être d'avantage de transport sur la 1^{ère} couronne, avec des horaires plus réguliers, et oui après, oui, les commerces ! Quand même ! Pas avoir trop loin pour aller faire mes courses... des choses comme ça ! » (F, P31, Nat, seule sans enfant)

²⁵⁹ [Est-ce que vous pouvez continuer à vivre ici ?] – « Ah là, je sais pas ! Parce que moi j'ai besoin d'un réseau social hein, donc là ce serait dur ! Je pense que ça serait dur ! Là c'est peut-être ce qui m'obligerait à aller habiter en ville. Mais en même temps avec un grand regret ! (rires). » (F, P16, AnPV, en couple sans enfant)

²⁶⁰ Des ménages qui souhaitent rester : « MH. Vous iriez pas ailleurs ? » - « Non non je reste à Azay-le-Rideau ! Je reste à Azay-le-Rideau ! » (H, P6, AnAcc, en couple sans enfant)

« Est-ce que vous vous dites faut absolument que je déménage d'ici, et par exemple que je me rapproche de Tours ? ou au contraire vous vous dites, non je suis très bien là parce qu'il y a tout ? » - « Comme ça, je dirais je reste là, je cherche un travail plus près. » (F, P2, Nat, en couple avec enfant)

racines »²⁶¹ : on retrouve ici des marques d'un attachement extrêmement fort au territoire. D'autres ménages ne considèrent pas le départ comme une solution, et ne l'évoquent même pas dans leur réponse : ils mentionnent ainsi uniquement les solutions qui leur permettraient de se maintenir dans le territoire.

La volonté qu'expriment les ménages de « rester » est également liée à une mise à l'écart formelle de l'urbain : ils souhaitent rester en milieu rural parce qu'ils leur est inenvisageable d'aller habiter en ville²⁶². Peut-on réellement lire ces réactions comme de l'attachement au territoire... ?

Les ménages évoquent les différentes adaptations de leurs modes de vie qui leur permettraient de se maintenir dans le territoire. Pour la grande majorité d'entre eux, la première stratégie évoquée est, et de loin, celle d'une modification de leurs habitudes de mobilité. Ainsi, comme nous le verrons dans la quatrième partie de cette recherche, les ménages envisagent de faire évoluer leurs pratiques habituelles uniquement sous la contrainte, qui leur ferait accepter de « *faire des sacrifices* », alors que ces mêmes changements de comportements n'étaient pas du tout envisagés « *dans des conditions normales* », en l'absence de besoins. De façon concomitante, les ménages optimiseraient leurs déplacements et envisageraient des changements de modes de transport :

- ils limiteraient les déplacements les plus longs (vers Tours notamment), les déplacements « *inutiles* » ou liés à des loisirs, « *iraient à l'essentiel* »²⁶³ ; ils regrouperaient leurs déplacements « *encore un peu plus* »²⁶⁴ ;

²⁶¹ Un départ inenvisageable : « MH. *Vous n'iriez pas ailleurs ?* » - « Non ! Parce qu'on connaît les gens à Azay, on a nos racines, on est arrivés là j'avais 30 ans quand je suis arrivé ici, donc on a toutes nos racines on a tout ! » (H, P6, AnAcc, en couple sans enfant)

²⁶² Mise à l'écart de l'urbain : « J'aurais du mal à rester vivre où je suis, en plus là où on est c'est un peu perdu quand même ! Donc... ça serait compliqué hein ! Mais autrement... En même temps j'aurais pas env... j'ai pas envie d'aller vivre en ville, donc j'essaierai de m'adapter je pense. » (F, P24, AnPV, en couple sans enfant)

« MH. Du coup si c'était pas possible de vivre ici, vous pourriez envisager de partir ailleurs, d'aller à Tours, ou dans le centre d'Azay ? » - « Alors centre d'Azay ça va, en fait retourner vivre en centre-ville d'une petite ville, pourquoi pas, mais... Non, une grosse agglomération non c'est... non, non non. C'est pas... c'est pas une phobie mais... ah non vraiment pas ! » (F, P1, NRAcc, en couple avec enfant)

²⁶³ Optimisation des déplacements : « Bah les loisirs, faudrait réduire, c'est-à-dire les déplacements pour aller vadrouiller, pour aller boire un verre à Berthenay ou à... ça ce serait terminé... bah les WE, le WE prolongé on descendrait plus à la Palmyre... c'est pareil, Tours, on limiterait vraiment ! Faudrait vraiment avoir besoin ! Ça, les loisirs, mes déplacements pour... bah pour certaines courses, ça c'est sûr ! » (F, P63, NRAcc, en couple avec enfant)

« Bah je crois que dans un 1er temps je ferais la part des choses entre les déplacements dits utiles et les déplacements futiles. [...] Et puis y a le futile, le déplacement... plaisir, y renoncer oui, pourquoi pas ! Mais... avec... réticence quand même quoi ! » (H, I11, AnPV, en couple sans enfant)

²⁶⁴ Optimisation des déplacements : « Donc je grouperais, forcément un peu plus, et puis... mais c'est ce que je fais déjà un petit peu quand même ! » (F, P24, AnPV, en couple sans enfant)

- en termes de changement de mode de transport, les ménages évoquent principalement le recours au covoiturage, une « organisation groupée » de leurs déplacements²⁶⁵ ; d'autres envisagent de renforcer ou d'initier une pratique de la marche ou du vélo, voire du train²⁶⁶.

- enfin, certains ménages envisageraient même de vendre l'une de leurs voitures²⁶⁷, quitte à modifier leurs habitudes de déplacements pour limiter leurs besoins²⁶⁸.

Nos observations rejoignent les conclusions du programme de recherche Ruptures (PREDIT, 2012, p.89) qui montrait que « *face à une crise, les ménages ajustent progressivement leur poste transports [dans l'objectif de] conserver, même partiellement, leur mode de vie et leur habitat* ».

Il est intéressant d'observer que non seulement l'évolution des conditions de mobilité n'entraînerait pas un « nouvel exode rural massif », mais se traduirait pour certains ménages par un renforcement de leur « ancrage » dans la campagne, où ils jugent qu'ils seraient mieux lotis qu'en ville, notamment en matière alimentaire²⁶⁹ : le territoire rural constitue alors un « espace-refuge ». Ainsi, en réponse à l'évolution de leurs conditions de vie, certains ménages chercheraient à accentuer leur fréquentation de la proximité, notamment en « consommant plus local » (chez les producteurs locaux, les commerces de proximité)²⁷⁰ ; ou se recentreraient sur leur domicile et leur potager²⁷¹, voire chercheraient à développer une certaine autonomie (alimentaire ou énergétique)²⁷².

²⁶⁵ Du covoiturage, majoritairement envisagé : « Bah déjà effectivement j'essaierais d'optimiser le covoiturage, enfin de... de faire le plus possible de déplacements... en commun. » (H, P19, NRPV, en couple sans enfant)

« Je pense que oui le covoiturage, organiser les déplacements différemment ! Ça c'est le truc qu'on ferait en 1^{er} ouais. » (F, P62, NRAcc, en couple avec enfant)

²⁶⁶ D'autres changements de mode de transport sont envisagés : « Je pense que je réparerais mon vélo, et que j'essaierais d'aller faire mes courses avec mon vélo, parce que malgré ça peut se faire aussi quand même ! » (F, I22, Nat, en couple sans enfant)

²⁶⁷ Diminuer le taux de motorisation : « Je pense que du coup on vendrait la voiture » (F, P64, NRAcc, en couple avec enfant)

« Je pense que si vraiment c'était compliqué, je pense qu'on aurait plus qu'une voiture. » (F, P1, NRAcc, en couple avec enfant)

²⁶⁸ Modifier les habitudes pour limiter les besoins : « J'avais passé un CAP petite enfance je pense que j'arrêterais de travailler je me mettrais nourrice à la maison, je prendrais plus mon véhicule ! Du coup bah déjà y aurait plus qu'une voiture à la maison, ça c'est sûr. » (F, P20, Nat, en couple avec enfant)

²⁶⁹ Une situation plus favorable à la campagne qu'en ville : À mon avis, dans les scénarios catastrophe, je dirais au niveau des prix de l'énergie, on sera bien plus malheureux en ville qu'à la campagne. Déjà y aura plus à bouffer pour tout le monde, donc on sera beaucoup mieux à la campagne ! » (H, P28, NRPV, en couple sans enfant)

« Donc à ce titre-là, je serais mieux placé qu'en ville ! » (H, P13, AnPV, seul sans enfant)

²⁷⁰ Ancrage dans la proximité : « Je pense que... y a le Proxi, bon après ça coûte, mais bon peut-être que si après beaucoup de gens consomment il baissera ses prix, mais bon on sait très bien que c'est difficile de survivre pour une petite supérette, mais bon voilà ! Pour les produits de base... c'est... oui c'est possible ! »

²⁷¹ Ancrage au domicile : « Je retournerais dans mon potager (rires), euh... oui je crois que je retrouverais... bah ce que j'ai dû abandonner... un potager, la couture, donc une vie plus... certainement plus centrée sur la maison » (F, P22, AnPV, en couple avec enfant)

²⁷² Développement d'une certaine autonomie : « Je chercherais à rester à Villaines ! Quitte à développer mon autonomie ! [...] Déjà au niveau de l'eau, de l'énergie, et puis au niveau alimentaire... on est encore loin loin

1.3. Conclusion

Les modes d'habiter en territoires ruraux se caractérisent par une mobilité généralisée, qui amène les ménages à articuler « *mobilité et proximité* » (Lefeuvre, 2005). Nos analyses montrent que le territoire de résidence n'est pas considéré par les ménages comme un *espace de référence* » (Rémy, 1998, p.235), qu'ils fréquentent mais ne s'approprient pas ; il constitue (encore) un « point d'ancrage » pour une majorité de ménages aux origines et aux parcours de vie divers.

On identifie pour certains ménages (en particulier les *natifs*) une forme d'identification au territoire (« je suis d'ici »), qu'ils justifient par leurs racines et leur histoire familiale ; le territoire agit sur ces ménages comme un « aimant ». D'autres ménages développent progressivement un sentiment d'appartenance envers le territoire, issu d'un travail d'intégration et d'appropriation ; appartenance « labile » (Sencébé, 2011, p.39) qui se traduit par une volonté d'ancrage, mais n'empêche pas les ménages d'envisager de partir. D'autres ménages enfin ne ressentent aucun attachement envers leur territoire de résidence, et se sentent uniquement « habitants de leur logement » ; ce sont en particulier des ménages qui ont des liens forts avec d'autres territoires, anciens lieux de résidence ou territoire d'origine.

Cet attachement que développent certains ménages envers leur territoire de résidence a une incidence concrète pour le territoire. D'une part, il se traduit par une volonté d'implication dans les réseaux locaux : les ménages s'investissent pour « faire vivre leur territoire » ; pour V. Angeon (2008), ceci est vecteur de liens sociaux, qui constituent un capital mobilisable en termes de développement territorial. Par ailleurs, cet attachement se traduit par une volonté de rester dans le territoire, même en cas de bouleversement total des conditions de mobilité ; les ménages envisagent alors une évolution de leurs pratiques de mobilité voire un renforcement de leurs pratiques de proximité, qui leur permettraient de se maintenir dans le territoire. Ainsi, alors que l'on aurait pu supposer qu'un durcissement des conditions de vie en milieu rural se traduirait par une désertification ou un nouvel exode rural, on observe au contraire qu'il se traduirait pour une majorité des ménages par un renforcement de leur ancrage dans ces territoires qui constituent dès lors un « refuge ».

2. « Vivre-ensemble » : entre relations cordiales de voisinage et émergence de nouvelles solidarités entre ménages

Les sociétés paysannes d'antan, « *modèle d'intégration communautaire* » (Perrier-Cornet et al, 1997) fonctionnaient en « *collectivités autarciques* », se caractérisaient notamment par une

du compte, mais on s'est donné 5 ans pour avoir quelque chose qui soit pas trop... qui fasse une partie non négligeable je dirais de notre alimentation, en faisant un jardin, en ayant... là on a 3 poules, on a 2 ruches... » (H, P28, NRPV, en couple sans enfant)

interconnaissance²⁷³ et un fonctionnement communautaire forts ; par une structuration autour de quelques *familles* (Mendras, 1976, p.98), auxquelles on se référait pour se reconnaître, se situer et s'attribuer un statut : « *il fallait toujours savoir qui est le "père de", le "fils ou la fille de"* » (Le Goff, 2012, p.109). Ces sociétés se caractérisaient également, « *revers du fort sentiment d'appartenance* » (Le Goff, 2012, p.115), par une certaine méfiance envers les « *étrangers qui n'appartenaient pas aux filiations connues* ». Enfin, l'appartenance à ces sociétés paysannes se traduisait par des relations d'entraide forte, « *normées, systématiques* » (Gannon & Sandron, 2006) qui mobilisaient l'ensemble de la communauté villageoise (Sabourin, 2007).

L'ouverture sur le monde extérieur (François-Poncet & Belot, 2008, p.22), puis l'arrivée massive de nouvelles populations et le « *renouveau démographique des campagnes françaises métropolitaines* » à partir des années 70-80 (Pistre, 2011) se sont traduits par une diversification et une complexification (Guimond & Simard, 2011, p.152) des populations rurales.

L'hétérogénéité de ces populations a fortement impacté les conditions des sociabilités en milieu rural et généré des « *formes d'organisations sociales complexes* » (Bossuet & Simard, 2013, p.6). La mobilité généralisée a également une incidence sur les relations que développent les ménages ruraux, qui ne sont plus contraints à développer leurs réseaux de sociabilité uniquement dans la proximité (Jaillet, 2009, p.120).

2.1. Entre relations cordiales...

Les relations qu'entretiennent les ruraux entre eux, quelle que soit leur origine spatiale (*natif, rural de longue date ou néo-rural*) sont majoritairement « *cordiales* », « *aimables* », des relations « *de voisinage, juste bonjour* » ; relations qui prennent parfois la forme de « *causeries sur le trottoir, ou au Super U* », voire de « *repas de quartier* » ou de fêtes de village, qui se multiplient²⁷⁴. On est donc bien loin du fonctionnement communautaire qui caractérisait les sociétés paysannes.

Ces relations « *distantes mais conviviales* » semblent appréciées de la plupart des ménages : elles leur permettent de garantir leur tranquillité²⁷⁵ (« *on reste chacun chez soi* »²⁷⁶), mais

²⁷³ Interconnaissance que Mendras (1967, p.143) définit ainsi : « Tous les gens sont nés et vivent ensemble de la naissance jusqu'à leur mort. C'est pourquoi cette société se définit comme d'interconnaissance. Chacun des membres de la société connaît tous les aspects de la personnalité de tous les autres membres. »

²⁷⁴ Organisation de repas entre voisins : « On essaye de faire des repas de quartier, dans tout Azay-Le-Rideau, tous les ans, ça permet de réunir les gens, de se connaître, de pouvoir échanger, de communiquer ! » (F, P5, AnPV, seule sans enfant)

« Il y a... deux ans, on a eu l'idée avec un agriculteur de la commune d'à-côté parce que c'est des voisins, de faire un... une fête des voisins. C'est le terme. [...] On s'est retrouvés à une trentaine de personnes dans la cour. » (H, I13, AnPV, en couple sans enfant)

²⁷⁵ Des relations entre voisins qui restent distantes : « Je prends un petit peu de distance [avec les gens de la commune] je pense justement pour pas être dans l'obligation de... » (F, I27, Nat, seule avec enfant)

²⁷⁶ F, I6, Nat, en couple avec enfant

n'empêchent pas les coups de main, les échanges de services ou l'entraide entre voisins, « *si besoin* ». En particulier, les *natifs* du panel ne vivent pas (ne vivent plus) de façon « *communautaire* », et valorisent, comme les *néo-ruraux*, le « *chacun chez soi* » ; ceci rejoint les observations de Sourdril (2006), qui note à propos des *natifs* les plus jeunes que, contrairement aux anciennes générations (« *agriculteurs aujourd'hui âgés de 70 à 80 ans* »), ceux-ci cherchent à s'isoler et à préserver leur sphère privée, « *développent un nouveau type de rapport à l'autre et à l'espace* ».

Ces relations « simplement conviviales » concernent également les relations ruraux/néo-ruraux : ceci rejoint les conclusions de Guimond et al (2014, p.136), qui montrent que « *la rencontre entre les ruraux de longue date et les nouveaux résidents se déroule généralement bien, [bien que] les deux populations semblent se côtoyer plus qu'elles ne se rencontrent ou nouent des liens* ». Elles semblent notamment globalement plus fortes avec les personnes les plus âgées de la commune, avec lesquelles on « *prend plus le temps de discuter* », on « *s'échange des plants de tomates, des conseils de jardin* », on « *lie plus facilement* ». Une néo-rurale évoque ainsi la relation de « *filiation* » qui s'est établie avec des personnes âgées de son quartier²⁷⁷, dans laquelle elle trouve un « *côté transmission* » qu'elle apprécie.

Ainsi, dans nos territoires d'étude comme ailleurs, on ne retrouve dans les discours des ménages que peu de traces du fonctionnement traditionnel ou de « *l'esprit* » qui caractérisaient les sociétés paysannes traditionnelles. Selon les ménages interrogés, cet « *état d'esprit rural* » appartient à une époque révolue (parfois regrettée, notamment de la part des ménages les plus âgés)²⁷⁸ et semble désormais l'apanage des seuls *anciens*²⁷⁹, comme l'a mis en évidence Granié (2003, p.51) qui note « *une interconnaissance grande pour un noyau de personnes traditionnellement installées, mais très diffuse pour les autres* ». « *Réserve* » ou « *fermeture* » d'esprit, interconnaissance et connaissance de « *tout ce qui se passe* » dans le « *village* »²⁸⁰ caractérisent, dans les discours, ces modes de vie « *ruraux* ».

²⁷⁷ Une relation de filiation : « Il y a une certaine filiation en fait qui s'établit entre les gens, je suis un peu leur petite-fille, ils aiment bien avoir des jeunes, ça leur fait plaisir » (F, P66, NRAcc, en couple avec enfant)

²⁷⁸ Un état d'esprit rural qui appartient à une époque révolue : « [Cet état d'esprit] je pense que c'était une époque effectivement ; y a eu toute une période, qui a été vraiment pour nous assez exceptionnelle, c'est les années 70. Où sont arrivés dans les fermes désaffectées des artistes, des musiciens, des gens comme ça, donc moi j'avais ces enfants à l'école, et là on a été vraiment très très très amis avec tous ces gens-là. Alors là du coup, des voisins, du monde à la maison y en avait beaucoup ! (rires) A Crouzilles j'ai pas retrouvé du tout cette ambiance-là, non. » (F, I7, AnPV, en couple sans enfant)

²⁷⁹ On peut également supposer que la prégnance de ce fonctionnement « traditionnel » des sociétés paysannes est variable selon le type de territoire : ainsi, Riou (2011, p.177) montre que « *le phénomène d'interconnaissance est très présent [dans le Berry] et mis en évidence par de nombreux habitants, dans la description de leurs pratiques.* »

²⁸⁰ Un état d'esprit « rural », apanage des *anciens* uniquement : « Le monde rural c'est quand même... plus pour [les anciennes générations], un monde qui est assez fermé, assez réservé... Oui parce que... par exemple voilà dire je gagne tant, c'est des choses qu'on dévoile pas facilement quoi. Ça reste un petit peu... un petit cocon secret ! » (F, I8, Nat, en couple avec enfant)

« [Mais] y a toujours quand même cet esprit... les anciens qui sont ici connaissent tout de ce qui se passe hein ! Quand on les entend discuter entre eux, untel untel, untel c'est celui qui a tout le village... » (F, P67, NRAcc, seule sans enfant)

Par ailleurs, seuls de rares ménages évoquent des formes d'esprit communautaire²⁸¹ : lorsqu'elles existent, elles s'opèrent à une « petite » échelle, celle du hameau ou du quartier, mais plus à celle du village ou de la population dans son ensemble. Cette absence d'esprit communautaire, voire l'absence de véritables relations avec les *natifs*, conduisent parfois à des déceptions chez les nouveaux arrivants. Les représentations qu'ils avaient de la vie rurale en arrivant (la « *vie de village* », idéalisée, associée à de la convivialité, de l'amitié, etc.²⁸²) est en décalage avec la réalité de leurs relations sociales. Ainsi, un *néo-rural* revenu à ses sources après plusieurs décennies passées en ville regrette le décalage entre le village de son enfance qu'il venait retrouver (« *le village que j'ai connu quand j'avais 10, 12, 15 ans [...] où tout le monde se considérait de la même famille* ») et la réalité d'aujourd'hui (« *Nous quand on est revenus, y a plus aucun lien ! Nous on connaît personne !... C'est plus... voilà, c'est plus mon village !* »)²⁸³.

Ainsi, alors que la cohabitation entre « *habitants nouvellement arrivés de la ville* » et « *population locale rurale, notamment agricole* », voire *anciens néo-ruraux*, est fréquemment qualifiée de « *conflictuelle* » dans la littérature (Sencébé, 2007 ; François-Poncet & Belot, 2008, p.31), rares sont les conflits évoqués par les ménages de notre panel. Bonnin-Oliveira (2008) explique cet apaisement des conflictualités par un double phénomène : d'une part, la diminution dans les campagnes de la part des *anciens* (notamment des agriculteurs), porteurs des représentations les plus « traditionnelles » ; d'autre part, la diffusion des modes de vie et de sociabilité dans l'ensemble de la société et des espaces, ce qui participe à une diminution des conflits dus à une « *méconnaissance de l'autre liée à l'habitus* » (Guimond et al, 2014, p.135).

Sans qu'il s'agisse de véritables conflits, certains ménages mentionnent les difficultés qu'ils ont ressenties, à leur arrivée, pour s'intégrer à la population locale « *qui privilégie l'entre-soi* », est parfois qualifiée de « *clanique* », et fermée à « *l'intrus* »²⁸⁴ ; ces ménages ont parfois dû

²⁸¹ Des formes d'esprit communautaire : « MH. *Est-ce que vous pourriez qualifier de... un réseau, enfin pas une communauté mais...* » – « Ah non, bah non plus maintenant non ! Avant c'était... en fait y avait la voisine qui était vraiment le pilier des Sévaudières, et tout le monde se retrouvait chez elle en fait c'était... voilà on allait là-bas comme on voulait, c'était toujours ouvert, c'était un lieu d'accueil en fait ! » (F, I18, NRPV, en couple avec enfant)

²⁸² Une réalité différente des représentations des ménages : « Enfin, moi je pensais que dans un village, même si les gens se connaissaient pas, bon bah tout le monde se parlait etc. [...] Je me sens quand même intégrée, mais je regrette de pas m'être fait... C'est ce que je regrette, c'est de pas m'être fait d'amis plus que ça ! » (F, P35, NRAcc, en couple avec enfant)

²⁸³ H, P25, AnPV, en couple sans enfant

²⁸⁴ Des difficultés d'intégration : « Je pense que les gens qui se connaissent, ou qui sont du cru, ou qui se sont connus petits, enfin qui sont revenus etc., ont tendance à plus parler entre eux que... » (F, P35, NRAcc, en couple avec enfant)

« On était l'intrus, on arrivait et puis... » - « MH. *Vous sentiez que vous étiez mis à l'écart ?* » - « Ah oui, énormément. [...] Bah ils sont unis hein ! Ils sont unis. » (F, P36, AnAcc, en couple avec enfant)

« Maintenant, on fait partie des habitants de Villaines, oui, mais ça dépend sur certaines personnes qu'on tombe, on a toujours des... on a eu du mal à s'adapter déjà... [...] On a été pas rejetés, mais mis à l'écart oui. Y a des clans ! » (F, P33, Nat, en couple avec enfant)

faire face à une certaine méfiance de la part des habitants (en particulier des plus anciens), notamment lorsqu'ils sont arrivés avec un projet de vie *en décalage* avec les pratiques « traditionnelles »²⁸⁵. Ces difficultés d'intégration perdurent parfois des années après l'installation des *étrangers*, en particulier lorsque les ménages rachètent le patrimoine local, créant des *rancœurs*, des histoires²⁸⁶. Ces difficultés se retrouvent lorsqu'il s'agit d'intégrer les associations locales, dont les *néo-ruraux* ont l'impression qu'elles sont « *tenues* » par quelques familles originaires de la commune, et de fait inaccessibles²⁸⁷ ; on retrouve ici une observation de Le Goff (2012, p.119) dans *La fin du village* au sujet de « *la mairie, [tenue par] les vieux Cadenétiens* » et fermée aux nouveaux venus. Ces *néo-ruraux* qui déplorent cette mise à distance de la part des *natifs* sont également ceux qui sont le moins investis dans les réseaux locaux ; il est néanmoins difficile de dire si les ménages justifient leur manque d'investissement par la méfiance (imaginée ?, exagérée ?) qu'ils ressentent de la part des *natifs*, ou s'ils sont effectivement tenus à l'écart des associations, de la municipalité, ce qui complique leur intégration.

En parallèle, du côté des *natifs*, certains regrettent le manque d'intégration des nouveaux arrivants qui, « *hormis par le biais des enfants, ne s'intègrent pas à la vie du village* », « *ne fréquentent que peu le village et ses activités* » et contribuent à construire des « *villages-dortoirs* » ; certains *natifs* reprochent également aux *néo-* leur absence de *culture du lieu*, qui se traduit par exemple par des « *incivilités* impensables pour un *rural* »²⁸⁸ : on retrouve dans ces discours des conclusions de Roy et al (2013, p.75) qui faisaient témoigner des *anciens* reprochant aux *néo-ruraux* leurs « *habitudes et valeurs citadines, leur méconnaissance du milieu rural* », et des *néo-ruraux* qui sentaient les *anciens* « *réfractaires à leur installation* », se sentaient « *exclus des réseaux locaux* » (notamment politiques).

²⁸⁵ De la méfiance vis-à-vis des nouveaux venus : « D'autres [anciens agriculteurs] qui se sont fichus de nous bien sûr, c'était évident ça aussi ! » - « MH. *Parce qu'ils trouvaient que vous étiez fous d'acheter un truc...* » - « Ouais, qu'est-ce qu'on va foutre de ça ? Cultiver des coquelicots pour les vendre aux parisiens... » (H, I13, AnPV, en couple sans enfant)

²⁸⁶ Des *rancœurs* qui perdurent : « L'histoire est un peu particulière, la maison que nous avons achetée en fait appartenait à un vieux du village qui ne voulait la vendre à personne du village, alors qu'il y avait des gens du village qui voulaient l'acheter... vendue nous on sait pas pourquoi ! Et du coup ça a été très mal... Et y a de la rancœur encore qui perdure. » - « MH. *Vous êtes les étrangers du village...* » - « Ouais, on reste étrangers. » (F, P22, AnPV, en couple avec enfant)

²⁸⁷ Des réseaux « *tenus* » par les *natifs* : « Y a quelques... familles qui ont un peu la main mise sur les assocs d'Azay, et si on est pas dans le moule de ce qu'ils veulent... » (H, P3, AnAcc, en couple avec enfant)

« J'essaye. J'essaye ça fait trois fois que je dis j'aimerais bien rentrer [dans l'association], j'aimerais bien avoir un t-shirt, j'aimerais bien... » - « MH. *Et y a pas d'association de personnes âgées ?* » - « Ah y a le club des vieux si ! Si si si ! Qui est pas le dernier maire mais l'ancien maire. Donc voilà c'est encore quelqu'un d'ici, ce ne sont que des gens d'ici... » (F, I1, NRAcc, seule avec enfant)

²⁸⁸ Une absence de *culture du lieu* : « On a vu des incivilités par exemple, qui ne sont pas scandaleuses en soi, mais... par exemple les enfants ils vont faire la guerre à coup de pommes au moment de la cueillette des pommes, ils vont monter dans les ... [...] et les parents trouvent ça normal ! Mais pourquoi ils trouvent ça normal, parce que eux-mêmes ne se rendent pas compte ! » (H, P26, AnPV, en couple avec enfant)

D'un autre côté, d'autres (*anciens*) *néo-ruraux* soulignent au contraire la qualité de l'accueil que leur ont réservé les populations natives à leur arrivée²⁸⁹, accueil qui a pris la forme d'invitations, de dons de légumes, de services rendus²⁹⁰. Pour une *néo-rurale* interrogée, ce bon accueil est par certains côtés une stratégie de la part des habitants, qui « *ont envie que les gens arrivent !* ».

En réalité, les rares véritables tensions mentionnées sont le fait de désaccords entre voisins²⁹¹, ou les conséquences « *d'histoires* » de la vie quotidienne locale, qui apparaissent notamment lors des élections municipales qui cristallisent les dissensions entre habitants²⁹².

2.2. ... et émergence de nouvelles solidarités et pratiques collaboratives, notamment en termes *mobilitaires*

Si les rapports qu'entretiennent les ménages en milieu rural sont majoritairement cordiaux, bien loin des relations de sociabilité qui caractérisaient les sociétés paysannes, il faut tout de même noter le maintien, voire le développement, de relations d'entraide entre ruraux, en termes consommatoire ou mobilitaire. Alors qu'une « *culture individualiste calquée sur la culture urbaine* » (Thomsin, 2001) s'épanouit en milieu rural, ces *solidarités* sont intéressantes à observer.

²⁸⁹ Une qualité d'accueil : « Et puis on a été très bien accueillis, vraiment on a été épatés quoi quand on est arrivés, on s'est dit ahlala c'est pas possible ! » (F, P11, NRAcc, en couple avec enfant)

²⁹⁰ Une qualité d'accueil : « On a le viticulteur qui habite là-bas qui est venu retourner notre jardin avec son tracteur... Nos voisins nous déposent des salades... » (F, I9, NRPV, en couple avec enfant)

« Alors y a eu, spontanément, là quand on est arrivés, spontanément on a vraiment eu un gros coup de main de la part de tous les gens. [...] Les gens se sont arrêtés, sont venus aider porter des trucs [...], ils nous ont apporté les premiers repas ! Pareil nous on avait rien demandé donc c'est vraiment... mais c'est adorable quoi vraiment... Ils viennent, ils nous ont posé des bennes, au départ pour qu'on puisse vider les écuries qui étaient pleines et tout... » (F, I16, AnPV, en couple avec enfant)

²⁹¹ Quelques rares conflits entre voisins : « De l'autre côté... on a demandé un service une fois parce qu'on avait un problème de toit, on avait pas accès de chez nous c'était par chez eux qu'on avait accès et il a fait tout un scandale parce qu'il avait... voilà fallait qu'il range sa cour, et du coup... l'ouvrier pouvait pas passer, c'était tout un drame... bref ! Donc du coup... voilà on a laissé tomber. » (F, P64, NRAcc, en couple avec enfant)

« J'ai essayé d'être en relations avec le gars d'en face, qui était un ours, [...] et ça faisait 10 ans que j'avais des petits échanges avec cet ours-là, et un jour il m'a volé dans les plumes parce que j'ai... au lieu de poser le pain à l'entrée, je l'ai posé sur une table dedans, il était pas là. [...] donc j'ai dit OK d'accord... » (H, P13, AnPV, seul avec enfant)

²⁹² Quelques conflits dans la vie locale : « Il y a eu d'énormes soucis au niveau élections puisqu'il y a eu des brouilles dans les nombres de voies par rapport au nombre de votants et tout ça, voilà donc ça a été assez mouvementé quoi. Donc bon ça a un petit peu divisé les choses quoi. Donc et puis on est quand même à la campagne donc c'est vrai que quelque part les gens gardent quand même un petit peu de rancœur toujours... » (F, I8, Nat, en couple avec enfant)

« Il y a 6 ans, [après] les élections municipales [...] y a eu un conflit assez exceptionnel, qui ne s'est pas résorbé totalement sur la dernière élection, donc on attend que le temps passe ! » - « MH. *Donc entre voisins y a eu des bisbilles*... » - « Un petit peu. Et y a encore un voisin particulièrement qui crée des conflits avec beaucoup de monde autour ! » (F, I2, Nat, en couple avec enfant)

Elles concernent en premier lieu les solidarités envers les personnes âgées, notamment lorsque celles-ci perdent leur indépendance (en particulier en termes de mobilité) : elles prennent la forme de covoiturage *solidaire*²⁹³, de moments passés ensemble, de discussions, ou simplement d'attention²⁹⁴. Ces solidarités, entre différentes générations d'une même famille ou entre voisins, constituent souvent le moyen de se maintenir dans son logement, en complément ou en parallèle aux services d'aide à domicile qui se multiplient. Néanmoins, comme le montre Mallon (2011), « *le mode de prise en charge de la vieillesse basé sur "la solidarité obligée entre les générations" s'effrite* » également en milieu rural.

Les solidarités se développent également entre générations plus jeunes, sous la forme de services ponctuels que se rendent notamment les voisins²⁹⁵ « *en cas de besoin* »²⁹⁶, mais également sous la forme d'entraide, de partage, voire d'organisations collectives à la fois plus complexes et plus engageantes :

(1) Elles concernent la *consommation de biens* : une pratique largement partagée par les ménages est d'une part celle du don ou de l'échange²⁹⁷ (beaucoup plus rarement de la vente²⁹⁸) des récoltes du jardin, entre les membres de la famille ou entre voisins. Par ailleurs,

²⁹³ Du covoiturage solidaire : « Quand je vais à la dictée tous les 15 jours, je vais chercher une dame qui était de l'âge de ma maman, et que je prends au passage, qui peut bientôt plus marcher. » (F, P4, Nat, en couple sans enfant)

²⁹⁴ Des solidarités rurales envers les personnes âgées : « Y a une solidarité encore qui est présente ici. Bon je vois maman elle a un certain âge, elle a 78 ans, bon elle se débrouille encore énormément, elle fait du jardin et autres, mais entre voisines... elles vont l'emmener au cinéma, au théâtre, elles vont se faire des scrabbles des choses comme ça, chacune leur tour. Donc y a une très bonne solidarité. » (F, I27, Nat, seule avec enfant)

« Y a eu un esprit d'entraide ! Mon voi... M. Deschamps qui ont 80 maintenant, moi je... quand ils s'en vont, ça fait 20 ans que je m'occupe de leur maison, si je m'en vais, il vient, j'ai trois poules donc il vient me donner manger aux poules ! Mme Hérault qui a 87 ans aussi, on s'en occupe, on va la voir presque tous les jours, elle nous téléphone, ceci cela donc... Ça c'est les anciens. » (H, P6, AnAcc, en couple sans enfant)

²⁹⁵ Des services ponctuels, en cas de besoin : « Mon mari a été lui changer la chasse d'eau la semaine dernière. C'est des petits trucs comme ça. » (F, P36, AnAcc, en couple avec enfant)

« Y a des liens de services un peu, parfois l'un sonne chez l'autre, beaucoup avec le voisin directement à côté, « Ah je vous demanderais bien un coup de main parce qu'il faut que je déplace ce truc-là parce que j'y arrive pas », et des fois moi aussi je lui demande un coup de main pour des petits trucs comme ça. Je fais des photocopies parfois parce qu'y a une photocopieuse ici et mon père faisait des photocopies pour Eugène qui est en face. » (H, I20, NRPV, seul sans enfant)

²⁹⁶ « En cas de besoin » : « Quelqu'un vient me demander, je suis prête à rendre le service hein ! D'ailleurs quand Mme [Nom],... y a une de ses filles qui s'est fait opérer du genou tout ça, j'ai dit y a aucun souci, si vous avez besoin de quelque chose, ou de garder une heure les petits, ou la dernière des filles... j'ai dit n'hésitez pas ! » (F, P30, AnAcc, en couple sans enfant)

²⁹⁷ Don, échange de légumes : « Ah les légumes, maman fait un jardin pour tout le village... (rires). » (F, I27, Nat, seule avec enfant)

« [J'ai des] patients qui me proposent des fruits livrés à la pharmacie, ça c'est bien, [...]. Et j'ai une maman qui jardine énormément, donc voilà j'ai tous mes légumes ! »

²⁹⁸ ... voire vente : « Après je m'arrange, j'ai une collègue qui a un grand jardin, qui m'a vendu 4kg de haricots verts... on s'arrange comme ça et j'arrive à avoir des choses ! » (F, I22, Nat, en couple sans enfant)

certains ménages s'organisent pour acheter en commun ou se prêter des biens du quotidien (outils de jardin, remorques, véhicules utilitaires...) ²⁹⁹.

Les ménages pratiquent ainsi (mais généralement sans le savoir ni le revendiquer en tant que « *pratique durable* »), des formes ³⁰⁰ de la actuellement très valorisée économie collaborative, qui « *renouvelle les logiques consommatoires via la mutualisation, l'échange, le troc ou le partage* » (Felson & Spaeth, 1978). Pour les ménages de notre panel, ces partages se font de manière informelle, sans passer par quelque réseau électronique ou réseau social. Au vu du profil des ménages de notre panel qui les pratiquent (majoritairement des ménages de retraités), on pourrait qualifier ces partages de pratiques « *ancestrales* » (Colporterre, 2014) qui existent depuis toujours ; on est loin des objectifs identifiés de la « nouvelle » consommation collaborative (logiques pro-environnementales ou pro-sociales, mais surtout souhait d'augmenter son pouvoir d'achat ou inscription en opposition à la société de consommation dominante - Robert et al, 2014). Il est également intéressant de noter que ces formes d'entraide ne sont pas uniquement pratiquées au sein des milieux sociaux les plus pauvres (« *où l'entraide est beaucoup plus développée* » – Attias-Donfut & Lapierre, 1997), mais concernent également des ménages aux revenus moyens à élevés : ainsi, ces formes d'entraide ne se développent pas en raison d'un *besoin*, mais bien d'une volonté de la part des individus à partager des ressources.

(2) Ces organisations collectives et engageantes concernent également la *mobilité* : les ménages développent par exemple du covoiturage « informel » ³⁰¹, en particulier pour les déplacements liés aux enfants ou les déplacements entre adultes (entre voisins, amis, famille). Comme le note le collectif Terrhabmobile (2013), « *l'activation des interconnaissances de voisinage est relativement banale pour la gestion des déplacements des enfants* », en particulier dans des espaces (périurbains ou ruraux) dans lesquels il faut « *compenser le déficit de services* ». Néanmoins, il est intéressant de noter le maintien mais surtout l'émergence de ces solidarités mobilitaires, qui se font d'une part *par besoin* ³⁰², pour répondre à un manque de temps et/ou de services de transports (transports en commun notamment) alternatifs à la

²⁹⁹ Des partages informels : « Le copain il partageait une caravane, il partage une remorque aussi ! Avec nous, [...] la tronçonneuse ! On a payé chacun la moitié, faut s'entendre bien sur le plan financier hein ! Nous on partage le tracteur avec mon frère ! [...] C'est vrai que si j'ai besoin d'un truc, ou mon frère a besoin, ou mon copain a besoin, on s'échange le matériel ! Y a un échange... » (H, P25, AnPV, en couple sans enfant)

« Et par exemple l'autre jour, j'ai un tracteur-tondeuse ici et je devais le prêter à des amis qui habitent à 2km exactement et j'y suis allé en tracteur tondeuse. » (H, I20, NRPV, seul sans enfant)

³⁰⁰ On peut également identifier, dans les pratiques des ménages de notre panel, d'autres formes d'économie collaborative, telles que le recours direct aux producteurs ou à des groupements d'achats, ou l'achat d'occasion (sur internet notamment) ; néanmoins, nous nous intéressons ici uniquement aux relations de *partage entre ménages de particuliers*.

³⁰¹ On ne parle pas ici du covoiturage organisé, en particulier pour les déplacements pendulaires, qui procède de logiques autres que de l'entraide (notamment financières).

³⁰² Du covoiturage par besoin : « Fallait que je sois à 2h à Artannes pour emmener une à la gym, mais après fallait être à 2h30 ou 3h de l'autre côté à Villandry pour emmener l'autre à l'équitation. Donc c'était pas possible, donc du coup ouais voilà ça [le covoiturage] arrange aussi tout le monde. » (F, P29, Nat, en couple avec enfant)

voiture (Fourny et al, 2012) ; d'autre part par « *logique* », « *bon sens* »³⁰³ ; mais également simplement « *pour se rendre service* »³⁰⁴, même en l'absence de réel besoin. On observe ainsi pour plusieurs ménages des arrangements dans l'organisation des déplacements pour achats : on partage une voiture³⁰⁵ ou on s'arrange pour ramener des courses pour plusieurs³⁰⁶, afin d'éviter des déplacements à d'autres ménages. Ainsi, ces entraides mobilitaires de proximité ne répondent pas uniquement à un besoin, mais également à un « *désir d'individus-acteurs* » (Massot & Orfeuil, 2008) ; en particulier, si la logique financière n'est pas absente de ces arrangements, elle n'en constitue pas l'objectif principal³⁰⁷.

Ces « solidarités », tant *consommatoires* que *mobilitaires*, que l'on peut observer et voir se développer dans nos terrains d'études sont extrêmement intéressantes en termes de « *stabilité* » du territoire, en particulier dans un contexte de durcissement des conditions de mobilité. On peut ici faire appel au concept de « *système social localisé* »³⁰⁸ (SSL) de Fourny et al (2012), qui permettrait dans le contexte susmentionné de « *pérenniser l'économie mobile sur laquelle le mode de vie périurbain est fondé* ». Plus largement, ces SSL, mobilisés en matière de mobilité ou en matière de consommation, pourraient permettre de *préserver la continuité nécessaire à l'habitabilité* de territoires (périurbains ou ruraux) où les pratiques des ménages sont aujourd'hui sous-tendues par l'utilisation de la voiture.

Ces pratiques d'entraide et ces organisations collectives participent également à fabriquer de la sociabilité et du vivre-ensemble dans le territoire, facteurs de cohésion sociale et territoriale. En effet, le partage ou l'échange de biens de consommation, le covoiturage informel, sont pour

³⁰³ Du covoiturage « logique » : *C'est idiot d'y aller à deux les uns derrière les autres alors qu'on vient du même village et qu'on va au même endroit !* » (F, P29, Nat, en couple avec enfant)

³⁰⁴ Du covoiturage « pour rendre service » : « J'ai une voisine, il lui arrive de temps en temps d'amener sa gamine à l'école, le jour où elle embauche à l'heure. Elle propose toujours aux autres enfants de les emmener. Soit qu'il pleuve, soit qu'il fasse froid... [...] Moi-même quand Marius faisait du ping-pong à 15 bornes de là, y avait 3 mômes du hameau qui en faisaient, et bah les parents, on se relayait ! On s'était regroupés ! » (H, P13, AnPV, seul sans enfant)

³⁰⁵ Du covoiturage pour les courses : « A l'occasion on a fait du covoiturage, là c'est avec une amie, du covoiturage pour les courses alimentaires ! (rires) Ca on le fait régulièrement ! » - « MH. *Donc ça veut dire que tous les samedis matins quand vous allez faire vos courses, vous vous appelez...* » - « Oui ! Oui, je passe te chercher, OK pas de problème ! Après on se retrouve à la sortie du magasin et puis voilà ! (rires) » (F, P22, AnPV, en couple avec enfant)

³⁰⁶ Des organisations collectives pour les achats : « Quand y a quelque chose à aller chercher on se groupe oui ! Donc c'est pas organisé mais on le fait volontiers ! » (F, I16, AnPV, en couple avec enfants)

« J'ai un pote qui va acheter du pain tous les deux jours, s'il prend un café, s'il passe, il m'appelle, tu me ramènes une baguette, je te ramène une baguette, je demande à ma voisine, mon amie, je vais là, t'as besoin d'un truc... » (H, P13, AnPV, seul avec enfant)

³⁰⁷ Précisons une nouvelle fois que nous considérons ici les pratiques de covoiturage « informel », et non le covoiturage « institué », régulier, pratiqué notamment pour les déplacements pendulaires, pour lequel le gain financier constitue l'un des principaux arguments.

³⁰⁸ Fourny et al (2012) définissent les « systèmes sociaux localisés » comme des réseaux sociaux mobilisés par les ménages autour de leur lieu de résidence ou d'autres lieux d'activités.

les ménages matière à discussions ou invitations entre voisins et amis³⁰⁹. Nous avons également pu observer ces entraides mobilitaires sous la forme de quelques exemples d'autopartage « informel » entre particuliers³¹⁰ (Huyghe, 2014a) ; de manière plus marquée que dans le cas du covoiturage informel, ces pratiques d'autopartage sont essentiellement sous-tendues par une recherche de lien social : les contacts entre autopartageurs, nécessaires quasi-quotidiennement, constituent « *l'intérêt relationnel qui permet de rester motivé* ».

Si nous avons bien observé l'existence de ces pratiques d'entraide « consommatoire », elles restent néanmoins relativement anecdotiques : le témoignage d'un enquêté, pour qui « *les gens ont pas plus besoin que nous d'être aidés* »³¹¹, fournit une explication au caractère marginal de ces organisations collectives. La mise en œuvre parfois compliquée³¹² des organisations collectives peut également rebuter certains ménages, ainsi que des freins « psychologiques » : en effet, ces pratiques d'entraide s'inscrivent en opposition majeure avec l'organisation individualiste (des mobilités et, plus largement, des modes de vie) qui constitue la norme dans nos sociétés (cf. 4^{ème} partie).

Ces solidarités entre ménages sont également fragiles : elles peuvent atteindre rapidement leurs limites, quand des dysfonctionnements surviennent (biens abîmés, mauvaises expériences³¹³, mésentente entre ménages, voire désaccords financiers³¹⁴) ou que les organisations collectives

³⁰⁹ De l'entraide qui participe à fabriquer de la sociabilité : « On se prête des plants de tomate, des choses comme ça, enfin on échange des conseils de jardin, mais ça leur fait plaisir, ouais c'est du relationnel beaucoup en fait, c'est surtout ça. » (F, P22, NRAcc, en couple avec enfants)

« C'est plutôt convivial parce que quand je la ramène le soir on boit un coup, ça se finit devant un verre, ou inversement quand ils passent on boit un thé, ou... voilà, y a un côté convivial ! » (F, P5, Nat, seule avec enfant)

³¹⁰ Autopartage entre particuliers : partage au quotidien et sur une longue durée d'un véhicule privé, entre amis, voisins, ou proches ; en moyenne, une voiture se partage entre 3 et 4 personnes (certains groupes d'autopartage pouvant aller jusqu'à 10 personnes). Il se pratique dans des villes ou villages de toutes tailles, y compris dans des espaces de faibles densités. Il est vécu comme un choix de vie différent, allant parfois de pair avec une intensification de la vie relationnelle, une pratique du territoire marquée par la recherche de proximité et une éducation des enfants aux altermobilités* (Huyghe, 2014a)

³¹¹ H, P16, AnPV, en couple sans enfant

³¹² Une mise en œuvre parfois compliquée : « C'est sûr que une organisation...plus rationnelle et plus collective ce serait intéressant ! Mais ça veut dire un planning, ça veut dire... voilà, et puis le jour où on a la grippe qu'on peut pas y aller, il faut pouvoir prévenir quelqu'un d'autre... » (H, P16, AnPV, en couple sans enfant)

« Je pense que ça va être un peu d'énergie à coordonner avec tous les copains... voilà, ça va être une mise à plat, va falloir inventer un outil papier ou informatique, genre Doodle agenda, sauf qu'on va l'utiliser entre potes pour nos déplacements quoi ! D'ailleurs ça doit peut-être exister aussi ! Des agendas électroniques où on peut... laisser trace d'un souhait de déplacement... et puis les grouper quoi ! » (H, P13, AnPV, seul sans enfant)

³¹³ Dysfonctionnements et mauvaises expériences : « On a eu deux expériences, nous, hein on avait prêté notre caravane... Enfin bon des gens qu'on était sûrs et puis on a eu des surprises ! Nous sommes des gens un peu... Enfin, on est assez maniaques, nous, on fait très attention à nos affaires... Et bon... nous on a tout vu quand on est repartis laver la caravane. On a tout déplié... Ah non ça ce truc-là, moi... » (F, P30, AnAcc, en couple sans enfant)

³¹⁴ Mésentente entre ménages : « Mais je veux dire partager au sens financier du terme, non à part la tronçonneuse, le Merlin ou des trucs comme ça, bon machin, avec [mon frère] on partage le tracteur parce que quand y a des réparations c'est moitié-moitié, vous voyez ce que je veux dire, donc faut s'entendre... » (H, P25, AnPV, en couple sans enfant)

sont perturbées (en particulier alors qu'elles ne sont pas -ou pas encore- routinisées)³¹⁵ ; ces perturbations se traduisent généralement rapidement par un arrêt de l'entraide, ou plus généralement de toute organisation collective. Comme nous le verrons ultérieurement, c'est dans ces occasions que « *l'intérêt relationnel* » de l'organisation collective montre son utilité, en maintenant une motivation chez les ménages malgré une organisation parfois compliquée ou source de conflits.

Il nous est difficile de déterminer s'il existe dans nos territoires d'étude une véritable « *dynamique collaborative* », si ces pratiques reviennent réellement sur le devant de la scène ; en effet, quelques ménages seulement évoquent leur envie à voir se développer, à terme, des pratiques collaboratives³¹⁶. Néanmoins, les entraides mobilitaires semblent en vrai développement, en particulier chez les ménages les plus jeunes : ils sont nombreux à dire à propos du covoiturage ou des organisations collectives de la mobilité qu'ils « *ne le faisaient pas avant* ». Le développement de ces pratiques est souvent concomitant au renchérissement des carburants, qui agit comme un déclencheur, un facteur de prise de conscience qui pousse à l'action³¹⁷.

Comme nous l'avons mentionné précédemment à propos de l'utilisation d'internet et du recours au e-commerce, nous faisons donc l'hypothèse ici qu'une évolution des conditions de mobilité qui viendrait compliquer des déplacements automobiles aujourd'hui non problématiques pourrait déclencher de nouvelles solidarités, en matière de mobilité d'une part mais également de manière plus générale. De fait, lorsque nous avons imaginé un tel scénario avec les ménages, ils évoquent majoritairement les organisations collectives et l'entraide³¹⁸ comme une adaptation qui leur permettrait de se maintenir en milieu rural.

2.3. Conclusion : quel vivre-ensemble ?

Le phénomène de retour au local que l'on observe depuis quelques décennies est en partie justifié par les ménages par leur souhait de retrouver « *une sociabilité de proximité et*

³¹⁵ Cf. 4^{ème} partie

³¹⁶ Une envie d'organisation collaboratives : « Mais le collectif on en est pas encore là, mais par exemple pour ce quartier un chauffage collectif ce serait intéressant ! Électricité, ce serait intéressant, enfin... bon ! » (H, P16, AnPV, en couple sans enfant)

³¹⁷ Le renchérissement des carburants pousse à l'action : « MH. *Est-ce que l'augmentation du prix des carburants a déjà eu un impact pour vous ?* » - « Ah bah moi je trouve que c'est cher, mais enfin bon bah c'est comme ça ! [...] Bien sûr on fait plus attention qu'avant ! [...] Moi je vois pour plusieurs choses, bon on y va à plusieurs, alors que peut-être qu'avant on aurait pris chacun sa voiture ! [...] Maintenant on regarde à toutes ces choses-là ! » (F, P4, Nat, en couple sans enfant)

³¹⁸ Un fonctionnement collectif, facteur de stabilité : « Imaginons qu'on ait plus d'essence du tout... bah je crois qu'il faudrait... le partage oui, le regroupement des gens ! Enfin je pense hein ! » - « MH. *Vous ce serait plutôt un esprit plus communautaire...* » - « Ah oui oui moi j'y crois assez à ça ! » (F, I10, AnPV, en couple sans enfant)

« [...] et puis demander... après ça peut aller loin, mais sur internet, des gens de la région qui passent par Crissay en allant à, ou qui passent par l'Ile Bouchard parce que c'est plus central, et qui partent de Sepmes, où y a un producteur de pommes, et du coup ils pourraient, en rentrant en contact ils pourraient ramener les pommes en allant, moi je les rejoins, enfin y aurait tout un réseau à créer... » (F, I14, NRPV, en couple sans enfant)

d'interconnaissance, à l'opposé d'un supposé anonymat urbain » (Rieutort, 2012, p.6 ; Jaillet, 2009). Hors, au vu de la diversité des populations rurales, générer de la cohésion sociale entre les individus représente une véritable gageure.

Nos observations montrent que les relations entre ruraux (qu'ils soient ruraux d'origine, ou néo-ruraux) ne suivent plus du tout le schéma d'interconnaissance qui caractérisait les sociétés paysannes, mais pas non plus le schéma de « conflictualité » relayé dans une partie de la littérature : ces relations sont au contraire « cordiales », voire « conviviales », bien que marquées par une recherche de préservation de la sphère du privé. Il faut en particulier noter que la « *dichromie anciens-nouveaux ruraux* » (Bossuet & Simard, 2013, p.7) n'a plus cours, ce que Bonnin-Oliveira (2008) explique notamment par la diffusion de modes de vie et de sociabilité similaires dans l'ensemble de la société et des espaces.

Par ailleurs, si l'on est loin d'un fonctionnement communautaire à l'échelle du « village » ou de la commune, il faut noter l'émergence voire la résurgence d'organisations collectives, entre voisins ou amis du territoire, en matière de consommation d'une part, mais surtout en matière de mobilité, pour laquelle on identifie des dynamiques réellement volontaristes chez les ménages. Si ces pratiques se développent en réponse à des besoins (manque de temps ou de services de transports en commune par exemple) ou, mais plus rarement, par logique financière, elles sont avant tout issues d'une volonté de partage et d'entraide de la part des ménages. Ces pratiques sont aujourd'hui encore timides et fragiles ; elles sont néanmoins porteuses d'un véritable potentiel en termes de stabilité des territoires ruraux, et pourraient permettre de *préserver la continuité nécessaire à leur habitabilité* (Fourny et al, 2012). On fait dès lors l'hypothèse que, dans un contexte d'évolution forte des conditions de mobilité, ces pratiques d'entraide (mobilitaires ou consommatoires) seront amenées à se développer.

Conclusion : la construction d'un avenir collectif des territoires ruraux est-elle possible ?

La mobilité généralisée qui caractérise les modes d'habiter des populations rurales pose la question de l'existence de « sociétés » rurales (Rieutort, 2012) en tant que « *communautés d'hommes [...] à quelque degré interdépendants et qui forment un groupe* » (Janne, 1951). Au sujet de ces sociétés individualisées, Bauman (2000) parle de « *sociétés liquides* », dans lesquelles « *tout est mobile et fluctuant, [...] affaire individuelle* » (Di Méo, 2007).

Nos observations nous permettent de conclure à l'existence de *liens* entre les ménages : malgré la mobilité généralisée et l'élargissement des horizons (Lévy, 1998), malgré les rapports de plus en plus individuels qu'entretiennent les ménages avec les territoires, ceux-ci ne sont pas uniquement des « *espaces de référence* » (Rémy, 1998) avec lesquels on entretient des rapports purement fonctionnels (Beauchard, 1999) ou stratégiques (Bourdin, 1998), des espaces simplement fréquentés puis délaissés.

Ces *liens* existent entre les ménages et leur territoire d'une part : des liens qui prennent la forme d'un attachement progressif, voire d'une identification au territoire. Le territoire constitue un « point d'ancrage choisi » pour une majorité de ménages aux origines et aux parcours de vie

divers : un territoire dans lequel on cherche à rester, voire à revenir lorsqu'on l'a quitté, mais un territoire qui n'enferme pas, qui ne constitue pas le « seul horizon possible ». Ces territoires constituent alors des espaces d'implication pour des ménages qui cherchent à le faire vivre, à le valoriser : ce ne sont pas uniquement des espaces fréquentés, exploités, mais des espaces appropriés, cultivés. Ils constituent également pour les ménages un espace « refuge » en cas de bouleversement de leurs conditions de vie, en particulier dans un contexte de durcissement des conditions de mobilité (suite à un renchérissement important des carburants par exemple) : un territoire que les ménages ne souhaiteraient pas quitter, mais dans lequel ils chercheraient au contraire s'ancrer davantage, quitte à modifier leurs habitudes de mobilité.

Ces *liens* existent d'autre part entre les ménages eux-mêmes : ainsi, les territoires ruraux constituent toujours des « *espaces du vivre-ensemble* » (Alphandéry & Bergues, 2004). Les ménages ruraux développent des relations majoritairement cordiales, voire conviviales, bien que marquées par un souhait de préservation de leur sphère privée ; les conflits ou la méfiance que pourraient susciter la cohabitation de ménages divers, tant du point de vue de leurs origines spatiales que de leurs aspirations à vivre en milieu rural, ne semblent pas constituer la norme. Par ailleurs, il est intéressant d'observer le maintien voire l'émergence de relations d'entraide, en termes « consommatoires » (dons de légumes, partage d'outils) et « mobilitaires » (covoiturage, organisations collectives de la mobilité). Ces solidarités, qui s'organisent autour de systèmes sociaux localisés (Fourny et al, 2012), sont aujourd'hui timides et fragiles ; néanmoins, elles constituent de réels facteurs de stabilité et pourraient permettre de préserver la « continuité nécessaire à l'habitabilité » des territoires ruraux.

Chapitre III. Des modes d'habiter ruraux qui font territoire

Nous cherchons dans notre travail à apporter des connaissances sur ce que sont le « rural » et la « ruralité » aujourd'hui, à comprendre ce que sont les territoires ruraux et comment vivent les populations rurales ; nous cherchons à comprendre les logiques sous-jacentes aux pratiques spatiales et sociales des ménages.

Nous revenons à présent sur les principaux résultats de notre recherche :

- d'une part, les modes d'habiter des ménages ruraux « font territoire » : ils font *avec* le territoire, valorisent ses aménités, ses ressources ; ils *produisent* du territoire, participent à son dynamisme, évoluent ;

- d'autre part, la diversité des pratiques des ménages (spatiales, sociales), s'explique par la double influence du territoire (de ses aménités, sa distance aux pôles) et du profil des ménages-habitants (en particulier, par l'influence de leur origine spatiale, de leur ancienneté dans le territoire, et de leur « dessein » lors de leur installation).

L'une des principales conclusions de notre analyse, que nous pouvons annoncer dès maintenant, est celle de la satisfaction globale des ménages qui habitent les territoires ruraux : des ménages qui parfois regrettent, voire déplorent, leur dépendance structurelle à la voiture, mais qui tiennent des discours en général très positifs sur leur vie à la campagne ; des ménages, qui n'expriment pas d'envie particulière à quitter ces territoires. Néanmoins, il nous faut garder à l'esprit, comme pour l'ensemble des résultats que nous présentons dans cette recherche, qu'ils ne sont valables que pour le panel, restreint et forcément spécifique, des 75 ménages que nous avons pu interroger.

1. Des modes d'habiter ruraux qui « font territoire »

Notre travail de thèse nous a amenés à analyser différents types de territoires ruraux et les façons dont ils sont appropriés par les ménages qui les habitent. Nous avons ainsi analysé l'inscription spatiale des pratiques quotidiennes des ménages, ainsi que les rapports sociaux qui se développent entre les ménages dans leur territoire de résidence, et observé les liens d'attachement, voire l'identification, que développent les ménages envers leur territoire.

Les pratiques (spatiales, sociales) que nous avons pu observer rejoignent parfaitement la définition que M. Stock ou N. Mathieu donnent de l'*habiter* : les territoires ruraux sont pratiqués, vécus, investis par les ménages-habitants ; « *traversés, mais également touchés, marqués, affectés* » (Mathieu, 2014).² appropriés ; des territoires où l'on ne fait pas « *que se*

loger, mais où on travaille, circule, vit ensemble, réalise des loisirs, rêve » (Schmitz, 2012). Les espaces ruraux, « *lieux géographiques* », sont « *co-constitutifs des pratiques* » des ménages (Stock, 2004) ; les ménages-habitants « *font avec* » (de Certeau, 1990) leurs territoires de résidence, avec ces territoires et leurs aménités, leur offre commerciale, qui fondent leurs pratiques ; ils « *font* » du territoire, en s’y impliquant, en y développant des associations, en y créant des réseaux sociaux facteurs de cohésion sociale.

Ainsi, on observe aujourd’hui des pratiques de proximité relativement fortes, quasi-quotidiennes pour de nombreux ménages.

- Ces pratiques de proximité sont d’une part source de consommation et d’achats, *via* la fréquentation des commerces de proximité ou des producteurs locaux. Ces pratiques participent donc au dynamisme économique du territoire : la consommation locale fait circuler les richesses dans les territoires, ce qui selon la théorie de l’économie présentielle (Davezies, 2008) permet *a fortiori* de générer des emplois (notamment en matière de services à la population – Hirczak et al, 2011, p.71), d’induire de nouveaux revenus et d’attirer de nouvelles populations (Talandier & Jousseau, 2013, p.15).

- Par ailleurs, la proximité physique est dans une vision naturaliste considérée comme un outil de lien social et de vivre ensemble, une réponse à « *l’individualisme, à l’absence d’appartenance spatiale et au sentiment de citoyenneté* » (Fourny et al, 2012). De fait, nous avons montré que les ménages entretiennent dans leur territoire de proximité* des rapports sociaux (ils « *font société* »), qui prennent majoritairement la forme de relations de voisinage, d’une implication volontaire dans les réseaux associatifs locaux, ou d’une volonté de soutien aux acteurs du territoire (*via* une fréquentation des producteurs locaux, voire un militantisme à consommer chez les commerçants de proximité). Ces liens sociaux sont facteurs de cohésion sociale (CGDD, 2013) et constituent un capital mobilisable favorable au développement territorial (Angeon et al, 2006 ; Angeon, 2008).

Les ménages ruraux que nous avons étudiés ont, pour la plupart, des modes d’habiter polytopiques : ils sont « *géographiquement pluriels* », développent une « *territorialisation multiple* » (Stock, 2011) ; au quotidien d’une part (*via* des pratiques qui s’articulent entre la proximité et les pôles urbains), au cours de leur cycle de vie d’autre part (les territoires ruraux habités aujourd’hui sont une étape, plus ou moins longue, dans le parcours résidentiel de ménages qui viennent de là ou d’ailleurs, et qui repartiront peut-être un jour). Les territoires ruraux sont donc des territoires de vie temporaires, mais des territoires qui sont réellement habités par les ménages, quels que soient leur origine spatiale, leur ancienneté, leur « *dessein* ».

Les modes d’habiter des ménages sont fluctuants dans le temps ; ils se développent suivant des temporalités différentes, influencées par le profil des ménages ; ils évoluent, en particulier sous l’influence du territoire (et de l’évolution de son offre). Les graphiques ci-dessous³¹⁹ proposent une lecture schématique et simplifiée de ces temporalités, à partir de quatre indicateurs : la

³¹⁹ Par ces graphiques nous cherchons à illustrer de grandes tendances dans les pratiques des ménages : ainsi, seules les *formes des courbes* et leur *trajectoire* dans le temps sont importantes.

valorisation des ressources territoriales, l'investissement dans les réseaux locaux, le rapport à la ville et l'attachement au territoire.

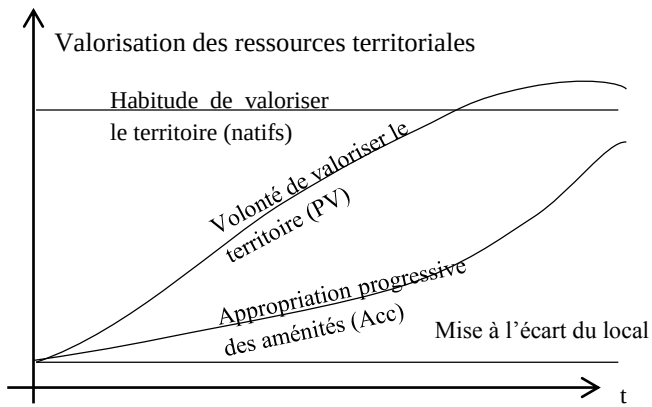


Schéma 3 : Influence du profil des ménages sur la valorisation des ressources territoriales – MH, 2015

Le profil des ménages influence la façon dont ils valorisent les ressources territoriales, et la temporalité de cette valorisation. En particulier, le graphique ci-contre illustre l'influence du dessein des ménages sur cette temporalité : les ménages *projet de vie (PV)* ont tendance à recourir rapidement et fortement aux aménités locales (par volonté de valoriser le territoire), alors que les ménages *accession (Acc)* s'approprient le territoire de façon plus progressive, sous l'influence de leur ancienneté dans le territoire.

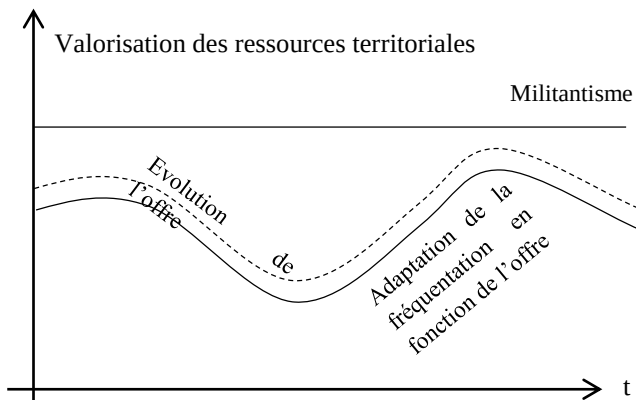


Schéma 4 : Influence de l'offre sur la valorisation des ressources territoriales – MH, 2015

De même, l'offre territoriale influence la façon dont les ménages valorisent les ressources territoriales. Ainsi, nous avons mis en évidence une corrélation entre existence d'une offre et pratiques de proximité (même si l'existence d'une offre n'entraîne pas de manière directe une fréquentation) ; nous avons également montré que ces pratiques évoluent en fonction de l'offre.

On observe également des pratiques « militantes », qui vont valoriser les ressources territoriales quelles qu'elles soient, y compris si une offre plus adaptée à leurs besoins est accessible ailleurs.

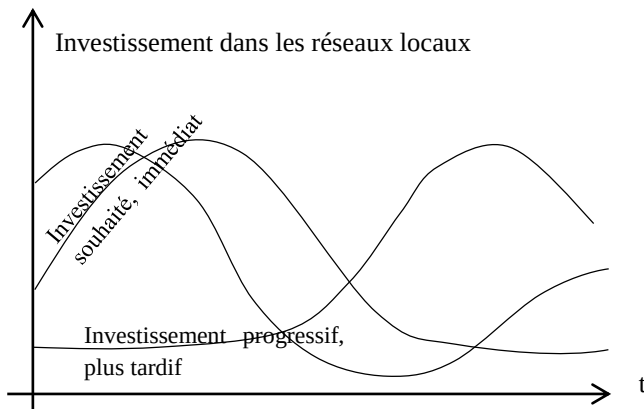


Schéma 5 : Investissement fluctuant des ménages dans les réseaux locaux – MH, 2015

L'investissement des ménages dans les réseaux locaux procède de deux temporalités différentes :

- d'une part, il évolue dans le temps : à des périodes de forte implication succède souvent une baisse de l'investissement, par manque de temps, fatigue, voire déception.
- d'autre part, il évolue en fonction du « dessein » des ménages : les ménages *projet de vie*, qui cherchent à valoriser le territoire, s'investissent rapidement après leur installation ; les ménages *accession* n'ont pas ce désir au départ, et s'investissent plus tardivement.

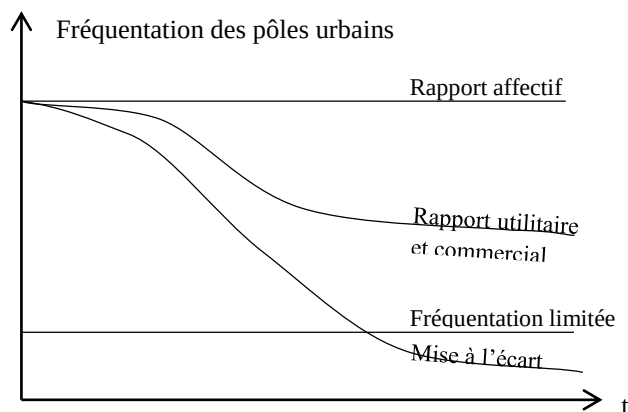


Schéma 6 : Evolution du rapport à la ville des ménages – MH, 2015

Nous avons mis en évidence différents types de rapports qu'entretiennent les ménages à « la ville ». Nous montrons ici qu'ils procèdent de temporalités différentes : en particulier, nous montrons qu'un rapport fort à la ville à t_0 (au moment de leur installation, pour les ménages néo-ruraux) peut se maintenir, ou bien évoluer vers un rapport « purement » utilitaire et commercial (fréquentation moyenne), voire une « mise à l'écart » de la ville (fréquentation rare ou nulle).

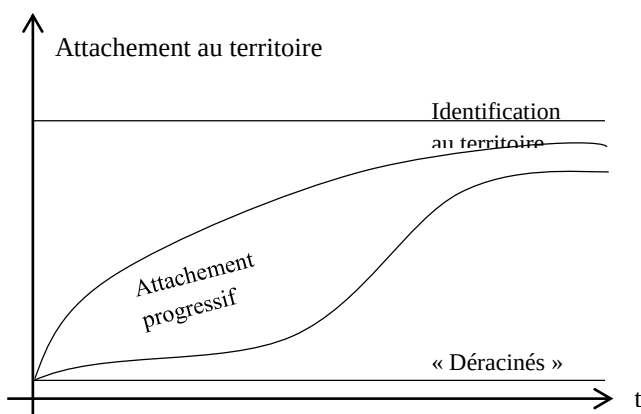


Schéma 7 : Evolution de l'attachement au territoire des ménages – MH, 2015

Enfin, l'attachement au territoire des ménages fluctue en termes d'intensité (entre identification au territoire, attachement, et absence de sentiment d'appartenance), et de temporalité. On notera notamment qu'il est corrélé à l'investissement des ménages dans les réseaux locaux : des ménages « attachés » à leur territoire vont souhaiter s'y investir, alors que l'investissement dans les réseaux locaux renforce l'attachement des ménages envers leur territoire.

2. Double influence du social et du spatial sur la territorialisation et les sociabilités des ménages

Nous avons fondé notre travail de recherche sur l'hypothèse selon laquelle la diversité des populations rurales subséquentes au renouveau démographique des campagnes se traduirait d'une part par une forte diversité des pratiques spatiales des ménages, d'autre part par un bouleversement des pratiques sociales et du fonctionnement des sociétés. L'analyse des modes d'habiter des ménages ruraux nous a permis de confirmer la « *consubstantialité du social et du spatial* » mise en évidence par Sélimanovski (2009) : nous revenons à présent sur les principales influences du territoire d'une part, du profil des ménages d'autre part, sur les pratiques des ménages.

2.1. Influence du territoire : des modes d'habiter « ruraux », des sociétés « rurales »

Deux conclusions majeures peuvent être tirées de notre analyse des modes d'habiter des ménages ruraux quant à l'influence du territoire sur les pratiques (spatiales, sociales) des ménages.

- D'une part, la littérature mentionne les phénomènes d'« *assimilation des modes de vie, entre ville et campagne* » (Blanc, 2012, p.125), d'« *harmonisation des conditions de vie, des modes de vie et des structures sociales des populations urbaines et rurales* » (Thomsin, 2001). D'autre part, l'urbanisation généralisée des territoires et l'homogénéisation socio-spatiale entre milieux urbain et rural (Jean, 1997, p.7), associée à la disparition des sociétés paysannes et de la spécificité du rural (en termes sociologique, économique et politique) ont amené dès les années 1990 des chercheurs à annoncer la fin du rural : « *Le rural n'existe plus* » (Lévy, 1994).

Nos observations montrent que les modes d'habiter des ménages ruraux, s'ils sont par certains côtés similaires à ceux des ménages urbains (leurs valeurs, leurs exigences - de confort, d'accès aux aménités notamment -, leur mobilité généralisée), sont néanmoins *marqués* par l'empreinte du territoire : on observe notamment qu'ils évoluent sous l'influence de ce territoire, qu'ils se « ruralisent ». Cette marque du territoire s'observe, entre autres, dans le « rythme » de vie rural : à la fois dans des emplois du temps plus « tendus » (Terrhabmobile, 2013), qui expliquent en partie le recours généralisé à l'automobile ; mais également dans des rythmes de vie « *moins speed* » en rural (the « *leisurely pace of life* » - Milbourne & Kitchen, 2014, p.330), « *qui suivent le rythme de la nature* », qui permettent de « *prendre son temps* ».

On rejoint alors totalement les conclusions de Escaffre et al (2007) qui notent que « *ces dynamiques d'uniformisation ne gommant pas pour autant toute influence de la variable territoriale* », et on se permet dès lors de parler de l'existence de modes d'habiter « ruraux », spécifiques aux territoires ruraux. Il n'existe pas en revanche *un* mode d'habiter rural, *une* façon d'habiter, de consommer, d'entretenir des relations avec les autres, *une* culture rurale : si nous soutenons qu'il existe toujours un particularisme rural, il est fait d'une diversité de modes d'habiter.

De même, on considère au vu de nos analyses et du « vivre-ensemble » que nous avons pu observer que les ménages ruraux « font société ». Malgré la diversité des ménages, malgré l'individualisation de plus en plus marquée de leurs rapports à l'espace, les ménages s'ancrent, échangent, voire s'entraident ; les ménages co-construisent une « société ». Notre recherche ne nous a pas amenés à comparer cette société « rurale » avec les sociétés périurbaines ou urbaines : nous ne pouvons déterminer si elle est spécifique ou non (comme l'étaient les sociétés paysannes maintes fois évoquées précédemment) ; en revanche, nous considérons qu'une telle société « rurale » existe.

- D'autre part, notre recherche nous a amenés à comparer deux types de territoires ruraux : les territoires polarisés, soumis à l'influence des pôles urbains ; et les territoires isolés, non soumis à l'influence d'une ville, au fonctionnement plus autonome. Dans une visée prospective en termes de politiques d'aménagement du territoire, notre recherche visait à vérifier si la diversité des territoires ruraux (appréhendée ici en termes de distance aux pôles et d'offre en équipements) induisait des modes d'habiter et des pratiques du territoire différenciés.

Nos analyses ont mis en évidence plusieurs influences des territoires polarisé et isolé sur les modes d'habiter des ménages :

(1) La présence d'aménités - On a mis en évidence grâce à plusieurs exemples que la présence d'une offre (en termes de commerces de proximité, de producteurs locaux, de loisirs) pouvait être corrélée avec une fréquentation de la part des ménages ; de même, nous avons observé que l'apparition d'une offre dans la proximité se traduisait par une évolution (notamment par une relocalisation) des pratiques des ménages. Ainsi, c'est bien l'existence d'une offre territoriale qui va permettre et encourager les pratiques au sein du territoire ; si le lien entre offre et demande n'est pas totalement direct, nos observations montrent que la majorité des ménages privilégie la fréquentation d'une offre de proximité, lorsque celle-ci existe et qu'elle correspond à ses besoins.

Concernant les commerces de « dépannage » qui subsistent dans certaines des communes étudiées, on a pu observer des pratiques militantes, destinées à sauvegarder des commerces et des commerçants jugés indispensables pour le territoire. La stabilité de ces pratiques et, *a fortiori*, la pérennité de ces petits commerces de proximité, posent question, dans un contexte de mobilité facile qui permet aux populations un accès rapide à une offre similaire dans des magasins plus importants (et parfois meilleur marché). C'est pourquoi il nous semble que ces commerces, pour subsister, doivent se démarquer de l'offre traditionnelle en proposant des éléments de plus-value ou de distinction (produits bio, produits locaux) qui attireront des pratiques non uniquement militantes.

(2) La distance au pôle – Par ailleurs, on a mis en évidence que les modes d'habiter des ménages néo-ruraux évoluent sous l'influence du territoire, ce qui se traduit notamment par une relocalisation progressive, autour de leur nouveau lieu de résidence, des lieux pratiqués au quotidien. L'élément déclencheur de ces changements de pratiques est généralement la distance : la « fatigue de la distance » (et du temps de déplacement) conduit les ménages qui avaient l'habitude avant leur déménagement de fréquenter l'agglomération tourangelle, et qui s'en sont éloignés avec leur installation en rural, à relocaliser peu à peu leurs pratiques.

Une différence apparaît alors entre le rural isolé et le rural polarisé en termes de temporalité de la relocalisation. La fatigue de la distance apparaît plus rapidement dans le premier type de territoire, ce qui conduit à une *migration* plus rapide des lieux pratiqués (soit dans la proximité immédiate, soit vers le pôle urbain chinonais, plus proche). Dans le second type de territoire, les ménages tendent à conserver leurs lieux de vie quotidiens pendant un certain temps après le déménagement (celui-ci pouvant alors être considéré comme une simple *turbulence*) ; la relocalisation des activités apparaît également (nous avons montré que les ménages du polarisé ne fréquentent pas le pôle urbain de manière beaucoup plus intense que ceux de l'isolé) mais de manière plus tardive.

2.2. L'origine spatiale, l'ancienneté et le « dessein » des ménages concourent à expliquer leurs pratiques

Par ailleurs, notre analyse a maintes fois mis en évidence le rôle discriminant de trois critères originaux (l'origine spatiale des ménages, leur ancienneté dans le territoire et leur dessein lors de leur installation) sur les pratiques des ménages.

En matière de conclusion, nous revenons ci-dessous sur les 5 profils de ménages que nous avons définis au début de notre analyse, et résumons pour chacun leurs principales caractéristiques en termes de territorialisation, de pratiques sociales et d'attachement au territoire. Cette typologie (qui vient s'ajouter à de nombreuses typologies existantes³²⁰) est forcément restrictive et ne permet pas de rendre compte de la totalité des profils de ménages en

³²⁰ On peut citer par exemple les typologies développées par Sencébé et al (2002), Sencébé (2011) ou Guisepelli (2006, p.135) à propos de populations rurales ; par Schmitz & Banini (2008), Berger et al (2014) ou Dodier (2009, p.191) à propos de populations périurbaines.

milieu rural, et n'a pas de finalité en tant que telle : elle constitue uniquement une grille de lecture permettant de comprendre les logiques sous-tendant les pratiques spatiales des ménages et leur appropriation du territoire, et de mieux anticiper l'évolution de ces pratiques dans un contexte en mutation. Cette typologie ne permet néanmoins en aucun cas de prédire les comportements de chacun de ces profils, ni de prévoir avec certitude la façon dont ils réagiront dans ce nouveau contexte.

(1) Les *natifs* : ce sont des individus nés dans un territoire rural et y ayant toujours (ou majoritairement) vécu ; ils ne sont pas tous agriculteurs ou enfants d'agriculteurs, et appartiennent à toutes les générations.

Les *natifs* entretiennent un véritable lien avec leur territoire de résidence, ce qui se traduit par des pratiques de la proximité importantes, qui s'inscrivent de manière globale dans le territoire de proximité* : la valorisation du territoire de résidence (via une fréquentation régulière des producteurs locaux ou loisirs locaux) « va de soi », telle une habitude issue d'une « éducation au local » ; elle fait partie intégrante d'un mode de vie global. La « culture du local » qu'entretiennent les natifs passe également par un investissement dans les associations locales, qui n'est néanmoins pas plus intense que celui des néo- ou anciens néo-ruraux, ni spécifique (en termes de type d'associations fréquentées par exemple). De même que pour leur valorisation des producteurs locaux ou des offres de loisirs, l'investissement dans les réseaux locaux constitue pour les natifs une évidence : il va de pair avec leur attachement profond au territoire, qu'ils cherchent à faire vivre.

Les *natifs*, s'ils entretiennent un lien fort avec la proximité, ne mettent pas « la ville » à l'écart : ils la fréquentent, de manière occasionnelle, comme la plupart des ménages que nous avons étudiés. En revanche, on identifie chez les *natifs* moins de « rapport affectif au centre-ville », ce que l'on explique par leur moindre compétence d'usage de la ville ; le rapport des natifs à « la ville » est donc souvent « utilitaire et commercial », neutre, et se traduit par une fréquentation « en fonction des besoins ».

En termes d'attachement au territoire, les *natifs* développent des liens d'identification au territoire : ils *se sentent d'ici* parce qu'ils *sont d'ici* ; leurs racines et leurs origines semblent justifier d'elles-mêmes leur sentiment d'appartenance envers un territoire qui constitue une « extension d'eux-mêmes ». (« *Je fais partie de l'Ile Bouchard... mes grands-parents avaient le garage à l'Ile Bouchard, ma mère c'est la maire de l'Ile Bouchard, donc... l'Ile Bouchard c'est un peu tout quoi !* »). Les *natifs* cherchent donc à rester dans le territoire et ne projettent pas (ou peu) de s'installer ailleurs en l'absence de besoin ; en particulier, une évolution de leurs conditions de vie (suite notamment à un durcissement des conditions de mobilité) ne conduirait pas ces ménages à partir, mais renforcerait au contraire leur envie de rester dans le territoire.

Le portrait des *natifs* que nous dressons ci-dessus dépeint des individus extrêmement attachés (voire qui s'identifient) à leur territoire d'origine, qui s'y investissent, qui en valorisent les aménités (commerciales, ou de loisirs) pour le faire vivre. Ce portrait correspond à la plupart des *natifs* que nous avons interrogés, mais ne s'applique probablement pas à l'ensemble des individus *natifs* du territoire. Il nous faut garder en mémoire que notre méthodologie de recrutement nous a amenés à interroger majoritairement des individus investis dans les réseaux locaux : nous pouvons néanmoins supposer que l'ensemble des *natifs* ne s'investissent pas dans

les réseaux locaux, ou qu'ils ne cherchent pas tous à faire vivre leur territoire. Cependant, on peut supposer également que certains *natifs* ayant fait le choix de rester, voire de revenir « au pays », l'ont fait soit par contrainte (en raison de freins financiers, culturels ou psychologiques qui les assignent* au territoire), soit par choix, en raison d'un attachement au territoire... on peut donc supposer que le profil des *natifs* que nous dressons s'appliquera relativement bien à ces derniers.

(2) Les néo-ruraux *projet de vie* : ils sont arrivés récemment (moins d'une dizaine d'années) dans le territoire rural, en provenance d'un territoire non rural (urbain ou périurbain). Pour ces individus, venir vivre en rural n'est pas le résultat d'une contrainte économique, mais résulte d'un projet de vie global, qui ne se limite pas à un objectif d'accession à la propriété : ils « essayent » d'adopter un mode de vie sain, proche de la nature et qui valorise le local, qui s'inscrit parfois en rupture totale avec leur mode de vie antérieur.

On identifie chez les néo-ruraux *projet de vie* une volonté d'acquérir et de développer une « culture du local » : les ménages attribuent en effet une représentation positive au « local », « lieu à forte concentration de propriétés positives ». S'ils sont venus s'installer dans ce territoire, c'est pour y vivre vraiment, et pour *le faire vivre*. Ainsi, ce nouveau mode de vie se traduit en particulier par un investissement fort de la proximité, par une valorisation des aménités locales (fréquentation régulière des producteurs et commerçants locaux, de l'offre de loisirs et des spectacles de proximité), par une implication dans les réseaux locaux (associatifs ou politiques). Ces pratiques de proximité ont une visée largement sociale : les ménages cherchent à échanger, partager, établir des contacts humains avec les acteurs (commerçants, producteurs) de leur territoire ; ces nouvelles relations sociales font partie intégrante de leur nouveau mode de vie, et s'inscrivent une nouvelle fois en opposition avec l'anonymat qui caractérisait leurs pratiques antérieures. Les pratiques spatiales de proximité se muent parfois en véritable « militantisme du local » : conscients de la nécessité des commerces et commerçants locaux dans le dynamisme de leur territoire, ils vont par exemple se contraindre à les fréquenter, même en l'absence de réel besoin.

Ce nouveau mode d'habiter, plus « rural », est néanmoins encore largement citadin : c'est d'ailleurs sur cet équilibre ville/campagne que se fonde ce mode d'habiter. Les ménages acceptent et apprécient de vivre en milieu rural parce qu'ils savent qu'ils peuvent rapidement rejoindre une ville, son animation, son dynamisme, voire son anonymat : ainsi, le projet de vie de ces ménages se construit autour d'un territoire rural, mais dans un environnement plus large qui intègre la présence d'une ville à proximité. On identifie ainsi souvent chez les néo-ruraux *projet de vie* un rapport affectif au centre-ville, qui s'explique à la fois par la maîtrise qu'ils en ont, et par les aménités qu'ils y trouvent et qui répondent aux besoins de culture, d'architecture, etc. de ces ménages à capital culturel majoritairement élevé.

A la différence des *natifs*, la culture du local que développent les néo-ruraux *projet de vie* ne constitue pas un bagage issu d'une éducation, mais nécessite un apprentissage : on voit ainsi les pratiques et les modes d'habiter (rapport à la nature, modes de consommation) de ces ménages évoluer après leur installation, au fur et à mesure de leur appropriation du territoire et de son fonctionnement, ou de leur implication dans les réseaux locaux.

En parallèle à leur travail d'intégration dans le territoire, les néo-ruraux *projet de vie* s'approprient peu à peu leur territoire, s'y ancrent et s'y attachent progressivement. Cet ancrage (choisi, et non contraint) n'empêche pas un certain détachement des ménages envers le territoire : s'ils s'y sentent bien et ne cherchent pas pour le moment à le quitter, ils peuvent envisager d'en partir plus tard, à une autre phase de leur cycle de vie (au moment où les enfants quitteront la maison, du passage à la retraite, etc.).

(3) Les néo-ruraux *accession* : ils sont arrivés récemment (moins d'une dizaine d'années) dans le territoire, à la recherche d'un logement à acheter, dans un cadre de vie proposant *calme et tranquillité* (on retrouve là les « *qualités résidentielles habituellement recherchées en périurbain* » - Cailly, 2014, p.78). Contrairement aux néo-ruraux *projet de vie*, dont l'installation en milieu rural s'inscrit parfois en rupture avec un ancien mode de vie, le déménagement des néo-ruraux *accession* répond au contraire à une recherche de continuité : on cherche le logement qui permettra de poursuivre un mode de vie, de conserver des habitudes, tout en répondant à de nouveaux besoins (d'un logement plus grand par exemple).

Les néo-ruraux *accession* sont des ménages qui investissent beaucoup leur maison (qui constitue « *un havre de paix* »), mais peu leur territoire de résidence : notons néanmoins que ces ménages n'ont pas des pratiques de type « *commune-dortoir* », qui les amèneraient à fréquenter uniquement les pôles urbains et à délaisser voire à éviter l'ensemble des aménités de proximité. Les ménages ont des pratiques spatialement « peu étendues », centrées sur la commune-centre de l'intercommunalité où ils peuvent satisfaire leurs besoins de consommation ou de loisirs. A la différence des *natifs* ou des ménages *projet de vie*, les néo-ruraux *accession* ne cherchent pas à s'intégrer dans le territoire, à le faire vivre : ainsi, les producteurs locaux ou les spectacles de proximité sont peu fréquentés, et peu de liens sociaux sont créés avec les acteurs du territoire. De même, ces ménages ne cherchent pas à leur arrivée à s'intégrer dans la vie communale et les réseaux locaux. Ainsi, on peut caractériser les néo-ruraux *accession* par leur attitude « d'extériorité » face à leur lieu de vie (Guisepelli, 2006, p.143) : les lieux qu'ils fréquentent semblent « substituables » entre eux (Sencébé, 2008, p.42).

Cette extériorité va de pair avec un certain détachement des ménages par rapport au territoire voire, pour certains d'entre eux, par une absence totale de sentiment d'appartenance : ces derniers se sentent « uniquement habitants de leur logement ». On identifie alors un attachement envers les lieux de vie antérieurs, ou envers les lieux d'origine, dont ils se sentent « arrachés » ; ceci se traduit par des retours fréquents vers les lieux d'avant, sortes de pèlerinages, ou par une conservation plus ou moins longue après le déménagement des lieux de pratiques quotidiennes (de consommation ou de loisirs) ou des relations sociales.

(4) Les anciens néo-ruraux *projet de vie* sont arrivés dans le territoire il y a plus de 10 ans, et ont peu à peu développé le mode de vie « rural » qu'ils recherchaient lors de leur installation, mode de vie qui se caractérise notamment par une valorisation du territoire et de ses aménités et une implication dans les réseaux locaux. On peut qualifier les modes d'habiter de ces ménages de « *matures* » (Berger et al, 2014, p.27) : leur ancienneté dans le territoire leur a permis de *l'appropriation* (Bonnin-Oliviera, 2013) de se l'approprier pleinement et d'en acquérir une connaissance fine. Cette ancienneté s'est notamment traduite par une évolution

des habitudes (voire des envies ou des rythmes de vie), et une relocalisation progressive de l'ensemble des lieux du quotidien pratiqués « avant ».

Certains de ces ménages conservent des relations fortes avec la « ville », notamment les ménages au capital culturel le plus élevé, qui ne peuvent satisfaire l'ensemble de leurs besoins et de leurs envies de culture dans la proximité. D'autres, au contraire, mettent sciemment à l'écart la ville, arguant de la qualité de l'offre (notamment en loisirs) qu'ils trouvent dans la proximité.

Les anciens néo-ruraux *projet de vie* ont des modes d'habiter relativement similaires à ceux des *natifs*. Néanmoins, leur attachement au territoire reste spécifique : en particulier, eux n'excluent pas l'idée de quitter le territoire (voire apprécieraient l'idée de *retourner* en ville) quand le besoin s'en fera sentir.

(5) Enfin, les anciens néo-ruraux *accession* : si, à leur installation dans le territoire, ils étaient « uniquement » à la recherche d'un logement et d'un cadre de vie leur permettant de poursuivre un mode de vie citadin, ils ont peu à peu fait évoluer leur mode d'habiter sous l'influence du territoire. D'une part, alors qu'ils n'en ressentaient pas l'envie au départ (voire cherchaient à s'en écarter), ils se sont peu à peu intégrés dans les réseaux locaux, notamment politiques, en particulier par le biais des « *lieux du quotidien* » (Guimond et al, 2014, p.134) tels que l'école ou les associations sportives de leurs enfants, des voisins proches. Ce faisant, ils se sont approprié le territoire et ses ressources, et ont développé en parallèle un certain attachement à son égard et une envie de participer à son dynamisme : dès lors, ils ont accru leur fréquentation de la proximité, des producteurs locaux ou des offres de loisirs. Pour certains ménages, les pratiques intenses des pôles urbains qu'ils avaient lors de leur installation (qui répondait à un vrai *besoin* de la ville) se sont estompées, voire ont totalement disparu, menant à un ancrage fort dans la proximité.

3. Des modes d'habiter stables, qui peuvent se maintenir dans un contexte en transition

Le contexte dans lequel se déroulent les modes d'habiter des ménages est en transition : raréfaction, voire épuisement des énergies fossiles à moyen terme ; renchérissement probable des carburants ; injonctions au développement durable ; remise en question du devenir des territoires ruraux. En conséquence, les conditions de mobilité et, *a fortiori*, les conditions de vie des ménages vont probablement être affectées.

Nos observations des modes d'habiter des ménages ruraux nous amènent à postuler qu'ils sont stables, et pourraient se maintenir dans un contexte en transition, en raison d'une part de certaines caractéristiques (pratiques spatiales de proximité, relations d'entraide, liens d'attachement développés envers leur territoire) qui constituent des facteurs stabilisateurs, en raison d'autre part de potentiels d'évolution (en termes d'usage des TIC ou de pratiques de mobilité).

-- Réflexions --

On évoque ici les potentiels d'évolution des modes d'habiter des ménages dans un « contexte global » en transition, en particulier dans un contexte de raréfaction des carburants (et de *peak oil*) et d'injonctions toujours plus fortes au développement durable.

Le lecteur pourra être surpris que l'on ne parle ici ni de résilience, ni de durabilité du territoire, « *mots-valise, polysémiques, termes en vogue qui pourtant font le buzz* » (Rufat, 2011). On n'étudie pas le *potentiel de résilience des territoires ruraux*, ou les *facteurs de durabilité* de tels espaces. Les raisons en sont simples.

- Tout d'abord, il nous semble que le terme de résilience (en tant que capacité d'un système à anticiper des perturbations, brutales ou lentes, grâce à la veille et à la prospective ; à en minimiser les effets ; à se relever et rebondir grâce à l'apprentissage, l'adaptation et l'innovation (Rufat, 2011) n'est pas adapté au contexte en évolution que nous étudions.

En effet, les injonctions au développement durable ou la raréfaction des énergies fossiles ne constituent pas des « chocs » (brutaux, rapides), mais bien des transitions de long terme : à l'issue de cette transition, le contexte ne sera pas identique au contexte actuel, l'environnement dans lequel se dérouleront les pratiques des ménages ne sera pas similaire à celui qu'ils connaissent actuellement.

On considère donc bien la « stabilité » des modes d'habiter dans une telle transition, et non leur résilience.

- Par ailleurs, nous ne considérons pas ici la durabilité des modes d'habiter des ménages ruraux ; de fait, en raison (notamment, mais pas uniquement) de leurs pratiques de mobilité largement sous-tendues par la voiture, responsables d'une part importante des émissions de CO₂ du territoire, les modes d'habiter des ménages ne peuvent pas aujourd'hui être considérés comme durables. Comme nous le verrons ultérieurement, il est possible (grâce notamment au levier Accompagnement Personnalisé, que nous avons testé) de faire évoluer les comportements de mobilité vers des pratiques environnementalement plus durables ; néanmoins, il nous semble que le fonctionnement actuel global des modes d'habiter ne leur permette pas de devenir durable (socialement, économiquement) à terme.

Notre postulat, encore une fois, est donc que les modes d'habiter de certains ménages ruraux possèdent aujourd'hui une certaine stabilité, qui leur permettra d'amortir l'évolution des conditions de mobilité ; mais qu'ils ne sont pas, et ne seront pas, à moins d'évolutions importantes de leur fonctionnement, durables.

Pour certains ménages ruraux, leurs pratiques spatiales et sociales et leur attachement au territoire concourent à stabiliser leurs modes d'habiter.

Tout d'abord, les pratiques de proximité que l'on observe chez une majorité de ménages sont globalement choisies, répondant à des envies qu'ont les ménages à valoriser le territoire (en y consommant, en s'y investissant) et sont peu contraintes (elles sont généralement sous-tendues par des injonctions temporelles, mais pas par des difficultés de mobilité) : on peut donc supposer qu'une évolution des contraintes de mobilité n'impacterait que peu ces pratiques de proximité.

Par ailleurs, on voit émerger des relations d'entraide entre certains ménages, des organisations collectives en matière de consommation ou de mobilité. Ces solidarités existantes pourraient permettre de *préserver la continuité nécessaire à l'habitabilité* des territoires ruraux (Fourny et al, 2012). En outre, les discours des ménages interrogés nous encouragent à émettre l'hypothèse que, dans un contexte de contraintes (notamment mobilitaires), ces solidarités tendraient à se développer.

Enfin, on observe chez certains ménages un attachement envers leur territoire de résidence, voire une identification au territoire (en particulier pour les ménages *natifs*) ; attachement qui se traduit par une volonté de se maintenir dans le territoire, où les ménages peuvent actuellement mener une vie qui leur convient et satisfait leurs besoins. Il est également intéressant de constater que les ménages déclarent majoritairement souhaiter se maintenir dans le territoire, même en cas d'évolution des conditions de mobilité ; pour ce faire, ils sont prêts à modifier leurs pratiques de mobilité, ou à renforcer l'ancrage de certaines de leurs pratiques (notamment consommatoires) dans la proximité. Certains considèrent ainsi la campagne comme un « espace-refuge », qui leur offrira des conditions de vie meilleures que la ville. Ainsi, plutôt qu'un nouvel exode rural, des mobilités plus contraintes entraîneraient un ancrage massif dans le local.

Par ailleurs, nous avons identifié des potentiels d'évolution qui peuvent selon nous renforcer cette stabilité des modes d'habiter, et permettre « d'amortir » encore davantage les impacts du contexte en transition.

Il s'agit dans d'une part d'internet et des TIC : nous avons montré que leur potentiel en termes de réduction des besoins de déplacements et des distances à parcourir n'est aujourd'hui pas pleinement valorisé par les ménages. Le e-commerce en particulier, qui pourrait limiter les besoins des ménages à se rendre dans les pôles urbains, est pour le moment valorisé uniquement en tant qu'outil complémentaire au commerce physique traditionnel, et pas en tant que levier de réduction des déplacements. Nous avons interprété cet usage modéré du e-commerce comme le signe d'un manque de *besoin* chez les ménages à diminuer leur volume de mobilité, en raison de mobilités faciles, rapides, et financièrement non (ou peu) problématiques. Nous faisons l'hypothèse qu'un durcissement des conditions de mobilité susciterait ce besoin : dès lors, nous supposons que le potentiel d'internet et du e-commerce serait pleinement valorisé par les ménages. Ainsi, les TIC « *participeraient à la pérennité et à la durabilité des territoires [ruraux]*³²¹ *dépendants de l'automobile en reconfigurant les pratiques d'achats des ménages et les déplacements qui leur sont associés* » (Belton-Chevallier et al, 2014).

Nous faisons également l'hypothèse que le rapport des individus au numérique va évoluer. « *Les plus jeunes achètent beaucoup plus que les autres ; plus l'âge augmente et moins la part d'acheteurs est importante* » (Observatoire du numérique, 2013) ; il est donc hautement probable que dans les années à venir, la part de la population ayant recours au e-commerce augmente.

³²¹ La citation originale de Belton-Chevallier et al concerne les territoires périurbains.

Un recours plus systématique au e-commerce (ou à d'autres outils numériques facteurs de réduction des besoins en déplacement, tels que les téléservices ou le télétravail), et l'évolution du rapport de la société aux TIC, constituent selon nous des facteurs de stabilité qui permettraient de préserver les modes d'habiter des ménages et l'habitabilité des territoires ruraux.

D'autre part, nous postulons que les pratiques de mobilité qui sous-tendent aujourd'hui les modes d'habiter des ménages ruraux, et qui seront probablement affectées par l'évolution du « contexte global », peuvent évoluer. En effet, nous montrons dans la partie suivante de notre recherche qu'un accompagnement personnalisé peut permettre de faire évoluer certaines des pratiques de mobilité des ménages (vers des pratiques moins autosolistes* et moins dépendantes de la voiture) tout en leur permettant de maintenir leurs habitudes et confort de vie, et de se maintenir dans le territoire.

Certaines caractéristiques des modes d'habiter des ménages ruraux, que l'on retrouve sous des formes différentes selon leur profil (cf. présentation résumée des profils), constituent selon nous des facteurs stabilisateurs qui permettraient le maintien des ménages dans un contexte global en transition : il s'agit notamment de l'inscription spatiale des pratiques des ménages dans la proximité, des relations d'entraide qui se développent entre les ménages, de leur attachement au territoire ou de leur volonté d'ancrage. Par ailleurs, nous faisons l'hypothèse que ces modes d'habiter peuvent évoluer pour s'adapter à l'évolution du contexte, grâce à un recours plus important au e-commerce notamment, ou à une évolution des pratiques de mobilité. Pour renforcer la stabilité de ces modes d'habiter et de l'habitabilité des territoires ruraux, il s'agit donc de favoriser les éléments stabilisateurs et d'encourager les potentiels d'évolution mentionnés ci-dessus. Nous pouvons alors proposer quelques éléments prescriptifs, en particulier en termes de pratiques de proximité :

- d'une part, nos observations montrent que l'inscription dans la proximité des pratiques des ménages est liée à l'existence d'une offre de proximité : cela nous encourage à proposer de développer cette offre locale, à condition qu'elle possède une plus-value ou qu'elle se distingue de l'offre « traditionnelle » présente dans les petites villes ou les pôles urbains. Pour Talandier & Jousseau (2013, p.19), l'existence d'une telle « *offre de centralités de quotidiens semble constituer un facteur important du développement des territoires [...], des campagnes en particulier* ».

- d'autre part, nous avons montré que la fréquentation des ressources locales est en partie corrélée avec l'ancienneté d'installation des ménages : un temps d'appropriation est nécessaire pour maîtriser les ressources et le fonctionnement du territoire. Pour encourager ces pratiques de proximité, on peut donc encourager la communication autour de ces ressources territoriales :

si elle ne sera certainement pas suffisante pour susciter une envie de les valoriser³²², cette communication pourra *a minima* réduire le temps d'appropriation.

³²² Nous verrons dans la 4^{ème} partie consacrée aux changements de comportement qu'apporter « simplement » de l'information ne suffit pas à créer de la motivation, et n'entraîne pas des évolutions de comportement.

4^{ème} partie – Pratiques de mobilité en milieu rural : quelles évolutions possibles pour faire face à un contexte en transition ?

“While we flatter ourselves that things remain the same, they are changing under our very eyes from year to year, from day to day...” - Charlotte Perkins Gilman

« Le problème aujourd’hui avec l’automobile réside précisément dans le fait qu’elle n’est pas un problème. » – Wolfgang Sachs (1984) (*For the love of the automobile*, Univ. Of California Press, Berkeley, 1992, p.vii)

Préface – Faire évoluer les comportements : à l'échelle « globale » ou à l'échelle individuelle ?

Nous avons précédemment montré que, pour répondre à un durcissement probable des conditions de mobilité et, plus largement, à une remise en question des conditions de vie des ménages ruraux, une évolution des comportements de mobilité et du rapport des ménages à l'automobile étaient nécessaires : de manière sous-entendue et sans le préciser, nous avons toujours fait référence à des changements de comportement à l'échelle individuelle.

Or, il est évident que la situation actuelle s'explique d'une part par les comportements des citoyens, qui se chauffent, se déplacent, et consomment, toutes ces actions émettant du CO₂ ; mais également par les comportements « globaux », « collectifs », et notamment des entreprises : en effet, ce sont elles qui produisent l'électricité, opèrent les industries, et une partie des moyens de transport.

Par ailleurs, tous les pays n'ont pas la même responsabilité dans les émissions de CO₂ : en 2011, la Chine était le plus grand émetteur au monde avec 7 milliards de tonnes, suivie par les Etats-Unis (5,4 milliards), l'Inde et la Russie. Les émissions par tête donnaient des résultats différents, mais mettaient en évidence des différences entre pays : en 2011, un américain émettait 17,5t, soit plus de 3 fois plus qu'un chinois (5,2t) et 12 fois plus qu'un indien (1,4t). Néanmoins, ce sont dans les pays en développement (Chine, Inde, Brésil, etc.) et aux Etats-Unis que les émissions de CO₂ ont le plus augmenté depuis 1990 (Garric, 2011).

Alors, qui doit agir ? Agir à l'échelle individuelle, à notre échelle et dans notre pays, a-t-il réellement un sens ?

Pour (Ostrom, 2012), « *aucun pays ne peut résoudre à lui seul le problème mondial du changement climatique* » ; néanmoins, « *attendre des solutions internationales revient à perdre un temps précieux* ». Aussi, E. Ostrom milite pour « *des actions simultanées à plusieurs échelles* » : à l'échelle globale et locale, à l'échelle des pouvoirs publics, des entreprises et des citoyens. Gemenne (2009, p.142) va dans le même sens : les « *ajustements des comportements individuels quotidiens, aussi utiles soient-ils, sont vains s'ils ne sont pas doublés d'une action collective* ».

Les études produites par Mc Kinsey (Enkvist et al, 2007), Stern (2007) et Pacala & Socolow (2004) ont montré qu'il serait possible d'atteindre les objectifs du rapport de Kyoto (i.e. une stabilisation de la concentration des gaz à effet de serre à 450 ppm³²³) si les pouvoirs publics mettaient en place des mesures simples qui permettraient de réduire les émissions de 26

³²³ Le seuil des 450ppm était celui accepté au moment où Gemenne a écrit son livre en 2009 : néanmoins, selon un article paru la même année (Heuillard, 2009), ce seuil de 450ppm était déjà dépassé, et donc plus tenable.

gigatonnes par an d'ici 2030 (Gemenne, 2009, p.143). Le problème est néanmoins qu'en 2014, alors que les enjeux du changement climatique sont reconnus par les pays du monde entier (avant d'être publiés, les différents rapports du GIEC sont adoptés à l'unanimité par des délégations de plus de 100 pays), les négociations internationales visant à arrêter des niveaux de réduction des émissions de GES et à décider de mesures d'adaptation ou d'atténuation se soldent par des échecs (Ostrom, 2012) : les entreprises continuent à polluer et les gouvernements restent relativement inactifs (Klein, 2014). Cette inaction, N. Klein l'explique non pas par un manque d'alternatives et de solutions, mais par les « *pressions exercées par les lobbies représentant les intérêts des industries polluantes ou du secteur de l'assurance* ».

Ainsi, pour Combes & Haeringer (2014), s'il est nécessaire de s'attaquer aux émissions des grandes entreprises, il est également primordial d'agir à l'échelle individuelle : ils résumeraient ainsi les conclusions de Lindgaard (2014), « *le changement se joue aussi chez nous* ». Combes & Haeringer (2014) ne militent pas pour une « *politique des petits gestes qui fasse l'économie d'une analyse des effets de structure* », mais pensent que la lutte contre le changement climatique passe par un renouveau de nos rapports à l'énergie, de nos modes de consommation, de nos modes de vie.

Ces « appels aux changements de comportement » sont d'ailleurs de plus en plus prégnants dans les agendas politiques et intellectuels en Angleterre et aux Etats-Unis (Schwanen et al, 2012, p.522) : le changement viendra de la part des individus, qui doivent modifier leurs comportements, prendre leurs responsabilités pour que de réels changements se concrétisent³²⁴. En France, cette approche du changement climatique qui passerait par une « responsabilisation des citoyens » commence à émerger dans les discours des politiques³²⁵.

Néanmoins, trois questions se posent :

(1) Une action à l'échelle individuelle a-t-elle un sens, est-elle utile ?

La littérature mettant en évidence le poids des actions individuelles sur le global est fournie. Ostrom (2012) cite ainsi Dietz et al (2009) (« *la mise en œuvre de différentes actions à l'échelle des ménages permettrait de diminuer de 20% leurs émissions de GES directes d'ici à 10 ans, soit 7,4% des émissions de GES américaines, avec peu ou pas de diminution de leur qualité de vie* » ; Gardner & Stern (2008) ; Vandenbergh et al (2008) : (« *la mise en œuvre de sept low-hanging fruits (actions de facilité) à l'échelle des ménages génèrerait une réduction d'émissions de 150 millions de tonnes de GES* »). Ainsi, d'après la littérature, les actions à l'échelle individuelle sont légitimes et utiles.

(2) Les individus ont-ils réellement des marges de manœuvre pour faire évoluer leurs comportements ?

³²⁴ Ce glissement des responsabilités de l'Etat vers l'individu en tant « *qu'agent proactif dans la création de [...]* la société » est caractéristique des politiques libérales anglo-américaines (Rose, 1996)

³²⁵ Cf. la Stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable 2015-2020 adoptée par le Gouvernement français en février 2015

En particulier, en matière de mobilité, les autosolistes* peuvent-ils adopter d'autres modes de transport, ou leur utilisation de la voiture s'explique-t-elle par une dépendance objective à l'automobile ?

Nous apporterons une première réponse à cette remarque en utilisant deux chiffres tirés de la littérature, qui montrent qu'il existe bien un vivier de déplacements qu'il est possible de modifier par une « simple » approche comportementale, sans que des mesures à l'échelle de l'environnement ou des infrastructures de transport soient nécessaires :

- Brög et al (2009, p.281) : une recherche menée en 1990 dans plusieurs villes allemandes a montré que 81% des trajets étaient effectués dans des modes autres que des transports en commun. Pour 24% de ces trajets, l'usage des transports en commun était impossible pour des raisons professionnelles (la voiture était utilisée dans le cadre du travail) ou situationnelles (des choses lourdes devaient être transportées) ; pour 32% de ces trajets, la qualité* des transports en commun était insuffisante en termes de fréquence ou de couverture spatiale.

Ainsi, 25% des trajets effectués autrement qu'en transport en commun l'étaient pour des raisons subjectives. Pour encourager un report modal pour ces 25%, il ne serait ainsi pas nécessaire d'entreprendre des modifications d'ordre technique : une « simple » approche comportementale permettrait d'encourager un report modal et d'entraîner une diminution de l'utilisation de la voiture.

- Socialdata. & Sustrans, (2004) ont quant à eux analysé des trajets courts, réalisés au sein de la commune de résidence des individus enquêtés ; ils ont évalué la proportion des trajets effectués en voiture qui l'étaient pour des raisons subjectives, et objectives :

	Darlington	Peterborough	Worcester
Contraintes objectives (pas d'alternatives à la voiture)	44%	61%	54%
Freins subjectifs (alternatives disponibles)	56%	39%	46%

Tableau 7 : Proportion de trajets urbains faits en voiture pour des raisons objectives et subjectives – Socialdata & Sustrans, 2004

Dans cette étude, entre 39% et 56% des trajets analysés étaient effectués en voiture alors qu'il existait des transports en commun constituant des alternatives « raisonnables »³²⁶ : une nouvelle fois, pour tous ces trajets, une « simple » approche comportementale permettrait d'encourager un report modal.

Il est évidemment impossible de tirer une conclusion générale sur la base des résultats de ces deux seules études. Néanmoins, ces deux exemples nous confortent dans l'idée qu'il existe un

³²⁶ Les auteurs considèrent les transports en commun comme une alternative raisonnable s'ils mettaient jusqu'à 2 fois plus de temps que la voiture, dans une limite de 15 minutes supplémentaires ; le vélo et la marche ont été considérés comme des alternatives raisonnables pour des trajets de respectivement 6 et 2 km maximum.

vivier de comportements autosolistes* qui ne sont pas objectivement contraints, et qu'il serait possible de modifier à l'aide d'une approche comportementale.

(3) Les ménages ont-ils envie de faire évoluer leurs pratiques ?

A l'échelle de notre panel d'études, on peut observer l'émergence de comportements de mobilité alternatifs, qui laissent également penser que les pratiques de mobilité (largement automobilistes) que l'on observe en milieu rural peuvent actuellement évoluer, et que les ménages souhaitent faire évoluer leurs comportements.

Les modes d'habiter des ménages ruraux que nous avons analysés précédemment sont sous-tendus par la mobilité généralisée qui caractérise les sociétés modernes. Elle est en particulier sous-tendue par une utilisation généralisée de la voiture, qui constitue le mode majoritairement utilisé par les ménages pour leurs déplacements. Celle-ci est utilisée de manière « traditionnelle »*, i.e. par des conducteurs autosolistes* ou accompagnés de membre(s) de leur famille proche (enfants, conjoint). Elle est également utilisée de manière relativement libre et non contrainte : les ménages l'utilisent quand ils ont besoin de se déplacer, tout en essayant néanmoins d'organiser leurs activités pour optimiser leurs déplacements, et d'éviter ainsi les déplacements inutiles (ce qu'illustre l'existence de voyages en boucle).

On peut schématiser la majorité des pratiques des ménages de notre panel³²⁷ par le modèle ci-dessous : une suite de voyages de forme simple ou enchaînés, réalisés en voiture « traditionnelle »*.

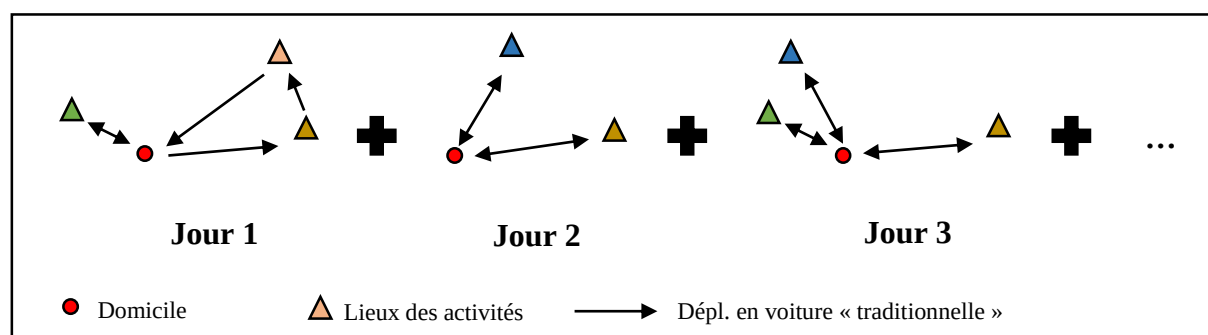


Schéma 8 : Des pratiques de mobilité qui suivent majoritairement un schéma « traditionnel » – MH, 2015

Ces comportements automobilistes (voire autosolistes*) « traditionnels » sont majoritairement satisfaisants pour les ménages, qui les jugent peu ou pas réellement problématiques (financièrement ou environnementalement) : la grande majorité des ménages de notre panel se situe entre une satisfaction « partielle » et « totale » de ses pratiques automobiles :

³²⁷ Nous avons analysé les carnets de pratiques remplis par les ménages participant à l'expérimentation d'Accompagnement personnalisé.

- Une première catégorie de ménages est pleinement satisfaite de ses pratiques : elle ne les juge pas problématiques, ni financièrement ni environnementalement.
 - les ménages peuvent assumer financièrement leur utilisation de la voiture (même s'ils regrettent parfois que leur budget-mobilité « *pèse lourd* », et augmente régulièrement suite au renchérissement des carburants) ;
 - ils n'ont pas particulièrement de valeurs pro-environnementales, avec lesquelles leurs pratiques de mobilité largement automobiles, voire autosolistes*, pourraient rentrer en dissonance.

Dès lors, les ménages ne se posent pas réellement de questions sur leurs pratiques : l'emploi du « *c'est comme ça !* » revient régulièrement dans les discours. L'utilisation de la voiture n'est jamais remise en question³²⁸ ; elle est utilisée pour l'ensemble des déplacements, qui sont considérés comme formant un « tout » : ils ne sont pas considérés différemment selon leur distance, leur récurrence, ou leur caractère contraint ou non. Les modes de transport alternatifs à la voiture, qui pourraient convenir à certains de leurs déplacements (marche à pied, vélo ou covoiturage), ne sont jamais évoqués ou envisagés³²⁹ dans les discours.

- Une deuxième catégorie de ménages peut être définie, constituée de ménages relativement satisfaits de leurs pratiques, qui répondent à leurs besoins et leur permettent d'assurer leur organisation quotidienne. Ces ménages se posent néanmoins des questions, commencent à remettre en question des pratiques autosolistes* qui ne leur conviennent pas parfaitement, pour des raisons financières ou morales.
 - pour certains ménages, le budget-mobilité constitue un poids qui augmente, devient visible et tend à devenir insoutenable, mais qu'ils peuvent encore assumer.
 - Pour d'autres ménages, on identifie l'existence de valeurs pro-environnementales (naissantes, ou peu ancrées : il n'y a pas chez eux de réel militantisme écologique). Sous l'influence des discours environnementalistes qui se développent ces dernières années, et en parallèle à des changements dans leur modes de vie (notamment, mais pas uniquement, au moment du passage à la retraite), ces ménages commencent à remettre en question certaines de leurs habitudes et à développer des modes de vie plus « raisonnés », plus « *respectueux de la nature* »³³⁰. Une dissonance cognitive apparaît alors entre leurs pratiques de mobilité largement

³²⁸ Une utilisation de la voiture jamais remise en question : « Je laisserais ma voiture que si jamais j'avais un problème qui momentanément m'empêche de conduire. » (F, P10, Nat, en couple sans enfant)

« Non, moi tant que je peux, [je prends] la voiture. » (F, P30, AnAcc, en couple sans enfant)

³²⁹ Des modes alternatifs à la voiture jamais envisagés : « MH. *Est-ce que vous avez déjà pensé, par exemple quand vous allez à Tours, à y aller en TER ?* » - « Non on y a jamais pensé non ! [...] Bah c'est notre indépendance, de dire bah on est libre quoi ! » (H, P30, AnAcc, en couple sans enfant)

³³⁰ Une évolution du rapport à la mobilité : « MH. *Est-ce que vous avez toujours fait très attention à vos déplacements, à limiter absolument la voiture ?* » - « C'est venu petit à petit hein ! [...] Bah le fait de ne plus travailler déjà, et puis on a évolué dans notre vie, on a fait attention, surtout grâce à mon épouse, d'être plus respectueux, notre méthode de vie au point de vue écologique, des choses comme ça quoi ! » (H, P25, Nat, en couple sans enfant)

autosolistes* et fortement émettrices de polluants, et leurs (nouvelles) valeurs environnementales.

Les discours des ménages valorisent alors les modes de transport alternatifs à la voiture, marche à pied, vélo, covoiturage, qu'ils aimeraient pratiquer ou regrettent de ne plus pratiquer ; les ménages regrettent le temps important passé dans leur véhicule et les nombreux trajets effectués³³¹ ; déplorent l'impact environnemental de leurs pratiques de mobilité.

- Enfin, on peut identifier une troisième catégorie de ménages, très peu représentée parmi les ménages de notre panel : ceux pour qui il devient nécessaire d'adopter de nouvelles pratiques, en raison de contraintes financières et/ou temporelles fortes. Chez ces ménages il existe un réel besoin de changer ses habitudes, en particulier de réduire un budget-mobilité devenu non soutenable.

Ainsi, malgré la prédominance d'un schéma de pratiques « traditionnelles » partagé par des ménages majoritairement satisfaits, et en réponse notamment à des besoins (contraintes financières) ou des envies (en raison de convictions écologistes), on voit apparaître chez certains ménages des comportements de mobilité « alternatifs » au tout-voiture ; ou *a minima* une envie de faire évoluer leurs comportements.

On identifie chez les ménages de notre panel quatre types de comportements alternatifs (cf. détail de l'analyse en Annexe 14, p.li) :

- recherche de limitation des déplacements : suppression ou diminution des déplacements « inutiles », regroupement des activités pour optimiser les déplacements ;
- adoption de modes de déplacements alternatifs à la voiture « traditionnelle »* : covoiturage pour tous motifs (covoiturage organisé pour le travail, covoiturage informel pour les déplacements de loisirs ou liés aux achats, covoiturage solidaire) ; transports en commun, modes actifs ;
- démotorisation partielle du ménage (passage de deux véhicules à un seul) ;
- relocalisation des activités pour limiter les distances à parcourir.

Dans le tableau d'analyse des pratiques que nous présentons en Annexe 14, nous avançons des données chiffrées sur les individus ayant adopté (ou souhaitant adopter) chacun de ces comportements alternatifs : ainsi par exemple, 30 ménages sur 37 déclarent chercher à limiter leurs déplacements, alors que 7 actifs sur 40 déclarent covoiturer (ou avoir covoituré) pour leurs déplacements pendulaires. Néanmoins, en raison de notre méthodologie qualitative et de la taille réduite de notre panel, il nous est impossible d'en déduire quelque conclusion générale sur la part que représentent ces comportements alternatifs dans la population rurale ; par ailleurs, notre méthodologie et le caractère déclaratif des données sur lesquelles nous appuyons notre analyse doit nous faire prendre ces données chiffrées avec beaucoup de précautions. A l'échelle nationale, peu de chiffres sont disponibles pour juger du poids de ces comportements

³³¹ Une remise en question des pratiques de mobilité actuelles : « Le temps passé en voiture... un peu plus d'un mois sur une année... je trouve ça énorme ! (rires) » (F, 39-2, AnPV, en couple avec enfant)

alternatifs : concernant le covoiturage, une étude de l'ADEME menée auprès de 40 services de covoiturage en 2010 mettait en évidence des taux d'inscription allant de 0,5% à 8% des populations ciblées, parmi lesquels seuls 4 à 10% des inscrits covoituraient vraiment (ADEME, 2010)³³².

Ainsi, le principal résultat à retenir de cette analyse est bien l'émergence et l'existence de ces comportements de mobilité alternatifs : ces « frémissements » laissent penser que les pratiques de mobilité largement automobilistes que l'on observe en milieu rural peuvent évoluer. Ils nous encouragent donc à nous intéresser à la manière dont il est possible d'encourager ou d'accompagner les évolutions comportementales, nécessaires pour permettre le maintien des conditions de vie des ménages, et le potentiel de développement des territoires ruraux.

³³² L'enquête a été menée auprès de services de covoiturage « grand public », « entreprise », et « tout public locaux » : les services entreprise parviennent à toucher en moyenne 8% des salariés de l'entreprise, alors que les services « tout public locaux » touchent en moyenne 0,5% de la population totale. Parmi ceux-ci, 10% des inscrits en entreprise covoiturent réellement (plus ou moins régulièrement), contre seulement 4% des inscrits parmi la population totale. (ADEME, 2010)

Introduction

Le contexte dans lequel se déroulent aujourd'hui les pratiques de mobilité des ménages ruraux (ainsi *a fortiori* que leurs modes de vie) est un contexte en mutation, marqué par une raréfaction progressive du pétrole et une évolution erratique du coût des carburants, et par des enjeux liés au changement climatique de plus en plus prégnants.

Les pouvoirs publics, notamment en milieu rural, s'interrogent aujourd'hui sur les solutions permettant de développer des mobilités qui soient moins émettrices de CO₂ et plus respectueuses de l'environnement, et de limiter la dépendance à la voiture (et au pétrole) sur leur territoire. Ce second enjeu est particulièrement prégnant lorsqu'il s'agit de mettre en application des politiques publiques telles que le Grenelle II, dont le 17^{ème} article permet aux SCoT de limiter l'ouverture à l'urbanisation aux seuls « *espaces desservis par du transport collectif* ». Cet article en particulier pose la question du devenir des territoires totalement dépendants de la voiture, non ou mal desservis par une offre de transport en commun. La question se pose de la même manière pour les populations de ces espaces totalement dépendants de la voiture : s'ils ne peuvent plus, à terme, assurer leur mobilité grâce à l'automobile, pourront-ils, voudront-ils, continuer à habiter ces espaces ? Les territoires ruraux vont-ils devoir faire face à terme à un nouvel exode rural ? Quelles perspectives d'évolution ont les territoires ruraux et leurs populations, face au durcissement probable des conditions de mobilité ?

Les leviers actuels pour développer des mobilités moins dépendantes de la voiture se situent classiquement du côté de l'offre, en mettant en place des alternatives à l'autosolisme* (Transports A la Demande, aménagement d'aires de covoiturage, etc.), ou en proposant des types d'urbanisation qui limitent les besoins en déplacements.

Nous choisissons pour notre part de nous intéresser aux comportements des ménages, à leurs pratiques de mobilité et aux moyens (dans le cas où des marges de manœuvre existent) permettant de limiter leur utilisation de la voiture. Nous nous interrogeons donc sur les leviers d'action à la disposition des pouvoirs publics, permettant d'encourager et d'accompagner des changements de pratiques de mobilité.

Cette quatrième partie de notre travail de recherche est basée sur la mise en œuvre d'une expérimentation d'Accompagnement personnalisé, qui nous permettra de tester (en termes de résultats pratiques et de processus méthodologique) un protocole d'accompagnement.

Nous faisons appel dans cette partie à des théories issues de la psychologie, sociale et comportementale, en particulier à un modèle transthéorique expliquant la transition comportementale, et à la théorie de l'engagement. Le recours à ces champs disciplinaires, bien

qu'éloignés de l'aménagement du territoire, nous permet d'ancrer notre expérimentation dans un cadre théorique solide, et par là même d'enrichir nos résultats.

Tout au long de cette quatrième partie nous évaluerons l'influence du profil des ménages sur le potentiel d'évolution de leurs pratiques de mobilité : nous questionnerons d'une part le rôle du niveau de vulnérabilité* et du niveau de sensibilité environnementale des ménages, d'autre part celui de leur localisation résidentielle et du « type de territoire en termes de mobilité ».

Clés de lecture de cette partie

Notre propos s'articule en trois chapitres, précédés d'une introduction :

- Dans le premier chapitre nous développons par une approche bibliographique le cadre théorique qui constituera la base de l'expérimentation d'accompagnement personnalisé. Nous commençons par expliciter les mécanismes de formation des comportements : cette connaissance est indispensable pour ensuite comprendre les processus à l'œuvre dans les changements comportementaux, qui ont permis de définir différentes mesures d'accompagnement au changement.

- Dans le deuxième chapitre nous présentons notre travail expérimental, au cours duquel nous avons développé un protocole et testé l'impact du levier « Accompagnement personnalisé ». Nous présentons dans un 1^{er} temps le déroulement de l'expérimentation menée avec les participants, puis les résultats pratiques de l'accompagnement, en termes de changements de comportement et d'évolution du niveau de sensibilité ; nous adoptons ensuite une posture réflexive sur notre protocole d'accompagnement, et le réinterrogeons en termes méthodologiques ; enfin, nous concluons par un retour critique sur le levier d'Accompagnement personnalisé, et interrogeons son caractère reproductible et généralisable « à grande échelle ».

- Enfin, dans le troisième et dernier chapitre nous adoptons une position d'aménageur au service des pouvoirs publics : nous réinterrogeons l'utilité d'un accompagnement personnalisé et la façon dont une telle mesure d'incitation comportementale peut s'inscrire dans des politiques de mobilité plus « vertueuse » avant de conclure sur l'importance du lien entre collectif et individuel dans un processus d'évolution comportementale.

Chapitre I. Approche bibliographique : formation, adoption et évolution des comportements

Dans ce premier chapitre nous développons, par une approche bibliographique, le cadre théorique qui constituera la base de l'expérimentation d'accompagnement personnalisé.

Clés de lecture de ce chapitre

- Dans une première section nous montrons comment se forment les comportements, en particulier les comportements de mobilité, et quels facteurs interviennent dans cette formation. Nous insistons en particulier sur les facteurs liés à l'individu, notamment psychologiques et sur les habitudes et leur force d'inertie.

- Nous analysons dans une deuxième section les leviers de modification des comportements, permettant de développer des comportements de mobilités plus durables. Nous présentons notamment le modèle transthéorique de Prochaska et Di Clemente, qui propose une théorie de transition comportementale : ce modèle sera maintes fois employé dans la suite de notre recherche.

- Nous présentons dans une troisième section les mesures permettant d'accompagner, d'un point de vue pratique, les changements de comportements : nous insistons en particulier sur les *Travel Feedback Programs*, dont nous nous sommes inspirés pour définir le protocole de notre expérimentation d'accompagnement personnalisé.

1. Comment se forme un comportement (de mobilité) ?

Comment se forment les comportements de mobilité, comment s'effectue le choix modal ? Quels facteurs expliquent le choix d'utiliser la voiture-solo ou les transports en commun, de pratiquer du covoiturage ou le vélo ?

Les « *modèles de choix modaux* » permettent de déterminer la probabilité qu'un individu choisisse un mode de transport plutôt qu'un autre. Ces modèles ont été développés au départ pour prévoir la demande de transport et adapter le plus finement possible les infrastructures aux besoins (Bonnell, 2001, p.11) ; ils sont à présent utilisés, dans un contexte de développement durable, pour comprendre comment réduire l'usage de la voiture et encourager le report vers des modes de mobilité plus durables (CERTU, 2014).

Dans la théorie économique néoclassique standard, les modèles de choix modal sont basés sur la « théorie du consommateur », dans laquelle l'individu est considéré comme un *Homo Oeconomicus*, un être rationnel : ses choix vont être dictés par la recherche de la maximisation

de l'utilité sous contrainte budgétaire (Cervero, 2002, p.266). Ainsi, selon les modèles de choix modal, l'individu va, avant de choisir le mode de transport qui lui permettra d'aller du point A au point B, établir une comparaison raisonnée entre les différents modes, sur la base de leurs coûts et temps de déplacement respectifs.

Aujourd'hui, ces modèles basés sur une hypothèse de choix rationnel³³³ qui expliquent les choix modaux uniquement par des facteurs objectifs, sont largement remis en question :

- d'une part, plusieurs études ont montré que les individus n'ont pas une connaissance objective des paramètres liés à leur mobilité : ils ont tendance à sous-estimer le coût et la durée de leur trajet lorsqu'ils l'effectuent avec le mode qu'ils privilégient, alors qu'ils surestiment ceux liés aux autres modes (Huyghe et al, 2013, p.131 ; Rocci, 2007, p.81 ; Genre-Grandpierre, 2007).
- d'autre part, de très nombreux travaux s'intéressant aux facteurs explicatifs du choix modal (que nous allons citer dans les pages suivantes) ont mis en évidence l'existence de facteurs liés à l'environnement dans lequel se déroule le déplacement, mais également au contexte du déplacement et aux caractéristiques de l'individu qui se déplace. Le mode de transport n'est donc pas l'unique facteur de choix.

Ainsi, en accord avec les principes de la *time geography* de Hägerstrand (Carpentier, 2007), il est à présent largement accepté que les comportements, en particulier les choix modaux, sont le résultat de choix et de contraintes dépendant du contexte écologique (Schwanen et al, 2012, p.523). Nous reprenons la typologie de Bonnel (2001) et catégorisons les facteurs intervenant dans le choix modal en trois grandes familles :

1. Les facteurs « environnementaux », liés au contexte structurel dans lequel se réalise le déplacement ;
2. Les facteurs situationnels, liés au déplacement en lui-même et à son contexte (le déplacement s'inscrit notamment dans des emplois du temps et des modes de vie spécifiques) ;
3. Les facteurs sociodémographiques, liés à la personne qui réalise le déplacement ; ces facteurs sociodémographiques peuvent eux même être divisés en trois catégories :
 - a. facteurs structurels
 - b. facteurs de compétences de mobilité
 - c. facteurs psychologiques

Nous rajoutons à cette typologie un 4^{ème} facteur, le facteur des habitudes, qui créent une inertie forte et vont consolider les comportements, une fois ceux-ci adoptés.

³³³ L'idée que les agents n'agissent pas toujours de manière purement rationnelle, mais de manière parfois contraire à la théorie de l'*Homo Oeconomicus* est à la base de l'économie comportementale, développée par le psychologue D. Kahneman, et pour laquelle il a reçu le prix Nobel d'Economie en 2002 ; c'est sur les théories de l'économie comportementale que se fondent les *nudges*, mesure d'incitation comportementale sur laquelle nous nous pencherons ultérieurement.

Ces quatre facteurs sont, comme nous allons le mentionner plusieurs fois dans les pages qui suivent, souvent corrélés : notre objectif n'est pas ici d'évaluer l'influence respective de chaque facteur sur le choix modal, mais d'en montrer la multiplicité et la diversité.

Nous résumons dans le graphique ci-dessous l'ensemble des facteurs orientant les comportements de mobilité :

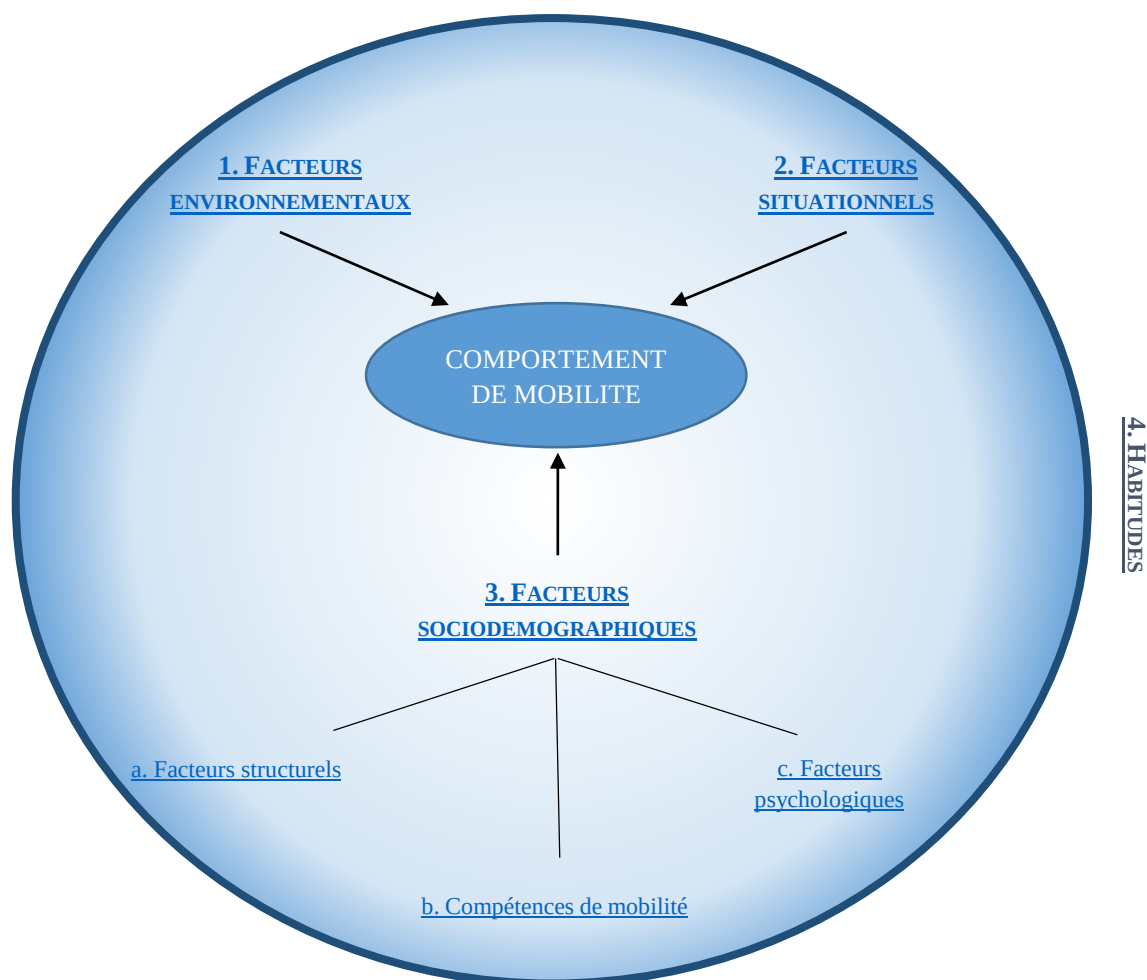


Schéma 9 : Facteurs influençant et consolidant les comportements de mobilité – MH, 2014

Nous détaillons ci-dessous l'influence de chacun de ces facteurs – un tableau récapitulatif est proposé en p.221.

1.1. Facteurs environnementaux

Différentes caractéristiques de l'environnement vont influencer sur les pratiques de mobilité (en particulier sur le choix modal) des ménages.

L'environnement est le contexte physique, concret, dans lequel les acteurs sont amenés à se déplacer : il se caractérise par des spécificités territoriales telles que le degré de polycentricité, le type d'usage des sols, la taille et la forme urbaines, la distance au centre urbain le plus proche, etc.). De nombreuses études ont mis en évidence les liens entre forme urbaine et comportements

de mobilité, en particulier les liens entre forme urbaine et choix modal (ce que l'on a évoqué brièvement dans la troisième partie de notre recherche).

L'environnement est également constitué d'infrastructures de transport (routes, voies ferrées, gares, pistes cyclables, offre de stationnement) et de modes de transport (voiture, transport en commun, etc.).

Ewing & Cervero (2010) montrent que la proximité avec un arrêt de bus constitue une incitation à prendre le bus. Néanmoins, Bentayou & Caron (2014) montrent « *qu'habiter à proximité d'une gare TER et disposer d'une offre de trains attractive ne fait pas tout* » : ceci va bien dans le sens de la diversité des facteurs explicatifs du choix modal.

Brisbois (2011, p.23) explique également le choix modal par l'efficacité du mode de transport (qui est caractérisée notamment par le confort du mode, la liberté qu'il procure, sa fiabilité ou son caractère écologique), par la « *qualité* »* de l'offre (Baptiste & Huyghe, 2014) : ces attributs vont ainsi favoriser ou contrarier l'usage d'un mode, voire empêcher objectivement son usage.

Enfin, l'offre de stationnement influe également sur le choix modal : une étude du CETE Nord Picardie (2009) montre que lorsque la contrainte sur le stationnement se renforce, la part modale de la voiture baisse (de 12 à 40% selon les villes étudiées et les types de déplacement), tandis que le CERTU (1998) montre que la disposition d'un stationnement assuré à son lieu de travail entraîne neuf fois sur dix l'usage de la voiture pour les déplacements pendulaires.

1.2. Facteurs situationnels

Les facteurs « situationnels » sont liés au déplacement en tant que tel : motif du déplacement (déplacement contraint ou de loisirs), son origine et sa destination, son coût, sa durée, sa fréquence, les conditions climatiques, l'heure de la journée ou le jour de la semaine, la pression temporelle et l'inscription dans un emploi du temps, etc.

De nombreuses études mettent en évidence le rôle de ces facteurs dans le choix modal :

- Le coût du déplacement est un facteur primordial dans le choix modal. Les premières études s'étant intéressées aux déterminants des choix modaux (Quandt & Baumol, 1966 ; Gillen, 1977 ; Young, 1969) avaient montré que les seuls facteurs influençant le choix modal étaient le coût et le temps total de trajet. Plus récemment, une étude du CREDOC (2008, p.78) a montré que les individus mettent majoritairement (pour 40% d'entre eux) en avant le coût du transport pour expliquer leur choix modal. L'IAURIF (2000, p.35) montre que plus le coût du trajet en voiture augmente, plus la probabilité de prendre les Transports en Commun est grande.

Néanmoins, les recherches consacrées à l'élasticité-prix (Beauvais, 2011 ; Calvet & Marical, 2011 notamment) montrent qu'en cas de renchérissement des carburants, les automobilistes ne limitent pas immédiatement, ni en fortes proportions, leur usage de la voiture. Par ailleurs, l'importance du coût du déplacement va varier selon le niveau de vulnérabilité* du ménage (qui dépend de son volume de déplacements et de la part que représente le budget-mobilité dans son budget global).

- Cervero & Duncan (2003) montrent que le motif ainsi que le moment du déplacement (en week-end ou à un moment où la pression temporelle est faible) impactent le choix modal : ainsi, les individus seront plus enclins à marcher pour des déplacements liés à des activités de loisirs ou pendant le week-end.

- Brisbois X. (2011, p.117) met en évidence l'influence du temps de trajet sur le choix modal, en cohérence avec Héran (2001). Williams (1977, p.95) avait montré à propos des transports en commun que le temps d'attente et de transfert étaient des déterminants importants du choix modal pour les déplacements pendulaires.

- Les conditions climatiques influent également sur le choix modal, et sont particulièrement déterminantes pour les modes actifs : Brandenburg et al (2007) ont ainsi mis en évidence les relations existant entre les conditions climatiques (température de l'air et précipitations) et la pratique du vélo, pour les déplacements pendulaires ou de loisirs. Zoubir (2012, p.38) montre également que la pluie constitue le frein majeur à la pratique du vélo ; ce frein est néanmoins relativisé chez les praticiens du vélo, réguliers ou occasionnels, ce qui montre l'importance d'autres facteurs, notamment psychologiques, sur le choix modal.

- Enfin, Cailly (2008, p.5) montre que l'inscription du déplacement dans un emploi du temps et un programme d'activités temporellement contraints constitue un facteur favorable à l'utilisation de la voiture, censée permettre de faire face aux imprévus.

1.3. Facteurs sociodémographiques

Les facteurs sociodémographiques sont liés à l'individu qui réalise un déplacement et choisit un mode de transport. Nous distinguons trois types de facteurs sociodémographiques :

- (4) des facteurs structurels : en particulier la structure familiale, la situation par rapport à l'emploi, les revenus et le taux de motorisation ;
- (5) des compétences de mobilité ;
- (6) des facteurs psychologiques : normes, valeurs, attitudes, intentions ;

1.3.1. Facteurs structurels

Les facteurs sociodémographiques les plus influents en termes de choix modal sont la structure du ménage et le nombre d'enfants, la situation par rapport à l'emploi (notamment les horaires de travail), les revenus et le taux de motorisation.

- La structure du ménage influe sur la propension à utiliser la voiture : Rajamani et al (2003) montrent que plus le nombre d'adultes dans le ménage est élevé, plus la propension à marcher est faible. Par ailleurs, Simma & Axhausen (2001) montrent que la présence d'enfants est un facteur qui détermine la possession et le volume d'usage d'une voiture ; en particulier, Bonnel

et al (2003) montrent que les boucles de déplacement sont rarement intermodales lorsque des enfants sont présents pendant le déplacement.

- La situation professionnelle et en particulier les horaires de travail influent sur le mode de transport pour les déplacements pendulaires. Des horaires décalés ou variables rendent difficile l'usage des transports en commun ou la pratique du covoiturage, et confinent à l'usage de la voiture (Armoogum et al, 2010) : la voiture est ainsi utilisée par 78,1% des actifs pour leurs déplacements pendulaires lorsque leurs horaires sont variables, et 71,9% lorsque leurs horaires sont réguliers (François, 2010)

- Le Néchet & Aguiléra (2011) montrent que la richesse des résidents fait croître, à taux de motorisation équivalent, la part de la voiture dans les territoires considérés. Rajamani et al (2003) montrent quant à eux que plus le revenu des ménages augmente, plus ils ont tendance à rouler seuls dans leur voiture : en d'autres termes, le covoiturage, les transports en commun ou les modes actifs attirent moins les ménages aux revenus élevés que les ménages aux revenus moyens.

- De nombreuses études mettent en évidence le lien entre niveau de motorisation et choix modal : pour Joly et al (2009, p.111), « *plus la motorisation est importante, plus les individus ont tendance à privilégier la voiture comme moyen de déplacement, et à délaisser les transports en commun* ». Pour les déplacements pendulaires en particulier, Le Néchet & Aguiléra (2011, p.14) montrent que plus les résidents d'une commune sont motorisés, plus ils utilisent leur voiture pour aller travailler. Pour Simma & Axhausen (2001), le fait de posséder une voiture est plus fortement lié à un moindre usage des transports en commun que le fait de posséder un abonnement de TC n'est lié à un faible usage de la voiture.

- Matthies et al (2002) montrent que le genre joue également un rôle dans l'adoption du mode : en particulier, ils montrent que les femmes sont plus volontaires à diminuer leur utilisation de la voiture, qu'elles sont plus influencées par les normes (écologiques) et moins par l'habitude. Les femmes seraient également de plus grandes utilisatrices des transports collectifs que les hommes (Handy et al (2005).

1.3.2. Compétences de mobilité

Les compétences de mobilité ou capacités de mobilité sont les savoir-faire des individus, qui vont permettre ou non le déplacement. Le Breton (2007) distingue quatre capacités de mobilité :

- (7) la maîtrise du corps, notamment l'apprentissage de la marche, qui permettra ensuite l'apprentissage de la conduite ;

- (8) la cognition de l'espace, qui permet de se repérer dans l'espace et de s'y déplacer, de comprendre une carte ou un plan de transport, de créer son itinéraire ;

(9) la maîtrise des temps, qui va notamment permettre de respecter les horaires des bus ou d'anticiper un temps de trajet ;

(10) la « mise aux normes » de soi : mise aux normes économiques (avoir payé son titre de transport, avoir réglé son assurance et le contrôle technique de la voiture) ; mise aux normes de savoir (savoir lire et écrire, maîtriser la langue de son pays ou des langues étrangères, connaître les offres de transport à disposition ou les lieux où tel ou tel besoin peut être satisfait) ; normes de comportement (posséder le permis de conduire, respecter la signalisation, etc.).

Ces compétences, en particulier les aptitudes pratiques, voire physiques, vont s'acquérir notamment dans l'usage des modes (Vincent, 2008, p.168) : c'est l'usage qui va permettre au comportement de se muer en routine. Flamm (2004, p.158) insiste donc sur l'importance d'expérimenter plusieurs modes, de « *maximiser le bagage d'expériences* » : il montre notamment que la non-acquisition d'aptitudes par manque d'expériences durant la jeunesse (par exemple l'apprentissage du vélo) est déterminante pour les comportements à l'âge adulte.

L'absence de toutes ou de certaines de ces compétences de mobilité va empêcher le déplacement, même dans un environnement qui y serait favorable via la présence de services de transport ou d'un urbanisme de « courtes distances » notamment. Le Breton (2002) a ainsi montré lors d'enquêtes menées auprès de personnes en insertion à Paris et Lyon que, alors que celles-ci disposent de transport collectifs efficaces et d'aides financières à la mobilité, ces personnes sont remarquablement peu mobiles ; il explique ce phénomène par un déficit de compétences de mobilité : mauvaise maîtrise de la langue, difficultés à se déplacer seul dans un territoire, incapacité à emprunter un réseau de transport notamment.

1.3.3. Facteurs psychologiques³³⁴

Plusieurs thèses récentes ont mis en évidence l'importance des facteurs psychologiques sur le choix modal (et sur le changement de pratiques) : ainsi, nous situons notre propos dans la lignée des travaux de Flamm (2004) de Rocci (2007) et de Vincent (2008).

Nous revenons ci-dessous sur plusieurs théories expliquant le rôle des facteurs psychologiques dans la formation des comportements, et en particulier dans le choix modal.

Deux catégories principales de théories expliquant la formation des comportements ont été développées en psychologie sociale et cognitive, cherchant à montrer le rôle de facteurs psychologiques tels que les normes, les valeurs ou les intentions sur les comportements des individus : la *Theory of Planned Behavior* (TPB), développée par Fishbein & Ajzen (1975) ; la

³³⁴ La suite de notre recherche, qui va s'intéresser à l'accompagnement aux changements de comportements, va revenir maintes fois sur ces facteurs psychologiques et sur la manière dont on peut les faire évoluer pour modifier les comportements ; c'est pourquoi ce paragraphe 1.3.3. est largement développé par rapport aux paragraphes concernant les autres facteurs.

Norm-Activation Theory et la *Values-beliefs-norms Theory*, développées par Schwartz (1977) et Stern (2000).

Ces deux catégories de théories expliquent la formation et l'adoption des comportements de manières très différentes :

- selon la TPB, l'adoption d'un comportement s'explique par les convictions personnelles des individus (convictions qui se développent à travers l'observation directe ou l'acquisition d'informations), qui influencent leur attitude envers un comportement puis leur intention à adopter ce comportement ; l'intention à adopter un comportement est par ailleurs soumise à l'influence des normes sociales et des déterminants d'attitude³³⁵.

Vus par la TPB, les comportements pro-environnementaux sont considérés comme des comportements « *intéressés, auto-centrés* » (Bamberg et al, 2007, p.190).

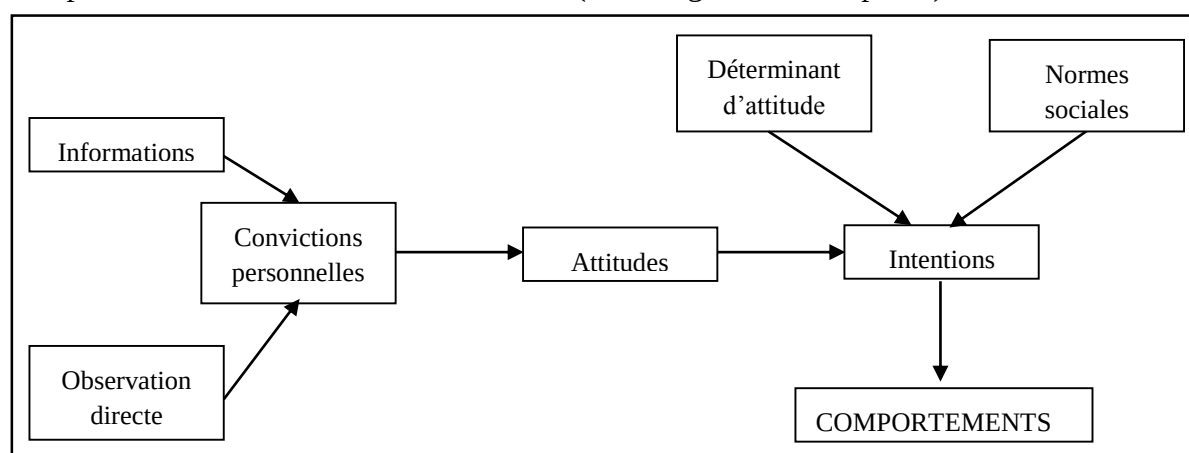


Schéma 10 : Theory of Planned Behavior (Fishbein & Ajzen, 1975) – MH, 2014

- selon le NAM (*Norm-activation model*), l'adoption d'un comportement s'explique essentiellement par les normes personnelles³³⁶ des individus. Néanmoins, les normes personnelles vont influencer sur les comportements seulement si la mise en place de ces comportements est facile, pas trop coûteuse, et si l'individu se sent capable de mettre en œuvre le comportement : « *Once potentially helpful actions are recognized, internalized values become relevant only for those actions a person feels able to execute* » (Schwartz & Howard, 1981, p.197).

Par le NAM, les comportements pro-environnementaux sont considérés comme des comportements pro-sociaux (Bamberg et al, 2007, p.190).

³³⁵ Le déterminant d'attitude (le *perceived behavioral control*) est la perception qu'a un individu que des contraintes situationnelles (horaires des bus par exemple) et ses compétences personnelles (ses compétences de mobilité par exemple, telles que la capacité à emprunter un bus) vont faciliter ou empêcher l'adoption d'un comportement. S'il pense qu'il ne va pas être en capacité d'adopter un comportement, le déterminant d'attitude va influencer négativement sur l'intention à adopter un comportement.

³³⁶ Schwartz définit les normes personnelles comme « *l'obligation morale que ressent l'individu de devoir agir d'une certaine manière, dans une certaine situation* » (Thøgersen, 2006).

Ces deux catégories de théories proposent des explications très différentes aux comportements, et en particulier à l'utilisation de la voiture : Bamberg et al (2007) et Bamberg & Moser (2007) s'en sont donc inspirés pour proposer une troisième théorie, une *Joint theory*.

Ils proposent de « rajouter » l'influence des normes personnelles à la *Theory of Planned Behavior* : ainsi, les intentions seraient soumises à la fois aux normes sociales, aux déterminants d'attitude, et à l'influence des normes personnelles.

Par ailleurs, ils modifient la définition des normes sociales : alors que Schwartz définissait les normes sociales comme le « *sentiment qu'a l'individu que des personnes fiables vont approuver, ou non, l'adoption d'un comportement* », Bamberg et al (2007) et Bamberg & Moser (2007) considèrent que les normes sociales indiquent si un comportement est adopté par une majorité d'individus (ce qui informe notamment sur la facilité à adopter ce comportement).

Le schéma ci-dessous résume les différents facteurs psychologiques intervenant dans l'explication d'un comportement, selon la *Joint Theory* :

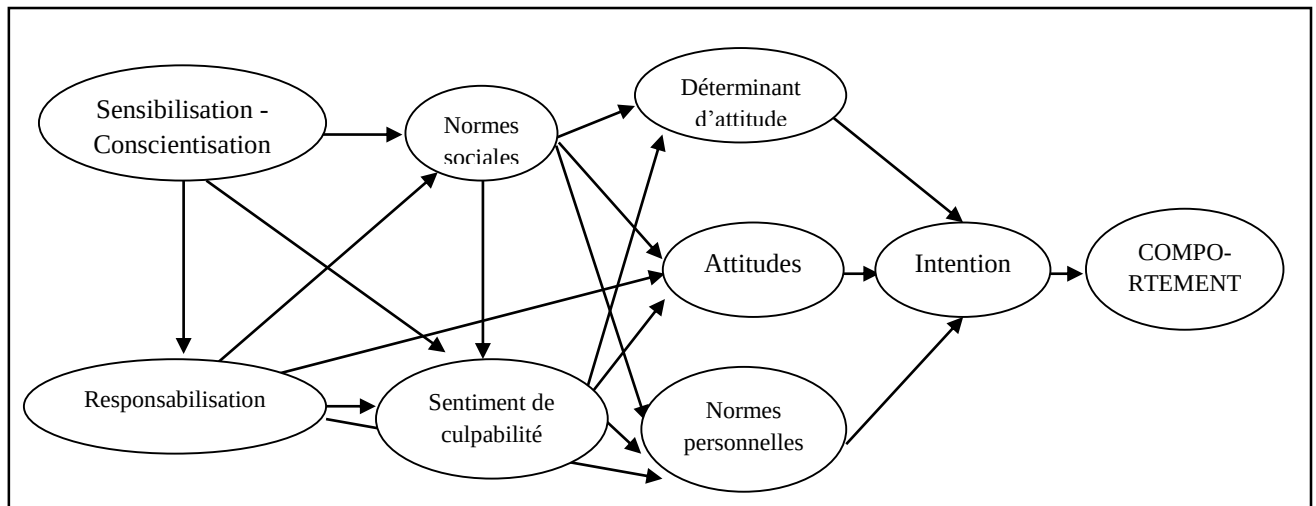


Schéma 11 : Relations entre les facteurs expliquant l'adoption de comportements pro-environnementaux – Bamberg & Moser (2007)

Explication du schéma :

1. L'adoption d'un comportement s'explique par la double influence (indirecte) de motivations pro-sociales (influence des normes sociales) et de recherche de bénéfices personnels (*self-interest*, normes personnelles).

2. L'intention d'adopter un comportement s'explique par un équilibre entre ces trois questions :

- Combien de conséquences positives/négatives aurait pour moi le fait de choisir tel comportement par rapport à d'autres comportements ?
- Adopter tel comportement serait-il plus difficile qu'adopter un autre comportement ?

c. Y'a-t-il des raisons qui indiquent une obligation morale à adopter tel comportement ?

3. Les normes morales personnelles se développent sous l'influence de facteurs sociaux, cognitifs et émotionnels, i.e. sous l'influence de normes sociales, de sentiments tels que la culpabilité, mais également sous l'influence de la responsabilisation des individus et de leur conscientisation (des problèmes environnementaux par exemple).

4. Le sentiment de culpabilité influe sur les normes personnelles, mais également sur l'attitude et le déterminant d'attitude : ainsi, les individus qui anticipent un sentiment de culpabilité lorsqu'ils n'ont pas adopté un certain comportement voient ce comportement comme relativement facile à adopter (facteur attitude) et y associent plus de conséquences positives pour eux (facteur déterminant d'attitude).

5. Enfin, les normes sociales influent, mais de manière indirecte, sur les intentions : les normes sociales sont associées de manière directe avec les normes personnelles, mais également de manière indirecte via le sentiment de culpabilité. Par ailleurs, les normes sociales sont également liées aux attitudes et aux déterminants d'attitude : en effet, les normes sociales peuvent être utilisées par les individus pour déterminer si un comportement serait bénéfique pour eux et/ou facile à adopter.

6. Un second facteur influençant indirectement les comportements est la conscientisation : cette prise de conscience est directement liée à la responsabilisation des individus, le sentiment de culpabilité et les normes sociales, mais elle influence également de manière indirecte les déterminants d'attitude et l'attitude envers les comportements. Notons par ailleurs que pour que la prise de conscience des individus ait des répercussions sur leurs normes personnelles et sur leurs attitudes, il faut qu'elle soit associée avec un sentiment de culpabilité.

En conclusion, d'après la *Joint theory*, les facteurs psychologiques tels que les normes personnelles (et, dans une moindre mesure, sociales), les valeurs, l'attitude et l'intention, sont des facteurs psychologiques qui jouent un rôle dans l'adoption des comportements, en particulier dans le choix modal. La *Joint theory* a été « testée » à plusieurs reprises par Bamberg et al (2007), Bamberg & Moser (2007) et Gardner & Abraham (2008), qui montrent qu'elle constitue un bon modèle pour expliquer l'adoption des comportements.

Nous réutiliserons ultérieurement la *Joint theory* pour construire le cadre théorique de notre travail de terrain, dont nous développons la méthodologie et les résultats dans le deuxième chapitre de cette partie.

1.4. Un facteur d'inertie fort : les habitudes

Les facteurs environnementaux, situationnels et sociodémographiques développés précédemment sont des facteurs explicatifs de la formation et de l'adoption d'un comportement. Le facteur des habitudes joue un rôle différent, puisqu'il agit comme un consolidateur des comportements, une fois ceux-ci adoptés.

D'après les théories explicitées précédemment, en particulier d'après la *Theory of Planned Behavior*, un comportement est adopté si l'on a l'intention de l'adopter ; la formation de cette intention fait elle-même suite à un processus de délibération, qui fait appel aux attitudes de l'individu envers le comportement, aux normes sociales et aux déterminants d'attitude.

Si l'adoption de ce comportement est adéquate et satisfaisante, le comportement va être choisi à chaque fois que la situation se présente : on parle de renforcement positif (Schwanen et al, 2012, p.523) ; l'habitude devient alors le principal déterminant de l'intention, et le processus de délibération est annihilé (Garling & Axhausen, 2003, p.4). Ainsi, lorsque la situation « habituelle » se présente à nouveau, le comportement est adopté automatiquement, sans réflexion préalable (sans délibération), et devient routinier : le comportement en question devient alors « *script-based* » (le processus qui mène à l'adoption du comportement est stocké dans la mémoire, tel un *script*).

Les habitudes s'acquièrent tout au long de la vie, via de multiples sources d'information, mais l'enfance est un moment particulièrement propice à l'apprentissage (Ortar, 2014, p.21) : Ravaisson (2008/1838) et Dewey (1922) insistent donc sur l'importance de l'éducation. Les habitudes acquises au cours de la vie permettent également à l'individu de se constituer une « mémoire modale » (Vincent, 2008, p.256), qui peut être remobilisée plus tard : ainsi, Schwanen & Paez (2010) ont montré que des automobilistes qui avaient eu l'habitude d'utiliser d'autres modes de transport (transports en commun notamment) s'adaptait plus facilement à une mobilité « sans-voiture ».

Kaufmann (2000, p.85) et Yalachkov et al (2014) notent que les habitudes agissent comme un frein au changement : « *The power of habits can become so great that a behavioral change may be difficult* ».

En termes de transport, l'effet stabilisateur des habitudes se voit d'une part dans le choix modal : l'individu conserve un mode de transport qui lui convient, sans réfléchir de manière rationnelle, peser les pour et les contres ou rechercher de nouvelles informations, à chaque fois qu'il doit se déplacer. Innocenti et al (2013, p.166) nomment cet effet le *car-effect* : ils montrent qu'une fois la voiture adoptée pour les déplacements, elle sera préférée à d'autres modes de transport (métro ou bus dans leur expérience), même lorsque ces derniers seraient plus intéressants économiquement, et bien que de l'information montrant les avantages des modes alternatifs soit apportée.

L'effet de l'habitude se voit également dans le choix du trajet effectué : Nakayama & Kitamura (2000) montrent ainsi qu'une fois un trajet adopté, l'individu a tendance à le conserver et à ne

pas le remettre en question à chaque fois ; Ben-Elia et al (2008) ont également testé l'impact de l'information sur les comportements : ils ont mis en évidence que, même lorsqu'on leur apporte de l'information montrant que des trajets plus courts existent, les individus aux habitudes les plus ancrées ne modifieront pas leur trajet.

Avec l'habitude, les choix (modaux ou de trajet) se font sur la base d'un « *affect pool* » Finucane et al (2000) : les trajets ou mode de transport habituels sont associés avec des sentiments (des « affects ») positifs, qui vont prévaloir sur les avantages objectivement positifs d'autres comportements (autre trajet ou autre mode de transport).

L'habitude comme « frein au changement » est généralement perçue de manière négative ; néanmoins, (Vincent, 2008, p.217) met également en avant le rôle positif des routines, qui limitent la charge mentale (l'effort cognitif requis pour tout comportement quotidien) associée aux déplacements. Schwanen et al (2012, p.525) considèrent également que l'habitude (la maîtrise parfaite d'un mode de transport par exemple) ouvre la possibilité à un « changement progressif des comportements » : ainsi, c'est également *via* les habitudes que les comportements pourront évoluer de manière significative au cours du temps, sans qu'il soit possible d'identifier clairement des phases de changement.

Conclusion : plusieurs facteurs concourent à la formation des comportements

Cette première section consacrée à la formation des comportements a montré la triple influence de facteurs d'ordres environnemental, situationnel et sociodémographique (ces derniers étant eux-mêmes constitués de facteurs structurels, de capacités de mobilité et de facteurs psychologiques), et le poids de l'inertie des habitudes.

Facteurs d'ordre...	... qui orientent la formation des comportements
... environnemental	Forme urbaine (mixité fonctionnelle, design urbain, densité) ; infrastructures et offre de transport
... situationnel	Motif du déplacement ; origine et destination du déplacement ; coût, durée ; fréquence, conditions climatiques, heure et jour du déplacement
... sociodémographique	Facteurs structurels : genre, structure du ménage, revenu des ménages, niveau de motorisation, situation professionnelle et horaires de travail Compétences de mobilité : maîtrise du corps, cognition de l'espace, maîtrise des temps, mise aux normes Facteurs psychologiques : convictions personnelles, attitude, intention, normes sociales et personnelles, déterminants d'attitude
Poids des habitudes	... qui stabilisent les comportements

Tableau 8 : Résumé des facteurs expliquant la formation et la stabilisation des comportements – MH, 2015

Ces facteurs sont liés : ainsi, le temps de trajet (facteur situationnel) est lié à l'infrastructure et/ou au mode de transport (facteur environnemental) ; les conditions climatiques (facteur situationnel) sont différemment perçues suivant l'expérience et l'expertise de l'individu, et selon son attitude par rapport au mode (facteur psychologique) ; le coût du transport (facteur situationnel) est différemment perçu et plus ou moins influent suivant les revenus de l'individu (facteurs sociodémographiques, structurels) ; etc.

Notre objectif n'était pas ici d'évaluer le poids respectif de chacun de ces facteurs dans la formation des comportements, mais de mettre en évidence la diversité des facteurs explicatifs d'un comportement : ainsi, comme nous allons le voir ci-après, faire évoluer l'un de ces facteurs (en particulier le facteur environnemental) ne suffit pas pour « changer un comportement » et provoquer de nouvelles pratiques.

Comme nous allons le voir dans le deuxième chapitre de cette partie, consacrée à l'influence de « l'accompagnement personnalisé », pour conduire à des résultats en termes de changements de comportements il faut jouer sur plusieurs facteurs à la fois, en particulier sur les facteurs psychologiques.

2. Comment faire évoluer un comportement ?

En parallèle au développement de solutions techniques, technologiques ou urbanistiques, une évolution des comportements est nécessaire pour répondre à l'évolution du contexte dans lequel se déroulent les pratiques de mobilité et les modes de vie des ménages. Nous allons à présent voir comment il est possible de faire évoluer les comportements de mobilité actuels (largement autosolistes*) vers des pratiques de mobilité plus vertueuses (moins dépendantes de la voiture).

Un comportement de mobilité (en particulier un choix modal) se forme sous l'influence de différents facteurs, liés à l'environnement dans lequel l'individu se déplace ; au déplacement en lui-même ; à l'individu qui se déplace. Ce comportement, une fois adopté, est consolidé par l'habitude, qui constitue un facteur d'inertie fort et contribue à sa non-remise en cause. Pour modifier un comportement, il faut donc jouer sur un ou plusieurs de ces facteurs : jouer sur l'environnement, et/ou sur le déplacement en lui-même, et/ou sur l'individu qui se déplace, et perturber les habitudes acquises au cours du temps.

Deux questions se posent à présent, auxquelles nous allons répondre dans la suite de ce chapitre :

- dans quel contexte un changement de pratiques et d'habitudes survient-il ?
- quel est le processus qui mène à un changement comportemental ?

2.1. Dans quel contexte survient un changement de pratiques et d'habitudes ?

Les habitudes constituent des freins au changement : ainsi, si les habitudes adoptées par les individus leur conviennent, ils ne vont pas chercher à les modifier.

La littérature identifie plusieurs situations propices aux changements d'habitude :

- l'habitude peut être modifiée temporairement, en raison d'une situation imprévisible :
 - d'une part, si l'individu pense qu'en adoptant son comportement habituel il risque de le regretter *a posteriori* (par exemple, s'il pense qu'en prenant sa voiture il risque d'arriver en retard à un rendez-vous), alors il est susceptible de modifier sa routine (et d'adopter un autre mode de transport ou un autre itinéraire). C'est la notion d'*anticipated regret* (Loomes & Sugden, 1982).
 - d'autre part, si un imprévu survient, qui perturbe la routine (panne ou indisponibilité de la voiture, travaux sur la route) : l'individu est alors contraint à réfléchir à l'adoption d'un nouveau comportement, qui tient compte de ses contraintes et de ses préférences (normes, attitudes, intentions, etc.).

- l'habitude peut être modifiée à long terme : Vincent (2008, p.229) identifie les ruptures biographiques (décès, divorce, naissance) ou les « *changements importants qui remettent en cause l'équilibre du système de contraintes* » (déménagement, changement de travail, diminution des charges familiales) comme des contextes favorables à la recomposition des habitudes. Elle identifie également (p.252) « *l'opportunité* » comme un contexte favorable à un changement, par exemple la rencontre avec un mode alternatif (expérimentation d'un mode alternatif dans le cadre d'un Plan de Déplacements Entreprise, rencontre d'un équipier qui amène à covoiturer) : l'opportunité constitue un élément déclencheur du changement, à condition qu'elle se greffe sur une disposition préexistante au changement.

Cette disposition préexistante au changement, Goodwin (1985, p.71) la retrouve chez les individus chez qui on identifie une « *érosion dans l'usage* ». Cette érosion apparaît :

- lorsque le comportement adopté n'est plus adapté aux contraintes de l'individu (contraintes financières notamment, si le coût du déplacement devient trop élevé par rapport aux revenus du ménage) ;
- si le comportement entre en dissonance avec les valeurs de l'individu, par exemple les valeurs pro-environnementales (*self-discrepancy* – Garling et al, 2002) : la divergence entre valeurs et comportements va créer de la honte ou de la culpabilité, dont nous avons montré précédemment qu'elles vont entraîner une évolution des normes personnelles de l'individu.

Cette érosion va imposer un besoin de changement ou créer une « envie d'un autre comportement » chez les individus. Une perturbation des habitudes (via une contrainte ou un engagement) va alors mener à un changement d'usage en cas de rupture biographique ou de remise en cause du système de contraintes, ou lors d'une opportunité.

2.2. Processus de changement comportemental selon le modèle transthéorique

Nous choisissons d'insister fortement sur les aspects théoriques explicatifs du changement comportemental puisque ceux-ci constitueront le cadre de notre travail de terrain, que nous analyserons dans le deuxième chapitre de cette partie.

2.2.1. Une transition en six phases...

Prochaska & Di Clemente (1982) ont été les premiers à proposer une théorie expliquant le changement comportemental : leur modèle transthéorique propose une transition en 6 phases (pré-contemplation, contemplation, préparation, action, maintien et terminaison) (Normand, 2009 ; Johnson, 2013).

Pour que le processus mène à des changements de comportements stables, les individus doivent passer, dans l'ordre, par l'ensemble des phases : « *l'omission de l'une ou de plusieurs d'entre elles rendent l'individu vulnérable aux rechutes* » (Prochaska et al, 1992).

1. Pendant la phase de pré-contemplation, les individus n'ont pas l'intention de modifier leur comportement dans un avenir proche, soit par déni (parce qu'ils le ne considèrent pas comme problématique), soit parce qu'ils manquent d'information et/ou ont des informations inexactes.

2. A la phase de contemplation, l'individu prend conscience de son comportement problématique, développe une envie d'un autre comportement et envisage de s'attaquer au problème (par contrainte ou par engagement) ; il n'est toutefois pas encore prêt à s'engager concrètement dans l'action. Pour revenir à la *Joint Theory* explicitée précédemment, la phase de contemplation est celle où l'individu développe une nouvelle attitude (sous l'effet d'une conscientisation, ou des normes sociales notamment).

Ce stade de la réflexion est celui de l'ambivalence : d'un côté, les individus voient les aspects négatifs de leur comportement et les avantages qu'un changement de comportement pourrait leur apporter ; de l'autre, ils pèsent la quantité d'efforts et d'énergie que demandera le changement. En moyenne, on estime que les individus restent dans cette phase relativement stable pendant au moins 2 ans (Boudreau, 2005) : ce sont les *contemplateurs chroniques* (Prochaska et al, 2003).

3. Le troisième stade est celui de la prise de décision/préparation : les individus commencent à faire de petits gestes dans le but de modifier leur comportement, mais qui restent insuffisants. Il leur faut déterminer un plan d'action (un plan de concrétisation de l'intention comportementale - Bamberg et al, 2011), établir des objectifs et des priorités pour progresser jusqu'au stade de l'action.

Cette phase est celle où l'individu développe une intention envers un comportement : cette intention dépend en particulier de l'attitude (déterminée lors de la phase de contemplation), des

normes personnelles, et du déterminant d'attitude de l'individu. Selon Gollwitzer & Sheeran (2006), si les actions déjà maîtrisées (des comportements déjà adoptés auparavant ou des habitudes acquises durant l'enfance) ne sont pas difficiles à mettre en œuvre, les comportements nouveaux doivent au contraire être planifiés avec précaution : c'est là qu'interviennent les plans de concrétisation, qui permettent d'augmenter la perception qu'a l'individu qu'il est en capacité de mettre en œuvre le comportement souhaité (le déterminant d'attitude).

4. La phase de l'action est la plus active du processus de changement comportemental, et celle qui demande le plus d'investissement en temps et énergie de la part de l'individu. C'est également la phase la moins stable, pendant laquelle le risque de retomber dans le comportement antérieur est le plus fort.

Pendant cette phase, l'individu expérimente de nouveaux comportements, ce qui implique une révision de ses cognitions, attitudes et convictions, et une restructuration de son environnement pour résoudre son comportement problématique : les modifications réalisées à ce stade tendent à être plus visibles, et reçoivent une plus grande reconnaissance extérieure. A ce stade, le sentiment d'auto-efficacité et de renforcement est important pour éviter les « rechutes ».

5. Le stade de maintien est atteint lorsque les individus ont adopté de nouveaux comportements pendant plus de six mois (nouveaux comportements qui se sont donc transformés en nouvelles routines), réussi à effectuer les changements souhaités, et ne risquent plus de retomber dans leurs comportements antérieurs. Les individus évaluent ce qu'ils sont parvenus à réaliser, comparent leurs résultats avec l'objectif qu'ils cherchent à atteindre, et décident s'ils ont besoin de continuer ou non. Ce *feedback* leur permet également de vérifier si les actions alternatives qu'ils ont choisies vont dans le bon sens par rapport à l'objectif, ou s'il faut qu'ils en adoptent d'autres (qui sont souvent plus coûteuses d'un point de vue cognitif à mettre en place).

6. Enfin, le stade de terminaison est celui au cours duquel le sujet n'est plus tenté de retomber dans son comportement antérieur.

L'évolution à travers les stades est souvent représentée de manière linéaire, mais Gomez & Philippot (2003) lui préfèrent le modèle en spirale, plus proche de la réalité : en cas de rechute, les individus retombent à des stades antérieurs (préparation, voire contemplation ou pré-contemplation), mais ne recommencent pas tout le chemin parcouru. En particulier, si la phase

« action » se solde par un échec, les individus peuvent « retomber » seulement dans la phase préparation, au cours de laquelle ils réaliseront un nouveau plan de concrétisation.

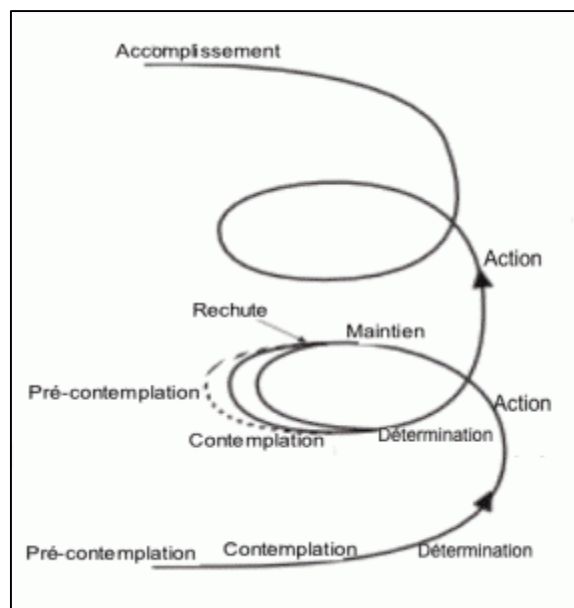


Schéma 12 : Modèle transthéorique des étapes du changement – Prochaska & Di Clemente (1982)

2.2.2. Neuf procédés de changement accompagnent la progression entre les phases

Ces procédés d'accompagnement au changement seront à la base de notre travail de terrain (en particulier les processus de conscientisation, de réévaluation personnelle, d'engagement, de relations aidantes et de contre-conditionnement) ; nous verrons ultérieurement comment ils peuvent être mis en place et quel est leur impact « en pratique ».

Neuf procédés de changements ont été définis pour accompagner la progression entre les stades (Boudreau, 2005 ; CEPRI, n.d.) :

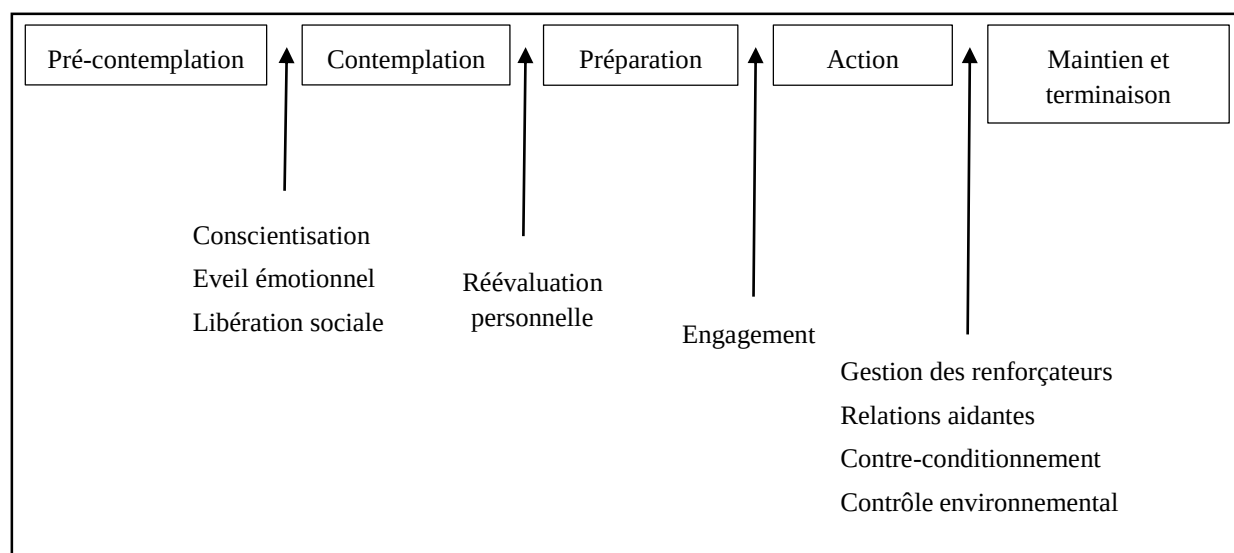


Schéma 13 : Modèle transthéorique des stades du changement – Prochaska et al, 1992

Les individus en phase de pré-contemplation n'ont pas l'envie ni le besoin de changer leurs comportements : ils ne sont pas prêts à casser leurs habitudes. Pour les faire passer en phase de contemplation (celle où ils envisagent un changement de comportement), trois processus d'accompagnement ont été définis :

- La conscientisation (augmentation du niveau de conscience) : mise en évidence des risques et méfaits possibles du comportement actuel (*feedback*), et des avantages et inconvénients du changement ; cette conscientisation se fait à travers de l'éducation et/ ou de l'information.

- La catharsis/l'éveil émotionnel : il favorise l'expression des émotions liées aux risques des comportements actuels, dans le but de développer des sentiments (attitudes) favorables au comportement souhaité.

- La libération sociale : le fait d'aider d'autres individus dans la même situation que soi modifie les normes sociales des individus et peut renforcer leur motivation à changer de comportement.

La phase de préparation est celle du début des changements de comportement : pour déterminer les comportements qu'ils sont réellement capables d'adopter (et non ceux qu'ils pensent pouvoir adopter), il faut encourager l'individu à faire une réévaluation personnelle. Au cours de celle-ci, l'individu réfléchit à ses propres capacités à changer : l'objectif est de modifier le déterminant d'attitude de manière à ce que l'individu pense être en capacité d'adopter un comportement, ce qui va entraîner une intention à adopter un comportement.

Pour faciliter le passage dans la phase d'action, et adopter des nouveaux comportements, Gärling & Fujii (2002) encouragent le processus d'engagement : l'engagement à travers les plans de concrétisation comportementaux renforce la motivation des individus et l'efficacité des plans de concrétisation.

Enfin, quatre processus permettent de stabiliser les nouveaux comportements et de les transformer en routines. Il s'agit de :

- La gestion des renforçateurs : attribuer des récompenses facilement accessibles (mais raisonnables) pour améliorer les probabilités que le comportement souhaité se produise, ou se continue.

- Les relations aidantes, qui assistent l'individu à travers un support émotionnel ou un soutien social (groupes d'aide par exemple).

- Le contre-conditionnement (retour d'expérience) : considérer les avantages et les désavantages du changement, en essayant de trouver des alternatives au comportement non désiré.

- Le contrôle environnemental : éviter les situations présentant des risques élevés de rechutes ou d'écarts de conduite

Le tableau ci-dessous résume les différentes actions d'accompagnement au changement pour chacune des six phases de la transition (dans la littérature, les phases de maintien et de terminaison sont régulièrement combinées) :

Stade	Applications
Pré-contemplation	Augmenter la conscientisation face au besoin de changer grâce à un <i>feedback</i> sur les comportements actuels ; fournir de l'information sur les bénéfices possibles du changement ; éduquer (à l'environnement notamment)
Contemplation	Motiver et encourager l'individu à faire un plan spécifique ou une démarche personnelle : amener l'individu à réévaluer ses capacités, et à revoir ses attitudes envers les différents modes de transport
Préparation	Assister l'individu dans le développement d'actions concrètes et possibles ; encourager l'individu à s'engager dans une démarche personnelle et des actions spécifiques, qui vont le « contraindre » à appliquer ces actions
Action	Assister en assurant la rétroaction : mettre en avant les résultats concrets du changement ; résolution de problèmes, support social, gratification et éléments de renforcement
Maintien et terminaison	Assister dans la recherche d'alternatives pour les comportements qui n'ont pas fonctionné, éviter les rechutes et les écarts de conduite

Tableau 9 : Exemples d'applications du modèle transthéorique - Boudreau, 2005

Conclusion : modèle transthéorique et *Joint theory*

Nous avons explicité précédemment la *Joint theory* développée par Bamberg et al (2007) qui explique la formation et l'adoption des comportements par les normes sociales et personnelles, l'intention et l'attitude des individus. Nous avons donc postulé précédemment que pour modifier des comportements, il fallait amener ces attitudes, intentions, etc. à évoluer.

Nous avons ensuite explicité le processus expliquant les changements de comportements, selon le modèle transthéorique de Prochaska & Di Clemente. Le modèle transthéorique montre notamment l'importance de 9 processus qui accompagnent la transition comportementale.

Le schéma ci-dessous explicite l'influence de chaque processus sur les facteurs (normes, valeurs, intentions, etc.) expliquant les comportements ; ainsi :

- la conscientisation, l'éveil émotionnel et la libération sociale, ainsi que la réévaluation personnelle, qui accompagnent le passage des phases de pré-contemplation et contemplation à la phase de préparation, jouent sur les attitudes des individus ;

- le processus d'engagement, qui permet de passer de la phase de préparation à la phase d'action, joue sur les intentions des individus (auxquelles nous nous référerons ultérieurement sous le terme de « motivation », pour plus de clarté dans l'exposé) ;

- enfin, les processus de gestion des renforçateurs, de relations aidantes, de contre-conditionnement et de contrôle environnemental, qui permettent de passer de la phase d'action aux phases de maintien et de terminaison, jouent sur le comportement, une fois adopté.

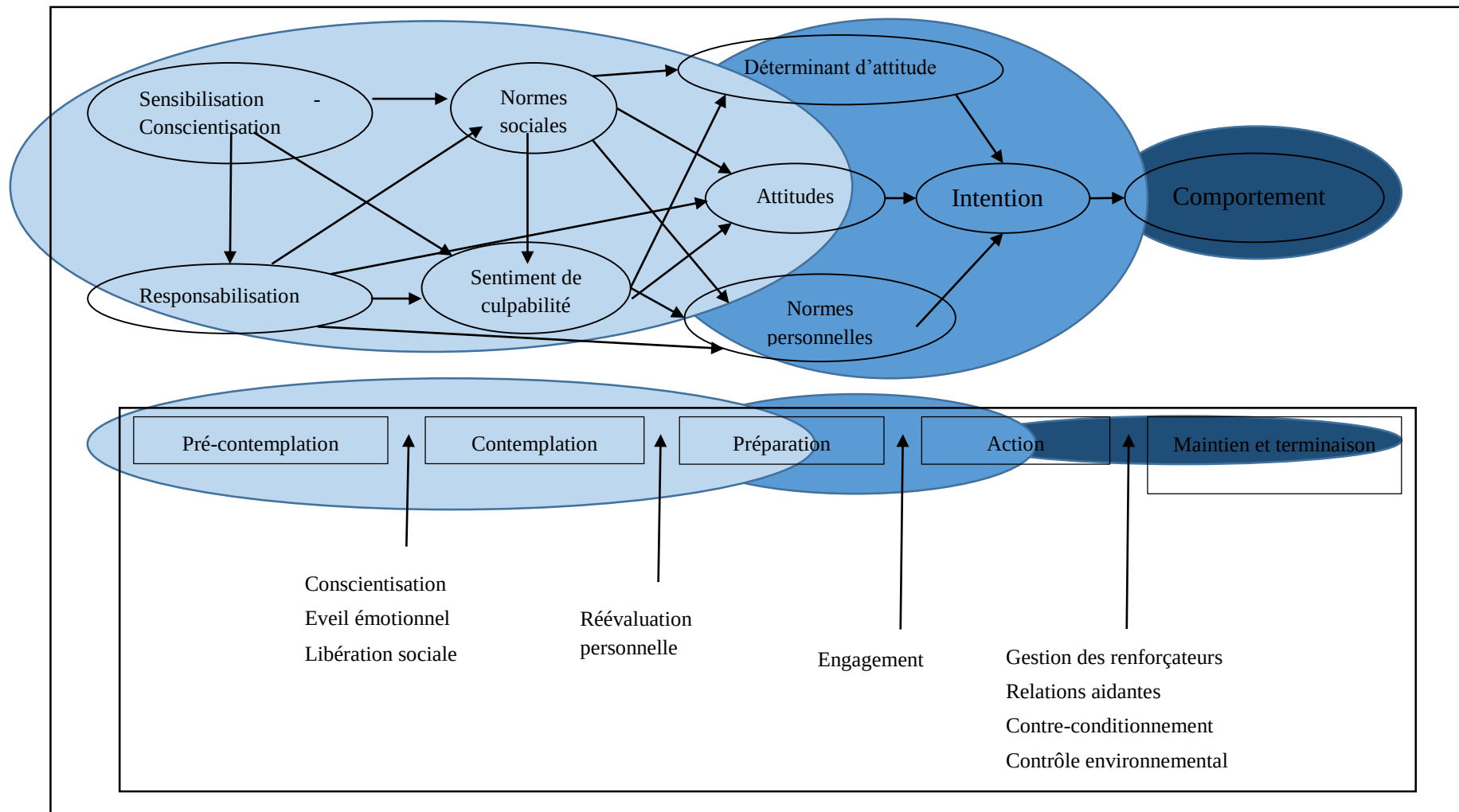


Schéma 14 : Relations entre modèle transthéorique et *Joint theory* – MH, 2014

Grâce aux théories tirées de la psychologie sociale et cognitive, nous avons défini le cadre théorique permettant de comprendre les mécanismes sur lesquels se basent les mesures d'accompagnement au changement de comportement.

3. Quelles mesures d'action pour provoquer et/ou accompagner une évolution de comportement ?

Nous allons à présent nous intéresser aux aspects « pratiques » de la question : quels leviers d'actions peuvent, concrètement, provoquer et accompagner une évolution comportementale ? Nous abordons la question des mesures d'accompagnement qui peuvent être mises en œuvre avec les ménages : les *Transport Demand Management measures*, et plus particulièrement les *Travel Feedback Programs*.

3.1. Transport Demand Management (TDM) measures

En termes de mobilité, les différents programmes pouvant être mis en place pour encourager et accompagner une évolution comportementale (et en particulier pour limiter l'utilisation de la voiture) sont regroupés sous le nom de *Travel Demand Management measures*³³⁷.

Garling & Fujii (2009) proposent une liste (non exhaustive) de TDM, qu'ils classent en quatre catégories (mesures structurelles ; mesures juridiques ; mesures économiques ; mesures d'éducation et d'information) ; nous y ajoutons quelques autres exemples :

TDM Measures	Exemples
Mesures structurelles	Améliorer les réseaux de transport public
	Améliorer les infrastructures piétonnes et cyclistes
	Créer des parkings-relais
	Aménager un territoire des courtes distances
	Développer des améliorations techniques qui permettent des véhicules plus efficaces énergétiquement
Mesures juridiques	Interdire la voiture en centre-ville
	Contrôler le stationnement
	Réduire les limitations de vitesse
Mesures économiques	Taxer les véhicules et les carburants
	Taxer les conducteurs au kilomètre parcouru

³³⁷ Ce type de mesures d'accompagnement au changement a au départ été essentiellement développé autour des questions de santé et d'environnement (via le recyclage notamment) ; le modèle transthéorique de Prochaska & Di Clemente a été expérimenté de nombreuses fois, avec succès.

	Diminuer le coût des transports publics Incitations financières (Jones & Sloman, 2003)
Mesures d'éducation et d'information	Développer le marketing individualisé (cf. <i>Travel Feedback Programs</i>) Faire des campagnes publiques d'information Mettre en évidence les conséquences d'un comportement Développer le <i>Social modeling</i> (Apprentissage à partir de l'observation des autres) Education environnementale (Hungerford & Volk, 1990) ou éducation à la mobilité, programmes d'éducation dans les écoles

Tableau 10 : Mesures de *Travel Demand Management*, à partir de Garling & Fujii, 2009

Nous pouvons retrouver les trois niveaux d'actions (environnement, déplacement, individu) que nous avons identifiés précédemment :

- les mesures structurelles (qui jouent sur l'urbanisme ou le développement d'infrastructures et de modes de transport) s'attachent à modifier l'environnement dans lequel se font les déplacements ;
- les mesures juridiques et les mesures économiques jouent sur le déplacement en lui-même, en impactant notamment leur durée et leur coût ;
- enfin, les mesures d'éducation et d'information jouent sur l'individu en lui-même et en particulier sur le facteur psychologique, en impactant ses valeurs, sa conscientisation, son attitude, etc.

Pour augmenter l'efficacité des TDM, des recherches (Garling & Fujii, 2009 ; Metz, 2008 ; Mackett & Robertson, 2000) ont montré qu'il faut adopter une approche complémentaire à base de mesures incitatives et coercitives. On cherchera ainsi à mettre en place à la fois :

- des mesures coercitives (contraignantes, limitatives) et des mesures non-coercitives (qui laissent un choix aux individus) ;
- des *pull* (= tirer) et des *push* (= pousser) *measures* (Steg, 2003) : les premières s'attachent par exemple à rendre attractives les solutions de transport alternatives à la voiture (via l'amélioration des réseaux de transport en commun ou la construction de pistes cyclables), alors que les secondes cherchent à rendre moins attractifs certains modes, voire à les interdire (en jouant sur la taxation des carburants ou la capacité des routes notamment) ;
- des *hard measures*, qui jouent sur l'environnement dans lequel évoluent les voitures (amélioration des infrastructures et de l'organisation des transports publics, augmentation des coûts liés à l'utilisation de la voiture - péage ou stationnement par exemple-, rationnement ou interdiction de la voiture dans certaines zones), et des *soft measures*, qui jouent sur les comportements des conducteurs (via de la communication ou de l'éducation par exemple, qui vont impacter les normes personnelles, les valeurs ou convictions des individus).

A noter que ces *TDM measures* peuvent se heurter à certaines limites :

- l'effort financier à produire pour mettre en place certaines mesures peut être trop important pour les pouvoirs publics, et dissuasif (Garling & Fujii, 2009) ;

- les effets bénéfiques de certaines mesures peuvent passer inaperçus auprès d'une partie de la population : ainsi par exemple, des utilisateurs assidus de la voiture, qui n'empruntent jamais les transports en commun, ne pourront pas s'apercevoir que les réseaux ont été améliorés.

- enfin, les mesures basées sur des limitations et des contraintes (taxes, limitation du stationnement, etc.) doivent souvent faire face à un rejet du public, qui considèrent qu'elles restreignent leurs libertés ; elles se heurtent donc parfois à un refus des politiques qui en craignent les retombées négatives sur l'opinion publique (Bach, 2006 ; Garling & Schuitema, 2007). Par ailleurs, les mesures coercitives (en particulier celles, comme les péages urbains, qui ont un impact financier pour les ménages) peuvent poser question en termes d'équité territoriale et sociale : pour Raux & Souche (2001, p. 541), l'acceptabilité sociale de telles mesures repose donc sur les deux conditions d'efficacité et d'équité.

3.2. Les *Travel Feedback Programs*, mesures d'accompagnement basées sur l'apport d'information personnalisée

Parmi les mesures de *Transport Demand Management*, nous nous intéressons spécifiquement aux *soft measures*, qui cherchent à influencer sur les convictions, attitudes ou normes personnelles des individus : des expérimentations regroupées sous le nom de *Travel Feedback Programs* (TFP) testent l'impact de la diffusion d'information individualisée sur les changements de comportements.

Comme nous l'avons vu précédemment, l'hypothèse sous-tendant ces expériences est que l'apport d'information peut entraîner des changements de conviction, d'attitude ou de normes, qui vont se traduire par des changements comportementaux.

3.2.1. Principe et fonctionnement des TFP

Tous les TFP ont le même objectif (modifier les changements de comportement de mobilité des participants) et fonctionnent avec les mêmes techniques (l'apport d'information). Néanmoins, les TFP peuvent différer sur plusieurs points :

- l'information est-elle apportée de manière individualisée ?

La littérature montre que la communication de masse (via des campagnes d'information) a peu d'impact sur les individus, qui ont tendance à l'ignorer. Deux biais sociocognitifs l'expliquent : la conformité supérieure de soi (l'individu considère qu'en moyenne, il fait mieux que les autres – Codol, 1973, in Causse, 2014) et l'optimisme comparatif (l'individu sous-estime les risques pour soi, et surestime les risques pour autrui – Weinstein, 1980, in Causse, 2014). Ainsi, l'apport d'information généraliste, en particulier sur les alternatives existantes (on parlera de *feedforward* : l'information sert notamment à pallier un manque de connaissances) ne suffit pas à entraîner des changements de comportements (Schultz, 1998, p.23).

Par contre, lorsqu'elle est apportée individuellement et adaptée à chaque individu, à ses habitudes ou comportements actuels, cette information peut moins facilement être ignorée par les individus : apporter l'information de manière individualisée a donc potentiellement plus d'impact qu'une communication collective.

Un autre type d'information peut être apporté : celle sur les conséquences des comportements actuels des individus, en termes financiers ou environnementaux par exemple. On parlera de *feedback intervention* (Kluger & De Nisi, 1996, p.255) : le *feedback* permet à l'individu de prendre conscience des impacts négatifs de ses comportements actuels, et crée une motivation pour adopter un comportement plus en adéquation avec les normes sociales (au sens de Schwartz, 1977) ou avec les normes personnelles de l'individu.

- les participants doivent-ils élaborer des plans de concrétisation dans lesquels ils s'engagent à adopter certains comportements ?

Gärling & Fujii (2002) montrent que les individus échouent souvent dans leurs changements comportementaux, même quand ils ont développé l'intention de changer : Gärling & Fujii (2002) montrent alors que l'élaboration d'un plan de concrétisation qui engage l'individu, avant la mise en place du nouveau comportement, augmente les chances que le comportement soit effectivement adopté.

Fujii & Taniguchi (2005) montrent que les TFP dans lesquels seule de l'information, même individualisée, est apportée aux participants, est moins efficace (en termes de réduction d'utilisation de la voiture) qu'un TFP dans lequel les participants sont amenés à élaborer un plan de concrétisation (même s'ils ne reçoivent pas d'information individualisée).

- les TFP peuvent également se traduire par l'usage d'autres techniques d'accompagnement au changement, telles que des incitations « externes », en particulier financières³³⁸ : gratuité des transports en commun ou gratuité du stationnement résidentiel par exemple. Néanmoins, Gneezy et al (2011) montrent que, si ces incitations financières peuvent, au départ, créer de la motivation à modifier un comportement, la motivation disparaît à moyen ou long terme lorsque les incitations financières disparaissent : ainsi, le nouveau comportement n'est adopté que pendant le laps de temps où l'incitation financière est apportée (Hornik et al, 1995, p. 108).

Kane et al (2004), qui se sont intéressés à l'impact des incitations financières sur les changements comportementaux liés à la santé, montrent que la diminution de leur impact s'explique par l'importance du changement comportemental :

- l'impact en termes de motivation sera important s'il s'agit d'un comportement « simple » pour lequel le processus de changement comportemental est peu contraignant

³³⁸ Nous parlons ici des incitations financières qui peuvent être apportées, sous différentes formes, au cours de l'accompagnement au changement : il ne s'agit pas des « *avantages financiers* » qui peuvent être retirés du changement de comportement, qui peuvent quant à eux constituer une source de motivation (lorsqu'ils sont suffisamment importants).

et les effets du changement visibles immédiatement (décider d'aller se faire vacciner par exemple) ;

- l'impact des incitations financières sera par contre faible ou nul s'il s'agit d'un changement de comportement complexe, qui s'opère sur un temps long (arrêter de fumer, perdre du poids).

- Enfin, les TFP peuvent différer selon le type d'endroit et l'échelle à laquelle ils sont mis en place (quartier résidentiel, école, entreprise), et *a fortiori* le type de déplacements (tous, ou uniquement les déplacements domicile-école ou domicile-travail) qu'ils ciblent (Fujii & Taniguchi, 2006).

On retiendra deux principaux types de TFP (Jones & Sloman, 2003) :

- *Individualized Marketing* (Brög, 1998 ; Cairns et al, 2004), dont l'objectif principal est d'encourager le report modal : grâce à de l'apport d'information sur les alternatives existantes (*feedforward* : horaires des transports en commun, sites de covoiturage, etc.) qui soit personnalisée et adaptée à leurs contraintes, les individus sont motivés de manière individuelle à changer leurs pratiques de mobilité ;

- *Travel Blending* (Rose & Ampt, 2001), dont l'objectif principal est de diminuer les besoins en déplacement ; les participants du programme rendent compte de leurs pratiques de mobilité actuelles (via des Carnets de pratiques par exemple), en échange de quoi ils reçoivent d'une part de l'information sur leurs pratiques actuelles, censée leur faire prendre conscience des conséquences de leurs comportements (*feedback* : émissions de CO₂ causées par la voiture, coût de la mobilité, etc.) ; d'autre part des conseils personnalisés pour changer de comportement, basés sur leurs pratiques actuelles. Les *Travel Blending* comportent également une phase de test des alternatives proposées : en effet, expérimenter le nouveau comportement facilite son adoption ultérieure (Dupré, 2014, p.109).

Les *Travel Blending* se déroulent ainsi en cinq temps (Ampt, 2003, p.17) :

- 1^{er} temps : acquisition de connaissances sur les pratiques de mobilité habituelles des participants, via le remplissage d'un carnet de pratiques pendant une semaine ;
- 2^{ème} temps : apport d'information « *feedback* » aux participants, sur les conséquences de leurs pratiques habituelles ;
- 3^{ème} temps : suggestion de modifications dans les pratiques permettant d'atteindre certains objectifs (réduction du temps passé dans les transports, du coût financier ou environnemental des transports, etc.) ;
- 4^{ème} temps : test des alternatives proposées pendant un mois ;
- 5^{ème} temps : nouveau remplissage d'un carnet de pratiques ; 2^{ème} *feedback* fait aux participants sur leurs nouvelles pratiques.

3.2.2. Impacts des TFP : des réductions effectives de l'utilisation de la voiture, pérennes à long terme

Garling & Fujii (2009) ont évalué les résultats (tableau ci-dessous) de différents TFP mis en place à travers le monde (en particulier en Australie, aux Etats-Unis, en Europe de l'Ouest et au Japon, et essentiellement en milieu urbain)³³⁹ : ils mettent en évidence des réductions effectives de l'utilisation de la voiture, qui tournent autour de 10% de trajets en voiture en moins.

Type de TFP	Lieu	Résultats (% de réduction du nb de trajets faits en voiture)
Différents TFP de type Individualized Marketing (2000-2002)	Allemagne (Breisgau-Hochschwartwald. Nuremberg ; Cassel), Australie (South Perth ; Brisbane ; Cambridge), Suède (Göteborg)	Entre 2 et 14%
Travel Blending (avant 2001)	Etats-Unis (New Jersey), Australie (Adelaïde, Brisbane)	Entre 9 et 15%
Living Change programmes (2003) ³⁴⁰	Australie (Adelaide) ; Ecosse (Bishopbriggs, Inverurie, Paisley)	7% (nb de trajets faits en voiture) Augmentation de 48% du nb de trajets faits en bus, et de 84% du nb de trajets faits en train
Différents TFP (1997 et 2003)	Grande-Bretagne (Gloucester, Bristol, Nottingham)	Entre 7 et 15% en zone urbaine Entre 2 et 6% en zone rurale
4 différents TFP (2004)	Londres	Entre 5 et 11%
13 différents TFP (entre 2000 et 2005)	Japon	Réduction moyenne de 18% de l'utilisation de la voiture et des émissions de CO ₂ ; réduction maximale de 40%
Individualized Marketing (2012) ³⁴¹	Italie (Cagliari)	30% des participants ont changé de mode (voiture → métro)
TFP au lieu d'habitation		Réduction moyenne de l'utilisation de la voiture de 18% Augmentation de l'utilisation des TP de 58% en moyenne
TFP au lieu de travail		Réduction moyenne de l'utilisation de la voiture de 9%

³³⁹ Pour plus d'informations sur l'évaluation des TFP, lire Stopher et al, 2009.

³⁴⁰ Jones & Sloman, 2003

³⁴¹ Meloni et al, 2012

Tableau 11 : Exemples de TFP et résultats en termes de réduction d'utilisation de la voiture – à partir de Garling & Fujii, 2009 – MH, 2014

Les résultats en termes de réduction d'utilisation de la voiture mentionnés dans la littérature vont généralement de pair avec un report modal vers les transports en commun ; il n'est par contre pas fait mention d'une réduction globale des déplacements (ce qui est pourtant l'un des objectifs des *Travel Blending*). L'objectif principal de ces TFP est donc d'encourager le report modal et l'utilisation des services de transport disponibles : ceci s'explique certainement par le fait que les TFP sont souvent mis en œuvre en parallèle au développement d'une infrastructure de transport (par exemple, dans le cas de Meloni et al (2012), en parallèle au développement de la ligne de métro), qu'il s'agit de faire connaître et utiliser par la population.

Pour vérifier la survivance à long-terme des effets produits par les TFP, des études de suivi ont été menées à Perth (2 ans après le TFP), à Nuremberg (2 ans après), et à Cassel (4 ans après) : toutes ont montré que les résultats positifs du programme (augmentation de l'utilisation des transports en commun) étaient toujours visibles (Cairns et al, 2004, p.113), preuve de la pérennité des changements de comportement.

Des études de suivi menées à Adelaide (six mois après le TFP) et à Cagliari (trois mois après – Meloni et al, 2012) ont même mis évidence des résultats encore plus bénéfiques quelques mois après la fin de l'expérimentation : la réduction de l'utilisation de la voiture y avait progressé de respectivement 5 et 6%. Ampt et al (1998) l'expliquent par la combinaison de plusieurs facteurs :

- le « temps de latence » nécessaire aux individus pour entreprendre un changement ; nous avons vu précédemment que la phase de contemplation (pour des individus qui sont conscients des problèmes liés à leurs comportements) dure en moyenne 2 ans : on peut donc supposer que, même accompagnés, les individus mettent un certain temps à adopter et stabiliser de nouveaux comportements ;
- le développement après l'expérience de mesures alternatives complémentaires par les individus eux-mêmes ;
- des changements importants dans le cadre de vie, qui remettent en cause les habitudes de mobilité : déménagements, changements de lieu d'emploi ou d'école.

Par ailleurs, Jones & Sloman (2003, p.26) parlent de l'effet « boule de neige » des TFP. Leurs résultats, relativement faibles au départ, vont ensuite se répercuter et s'amplifier au sein d'une communauté, quand les individus voient leurs voisins et collègues également adopter de nouveaux comportements de mobilité.

Conclusion

Répondre à un durcissement des conditions de mobilité nécessite une approche comportementale de la question. Nous avons montré dans la préface de cette partie qu'adopter

une approche comportementale à l'échelle individuelle avait du sens. Tout d'abord parce qu'à ce jour, les politiques et les entreprises n'ont pas (souhaité) engagé/er les mesures suffisantes pour limiter les impacts du changement climatique et affronter le pic pétrolier : ainsi, s'il est nécessaire de continuer à attendre des mesures à l'échelle des gouvernements, agir à l'échelle individuelle l'est tout autant. Ensuite parce que la littérature a montré qu'agir à l'échelle individuelle est légitime et utile, et qu'il existe un vivier de comportements qu'il est possible de faire évoluer grâce à une « simple » approche comportementale, sans que des *hard measures* soient absolument nécessaires (même si nous avons également montré qu'une approche double, positive et négative, à l'aide de *hard* et de *soft measures*, permettait d'améliorer les résultats).

Trois points ont ensuite été abordés :

- Le premier point concernait la formation des comportements. Nous avons montré que trois facteurs interviennent dans la formation des comportements de mobilité : environnementaux (liés aux caractéristiques du territoire, aux infrastructures et aux services de transport) ; situationnels (liés aux caractéristiques du déplacement, à son coût, son motif, aux conditions météorologiques, etc.) ; sociodémographiques (liés à l'individu en déplacement, qui a des revenus, une structure familiale ; des capacités de déplacement ; des caractéristiques psychologiques). Nous avons en particulier insisté sur ces facteurs psychologiques, en montrant que la formation d'un comportement dépendait notamment des normes sociales, des normes personnelles et des valeurs de l'individu, qui allaient influencer l'attitude, puis l'intention des individus à adopter tel ou tel comportement. Enfin, nous avons montré que l'habitude constitue un facteur d'inertie fort, qui stabilise les comportements lorsqu'ils sont adéquats et constitue par-là même un frein au changement.

- Le deuxième point concernait les changements de comportement. Nous avons montré d'une part que le changement de comportement apparaît dans un contexte particulier, qui doit créer une envie ou constituer une contrainte suffisantes pour enclencher un processus de changement. Nous avons ensuite détaillé les six phases de ce processus de changement selon le modèle transthéorique de Prochaska & Di Clemente, entre les premières réflexions lors de la phase de pré-contemplation et la stabilisation des nouveaux comportements lors de la phase de terminaison ; la progression entre ces différentes phases fait appel à neuf mesures d'accompagnement.

- Enfin, le troisième point concernait les mesures d'accompagnement au changement comportemental : en termes de mobilité, elles sont regroupées sous le nom générique de *Transport Demand Management measures*. Ces mesures peuvent être juridiques, structurelles, économiques, ou liées à l'éducation et l'information : ce sont les *Transport Feedback Programs*. C'est à ces dernières que nous nous sommes en particulier intéressés, qui influent sur l'individu en déplacement, en particulier sur ses caractéristiques psychologiques. Le principe des *TFP* est d'apporter de l'information aux individus, pour modifier leurs normes, valeurs, niveau de conscience, etc. Ces *TFP* se révèlent effectifs en termes de réduction d'usage de la voiture, et leurs résultats semblent pérennes à moyen terme.

Les *Transport Feedback Programs* sont essentiellement mis en place en milieu urbain (nous avons trouvé une seule référence à un *TFP* mené en milieu rural), où il est relativement aisé de

trouver des alternatives à la voiture, et où la densité des activités limite les distances à parcourir. Ceci peut s'expliquer par le nombre réduit ou la faible qualité* des alternatives à la voiture qui pourraient être proposées aux participants à un TFP mené en milieu rural.

Nous avons donc trouvé pertinent d'un point de vue méthodologique et « pratique » d'expérimenter la mise en place d'un *Transport Feedback Program* en milieu rural. Ainsi, le deuxième chapitre de cette partie va s'intéresser à une expérimentation d'Accompagnement Personnalisé menée en milieu rural, qui allie un double objectif méthodologique et pratique.

Chapitre II. Expérience d'accompagnement personnalisé en milieu rural

Les changements de comportement de mobilité des ménages passent, entre autres, par un accompagnement personnalisé, qui permet d'influer sur les normes, les valeurs ou le niveau de conscience des individus. Les programmes d'accompagnement au changement, regroupés sous le nom de *Travel Feedback Programs*, se sont multipliés ces dernières années aux Etats-Unis, en Australie, en Europe de l'Ouest ou au Japon notamment ; ils ont fait preuve de leur efficacité en termes de réduction d'utilisation de la voiture (essentiellement en milieu urbain), en particulier grâce à un report modal.

L'objet de notre recherche est de tester l'impact de ce type d'accompagnement sur les pratiques de mobilité quotidienne de ménages ruraux majoritairement autosolistes* et satisfaits de leurs pratiques. Nous avons poursuivi deux objectifs, d'ordres « pratique » :

- en termes « pratiques », nous nous interrogeons sur l'existence de marges de manœuvre dans les pratiques de mobilité quotidienne des ménages ; sur les résultats d'un tel accompagnement en termes de réduction d'usage de la voiture et d'évolution du niveau de sensibilité à la question de la mobilité ; enfin et globalement, sur les profils de ménages qui seraient les plus susceptibles de modifier leurs pratiques, et pour lesquels l'accompagnement aurait le plus d'impact.
- en termes méthodologiques, nous cherchons à savoir comment adapter les mesures d'accompagnement au changement pour faire évoluer les pratiques de ménages vivant dans des territoires ruraux majoritairement « dépendants de la voiture ».

L'expérimentation d'accompagnement au changement que nous avons mise en place dans le cadre de notre recherche s'est déroulée pendant 9 mois, entre novembre 2012 et juillet 2013, avec 28 individus habitant un territoire rural polarisé (la CCPAR), qui bénéficiait de la présence d'offres de mobilité alternatives à la voiture (cf. Annexe 7 p.xxiii). Les résultats concrets que nous avons pu observer (en termes d'évolution des comportements) sont intrinsèquement liés à ce contexte particulier.

Clés de lecture de ce chapitre

Nous présentons tout d'abord le cadre théorique et détaillons les 5 phases du protocole mis en œuvre au cours de l'expérimentation ; les documents utilisés au cours de l'accompagnement et distribués aux participants sont présentés en Annexes 15 à 17.

Nous présentons ensuite les résultats concrets de l'accompagnement personnalisé : après avoir mis en évidence que des marges de manœuvre existent en théorie dans les pratiques de mobilité des ménages, nous revenons sur les changements de pratiques effectifs et l'évolution du niveau de sensibilité des participants observés pendant l'accompagnement. Nous concluons par un retour sur les effets de l'accompagnement à long terme, un an et demi après la fin de l'expérimentation. L'un des intérêts majeurs de cette deuxième section est la mise en évidence des freins au changement, qui expliquent l'inertie que l'on peut observer dans les habitudes de mobilité des ménages.

Dans la troisième section nous adoptons une posture réflexive sur le protocole mis en œuvre au cours de l'expérimentation : nous analysons les effets de chacune des mesures d'accompagnement, comparons leur impact théorique (d'après le modèle précédemment explicité) et leur impact effectif. Notre objectif dans cette section est de corriger notre protocole afin d'améliorer l'impact de l'accompagnement sur les pratiques de mobilité et la sensibilité des ménages.

Enfin, la quatrième section aborde la question de la reproductibilité d'une telle mesure d'accompagnement, de son caractère généralisable « à grande échelle ».

1. Déroulement de l'expérience

Le cadre méthodologique de l'expérimentation et les éléments de méthode sur la recherche-action sont présentés dans la deuxième partie de notre rapport. Ici, nous explicitons les relations entre le modèle transthéorique précédemment explicité et les phases de l'expérience, que nous présentons de manière détaillée. Cette première section est essentiellement descriptive : nous consacrerons les deuxième et troisième sections à l'impact concret de chacune des phases, ainsi qu'à un retour réflexif sur le protocole global.

1.1. Application du modèle transthéorique à l'expérimentation d'Accompagnement Personnalisé

Le protocole de l'expérimentation mise en place s'apparente à celui des *Travel Blending* (Ampt, 2003, p.17) ; la méthodologie mise en place en a donc repris les six grandes phases :

- Introduction à l'expérimentation : recrutement du panel de participants lors d'entretiens semi-directifs ;
- 1^{er} temps : acquisition d'informations sur les pratiques de mobilité habituelles des participants, via des carnets de pratiques remplis pendant une semaine ;
- 2^{ème} temps : apport d'informations sur les conséquences des pratiques de mobilité habituelles (*feedback*, selon cinq critères) ;
- Programme de Transport Personnalisés (PTP)

{	- 3^{ème} temps : proposition d'alternatives adaptées aux besoins et contraintes des participants, et permettant de réduire le coût environnemental (voire financier) des déplacements ; - 4^{ème} temps : apport d'information sur l'impact des alternatives proposées (selon les mêmes cinq critères) - 5^{ème} temps : engagement des participants à tester certaines ou toutes les alternatives proposées, puis test de ces alternatives pendant un mois.

L'objectif méthodologique de l'expérimentation que nous avons mise en place est d'analyser les modalités d'accompagnement au changement de comportement de mobilité de ménages ruraux. Nous appliquons donc le modèle transthéorique de Prochaska & Di Clemente, qui propose neuf processus de changement pour accompagner la progression entre les six phases de la transition comportementale.

Nous présentons ci-après de quelle manière l'accompagnement personnalisé délivré aux participants lors de l'expérimentation se rattache à (certains de) ces neuf processus d'accompagnement. La partie consacrée aux résultats en termes méthodologiques de l'expérimentation nous permettra d'évaluer l'impact réel de ces processus d'accompagnement.

Recrutement : des participants situés à diverses phases de la transition comportementale

Au moment du recrutement des participants pour l'expérimentation (lors de la passation des entretiens semi-directifs), les ménages étaient à des niveaux différents de satisfaction envers leurs pratiques de mobilité : ils se « situaient » dans différentes phases de la transition comportementale, de la pré-contemplation à la préparation :

- pour certains ménages, les entretiens semi-directifs étaient la première fois qu'ils s'interrogeaient sur leurs pratiques de mobilité, qu'ils étaient amenés à réfléchir et remettre en question des habitudes qui les satisfaisaient. On peut situer ces ménages dans la phase de pré-contemplation : au moment de la passation des entretiens, ils n'avaient pas l'intention de modifier leur comportement.

- d'autres ménages avaient déjà réfléchi à l'impact de leurs pratiques : ce sont essentiellement des individus aux attitudes pro-environnementales, qui avaient conscience des conséquences environnementales négatives de leurs comportements, et de la dissonance entre leurs valeurs et leurs comportements ; néanmoins, les pratiques de mobilité étaient généralement celles qui étaient le moins interrogées, puisque jugées incontournables : *a fortiori*, ces ménages n'étaient pas prêts à modifier leurs pratiques. On peut donc situer ces ménages dans la phase de contemplation.

- enfin, d'autres ménages avaient déjà modifié certaines de leurs pratiques (commencé à pratiquer du covoiturage pour leurs déplacements pendulaires, ou tâché d'anticiper au mieux leurs déplacements par exemple), par contrainte financière le plus souvent. Néanmoins, ces changements de comportement étaient peu « stables » et ne s'inscrivaient pas dans un processus de transition global : ainsi, les ménages revenaient souvent à leurs habitudes antérieures (autosolisme*, ou non-anticipation des déplacements).

Ces ménages pourraient donc être situés dans la phase de préparation : néanmoins, l'instabilité des changements de comportement nous donne à penser que les participants ne sont pas passés par la phase de contemplation, pendant laquelle ils prennent réellement conscience des conséquences de leurs comportements : en effet, Prochaska et al (1992) montrent que, si les individus ne passent pas par l'ensemble des phases de la transition comportementale, les changements de comportements ne peuvent pas se stabiliser et les risques de « rechute » sont importants.

Tous les ménages n'étaient pas situés dans les mêmes phases : en particulier, tous les ménages n'avaient pas le même niveau de sensibilisation et de conscientisation. Néanmoins, nous pensons que, pour stabiliser le processus de transition, la phase de conscientisation s'avère importante pour tous, y compris pour les ménages déjà « sensibles », situés en phase de contemplation. Quelle que soit la phase de transition dans laquelle se situaient les ménages au début de l'expérimentation, il nous semble donc important qu'ils suivent tous l'ensemble du protocole d'accompagnement.

Les bilans de pratiques constituent des facteurs de conscientisation

Nous avons plusieurs fois mis en évidence le rôle de la conscientisation dans le changement de comportement : en particulier, la conscientisation est l'un des processus qui permet aux individus de passer de la phase de pré-contemplation à la phase de contemplation. Le rôle des

bilans des pratiques de mobilité (pratiques actuelles, et pratiques après mise en place des alternatives) est donc d'apporter des connaissances aux individus sur les conséquences de leurs pratiques de mobilité, et de susciter une envie de modifier leurs comportements.

Les propositions d'alternatives constituent des plans de concrétisation

Pour passer de la phase de prise de décision/préparation à celle de l'action, l'individu doit réaliser un plan de concrétisation, qui doit lui permettre de planifier les actions à mettre en place pour atteindre le comportement désiré. Les alternatives proposées dans les Programmes de Transport Personnalisés (PTP) remplacent ces plans de concrétisation : ils apportent, clé en main pour la plupart des alternatives, des informations pratiques sur les actions à mettre en œuvre.

S'engager à tester les alternatives pour renforcer la motivation, puis tester les alternatives

Pour encourager la motivation des participants, nous leur avons proposé de s'engager à adopter l'une ou plusieurs des alternatives proposées dans leur PTP : Gärling et Fujii (2002) ont montré que cette phase d'engagement renforçait la motivation des individus et l'efficacité des plans de concrétisation. Cette phase d'engagement accompagne les individus dans le passage de la phase préparation à la phase action. En pratique, les travaux de Flamm (2004, p.158), Vincent (2008, p.168) et plus récemment Dupré (2014, p.109) ont montré que c'est par l'expérimentation que des compétences de mobilité vont s'acquérir, qui vont influencer sur les déterminants d'attitude : plus un comportement est maîtrisé, moins le déterminant d'attitude va influencer négativement sur l'intention d'adopter un comportement. Ainsi, expérimenter un nouveau comportement permet de lever certains freins et facilite son adoption ultérieure.

Un suivi tout au long de l'expérimentation

Pendant les 9 mois qu'a duré l'expérimentation, les participants ont été suivis individuellement (par téléphone ou mail) ou au cours de réunions collectives. Cet accompagnement quasi-quotidien concrétise ce que Prochaska et Di Clemente nomment les relations aidantes : un « support émotionnel » (de notre part) ou un « soutien social » (de la part des autres participants).

De l'action à la terminaison...

Notre expérimentation d'accompagnement personnalisé s'est arrêtée à la phase de mise en œuvre des actions, qui doit ensuite mener à des changements de comportement.

Faute de temps et de moyens, nous n'avons pas accompagné les participants dans la phase de maintien (qui peut durer 6 mois, pendant lesquels les ménages poursuivent leurs changements de comportement et évaluent ce qu'ils sont parvenus à réaliser) et la phase de terminaison (au cours de laquelle les nouvelles routines sont définitivement développées). Un accompagnement dans ces deux dernières phases aurait dû prendre la forme d'une aide à la recherche d'alternatives pour les comportements qui n'auraient pas fonctionné, et d'un appui pour éviter les rechutes et les écarts de conduite.

1.2. Une expérimentation en cinq phases

1.2.1. Carnets de pratiques : acquisition d'informations sur les pratiques des participants

Les ménages participant à l'expérimentation ont tous dû remplir un Carnet de pratiques, pendant la semaine du 8 au 14 avril 2013³⁴².

Tels une Enquête-Ménage-Déplacement, les Carnets de Pratiques³⁴³ apportent des informations détaillées sur l'ensemble des trajets effectués par les individus : « motifs, modes, zones géographiques, heures de départ et d'arrivée » (CERTU, 2013).

Le principal inconvénient des carnets de pratiques est le caractère contraignant du remplissage, qui peut conduire après plusieurs jours à une diminution de la fiabilité et de la qualité des informations notées par les participants (Kenyon, 2006, p.126). Ainsi, pour que les carnets de pratiques soient les plus faciles et rapides à remplir (le remplissage ne devant pas excéder 15 à 20 minutes par jour), seules six informations ont été demandées pour chaque trajet (cf. Annexe 15, p.lii) :

- Point de départ et d'arrivée, et kilométrage du trajet ;
- Heure de départ et d'arrivée, et durée du trajet ;
- Modes de transport utilisés (ceci nous permettait notamment de savoir si certains participants pratiquaient l'intermodalité pendant certains de leurs déplacements) ;
- Motif du déplacement ;
- Personnes participant au déplacement ;
- Caractère habituel ou exceptionnel du déplacement.

Ces informations nous étaient nécessaires pour présenter un Bilan de pratiques personnalisé aux participants, et proposer des alternatives qui soient adaptées à leurs besoins et contraintes.

En sus des Carnets de pratiques, les 19 ménages ont dû remplir des documents d'information sur leurs véhicules (cf. Annexe 16, p.liii) : ces informations ont également été utilisées par la

³⁴² Faire remplir tous les Carnets de Pratiques pendant une même semaine relevait avant tout de considérations pratiques, puisque cela nous permettait de tous les distribuer, puis de tous les récupérer et analyser en même temps. Cela nous permettait également de connaître avec précision les conditions météorologiques vécues par les participants pendant la semaine de remplissage ; la semaine du 8 au 14 avril 2013 a été particulièrement pluvieuse sur le territoire étudié : cela peut expliquer le très faible recours aux modes actifs observé chez les participants.

Enfin, faire remplir tous les carnets de pratiques pendant une même semaine aurait aussi permis de garantir une similarité dans les conditions météorologiques vécues par les participants : cependant, cela n'a eu aucune utilité dans la suite de l'expérimentation, puis que nous n'avons pas établi de comparaisons entre les pratiques des participants.

³⁴³ Les Carnets de Pratiques (qui comprenaient une page par jour) ont été distribués sous format papier à tous les participants lors de la première réunion collective. Seule une participante a souhaité remplir le Carnet sur informatique.

suite pour réaliser le Bilan de pratiques (en particulier pour calculer les émissions de CO₂, qui dépendent du type des véhicules).

1.2.2. Les Programmes de Transport Personnalisés (PTP) : bilan des pratiques et proposition d'alternatives

Les Programmes de Transport Personnalisés (PTP) regroupent les phases 2 à 4 du phasage théorique des *Travel Blending* :

- 2^{ème} temps : apport d'informations sur les conséquences des pratiques de mobilité habituelles ; Bilan des pratiques actuelles ;
- 3^{ème} temps : proposition d'alternatives adaptées aux besoins et contraintes des participants ;
- 4^{ème} temps : apport d'information sur les conséquences des alternatives proposées ; Bilan après mise en place des alternatives.

Les Programmes de Transport Personnalisés ont été distribués au mois de juin 2013³⁴⁴ à chaque ménage, sous la forme de carnets A5 individualisés : ils regroupent le bilan de pratiques actuelles, les propositions de pratiques alternatives, et le bilan des alternatives (voir Annexe 17, p.liv).

a. Bilans des pratiques actuelles

Le rôle de ces bilans est d'apporter des connaissances aux individus sur les conséquences de leurs pratiques de mobilité habituelles, en particulier dans les domaines auxquels ils vont être sensibles.

i. Des bilans organisés autour de quatre indicateurs principaux : temporel, financier, environnemental et physique

Nous avons ainsi présenté le bilan autour de quatre indicateurs principaux : le temps passé dans la voiture ; le budget-mobilité ; les émissions de CO₂ ; le nombre de calories dépensées dans les transports. Pour calculer ces quatre indicateurs, nous avons utilisé les données concernant le nombre de km parcourus au total.

Bilan temporel : le temps passé dans la voiture

L'organisation des déplacements, en particulier dans les familles avec enfants, doit être rationalisée afin d'économiser du temps (Cailly, 2008, p.5) : c'est généralement la notion de

³⁴⁴ Un mois et demi a été nécessaire pour réaliser les PTP à partir des Carnets de pratiques ; deux personnes –nous-même et une stagiaire du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine- ont travaillé à leur réalisation, tant sur le fond que sur la forme.

temps qui préside à l'arbitrage du mode de transport, ce qui explique l'utilisation majoritaire de la voiture et la non-adoption de modes alternatifs plus chronophages (Durand, 2014, p.7).

Ainsi, présenter un bilan en termes de temps nous semblait un bon outil de sensibilisation et de conscientisation.

Bilan financier : le budget-mobilité

Les budgets-mobilités sont « *méconnus ou sous-estimés par les automobilistes* » (Rocci, 2007 ; Araud-Ruyant, 2010). En particulier, les budgets-mobilité sont souvent assimilés au seul budget-carburant (qui ne représente pourtant en moyenne que 30% du budget global - Cordier, 2012), alors que le coût d'achat, l'assurance ou les réparations sont peu pris en compte.

Cette méconnaissance du budget global de la mobilité s'est vérifiée parmi notre panel d'enquêtés : sur 37 ménages interrogés, seuls 2 ont été capables d'estimer leur budget global, et 5 « suivaient » leur budget, sans connaître le montant par cœur ; 30 n'en avaient aucune idée, ou le sous-estimaient largement.

Bilan environnemental : les émissions de CO₂

Nous faisons l'hypothèse au début de l'expérimentation que les individus étaient plus sensibles à un indicateur financier (ou physique) qu'un à indicateur environnemental ; néanmoins, nous avons souhaité savoir si une meilleure connaissance de leurs émissions de CO₂ créerait/renforcerait l'intérêt des participants pour la question environnementale.

La sensibilité écologique est de plus en plus partagée parmi les français : selon Greffet & Morard (2011, p.9), 53% des français se disent très sensibles à l'environnement, contre 35% en 2002. Pour autant, cette sensibilité ne se traduit pas forcément par des pratiques « environnementales »³⁴⁵, notamment en matière de déplacements quotidiens : La Branche (2012) qualifie ce phénomène de schizophrénie écologique.

Les informations autour de l'impact environnemental global de la mobilité ne manquent pas. Le chiffre de 27%, qui représente la part des émissions de GES dues au secteur des transports (« *ce qui en fait le premier secteur émetteur en France* » - MEDDE, 2013) est largement diffusé et connu. Ce qui est moins connu néanmoins, c'est l'impact individuel de chaque voiture, de chaque trajet : nous avons pu vérifier *a posteriori* auprès des 19 participants de l'expérimentation qu'aucun ne connaissait le volume de ses émissions de CO₂ ; par ailleurs, pour tous, les chiffres bruts de kg.CO₂ présentés dans le bilan des PTP, correspondant à leurs pratiques quotidiennes, étaient peu parlants.

Présenter uniquement des chiffres d'émissions de CO₂ de manière brute, indiquer simplement que « *En une semaine, vous avez émis x kg de CO₂ avec votre voiture* » nous semblait

³⁴⁵ Cette dissonance entre valeurs (ou sensibilité) pro-environnementale et comportements pro-environnementaux s'explique, si on se réfère aux théories du comportement précédemment citées, par l'influence d'autres facteurs que l'attitude (telles que les normes sociales ou les déterminants d'attitude) sur l'intention d'adopter un comportement, puis sur l'adoption du comportement.

relativement obscur. Néanmoins, nous n'avons pas trouvé d'équivalences suffisamment parlantes. Nous avons donc choisi de comparer les chiffres d'émissions des participants avec le « Crédit CO₂ transport » déterminé par le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine dans son Plan Climat : « *dans un objectif de développement durable, chaque habitant ne devrait pas émettre pour ses déplacements plus de 0,6t de CO₂/an* ».

Plan-Climat-Energie-Territoire du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine –
Quelques chiffres

En 2004, près de 1,3 millions de tonnes de CO₂ ont été émises, soit en moyenne 7 tonnes de CO₂ par habitant et par an.

→ 32% de ces émissions étaient dues au transport

L'objectif du PCET du PNR LAT étant de diviser par 4 ses émissions de CO₂ entre 1990 et 2050 (conformément au Facteur 4 du protocole de Kyoto), les émissions ne devraient pas dépasser 1,8t d'équivalent CO₂/an/habitant : c'est le Crédit CO₂*.

→ dans un objectif de développement durable, chaque habitant ne devrait pas émettre plus de 0,6t de CO₂/an pour ses déplacements : c'est le « Crédit-CO₂ transport* »

Bilan physique : les calories dépensées

Enfin, présenter un bilan des calories dépensées dans le transport nous semblait un bon outil de sensibilisation, puisque cet indicateur avait déjà fait ses preuves dans l'expérimentation de *Travel Demand Management* mise en place par Meloni et al (2012) : « *It seems that the decision to ride the metro actually derived from the higher costs involved to travel by car [...], but some opportunities to stimulate prospective users' travel behavioral change may be identified in aspects related to prospective users' quality of life (i.e. substantial reduction of time spent in traffic and increase in calories expended³⁴⁶).* »

ii. Des bilans chiffrés à visée informative et sensibilisatrice

A partir des informations obtenues via les Carnets de pratiques, des bilans chiffrés ont été calculés pour la semaine-test, puis extrapolés à l'année (les outils de calcul utilisés sont présentés en Annexe 18, p.lvii). Nous n'avons pas utilisé les chiffres en tant que tels pour établir des évaluations ou des comparaisons entre les participants par exemple³⁴⁷, puisque ceux-ci contiennent des marges d'erreur qui peuvent être importantes : ces bilans se voulaient

³⁴⁶ « Il semble que le choix de prendre le métro s'explique par le coût, plus important, du déplacement en voiture, mais que d'autres moyens pour stimuler des changements de comportements chez les usagers potentiels [du métro] peuvent être identifiés dans des aspects liés à leur qualité de vie (tels que la réduction du temps passé dans les bouchons, ou l'augmentation du nombre de calories dépensées dans les transports). »

³⁴⁷ Cette évaluation, plusieurs participants nous l'ont pourtant demandée : ils auraient souhaité pouvoir se situer par rapport aux autres membres du groupe, pour savoir si leurs pratiques étaient « mieux » ou « moins bien ».

informatifs et sensibilisateurs, et devaient susciter des réactions chez les participants (ces réactions sont analysées dans une partie ultérieure du rapport).

b. Proposition d'alternatives

Les données acquises grâce aux Carnets de pratiques nous ont renseignés sur les pratiques de mobilité actuelles des participants, sur leurs besoins et leurs contraintes. A partir de ces informations, nous avons déterminé des alternatives à chaque participant.

Quatre réflexions ont orienté la définition de ces alternatives :

(1) Seules ont été proposées des alternatives « *raisonnables* » (Lucas & Jones, 2009, p.121)

- Concernant les changements de modes de transport :

- nous avons proposé des alternatives qui n'entraînaient pas une hausse considérable de la durée ou du coût du trajet ;
- lorsque nous avons proposé d'effectuer le trajet à pied ou à vélo, c'était uniquement pour des trajets dont les distances étaient respectivement inférieures à 2 ou 6 km ;
- enfin, nous avons proposé du covoiturage pour les déplacements réguliers (liés au travail ou à des activités de loisirs notamment), y compris lorsque les horaires des activités (notamment les horaires de travail) étaient non traditionnels (situés hors des tranches 7h-9h et 17h-20h), flexibles (notamment en fin de journée)³⁴⁸ et/ou changeants (au cours de la semaine ou du mois).

- Concernant la limitation du nombre de déplacements : nous avons proposé du télétravail lorsque les missions professionnelles du participant étaient compatibles avec une telle pratique ; nous avons proposé de « rester sur le lieu de travail pendant la pause méridienne » lorsque ceci était compatible avec la durée de la pause ; nous avons proposé de supprimer un déplacement lorsque l'activité (liée à des courses notamment) aurait pu être intégrée dans un chaînage de déplacements autre.

³⁴⁸ Les horaires non traditionnels et/ou flexibles ne constituent pas obligatoirement un frein à la pratique du covoiturage. Vincent (2008, p.211) a ainsi montré que « *l'usage d'un mode alternatif est permis par des horaires de travail flexibles* », à condition néanmoins que ces horaires soient fixés par les actifs eux-mêmes : certains sites de covoiturage valorisent cette flexibilité, qui permet de « *s'adapter plus facilement aux horaires de celui qui ne l'a pas* » (<http://www.ehop-covoiturage.fr>).

De même, les horaires non traditionnels pratiqués dans les usines ne constituent pas un frein au covoiturage, où les ouvriers peuvent trouver des covoitureurs au sein de leurs équipes. Ainsi, l'entreprise dans laquelle travaillait l'une des personnes que nous avons interviewées arrangeait l'organisation des équipes en fonction des localisations résidentielles de ses salariés, pour faciliter les appariements.

En revanche, les horaires changeants (au cours de la semaine ou du mois) constituent un frein au covoiturage, puisqu'ils compliquent la routinisation de la pratique. En effet, les horaires changeants impliquent de trouver plusieurs covoitureurs, correspondant aux différents horaires pratiqués au cours de la semaine ou du mois, ce qui constitue une charge mentale supplémentaire pour les individus.

- Enfin, concernant la limitation des distances parcourues : nous avons proposé de modifier certains lieux lorsque les activités pouvaient être réalisées plus près du domicile.

Les propositions de nouveaux lieux sont peu nombreuses puisqu'elles ne concernent ni le travail, ni les activités de loisirs, ni les services médicaux : en effet, les lieux choisis pour ces motifs répondent à des critères (compétences et souhaits de l'actif ; type d'activité ou niveau d'enseignement recherchés par l'individu ; historique du patient ou spécialité médicale recherchée, etc.) que nous ne connaissons pas. Il nous est donc impossible de juger de l'optimalité du lieu fréquenté actuellement par le participant.

Nos propositions concernent donc uniquement les lieux fréquentés pour les achats et, dans une moindre mesure, les loisirs (le cinéma en l'occurrence). Nous nous sommes alors assurés que les nouveaux lieux proposés assuraient bien les mêmes fonctions (par exemple lorsque nous avons proposé de fréquenter le cinéma ou la pizzeria de l'intercommunalité plutôt qu'un cinéma ou une pizzeria de l'agglomération tourangelle).

La détermination des alternatives proposées s'est faite de la manière la plus rationnelle possible : néanmoins, des alternatives que nous avons jugées « raisonnables » ont pu sembler totalement inadaptées à certains ménages, au regard de leurs habitudes ou de leurs convictions³⁴⁹. Par exemple, le choix des distances-seuil pour la pratique de modes actifs est relativement subjectif : un trajet de 6km qui nous semblait raisonnable aurait pu être totalement inenvisageable pour les participants. Par ailleurs, il est possible que nos propositions concernant les lieux d'activité soient inadaptées aux besoins des ménages : par exemple, lorsque nous avons proposé de réaliser les courses ou de fréquenter un cinéma plus près du domicile, il est possible que nous n'ayons pas eu connaissance de certaines contraintes spécifiques, qui imposaient les lieux fréquentés (produits recherchés spécifiques présents uniquement dans certains magasins ; ou films spécifiques projetés uniquement dans certains cinémas).

(2) Les alternatives proposées permettent un « gain environnemental », i.e. entraînent une diminution des émissions de GES ; le plus souvent mais pas toujours, elles entraînent également une diminution des coûts financiers. En effet, l'objectif de l'accompagnement personnalisé et de la proposition de ces alternatives est de permettre aux participants d'adopter des pratiques de mobilité plus respectueuses de l'environnement.

Pour autant, nous sommes conscients en proposant ces alternatives que les ménages vont plus être sensibles aux gains financiers qu'aux gains environnementaux (Meissonnier, 2014, p.7).

³⁴⁹ Ceci s'est d'ailleurs vérifié pour plusieurs des alternatives que nous avons proposées.

C'est ainsi le cas d'un participant à qui nous avons proposé de rester sur son lieu de travail pendant sa pause méridienne (et à qui nous avons fait des suggestions d'activités à faire sur place) : nous avons jugé la durée de la pause « raisonnable », mais le participant l'a trouvée trop longue pour rester sur place.

C'est également le cas d'un ménage à qui nous avons proposé de faire prendre le TER à ses enfants pour limiter un aller-retour en voiture : nous avons considéré les enfants comme suffisamment âgés pour se déplacer seuls, mais le participant n'était pas de cet avis.

(3) Les alternatives sont simples et rapides à mettre en place, et ne demandent que peu de capacités de mobilité (hormis pour les alternatives proposant un report modal, qui demandent la maîtrise d'un mode autre que la voiture). En effet, nous avons vu précédemment que, si les individus pensent ne pas être en capacité d'adopter un comportement (par manque de capacités), ils vont développer un « déterminant d'attitude » négatif envers ce comportement, et ne pas l'adopter. En proposant des alternatives simples, on augmente ainsi les chances que les participants se sentent capables de les adopter. Durand (2014, p.6) a très bien mis ce phénomène en évidence dans une expérimentation avec des ménages à qui on proposait différents scénarios « *Vivre Post Carbone 2030* » : les participants avaient une vision négative (sur le registre de la contrainte) envers les éléments du scénario qu'ils s'estimaient en incapacité de s'approprier, alors qu'ils considéraient comme des « opportunités » les changements qu'ils pensaient pouvoir mettre en place.

(4) Enfin, ce sont des alternatives qui ne remettent pas fondamentalement en question les habitudes ni les programmes d'activités des ménages. En particulier, les propositions qui ont le plus d'incidence sur le quotidien des ménages, liées à des modifications des lieux d'activité fréquentés, ne concernent que les lieux « du quotidien » (pour les courses notamment) qui peuvent être modifiés à court terme, et ne requièrent pas de changement d'envergure (modification du lieu d'emploi par exemple). En effet, les ménages sont d'abord prêts à adopter des nouveaux comportements qu'ils maîtrisent déjà (ou dont l'adoption est peu coûteuse en termes d'efforts à fournir), qui sont dans la lignée de ce qu'ils connaissent (Gollwitzer & Sheeran, 2006) ; les ménages sont prêts à adopter des nouvelles habitudes, à condition qu'elles ne remettent pas en cause l'équilibre (parfois instable) de leurs modes de vie (Durand, 2014, p.6).

Pour autant, dans la poursuite des arguments présentés précédemment³⁵⁰, nous pensons qu'à long terme des changements de vie globaux sont nécessaires, qui bouleverseront inévitablement les modes de vie des ménages. Dans cette optique, les alternatives que nous proposons sont donc à considérer comme de premiers pas vers une transition plus globale et des modes de vie plus sobres, moins dépendants du carbone.

i. Quatre types d'alternatives

Les alternatives proposées concernent :

- tous les déplacements effectués, tous motifs confondus : travail, loisirs, achats ;
- les déplacements récurrents (liés au travail ou aux activités de loisirs) mais également les déplacements exceptionnels³⁵¹.

³⁵⁰ Nous expliquions notamment pourquoi un système de mobilité « post-carbone » ne pourra se développer qu'à condition que de nouvelles valeurs (de nouveaux rapports à la vitesse et au temps par exemple) et de nouveaux modes de vie se développent.

³⁵¹ Il était demandé aux participants d'indiquer dans leur Carnet de pratiques si le déplacement effectué était régulier ou inhabituel.

Elles sont de quatre types :

- proposition de report modal vers du covoiturage, le TER ou des modes actifs (vélo ou marche à pied) ;
- optimisation des déplacements : réorganisation des activités pour optimiser le chaînage des déplacements ; limitation du nombre global de déplacements (suppression de certains déplacements) ;
- relocalisation des activités ;
- mise en place de l'écoconduite³⁵².

ii. Des alternatives « clé en main »

Pour faciliter l'appropriation des alternatives par les participants, nous avons choisi de proposer des alternatives « clé en main », que les participants pourraient tester sans fournir trop d'effort ; nous avons donc fourni autant de détails que possible pour chaque alternative.

Dans les PTP distribués, les couleurs des titres indiquaient le degré de précision de l'alternative proposée :

- **rouge** : seul le principe est explicité, certains détails organisationnels doivent encore être définis par les participants ;

Ce faible niveau de détails concerne toutes les alternatives basées sur du covoiturage : nous n'avons pas cherché de covoitureur aux participants, mais leur avons indiqué des pistes pour en trouver (sites internet, personnes-relais).

- **orange** : la plupart des détails sont explicités ;
- **vert** : tous les détails sont explicités.

iii. Des gains environnementaux, financiers, temporels et/ou en termes de liens sociaux

Pour renforcer la motivation des participants à adopter l'alternative, chaque proposition est analysée via quatre indicateurs : budget, temps, impact environnemental et lien social. Des + indiquent les gains entraînés par l'alternative, pour chaque indicateur. Un bilan chiffré « avant/après mise en place de l'alternative » est également calculé pour chaque alternative.

³⁵² L'écoconduite ne peut à proprement parler pas être considérée comme une alternative, mais participe néanmoins à une diminution de l'impact financier et environnemental des déplacements des participants.

Gains : € ++  ++  +++

Par semaine	Coût	Temps	Emissions CO ₂
Actuel	42 €	3h20	18,2 kg
Alternatif	21 €	3h20	9,1 kg
Gain	21 €	0	9,1 kg

Schéma 15 : Analyse des gains permis par l'alternative « covoiturage pour les déplacements pendulaires » proposée à un participant – MH, 2013

c. Un bilan des pratiques après mise en place des alternatives

Enfin, un 2nd bilan était proposé dans les PTP : un bilan prospectif après mise en place des alternatives, calculé en supposant que les participants mettent en place l'ensemble des alternatives proposées. Nous faisons alors un comparatif avant/après et calculons les gains permis par les alternatives, pour l'ensemble des cinq indicateurs.

1.2.3. Engagement et test des alternatives

D'un point de vue méthodologique, « l'engagement à tester » des alternatives était censé augmenter la motivation des individus à mettre en place les actions proposées. Ainsi, après la distribution des PTP au début du mois de juin 2013, il a été demandé aux participants de choisir une ou plusieurs des alternatives proposées, et de s'engager à la/les tester pendant un mois :

- pour les alternatives liées au covoiturage, l'objectif était de chercher un covoitureur puis, le cas échéant, de covoiturer ;
- pour les autres alternatives « clé en main », l'objectif était simplement de mettre en place l'alternative, en s'appuyant sur les conseils et détails fournis dans le PTP.

Cet engagement s'est fait par téléphone, au cours du premier entretien de suivi après la distribution des PTP.

Par ailleurs, il a été demandé aux participants de mettre en application la/les alternative(s) choisies, pendant un mois, entre le 15 juin et le 15 juillet.

Le phasage de l'expérimentation n'était pas optimal, puisque les vacances scolaires ont débuté début juillet, modifiant l'organisation des activités (en particulier les activités extrascolaires des enfants) et les routines de mobilité des participants : ainsi, les alternatives proposées pour les déplacements liés à l'accompagnement des enfants n'ont pas toujours pu être testées. Néanmoins, Vincent (2008, p.229) a montré que « *les changements importants qui remettent en cause l'équilibre du système de contraintes* » (en particulier la diminution des charges familiales) peuvent être des contextes favorables à la recomposition des habitudes : cette période estivale où les déplacements liés aux enfants sont moins contraints pouvait donc se révéler favorable au test de nouveaux comportements de mobilité pour les parents.

Par ailleurs, le test des alternatives s'est déroulé en été : l'analyse des résultats de cette phase doit donc tenir compte des conditions climatiques, dont nous avons montré précédemment qu'elles constituaient un facteur explicatif du choix modal.

1.2.4. Un suivi personnalisé des participants tout au long de l'expérimentation

Les participants ont été accompagnés tout au long de l'expérimentation, au cours de réunions collectives et d'échanges individuels, par téléphone ou par mail : cet accompagnement concrétise des relations aidantes.

Deux réunions ont été organisées, auxquelles étaient invités l'ensemble des participants :

- début avril 2013 : lancement de l'expérimentation et distribution des documents à remplir ;
- début juin 2013 : distribution des Programmes de Transport Personnalisés.

De plus, les participants ont été suivis individuellement après la distribution des PTP (environ une semaine après), et après le mois de test des alternatives (en juillet 2013) ; les deux entretiens de suivi se sont déroulés par téléphone, suivant les questions des grilles d'entretiens n°2 et n°3 en Annexes 19 et 20 p.lxix et lxxi. Ils ont également été joints une ultime fois en février 2015, soit un an et demi après la fin de l'expérimentation.

a. Premier entretien de suivi, après réception des PTP : évaluation méthodologique et pratique de l'accompagnement personnalisé

Ce premier entretien de suivi avait d'une part un objectif méthodologique : nous souhaitions analyser le « caractère conscientisant » de l'accompagnement personnalisé, i.e. savoir en quoi les outils d'accompagnement déployés (les bilans de pratiques chiffrés, avant et après mise en place des alternatives) permettaient d'augmenter la conscientisation des participants sur les impacts de leurs pratiques. Cette analyse s'est faite à travers les réponses des participants aux questions suivantes :

- Réaction au bilan des pratiques actuelles : les chiffres présentés sont-ils surprenants, choquants, ou déjà connus ? parlants ou totalement obscurs ?
- Réaction au bilan après alternatives : un tel bilan peut-il vous encourager à modifier leurs pratiques ? quel critère (financier, temporel, environnemental, physique) principalement ? Plus largement, nous souhaitions connaître l'impact de l'accompagnement personnalisé sur les pratiques/niveau de réflexions des participants, à travers la question suivante :
- Impact de l'accompagnement personnalisé : l'accompagnement a-t-il déjà entraîné des modifications dans vos pratiques ou dans votre niveau de réflexion sur la mobilité ? Quelle partie a eu un impact sur vos pratiques (sensibilisation lors de l'entretien de recrutement, le bilan de pratiques, la proposition des alternatives, le bilan après alternatives) ?

Cet entretien avait également un objectif pratique : nous souhaitions évaluer les freins perçus ou envisagés par les ménages à la lecture des alternatives proposées (alternatives théoriquement adaptées à leurs contraintes, pour lesquelles il ne devrait *a priori* pas y avoir de freins objectifs). Nous avons analysé la réponse des participants à la question suivante :

- Réaction aux alternatives proposées : correspondent-elles à vos pratiques et contraintes ? prévoyez-vous des difficultés dans leur mise en place ?

Enfin, cet entretien préparait la suite de l'expérimentation, et proposait aux participants de s'engager à tester une ou plusieurs actions pendant le mois suivant.

b. Deuxième entretien de suivi, après test des alternatives :
évaluation globale de l'accompagnement personnalisé

Au cours de ce deuxième entretien, nous souhaitions une nouvelle fois faire une évaluation méthodologique et pratique de l'accompagnement personnalisé.

Nous avons ainsi interrogé les participants sur l'impact global des 9 mois d'accompagnement personnalisé, sur leurs pratiques et sur leur niveau de réflexion, ainsi que sur les « intérêts » (financiers, cognitifs, etc.) qu'ils en tiraient.

Nous les avons également interrogés sur le test des alternatives :

- sur les freins ressentis (dans la mise en place de l'alternative, et/ou dans la recherche d'équipier(s) dans le cas du covoiturage) ;
- sur le coût (en termes d'efforts) de mise en place de ces alternatives ;
- sur les avantages/inconvénients perçus pour chaque action mise en place ;
- sur la pérennité des changements de comportement après un mois de test.

c. Troisième entretien de suivi, un an et demi après la fin de
l'expérimentation : évaluation de l'impact à long terme
de l'accompagnement personnalisé

L'objectif ce troisième et dernier entretien de suivi était d'évaluer l'impact à moyen et long termes de l'accompagnement personnalisé. Nous souhaitions savoir :

- Si les ménages qui avaient opéré des changements de comportement au cours de l'expérimentation les avaient poursuivis après la fin de l'accompagnement, ou s'ils avaient (rapidement ?) repris leurs habitudes antérieures ;
- Si les participants avaient mis en œuvre d'autres comportements (non proposés au cours l'expérimentation) après la fin de l'accompagnement ; en particulier, nous souhaitions savoir si les ménages qui avaient vécu une rupture biographique (déménagement, mise en couple, départ des enfants, changement de travail) avaient adopté de nouvelles habitudes.
- Enfin, si l'accompagnement personnalisé avait pu avoir des conséquences autres que des changements de comportement : s'il avait par exemple conduit à des échanges sur la question des mobilités avec des voisins/amis/familles ; s'il avait mené à des réflexions plus

générales sur leurs modes de vie (pas uniquement en termes de mobilité, mais également en termes de consommation, de logement, etc.), etc.

2. Résultats pratiques : des marges de manœuvre existent théoriquement dans les pratiques des ménages ; une évolution comportementale est possible

Les *Travel Feedback Programs* permettent en moyenne une réduction de l'utilisation de la voiture de 10%, en particulier grâce à du report modal ; nous allons à présent évaluer les différents impacts de l'accompagnement personnalisé (en termes de changements de comportement « pratiques » et d'évolution du niveau de sensibilité des ménages) : nous souhaitons « vérifier » si notre méthode d'accompagnement a pu mener à des résultats similaires ou non.

En raison du protocole que nous avons mis en œuvre et des outils que nous avons employés, il nous est impossible de chiffrer précisément l'impact de l'accompagnement personnalisé ; il nous est même impossible de savoir avec certitude si les changements que nous mettons en évidence au cours (ou à la suite) de l'expérimentation sont une conséquence (directe ou indirecte) de l'accompagnement.

Néanmoins, nous avons essayé à plusieurs reprises de quantifier les impacts de l'accompagnement ; en effet, la finalité de cette expérimentation d'accompagnement personnalisé est bien de tester un outil qui pourrait être valorisé *a posteriori* dans le cadre de politiques de mobilité : il est donc nécessaire d'en apprécier l'impact possible. Ainsi, tout au long de cette section nous précisons dès que possible le nombre de participants concernés (par une proposition d'alternative par exemple) : encore une fois, ce faisant nous essayons simplement de donner une vue d'ensemble à l'échelle du panel, mais pas de généraliser des résultats.

L'objectif de cette deuxième section est de montrer quels sont en pratique les impacts d'un accompagnement personnalisé mené avec des ménages autosolistes* vivant en milieu rural : nous ne chercherons pas pour le moment à analyser ou expliquer ces résultats. Ceci fera l'objet de la troisième section de ce chapitre, consacrée à une analyse méthodologique du levier accompagnement personnalisé.

Nous montrerons dans un premier temps que des marges de manœuvre existent, théoriquement, dans les pratiques de mobilité des ménages ; nous montrerons ensuite que l'accompagnement personnalisé a mené à des changements de comportements effectifs et à une évolution du niveau de sensibilité des ménages ; enfin, nous conclurons sur les effets à long terme de l'accompagnement personnalisé.

2.1. Il existe des marges de manœuvre théoriques dans les pratiques de mobilité des ménages

L'analyse des pratiques de mobilité des ménages nous permet de mettre en évidence l'existence de marges de manœuvre théoriques et d'alternatives qui permettraient de limiter leur impact environnemental.

Méthodologie :

Les 855 trajets détaillés dans les carnets de pratiques remplis par les ménages participant à l'expérimentation d'accompagnement personnalisé ont été analysés, afin de voir si des alternatives « *raisonnables* » pouvaient être proposées en termes de changement de mode de transport, d'optimisation des déplacements (via une limitation des déplacements et/ou une réorganisation des activités), et de relocalisation des activités.

Les trajets ont été analysés à l'échelle de la semaine et, lorsque c'était possible (i.e. lorsque nous disposions de carnets de pratiques remplis par les deux adultes du ménage), à l'échelle du ménage. En effet, nous faisons l'hypothèse qu'une « amélioration » des pratiques de mobilité est impossible si l'on travaille uniquement à l'échelle du déplacement : améliorer les pratiques passe nécessairement par une réorganisation « globale » des activités et des déplacements, à l'échelle de plusieurs jours et/ou de plusieurs personnes (appartenant au même ménage, ou à des réseaux extérieurs).

Les alternatives proposées ont été définies de manière à passer du modèle ci-dessous, « traditionnel » (composé de déplacements réalisés en voiture « traditionnelle »*, inclus pour moitié dans des voyages de forme simple) :

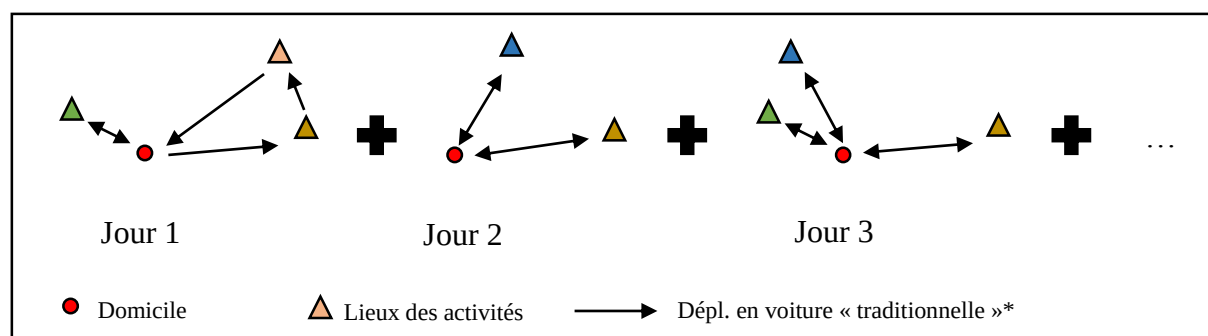


Schéma 16 : Modèle « traditionnel » suivi par les pratiques de mobilité des ménages – MH, 2015

... au modèle ci-dessous, « idéal » mais réaliste, composé de déplacements multimodaux (réalisés en voiture « traditionnelle »*, en covoiturage, en train, en modes actifs) inscrits autant que possible dans des voyages en boucle :

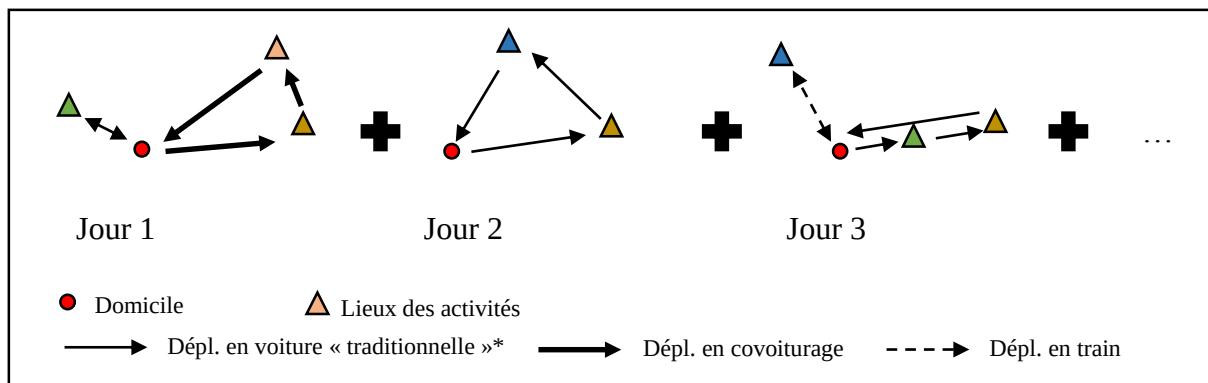


Schéma 17 : Modèle « idéal » de pratiques de mobilité, suivi lors de la définition des alternatives – MH, 2015

2.1.1. Des marges de manœuvre existent en termes de changement de mode de transport, d'optimisation des déplacements ou de relocalisation des activités

a. Des alternatives « raisonnables » ont pu être proposées aux ménages

Au total, 59 alternatives « raisonnables » (résumées dans le tableau ci-dessous) ont pu être proposées aux 28³⁵³ individus participant à l'expérimentation, ce qui met en évidence l'existence de marges de manœuvre dans les pratiques de mobilité des ménages. Ceci est un premier résultat fort de notre expérimentation : les pratiques de mobilité des ménages peuvent théoriquement être « améliorées », *a minima* d'un point de vue environnemental.

Le tableau ci-dessous résume les alternatives proposées aux ménages, en termes de changement de mode de transport, d'optimisation des déplacements et de relocalisation des activités³⁵⁴.

Type d'alternative proposée		Nb de personnes concernées (détail)	Nb de personnes concernées au total
Changement de mode de transport	Travail	12/20 actifs	23/28 adultes
	Accompagnement des enfants	8/12 ménages avec enfants	
	Loisirs	10/28 adultes	
	Déplacements courts	12/28 adultes	

³⁵³ En réalité, sur les 28 individus participant à l'expérimentation, 3 n'ont reçu aucune proposition : nous n'avons en effet trouvé aucune alternative à leurs pratiques.

³⁵⁴ Les Programmes de Transport Personnalisés proposaient également à l'ensemble des ménages participants de développer une « écoconduite », plus économique et écologique ; on ne peut néanmoins pas réellement parler d'alternative. Nous ne comptabiliserons donc pas ces alternatives « écoconduite » dans le nombre des propositions faites.

Optimisation des déplacements	Réorganisation des activités	7/28 adultes	11/28 adultes
	Limitation des déplacements	6/28 adultes	
Relocalisation des activités		4/28 adultes	

Tableau 12 : Alternatives proposées aux ménages participant à l'expérimentation d'accompagnement personnalisé - MH, 2015

i. Une majorité des alternatives proposées concerne du report modal

Les propositions de report modal constituent la majorité des alternatives proposées aux participants. Ainsi, alors que les ménages justifient leur utilisation majoritaire de la voiture (qu'ils utilisent pour effectuer 73% de leurs déplacements) par « un manque de choix », l'existence de ces alternatives montre qu'il est théoriquement possible d'opérer un report modal pour certains déplacements.

Ceci est en cohérence avec la littérature, selon laquelle les résultats en termes de réduction d'utilisation de la voiture obtenus grâce aux *Travel Feedback Programs* sont principalement dus à du report modal (vers des transports en commun majoritairement).

En tenant compte des contraintes de mobilités des interviewés et des contraintes organisationnelles des différents modes de transport (en termes d'horaires, de temps de trajet et de tarif notamment), nous avons pu proposer un ou plusieurs changement(s) de mode de transport à 23 des 28 participants.

Motif du déplacement concerné	Nb de personnes concernées	Report modal vers...	Nb de personnes concernées (détail)
Travail	12/20 actifs	Covoiturage	7/20 actifs
		TER	4/20 actifs
		Modes actifs (marche, vélo)	1/20 actifs
Accompagnement des enfants	8/12 ménages avec enfants	Covoiturage	6/12 ménages avec enfants
		TER	2/12 ménages avec enfants
Loisirs	10/28 adultes	Covoiturage	5/28 adultes
		TER	5/28 adultes
Déplacements courts	12/28	Modes actifs (marche, vélo)	12/28

Tableau 13 : Détail des alternatives proposées en termes de report modal – MH, 2015

Déplacements pendulaires :

Sur les 20 actifs du panel, 12 se sont vus proposer un report modal pour leurs déplacements pendulaires : report vers du covoiturage (7 actifs), vers le TER (4 actifs) ou vers un mode actif (1 active).

Pour 6 de ces 12 actifs, les déplacements pendulaires étaient jusqu'à présent des déplacements mono-motifs, réalisés de manière totalement autosoliste* : l'alternative que nous proposons, qui est « raisonnable » au regard des contraintes des participants, devrait théoriquement être mise en œuvre de manière relativement simple, puisqu'elle implique « simplement » un report modal, qui ne nécessite pas une réorganisation plus globale des activités ou de la vie de famille.

Les 6 autres actifs réalisaient également leurs déplacements pendulaires en voiture, mais les couplaient avec de l'accompagnement d'enfants, une ou plusieurs fois dans la semaine (dépose des enfants à l'école ou à une activité extrascolaire sur le chemin du travail, ou récupération des enfants sur le chemin du retour). L'alternative que nous proposons nécessite donc, pour que le report modal puisse être opéré, une réorganisation de certains déplacements, soit à l'échelle de la famille, soit à une échelle plus large avec des personnes n'appartenant pas au ménage : la mise en œuvre de cette alternative est donc potentiellement plus coûteuse (en termes d'investissement personnel) pour les ménages.

Déplacements liés à l'accompagnement d'enfants

Douze ménages du panel avaient des enfants : 8 d'entre eux se sont vus proposer un report modal pour les déplacements liés à l'accompagnement de leurs enfants à leur école/collège/lycée ou à leurs activités extra-scolaires. Il a été proposé à 6 ménages de pratiquer du covoiturage (en emmenant d'autres enfants, ou en trouvant d'autres parents pouvant emmener l'enfant) et à 2 ménages de se reporter vers le TER (nous avons considéré les enfants de ces 2 ménages comme suffisamment âgés pour pouvoir prendre le TER seuls).

L'ensemble des déplacements concernés par ces propositions de report modal étaient jusqu'à présents réalisés en voiture. Certains étaient des déplacements mono-motifs, liés uniquement aux activités des enfants : trouver un parent-covoitureur, ou proposer de se reporter vers le TER, permettra de supprimer ces déplacements. D'autres étaient réalisés « en boucle », sur le trajet de déplacements pendulaires notamment : modifier les déplacements liés à l'accompagnement des enfants permettra de modifier également les déplacements pendulaires, et notamment de permettre/faciliter du report modal.

Déplacements liés aux courses, loisirs

10 participants se sont vus proposer du report modal pour les déplacements liés à leurs loisirs/courses : report modal vers du covoiturage (pour 5 d'entre eux), ou vers le TER (pour 5 d'entre eux, pour des déplacements à destination de Tours).

Ces propositions de report modal concernent d'une part des déplacements réguliers (pour des activités de loisirs, hebdomadaires généralement) : la mise en œuvre de l'alternative peut donc être préparée et anticipée avant le jour de l'activité, ce qui devrait faciliter le « passage à l'acte ».

Ces propositions de report modal concernent d'autre part des déplacements occasionnels ou imprévus (pour motifs de courses ou de sociabilisation) : nous faisons l'hypothèse que le caractère spontané et non anticipé de ces déplacements constituera un frein à la mise en œuvre des alternatives proposées (qu'il s'agisse de covoiturage ou de TER).

Déplacements courts

Enfin, il a été proposé à 12 participants de se reporter vers un mode actif pour leurs déplacements courts (inférieurs à 2 km pour la marche à pied, ou à 6 km pour le vélo) ; nous avons veillé à ce qu'il n'existe pas de freins situationnels au report modal (accompagnement d'enfants ou transport de choses lourdes ou imposantes). Ces déplacements étaient jusqu'alors des déplacements mono-motifs, réalisés en voiture.

En théorie, la mise en place de l'alternative implique simplement un report modal ; en réalité, elle implique également une augmentation du temps de trajet (donc, *a fortiori*, une réorganisation des activités ou un ajustement de l'emploi du temps) et des efforts physiques fournis pendant le déplacement en mode actif, qui peuvent contrarier la mise en place de l'alternative.

ii. Peu d'alternatives proposent une optimisation des déplacements

Suite à l'analyse des carnets de pratiques, nous avons proposé à 12 individus sur 28 des alternatives visant à optimiser quelques-uns des déplacements qu'ils effectuent dans la semaine (2 ou 3 déplacements par individu en moyenne) : globalement, les alternatives concernant l'optimisation des déplacements ne concernent donc qu'une faible part de l'ensemble des déplacements effectués par les ménages.

Ceci est en concordance avec la littérature (David, 2013 a par exemple montré à propos des ménages périurbains qu'ils étaient obligés de rationaliser leurs déplacements pour parvenir à concilier leurs emplois du temps contraints) ainsi qu'avec les discours des ménages enquêtés, qui disent chercher à optimiser leurs déplacements, soit en supprimant des déplacements « inutiles », soit en regroupant leurs activités de manière à limiter le nombre de leurs déplacements.

Les alternatives en termes d'optimisation des déplacements proposent une réorganisation des activités ou une limitation des déplacements.

Optimisation des déplacements	Réorganisation des activités	7/28 adultes	11/28 adultes
	Limitation des déplacements	6/28 adultes	

Réorganisation des activités

Nous avons proposé à 7 des 28 participants de réorganiser certaines de leurs activités, afin d'améliorer le chaînage de leurs déplacements et, *a fortiori*, de limiter le nombre total de km parcourus.

Les déplacements « non optimisés » visés par cette proposition d'alternative concernent d'une part les déplacements courts, réalisés dans la commune de résidence des ménages ou à proximité : ces déplacements sont relativement « indolores » pour les ménages (aussi bien en temps qu'en budget), qui ne cherchent donc pas à les éviter. Ils concernent d'autre part des déplacements pour achats réalisés spécialement par certains actifs après le travail : ces actifs choisissent de repasser par leur domicile après leur journée de travail, puis de repartir faire des courses. Enfin, ils concernent des déplacements liés à l'accompagnement des enfants : les parents multiplient les aller-retour entre le domicile et les lieux d'activité pour limiter le temps d'attente de leurs enfants et maximiser leur confort.

Suppression de certains déplacements

Nous avons proposé à 6 individus de supprimer certains de leurs déplacements, soit en supprimant des motifs de déplacements, soit en faisant faire ces déplacements par une tierce personne (en s'organisant de manière collective).

Nous avons ainsi proposé aux participants de faire du télétravail, de rester sur leur lieu de travail pour leur pause méridienne, ou de supprimer certains déplacements (liés aux courses notamment) lorsqu'ils étaient réalisés plusieurs fois par semaine.

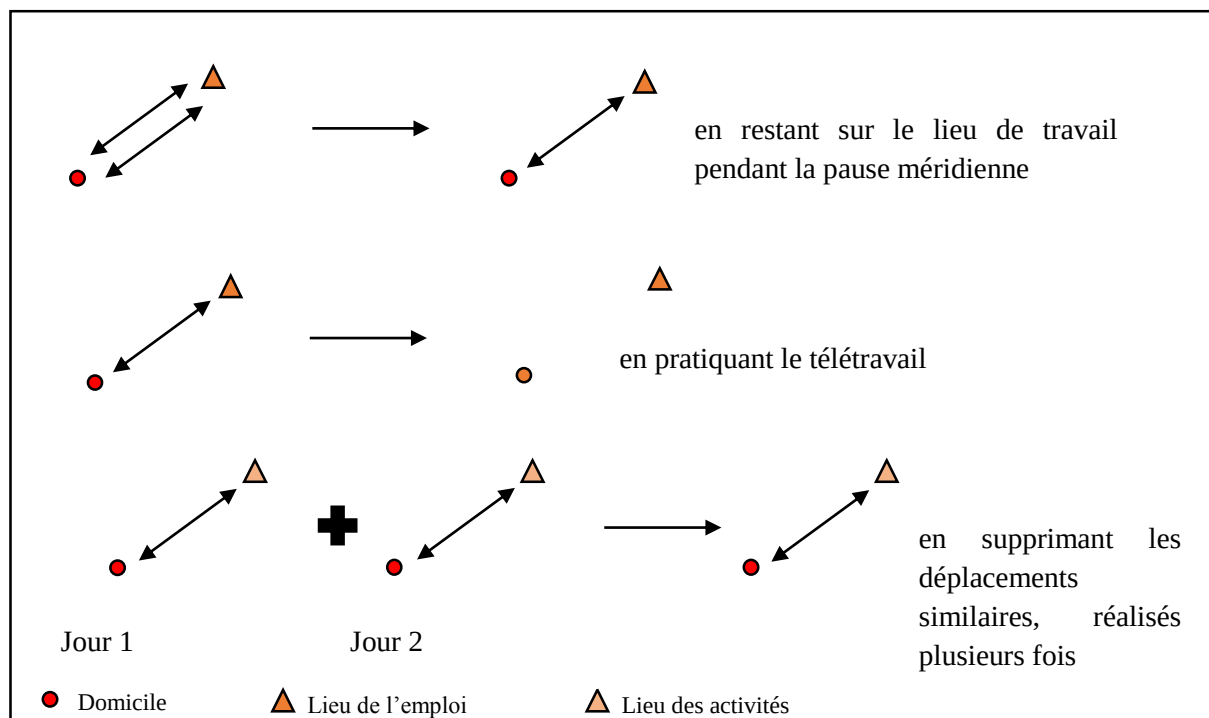


Schéma 18 : Limitation du nombre global de déplacements grâce à une suppression de certains motifs – MH, 2014

Nous avons également proposé aux participants de s'organiser de manière collective pour limiter le nombre global de déplacements :

- organiser les déplacements à l'échelle du ménage : pour les courses par exemple, utiliser un Drive situé sur le trajet pendulaire d'un membre du ménage permet d'éviter à l'autre membre un déplacement spécifique à un autre moment ;
- organiser les déplacements à l'échelle d'un réseau de clients d'un magasin (boulangerie, AMAP ou biocoop notamment) : s'organiser pour qu'une seule personne ramène le pain, les courses ou les paniers de plusieurs personnes.

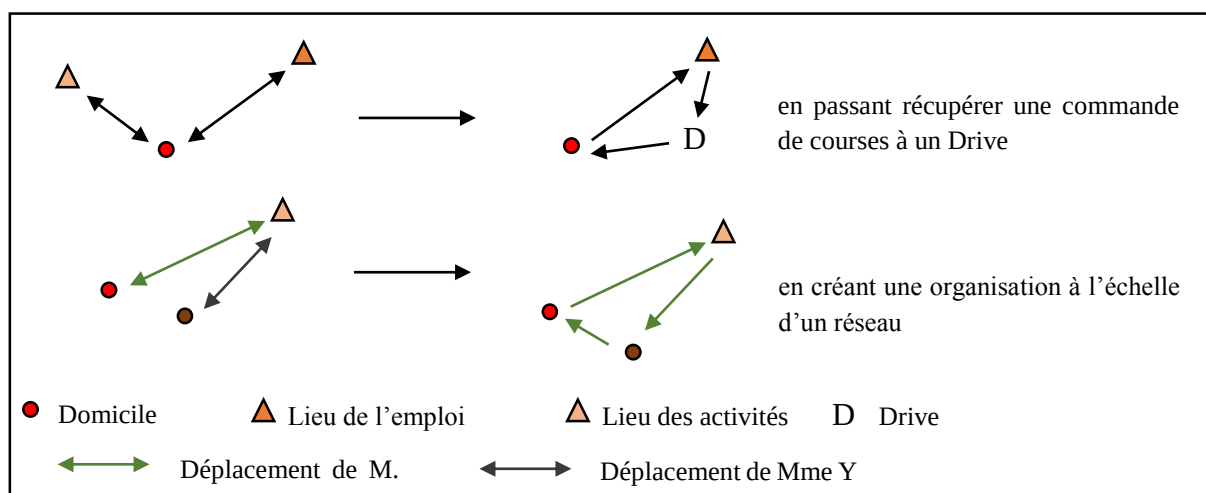


Schéma 19 : Limitation du nombre global de déplacements grâce à une organisation collective des déplacements – MH, 2014

Les alternatives permettant de limiter le nombre global de déplacements impliquent une anticipation accrue (pour limiter les déplacements similaires), voire une réorganisation globale des habitudes et modes de vie des ménages, à l'échelle du ménage (en ce qui concerne le télétravail ou l'organisation de la pause méridienne) ou d'un réseau plus large (organisation collective des déplacements).

iii. Quelques alternatives proposent une relocalisation des activités

L'analyse des carnets de pratiques montre que pour 4 participants, une relocalisation des activités est envisageable : ce sont des ménages qui se déplacent dans l'agglomération tourangelle pour réaliser leurs courses. Nous leur avons donc proposé de fréquenter des commerces locaux, situés dans leur communauté de communes, ce qui leur permettra de diminuer leurs déplacements en distance.

Modifier le lieu où sont réalisées les activités, en particulier les courses, n'implique pas uniquement un changement de lieu géographique : il implique également de reconsidérer des préférences personnelles développées au cours du temps. En effet, Tauber (1972) montre que les motivations expliquant le choix d'un lieu de courses sont nombreuses, à la fois personnelles (volonté de rompre avec la routine du quotidien, de se tenir au courant, de réaliser de bonnes

affaires) et sociales (rechercher les contacts sociaux, acquérir un statut, s'assimiler à un groupe) ; plus qu'un simple « magasin », les individus recherchent des produits et des marques spécifiques, des prix, des services, un temps consacré aux courses, une ambiance, etc. (Adil et al, 2006).

Ainsi, les alternatives proposant des relocalisations d'activité pourraient se heurter à un manque d'envie de la part des ménages de devoir redévelopper de nouvelles habitudes dans de nouveaux magasins.

b. Des freins à leur mise en œuvre sont à prévoir

Toutes les alternatives ont été définies pour être « raisonnables » et adaptées aux contraintes et besoins des ménages : il n'existe donc « théoriquement » pas de frein structurel à leur mise en place. Néanmoins, nous pouvons d'ores et déjà entrevoir 6 freins « psychosociaux » qui pourraient contrarier la mise en œuvre des alternatives proposées. Le protocole d'accompagnement devrait théoriquement permettre d'en éliminer certains ; pour d'autres, il semble que des outils technologiques sont nécessaires.

- Changement d'habitudes : charge mentale supplémentaire

Un premier frein est commun à l'ensemble des alternatives proposées : il s'agit de la charge mentale supplémentaire inhérente au changement de comportement. Modifier ses habitudes et adopter un nouveau comportement créent un déséquilibre et un stress supplémentaire, qui ne disparaîtront que lorsque les nouveaux comportements (nouveau mode de transport, nouvel itinéraire, nouvelle organisation) seront parfaitement maîtrisés et ne demanderont plus de réflexion supplémentaire. Seule cette maîtrise permettra, à terme, la transformation de ces nouveaux comportements en routines.

Le protocole de l'expérimentation (via les phases d'engagement à tester, puis de test des alternatives, qui sont encadrées et accompagnées) doit théoriquement permettre aux participants de dépasser cette surcharge mentale momentanée.

- Anticipation Vs spontanéité et flexibilité :

La mise en œuvre du report modal (covoiturage, pratique du TER ou des modes actifs), ainsi que l'organisation collective des déplacements (à l'échelle du ménage ou d'un réseau plus large) impliquent une certaine anticipation : il faut trouver un covoitureur puis préparer le trajet ; chercher les grilles horaires du TER puis respecter les horaires ; prévoir l'allongement du temps de trajet inhérent à la pratique des modes actifs ; communiquer au sein du ménage, ou avec d'autres ménages, pour organiser les déplacements.

La pratique de ces modes alternatifs ou l'organisation collective, et l'anticipation qu'ils nécessitent, sont compatibles avec des trajets réguliers, routiniers. En revanche, ils semblent moins adaptés pour les trajets occasionnels, non anticipés ou imprévus qui se caractérisent par leur spontanéité ; ils semblent également peu adaptés à la flexibilité des modes de vie revendiquée par les ménages (Aguiléra et al, 2014, p. 112).

Les outils techniques dont nous disposons aujourd'hui (sites de mise en relation pour le covoiturage) et les services de Transport en Commun développés dans le territoire d'expérimentation (lignes régulières de transport en commun, services de Transport à la Demande) ne permettent pas de retrouver la spontanéité et la flexibilité offertes par la voiture. Aujourd'hui, un travail est donc nécessaire pour développer des outils technologiques et des services de transport qui soient plus adaptés aux pratiques et aux envies des ménages³⁵⁵. Sans ce travail, il est à parier que les ménages ne pourront pas modifier leurs pratiques de mobilité pour leurs déplacements non réguliers.

- Individualité et autonomie Vs dépendance et redevabilité

L'organisation collective des mobilités (en particulier le covoiturage) se heurte à une difficulté principale : elle s'inscrit en opposition totale avec l'organisation individualiste (des mobilités et, plus largement, des modes de vie) qui constitue la norme depuis la démocratisation de la voiture. S'organiser collectivement n'est aujourd'hui pas naturel ; plus, s'organiser collectivement est source de gêne.

Un discours majoritaire ressort des entretiens menés avec les ménages interrogés au cours de notre recherche : les individus sont prêts à rendre service si on leur demande, mais sont gênés lorsqu'il s'agit de proposer leur aide ou de demander de l'aide. Les ménages ne veulent pas interférer dans l'organisation individuelle des autres ménages³⁵⁶ ; ils ne souhaitent pas se sentir redevables, devenir débiteurs d'autrui, quitte à devoir se débrouiller seuls³⁵⁷.

S'agissant de covoiturage régulier (pendulaire en particulier), un partage des trajets équitable peut être mis en place, en alternant conducteurs et véhicules ; un système de paiement/défraiement peut également être organisé entre les covoitureurs, pour éviter que les passagers aient l'impression de « léser » ou de « profiter » du véhicule du conducteur : grâce à cette organisation, les ménages sont « à égalité » et ne sentent pas redevables envers autrui.

En l'absence d'un tel arrangement (qui n'est pas toujours possible à mettre en œuvre, en particulier pour les déplacements spontanés ou occasionnels), l'organisation collective basée sur de l'entraide et des coups de main qu'il n'est pas toujours possible de rendre pourrait rebuter certains ménages.

³⁵⁵ En milieu rural, il n'existera *a priori* jamais d'offre de Transport en Commun (qu'elle prenne la forme de lignes régulières de trains ou de cars, ou de services de Transports à la Demande) avec une fréquence suffisante pour réaliser des déplacements non anticipés, imprévus ou en urgence. Deux directions semblent donc prometteuses pour développer une offre de transport permettant cette spontanéité :

- le développement d'outils technologiques de covoiturage dynamique/covoiturage en temps réel (Ray, 2014)
- le développement de réseaux d'autostop de proximité (Huyghe, 2014b)

³⁵⁶ Peur de gêner : « Moi tous les mardis je vais à la piscine, si elle veut venir avec moi, je l'emmène ! Mais bon moi je le dis une fois, je vais pas... on peut pas non plus s'imposer comme ça quoi ! » (F, P30, AnAcc, en couple sans enfant)

³⁵⁷ Peur d'être redevables : « Après moi c'est juste une question que ça me gêne de demander parce que ça veut dire que moi je demanderais qu'on me ramène ma fille tous les soirs et que moi derrière je rends pas le service. » (F, P8, Nat, en couple avec enfants)

- Impact sur d'autres déplacements ou sur l'organisation globale des déplacements

Pour certains déplacements, opérer un report modal n'est possible que si une réorganisation plus globale des déplacements est opérée : par exemple, lorsque les déplacements concernés par le report modal sont multi-motifs (par exemple les déplacements pendulaires, au cours desquels d'autres motifs sont intercalés, pour courses ou accompagnement des enfants) ou réalisés avec des enfants/conjoints³⁵⁸.

Cette réorganisation plus globale, même si elle est théoriquement possible, complexifie la mise en œuvre du report modal, et peut constituer un frein.

- Impact sur les déplacements des enfants

Certaines alternatives de report modal ou d'optimisation des déplacements ont des conséquences sur les déplacements des enfants du ménage : lorsqu'elle implique un rallongement du temps de trajet ou du temps d'attente des enfants, lorsqu'elle nécessite d'autonomiser les enfants en leur laissant réaliser des déplacements seuls, lorsqu'elle suppose de laisser les enfants voyager en covoiturage avec d'autres parents.

Si les parents sont prêts à s'imposer les éventuelles contraintes inhérentes au changement de comportement, à modifier leurs habitudes et à subir momentanément une charge mentale supplémentaire, ils sont réticents face aux conséquences qu'il pourrait avoir sur les déplacements de leurs enfants, hésitant à leur imposer des changements qui modifieraient leurs habitudes.

- Effort physique Vs confort de la voiture

Enfin, un dernier frein concerne la pratique des modes actifs : ceux-ci impliquent un effort physique, plus ou moins important suivant les distances à parcourir, la topographie du terrain, les conditions climatiques ou la forme physique des individus.

Comparé au confort du déplacement en voiture, l'effort physique à fournir peut altérer la motivation des individus, voire constituer un vrai frein, en particulier pour des individus qui seraient/se sentiraient inaptes physiquement à l'accomplir.

Cette absence de motivation et cette « peur de ne pas être capable » peuvent constituer de vrais freins à la pratique des modes actifs. Le protocole d'accompagnement personnalisé, à travers les bilans chiffrés (qui mettent en évidence les gains permis par le report modal, et doivent participer à créer une motivation chez l'individu) et la phase d'expérimentation des alternatives (au cours de laquelle l'individu doit tester l'alternative proposée) doivent théoriquement permettre de dépasser ces freins.

³⁵⁸ Ex. : Mme X se rend au travail en voiture, et dépose ses enfants à l'école sur le trajet. Pour pouvoir mettre en œuvre un report modal, Mme X doit donc d'une part « gérer » le report modal en tant que tel mais également trouver une solution alternative pour la dépose de ses enfants.

2.1.2. Les alternatives proposées pèsent diversement sur les budget-mobilité et les émissions de CO₂ des ménages

Nous présentons ici l'impact théorique des alternatives proposées aux participants : les résultats ne seront pas exprimés en termes de diminution d'utilisation de la voiture³⁵⁹, mais en termes de gains financiers (diminution du budget-mobilité) et environnementaux (diminution des émissions de CO₂). Ces résultats seront présentés en pourcentages, et non en valeurs : en effet, comme nous l'avons déjà expliqué, les valeurs présentées dans les bilans peuvent contenir des marges d'erreur importantes, inhérentes aux outils de calcul que nous avons utilisés³⁶⁰. Les pourcentages présentés sont avant tout à considérer comme des ordres de grandeur, qui mettent en évidence l'existence de marges d'améliorations théoriques plus ou moins importantes dans les pratiques des ménages.

Enfin, nous ne pouvons présenter de résultats moyens à l'échelle du panel : les résultats sont trop dépendants du profil et des pratiques de mobilité de chaque ménage pour que cela ait un sens de parler à l'échelle du groupe.

Selon les ménages, la mise en place des alternatives proposées permettrait des gains allant de :

- environ 0 à 85% pour le budget-mobilité ;
- environ 0 à 60% pour les émissions de CO₂³⁶¹

De manière générale, les alternatives permettant les gains les plus intéressants en termes financiers et environnementaux sont les propositions de report modal pour les déplacements pendulaires (en particulier pour les actifs qui travaillent dans l'agglomération tourangelles, réalisant en moyenne 50 km par jour) : en effet, ce sont des alternatives qui impactent une part non négligeable du total des déplacements hebdomadaires, et impliquent des réductions importantes en termes de km.

A contrario, les alternatives ayant le moins d'impact sont celles qui concernent les déplacements peu fréquents et courts.

L'impact des alternatives sur les budgets-mobilité des ménages dépend fortement du profil des ménages et de leurs habitudes de déplacements :

³⁵⁹ Dans la littérature, les résultats des *Travel Feedback Programs* sont exprimés de cette manière ; en moyenne, les TFP conduisent à une réduction de 10% d'utilisation de la voiture.

³⁶⁰ En revanche, comme nous avons utilisé les mêmes outils de calcul pour réaliser les deux bilans (« des pratiques actuelles » et « après mise en place des alternatives »), ces marges d'erreur « s'annulent » : il nous est donc possible de comparer ces bilans, et de présenter la façon dont évoluent les budgets-mobilité et les émissions de CO₂ des participants grâce aux alternatives proposées.

³⁶¹ Les gains financiers et environnementaux ne sont pas parfaitement proportionnels : ainsi par exemple, l'utilisation du TER permet à certains ménages de réduire leur budget-mobilité de 80 à 90% grâce aux abonnements pris en charge pour moitié par l'employeur, mais permettra des réductions en termes d'émissions de CO₂ moindres (un TER émet en moyenne 7 fois moins de CO₂ qu'une voiture).

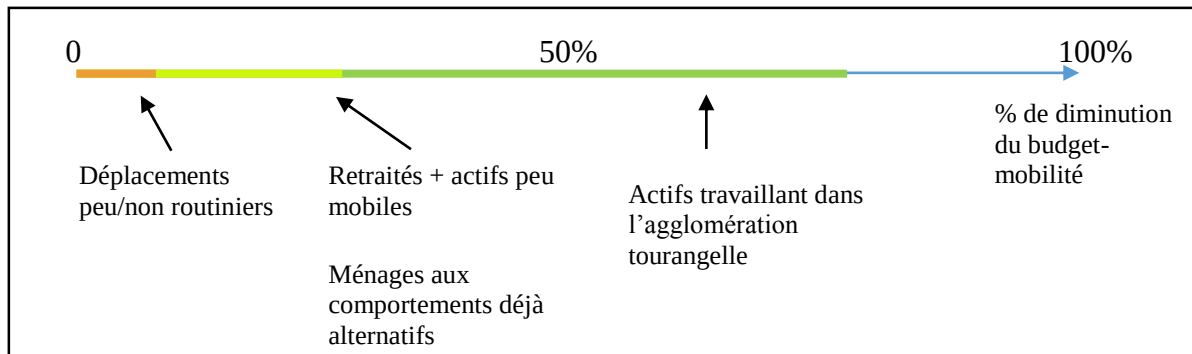


Schéma 20 : Type de profils selon la « classe de gain » - MH, 2013

- Aucune diminution du budget-mobilité : ce sont des ménages à qui nous n'avons pas pu proposer d'alternatives, en raison de leurs déplacements peu routiniers et peu anticipables. Les outils technologiques et les offres de transport en commun existant aujourd'hui ne suffisent pas pour trouver des alternatives compétitives à la voiture.
- Diminution du budget-mobilité moyenne, entre 25 et 50% :
 - ce sont d'une part des participants qui font globalement relativement peu de km (retraités qui se déplacent peu, ou actifs qui travaillent près de chez eux) : les alternatives proposées (en termes de report modal ou d'optimisation des déplacements) permettent des réductions en termes de km relativement limités, et ont donc peu d'impact sur le budget-mobilité global ;
 - ce sont d'autre part des participants qui avaient déjà des pratiques optimisées, et pour lesquels nous n'avons eu que peu de modifications à proposer.
- Diminution du budget-mobilité forte, entre 50 et 85% : comme mentionné précédemment, ce sont des actifs réalisant des déplacements pendulaires longs (dans notre panel, des ménages travaillant dans l'agglomération tourangelle), à qui nous avons proposé un changement de mode de transport (covoiturage ou TER) : les alternatives ont un très fort impact puisqu'elles concernent une proportion importante des déplacements effectués hebdomadairement, et permettent de diminuer le budget de 50% (dans le cas du covoiturage) à 90% (grâce aux abonnements de TER).

Conclusion

L'analyse des carnets de pratiques remplis pendant une semaine par les participants a permis de déterminer des alternatives théoriques à leurs pratiques de mobilité. Une première conclusion principale peut être tirée : les pratiques des ménages ne sont pas parfaitement optimales, et il est théoriquement possible de les « améliorer ». Les 59 alternatives identifiées concernent majoritairement du report modal (proposé à 23 participants sur 28) et, dans une moindre mesure, de l'optimisation des déplacements et de la relocalisation des activités. Ceci rejoint les conclusions de la littérature : les résultats des TFP en termes de réduction d'utilisation de la voiture sont principalement dus à un report modal ; par ailleurs, les emplois du temps contraints

des ménages (en particulier des familles avec enfants) leur imposent déjà une rationalisation des déplacements.

Même si les alternatives identifiées sont théoriquement adaptées aux contraintes et besoins des ménages et ne devraient pas se heurter à des freins structurels, nous identifions d'ores et déjà un certain nombre de facteurs psychosociaux qui peuvent contrarier leur mise en œuvre :

- les alternatives impliquent une charge mentale supplémentaire, inhérente à la perturbation des habitudes et de l'équilibre construit par les ménages ;
- les alternatives proposées sont compatibles avec des déplacements réguliers et anticipés, mais peu adaptés aux déplacements spontanés ou imprévus ;
- certaines alternatives proposées impliquent le recours à une organisation collective : elles se heurtent aux fonctionnements individualistes, qui constituent la norme aujourd'hui, et peuvent provoquer un sentiment de gêne ou de redevabilité ;
- certaines alternatives impliquent à la fois un report modal et une réorganisation plus globale des déplacements : le changement de comportement à opérer est donc relativement complexe pour les ménages ;
- certaines alternatives concernant les déplacements des parents entraînent des conséquences pour les déplacements de leurs enfants : ceci peut entraîner une certaine réticence de la part des parents ;
- enfin, les alternatives proposant un report modal vers un mode actif demandent aux ménages de fournir un effort physique : ceci peut altérer la motivation des ménages, ou créer un sentiment d'incapacité.

L'impact théorique des alternatives sur les budget-mobilité et les émissions de CO₂ des ménages dépend des pratiques des ménages : les impacts les plus importants (pouvant aller jusqu'à des réductions de 85% du budget-mobilité, et 60% des émissions de CO₂) concernent les ménages ayant des déplacements pendulaires longs, auxquels il est possible de proposer un report modal vers le TER. Pour les ménages n'ayant aucune régularité dans leurs pratiques, les alternatives proposées (quand il est possible d'en proposer) ont des impacts beaucoup plus faibles.

2.2. Impact de l'accompagnement personnalisé : des changements de comportements effectifs et des freins surmontés grâce à l'expérimentation... mais des freins qui subsistent néanmoins

Après avoir analysé l'impact « théorique » des alternatives proposées, nous nous intéressons à présent à l'impact réel de l'accompagnement personnalisé sur les pratiques des ménages : nous analysons de quelle manière les différentes phases du protocole d'accompagnement, et en particulier la mise en œuvre des alternatives proposées, ont entraîné des changements de comportements de mobilité chez les participants.

2.2.1. L'accompagnement personnalisé mène à des changements de comportement effectifs, qui apparaissent à différentes phases du protocole

Nous avons montré précédemment que des marges de manœuvre existaient dans les pratiques de mobilité des ménages et que des alternatives pouvaient être proposées, qui permettent une réduction de l'utilisation de la voiture et une diminution globale du volume de déplacements. Nous montrons à présent que l'accompagnement personnalisé mené avec les 19 ménages participants a mené à des changements de comportements effectifs.

L'objectif des premières phases de l'accompagnement personnalisé était de sensibiliser et conscientiser les ménages participants : de les amener à réfléchir à leurs pratiques (au cours des entretiens semi-directifs), de leur faire prendre conscience de l'impact (financier et environnemental) de leurs pratiques (grâce aux bilans des pratiques actuelles) et de leur montrer quel serait l'intérêt de modifier leurs comportements (grâce aux bilans après mise en place des alternatives). Ces différentes phases devaient provoquer chez les ménages une motivation au changement, qui se traduirait concrètement par un engagement à adopter les alternatives proposées, puis par une mise en œuvre de ces alternatives. Ainsi, les changements de comportement devaient théoriquement se produire lors de la phase de « test des alternatives ». En réalité, des changements de comportements ont pu être identifiés à différents moments de l'accompagnement : à l'issue de l'entretien semi-directif, après la lecture des bilans, puis après le test des alternatives.

a. Des changements de comportements qui apparaissent dès après l'entretien semi-directif

Lors de la 1^{ère} entrevue avec les ménages au cours de l'entretien semi-directif, nous avons été amenés à évoquer les différents modes de transport ou organisations des déplacements qui pourraient théoriquement permettre de limiter l'utilisation de la voiture en milieu rural : covoiturage, transports en commun, autostop de proximité, partage de véhicules, etc.

La conversation gardait un caractère général : l'objectif n'était alors pas de trouver des alternatives qui soient adaptées aux individus enquêtés. Néanmoins, ces discussions ont suffi à susciter des changements de comportements chez quatre individus, qui ont découvert des alternatives qu'ils ne connaissaient pas, qu'ils n'avaient jamais pensé à mettre en œuvre, ou hésitaient à adopter. Pour reprendre les termes de Vincent (2008, p.252), les discussions ont constitué une « opportunité », ont occasionné une « rencontre avec l'alternative » qui peut selon la chercheuse entraîner des processus de changement.

Ainsi, trois enquêtés se sont mis à covoiturer pour leurs déplacements pendulaires.

L'une d'entre eux³⁶² réalisait jusqu'alors ces déplacements en voiture, parce qu'elle « *ne travaillait pas loin* » et que ses revenus « *faisaient que ça allait encore* » ; elle n'envisageait pas de changer de moyen de locomotion, à moins que « *la hausse de l'essence continue vraiment* ». Peu après l'entretien semi-directif, cette enquêtée s'est organisée avec 3 collègues avec qui elle travaillait en équipe pour covoiturer jusqu'à leur entreprise.

Un ménage de deux autres enquêtés avait déjà, au moment de l'entretien semi-directif, une certaine envie de covoiturer ; mais les contraintes qu'ils attribuaient à la pratique, notamment en termes de complexification de l'organisation familiale (M. déposait ses enfants à l'école au cours de son trajet vers le travail), les empêchaient de franchir le pas. Peu après l'entretien semi-directif, les deux membres du ménage ont chacun trouvé un covoitureur parmi leurs collègues respectifs et se sont mis à covoiturer : il est difficile ici de savoir avec certitude si c'est la sensibilisation apportée par l'entretien semi-directif qui les a incités à chercher un covoitureur avec plus d'ardeur, ou si l'entretien et la rencontre avec des covoitureurs n'entretiennent aucun lien entre eux.

Chez un autre enquêté³⁶³, l'entretien semi-directif a conduit à la mise en œuvre de deux nouveaux comportements.

D'une part, l'entretien l'a fait réfléchir sur le sort d'un véhicule utilitaire qu'il avait acheté pour réaliser des travaux, mais qu'il n'utilisait que peu fréquemment. Alors qu'il songeait à le vendre, nos échanges sur l'autopartage l'ont fait changer d'avis : « *l'idée c'est de trouver des gars, on est à la campagne, donc avoir un utilitaire comme ça, ça peut être très pratique, et se dire on se met à 4 par exemple dessus, et puis bah il nous appartient à 4 et on l'utilise ¼ chacun quoi globalement !* ». Alors que le partage de véhicules utilitaires, d'outils ou de machines agricoles est une pratique relativement commune en milieu rural, cet enquêté n'y avait jamais pensé.

L'entretien semi-directif nous a également amenés à discuter d'autostop de proximité (Huyghe, 2014b), mode de déplacement à mi-chemin entre l'autostop « traditionnel » et le covoiturage qui émerge depuis une quinzaine d'années en France et en Belgique. L'enquêté s'est passionné pour le sujet, et a décidé de créer un réseau d'autostop de proximité dans sa communauté de communes.

b. Des changements de comportements qui apparaissent après la distribution des bilans

Les bilans distribués dans les Programmes de Transport Personnalisé (bilan des pratiques actuelles, et bilan après mise en œuvre des alternatives proposées) mettent en évidence les gains financiers et environnementaux permis par les changements de pratiques. La seule lecture de ces bilans a entraîné des changements de comportement chez l'une des participantes.

³⁶² F, P20 - V3, nS, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants

³⁶³ H, P40-2 - V1, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants

En effet, au moment où nous avons débuté l'expérimentation d'accompagnement personnalisé, cette personne hésitait à se reporter vers le TER pour réaliser ses déplacements pendulaires : le report modal était théoriquement possible, mais les contraintes en termes d'allongement du temps de trajet constituaient un frein trop important. La lecture du bilan « après mise en œuvre des alternatives » a mis en évidence l'importance des économies permises par l'utilisation du TER : cela a suffi à l'enquêtée pour accepter les contraintes et entraîner le report modal, sans attendre la suite de l'accompagnement (notamment la phase de test de l'alternative).

c. Des changements de comportements qui apparaissent suite aux phases d'engagement et de test des alternatives

i. Phase d'engagement : de très nombreuses alternatives proposées sont jugées inadéquates par les ménages

Seules 1/3 des alternatives proposées au total (soit 16 alternatives sur les 50³⁶⁴) ont été considérées comme adéquates par les ménages, qui se sont engagés à les tester.

Comme nous l'avons déjà mentionné, selon la littérature un changement de comportement commence par la mise en œuvre des alternatives les « moins contraignantes » : les alternatives les mieux maîtrisées, les moins coûteuses psychologiquement, et les moins coûteuses financièrement. Parmi les 16 alternatives que les ménages se sont engagés à tester, on identifie en effet 5 comportements « *déjà adoptés* » (en termes de pratique de covoiturage, d'utilisation du train ou d'optimisation des déplacements), mais qui n'avaient pas été pratiqués lors de la semaine de remplissage des carnets de pratiques : ces ménages se sont donc « engagés » à poursuivre, voire à intensifier ces comportements³⁶⁵.

La majorité des autres alternatives que les ménages s'engagent à tester sont des alternatives qu'ils savent pouvoir mettre en place³⁶⁶ : optimisation des déplacements, report modal vers le TER ou pratique du covoiturage lorsque le covoitureur est déjà pressenti ou clairement identifié.

³⁶⁴ La phase d'engagement a été réalisée avec 15 ménages sur 19 (à qui 50 alternatives avaient été proposées) : 4 ménages (à qui 9 alternatives avaient été proposées) n'ont pas pu être joints à cette phase de l'expérimentation.

³⁶⁵ Les ménages s'engagent à poursuivre ou intensifier leurs pratiques alternatives : « Pour le covoiturage, mon mari il a montré à son collègue et tous les deux ils vont vraiment essayer de voir, même avec leur responsable, pour vraiment travailler en équipe pour qu'ils puissent vraiment se déplacer tous les deux ensemble. » (F, P38-2 - V5, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfant)

³⁶⁶ Les ménages s'engagent à optimiser leurs déplacements : « Limiter les déplacements au maximum, c'est-à-dire profiter... peut-être sursoir un peu à certains déplacements pour en regrouper deux. Hein c'est là-dessus que nous on pourrait éventuellement intervenir le plus facilement » (H, P51-2 - V1, S, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant).

... à utiliser les transports en commun : « Alors comme ça j'essaierai d'aller au moins une fois en train pour faire l'essai, et j'essaierai de me renseigner sur les horaires de car et de tout ce qu'on veut pour arriver à utiliser ce système-là quoi. » (F, P49-2 - V3, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant)

... à covoiturer : « Maintenant que ma fille habite *[ici]*, c'est vrai que si elle a des courses à faire à Tours, on ira certainement toutes les deux. J'en profiterai pour en faire moi-aussi ! » (F, P48-2 - V1, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant)

Enfin, seul un ménage s'engage à tester des alternatives qu'il ne « maîtrise pas » : en l'occurrence, à chercher un covoitureur pour leurs déplacements pendulaires et de loisirs.

Les 16 alternatives que les participants s'engagent à tester concernent autant leurs déplacements pendulaires que leurs déplacements liés aux loisirs ou aux courses. Le faible nombre d'engagements pris ne nous permet pas d'en tirer une conclusion forte ; néanmoins, ce résultat infirmerait les conclusions de Garling & Fujii (2009) qui, ayant analysé différents TFP, avaient conclu que ceux mis en œuvre dans des zones résidentielles (affectant l'ensemble des déplacements des ménages) auraient plus d'impact que ceux mis en œuvre sur les lieux d'emploi (affectant les déplacements pendulaires). La raison en serait que « *modifier les déplacements pendulaires [...] est plus difficile que modifier les déplacements pour les courses et les loisirs [...]* »³⁶⁷.

2/3 des alternatives (34 alternatives sur 50) ont été jugées inadéquates par les ménages ; ceux-ci évoquent divers freins, qui les empêchent de les mettre en œuvre (freins que nous évaluerons ultérieurement).

ii. Phase de test : la mise en œuvre des alternatives mène à de réels changements de pratiques³⁶⁸

Une faible part des alternatives proposées a été jugée adéquate par les ménages ; néanmoins, des changements de comportement ont quand même pu être identifiés après la phase de test des alternatives. Il est intéressant de noter que les alternatives mises en œuvre par les ménages ne sont pas uniquement celles qu'ils s'étaient engagés à tester :

- D'une part, les ménages qui s'étaient engagés à tester des alternatives (et que nous avons pu joindre par la suite) ont tenu leur engagement³⁶⁹. Les ménages ont donc poursuivi les

« Pour le covoiturage, il va essayer de voir parce qu'il s'est aperçu que y avait une personne qui était pas très loin, donc ils se sont dit qu'effectivement ils allaient essayer de se faire une voiture » (F, P38-2 - V5, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants).

³⁶⁷ « The reason may be that modifying commuting trips that workplace TFPs typically target are more difficult than changing other trips such as for shopping and leisure that residential area TFPs target. » (Garling & Fujii, 2009, p.17)

³⁶⁸ Sur les 15 participants qui avaient participé à la phase d'engagement à tester les alternatives, seuls 7 ont pu être joints après la phase de test. Pour les 8 autres participants, nous n'avons eu aucun retour, et ne pouvons donc pas savoir s'il y a eu des changements de comportements ou non.

³⁶⁹ Les ménages ont poursuivi les comportements alternatifs adoptés avant l'accompagnement : « On avait pas attendu de toute façon début juin, on avait déjà mis en place du covoiturage ou alors du train/bus pour ma femme, donc c'est ce qu'on a continué à faire [...] » (H, P53-3 - V5, nS, C_{piéd}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

... ont commencé à pratiquer du covoiturage : « Ma fille habite Vallères maintenant donc on covoiture beaucoup pour les commissions, on les fait pratiquement toujours ensemble » (F, P58-3 - V1, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant).

comportements qu'ils avaient déjà adoptés, avant l'expérimentation ou suite aux phases de sensibilisation : ont continué à covoiturer ou à prendre les transports en commun ; ont commencé à covoiturer lorsqu'ils avaient identifié un covoitureur ; ont commencé à prendre les transports en commun ; ont commencé à chercher un covoitureur ; ont commencé à optimiser ou limiter leurs déplacements.

- D'autre part, les ménages ont mis en œuvre d'autres alternatives, qu'ils ne s'étaient pas engagés à tester :

- des comportements qui avaient été éliminés à la lecture des alternatives³⁷⁰ : il s'agit notamment d'une proposition que la participante avait jugée inadaptée aux pratiques de la famille, car elle impactait les déplacements de ses enfants.
- certaines alternatives qui n'avaient pas été proposées dans les PTP³⁷¹ : ainsi, un ménage a acheté un vélo à assistance électrique pour réaliser ses déplacements courts ; un autre a développé une organisation relativement complexe pour accompagner ses enfants à l'école.

- Enfin, certaines des alternatives proposées n'ont pas encore pu concrètement être mises en place par les ménages ; néanmoins, ceux-ci expriment leur souhait de chercher à modifier leurs comportements dans le futur³⁷². Les réorganisations des emplois du temps familiaux (à

« Avec un collègue on a mis en place donc le covoiturage. Une semaine c'est l'un une semaine c'est l'autre, on est partis comme ça. » (H, P56-3 – V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

... ont commencé à prendre les transports en commun : « Je prends le train pour aller travailler, pour le mois de juillet, j'ai pris un abonnement. Au niveau des horaires moi ça fonctionne, c'est parfait ! » (F, P56-3 – V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

... ont commencé à optimiser leurs déplacements : « Je note mes courses pour attendre le moment où on sera prêtes toutes les deux à y aller ! donc voilà, donc je fais moins... à l'envie si vous voulez... comme j'avais tendance à faire depuis que je suis à la retraite ! » (F, P58-3 - V1, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant)

... ont commencé à limiter leurs déplacements : « Je fais un effort je reste sur le lieu de travail, donc [...] je m'organise un peu différemment, au boulot pour faire une coupure, j'emmène du travail perso là-bas, et je fais mon travail perso dans une salle que je me suis aménagée. » (H, P46-2 – V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

³⁷⁰ Les ménages mettent en œuvre des comportements proposés dans les PTP, mais éliminés à sa lecture : « Avant j'allais chercher Mathilde en voiture, en haut, à l'école, mais maintenant elle rentre à pied ! Bon ça m'avait fait sourire votre proposition au début mais... en plus comme ça je peux passer plus de temps avec Emma ! » (F, P55-3 – V2, S, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

³⁷¹ Les ménages mettent en œuvre des alternatives non proposées dans les PTP : « Maintenant ça m'arrive d'aller à Azay [à 6km] en vélo électrique. Donc bah c'est très agréable hein... (rires). C'est une aide appréciable, alors c'est vrai que ça me rebutait un petit peu moi, mais seulement l'avantage avec le vélo électrique c'est que ça va beaucoup plus vite. Donc voilà c'est moins harassant disons. » (F, P58-3 - V1, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant)

« Je prends mon véhicule le matin, j'accompagne les filles à l'école, je reviens à vélo, je retourne à vélo les chercher, et on reprend la voiture ensemble. » (F, P39-2, - V2, S, C₀-G_{voiture} AnPV, en couple sans enfant)

³⁷² Les ménages expriment leur souhait de mettre en place de nouvelles alternatives dans le futur : « Pour l'année prochaine, je vais voir comment ça fonctionne, puisque maintenant c'est vrai que y aura aussi des tramways qui vont fonctionner avec l'école de musique donc faudra voir » (F, P56-3 – V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

l'occasion des rentrées scolaires notamment) constitueront de bonnes occasions pour chercher à mettre en œuvre de nouvelles alternatives.

Conclusion : combien de changements de comportement sont observés ?

Des changements de comportements effectifs ont pu être identifiés au cours de l'accompagnement personnalisé, qui ont été mis en œuvre par les ménages à différentes phases du protocole : après l'entretien semi-directif, après la lecture des bilans chiffrés, ou au moment du test des alternatives.

Il est difficile de quantifier le nombre de changements de comportements advenus au cours de l'accompagnement³⁷³ :

- d'une part parce que nous n'avons pas pu suivre l'ensemble des participants tout au long de l'accompagnement : 19 ménages (28 individus) étaient présents au début ; 15 ont pu être joints après la distribution des PTP ; 9 seulement ont pu être contactés après le mois de test des alternatives. Quant aux 10 autres ménages, nous ne savons pas s'ils ont fait évoluer leurs pratiques ou non : nous supposons néanmoins que, s'ils avaient réalisé d'importants changements de pratiques, ils auraient accepté de répondre à nos sollicitations.
- d'autre part parce que, s'il est possible d'identifier du report modal pour des déplacements réguliers (pendulaires notamment) et d'en quantifier les impacts, il est plus difficile voire impossible de quantifier les effets des alternatives de type « optimisation des déplacements ».
- enfin, parce que le protocole que nous avons mis en œuvre n'est pas approprié pour faire une évaluation chiffrée de l'évolution des pratiques : en effet, nous nous basons uniquement sur les discours des ménages, qui n'ont pas forcément eux-mêmes conscience d'avoir fait évoluer leurs pratiques.

Pour évaluer de manière rigoureuse les changements de pratiques effectifs, le protocole mis en œuvre devrait être modifié de façon à pouvoir comparer les pratiques des ménages (nombre de kilomètres parcourus, budget-mobilité et émissions de CO₂) avant et après l'expérimentation, dans des « conditions » de mobilité similaires (en termes de conditions météorologiques, de période dans l'année, etc.)³⁷⁴.

« Ça m'embête beaucoup, je vais devoir faire beaucoup de kilomètres pour mon fils l'année prochaine, va falloir que je trouve quelque chose... » (F, P57-3 – V5, nS, C0-G_{voiture}, seule avec enfants)

³⁷³ Tout comme il est difficile de savoir avec certitude si les changements de comportements sont dus à l'accompagnement ou non.

³⁷⁴ Deux méthodes semblent appropriées : le remplissage de carnets de pratiques par les participants, pendant une semaine (ou plus, pour espérer atteindre une meilleure représentativité des pratiques) ; le suivi des participants par des loggers-GPS, qui enregistrent précisément l'ensemble des déplacements réalisés par les individus. Pour une comparaison des deux outils, carnets de pratiques et GPS, voir les travaux réalisés par les étudiants de l'école d'Ingénieurs Polytech⁷Tours en 2013 (Cellier et al, 2013, p.19) et 2014 (Poirier et al, 2014, p.116).

Néanmoins, la finalité de cette expérimentation d'accompagnement personnalisé étant de tester un outil qui pourrait être valorisé *a posteriori* dans le cadre de politiques de mobilité, il est nécessaire d'essayer d'en apprécier l'impact possible. Ainsi, sans pouvoir chiffrer l'impact exact de l'accompagnement personnalisé, nous savons néanmoins que :

- à l'issue des entretiens semi-directifs, 3 individus ont opéré un report modal pour leurs déplacements pendulaires ; un autre a commencé à s'interroger sur le fait de faire de l'autopartage avec son véhicule utilitaire, et s'est fortement intéressé à l'autostop de proximité ;
- après la lecture des bilans chiffrés, une personne active a opéré un report modal pour ses déplacements pendulaires ;
- enfin, sur l'ensemble des alternatives « raisonnables » qui ont été proposées aux ménages, les ménages ont jugé que moins d'1/3 d'entre elles étaient compatibles avec leurs contraintes ; néanmoins, les ménages qui s'étaient engagés à tester une alternative (parmi les 9 qui ont pu être joints) ont respecté leur engagement et modifié leur comportement. Par ailleurs, certains ménages ont mis en œuvre des alternatives qu'ils avaient éliminées à la lecture des alternatives, ainsi que des alternatives qui ne leur avaient pas été proposées. Enfin, alors que certains ménages ne pouvaient pas, lors de la phase de test, mettre en œuvre certaines alternatives, ils ont néanmoins exprimé le souhait de chercher à le faire ultérieurement, lorsque l'organisation familiale le leur permettrait.

Nous poursuivons notre analyse des impacts de l'accompagnement en nous intéressant aux freins évoqués régulièrement par les ménages pour expliquer leurs pratiques de mobilité : nous montrons que l'accompagnement permet de surmonter certains de ces freins et de créer une motivation au changement, mais que d'autres freins persistent.

2.2.2. L'accompagnement personnalisé permet de surmonter des freins ou de créer une motivation au changement

Les participants ont plusieurs fois évoqué des freins qui empêchaient des changements de pratiques, lors de l'entretien semi-directif d'une part, puis à la lecture des alternatives. Les freins évoqués étaient soit structurels (les ménages pensaient qu'il était concrètement impossible de modifier leurs habitudes), soit liés à un manque d'envie (les ménages ne souhaitaient pas modifier des habitudes qui les satisfaisaient ; ces freins étaient néanmoins bien plus rarement évoqués tels quels).

Nous montrons ici que pour certains ménages, les différentes phases de l'accompagnement personnalisé ont permis de dépasser les freins « perçus comme structurels », et de créer une motivation au changement. Nous analysons ici l'évolution des discours de cinq participants : l'accompagnement a permis à quatre d'entre eux d'opérer un report modal pour leurs déplacements pendulaires, et à une cinquième d'optimiser ses déplacements.

1. M. et Mme D. (V5, nS, C_{piéd}-G_{voiture}) sont un ménage d'actifs au budget moyen : au moment où nous les avons rencontrés, ils évoquaient un besoin de faire des économies, mais ne pensaient pas pouvoir agir sur leurs déplacements. Au cours de l'accompagnement, ils ont effectué plusieurs report modaux, et ont progressivement adopté le covoiturage et le TER pour leurs déplacements pendulaires.

M. et Mme ont fait évoluer leurs comportements tout au long de l'accompagnement : une première fois après l'entretien semi-directif, puis après la lecture des alternatives.

Entretien semi-directif	M. et Mme ont des pratiques de mobilité qui leur conviennent globalement : <i>« On est pas dans une situation... dans une solution la plus coûteuse, ni la moins coûteuse, mais c'est un bon intermédiaire. »</i> En raison de leurs contraintes financières, ils aimeraient faire des économies. Néanmoins, ils ne pensent pas pouvoir agir sur leurs déplacements : ils pensent en particulier qu'un report modal pour leurs déplacements pendulaires est incompatible avec leur organisation familiale et la gestion de leurs enfants. Pour Mme, les horaires du train qui <i>« l'oblige à partir à 7h15 le matin, pour arriver à 9h »</i> et la fait revenir <i>« au-delà de l'heure de périscolaire »</i> créent une <i>« une impossibilité matérielle de cette solution-là, à de rares exceptions près. »</i> M. pourrait envisager de covoiturer, <i>« une ou deux journées dans la semaine, avec quelqu'un qu'il connaît »</i> ; <i>« au-delà, non »</i> en raison de <i>« la liberté qu'il veut quand même garder »</i>. En particulier, il est primordial pour M. et Mme de conserver un mode de transport qui leur permettrait de gérer les urgences des enfants, de pouvoir <i>« partir sans dépendre de qui que ce soit ou de quoi que ce soit comme moyen de transport pour réagir rapidement »</i>.
Après l'entretien	Quelques semaines après l'entretien, M. et Mme se sont mis à covoiturer avec leurs collègues respectifs, de manière plus ou moins fréquente et régulière³⁷⁵ : <i>« pendant une période-là sur un mois, on covoiturerait peut-être 1 fois par semaine, c'était limité, alors qu'il y a eu des semaines où vraiment on covoiturerait 4/5 jours en alternance. »</i>
Après lecture des Alternatives	Dans leur PTP, nous avons proposé à M. de continuer à pratiquer du covoiturage, et à Mme de pratiquer de prendre le TER pour leurs déplacements pendulaires. La lecture du bilan <i>« après mise en œuvre des alternatives »</i> a mis en évidence l'importance des économies permises par l'utilisation du train : cela a suffi à Mme pour accepter les contraintes d'allongement du temps de trajet, et a entraîné le report modal sans attendre la phase de test de l'alternative.

³⁷⁵ Ce changement de comportement est-il dû aux échanges que nous avons eus au cours de l'entretien semi-directif ? ou au fait qu'ils aient eu l'opportunité de pratiquer du covoiturage ? Nous ne pouvons en être sûrs.

Après test des
alternatives

Le ménage a réussi à trouver une organisation qui lui permet de concilier covoiturage et TER, et de surmonter « l'impossibilité matérielle à prendre le train » qu'évoquait M. lors de l'entretien semi-directif. Néanmoins, M. évoque à nouveau leur souci de garder un moyen de transport qui leur permet de pouvoir réagir en cas d'urgence pour les enfants.

Tableau 14 : Impact de l'accompagnement personnalisé sur les pratiques de M. et Mme D. (V5, nS, C_{pied-Gvoiture}) – MH, 2014

2. Mme M. (V2, S, C_{pied-Gvoiture}) travaille dans au centre-ville d'un chef-lieu rural, à moins d'1km de chez elle ; elle est néanmoins dépendante de la voiture pour ses déplacements domicile-travail, dont elle « a besoin » pour accompagner ses filles à l'école, et n'a « aucune alternative ». Nous lui proposons de laisser sa fille aller seule au collège, mais Mme est plutôt réticente. Néanmoins, elle décide de tester l'alternative : le test se révèle très positif et son discours évolue totalement.

Entretien semi-directif	Mme va tous les soirs chercher sa fille en voiture au collège, à 1.5km de chez elle : elle a conscience que sa fille pourrait rentrer seule (« <i>C'est pas loin à pied !</i> »), mais se justifie par des problèmes de sécurité (« <i>Quand il fait nuit... l'insécurité en plus y a pas mal de polémiques cette année...</i> ») ou son souci du confort de sa fille (<i>C'est vrai que l'hiver, quand il fait froid...</i>). Elle continue donc à prendre sa voiture tous les jours pour aller chercher sa fille, « <i>comme tout parent !</i> ».
Après lecture des alternatives	Nous avons proposé à Mme de laisser sa fille aînée rentrer seule du collège, ce qui lui permettrait de ne plus utiliser sa voiture pour ses déplacements pendulaires. Cette proposition fait <i>sourire</i> Mme, qui ne s'engage pas à la tester : « <i>Quand on a vu les propositions, [celle qui propose] que Mathilde monte à pied [au collège], c'est vrai que ça m'a fait sourire parce que bah voilà c'est un confort qu'on leur donne ! Enfin moi à l'époque, je montais à pied !</i> »
Après test des alternatives	Mme a quand même mis en œuvre l'alternative au cours du mois de test : elle a demandé à sa fille de rentrer seule le soir, « <i>sauf lorsqu'il pleut à torrent</i> ». Le test de l'alternative s'est révélé concluant ; ceci permet donc à Mme de ne plus prendre sa voiture pour ses déplacements pendulaires.

Tableau 15 : Impact de l'accompagnement personnalisé sur les pratiques de Mme M. (V2, S, C_{pied-Gvoiture}) – MH, 2014

3. M. P. (V2, nS, C_{pied-Gvoiture}) travaille à une dizaine de km de chez lui ; cadre, il a des horaires fluctuants, en particulier le soir. Il n'avait jamais réellement envisagé de faire du covoiturage, n'en voyant pas l'intérêt et ne souhaitant pas s'imposer des contraintes. Nous lui proposons de trouver un covoitureur : il en trouve rapidement parmi ses collègues, et adopte ce mode de transport pour ses déplacements pendulaires.

Entretien semi-directif	Au moment de l'entretien semi-directif, M. a déjà réfléchi au fait de covoiturer avec des collègues : il sait qu'il pourrait le faire (<i>« Par exemple là ce soir, j'avais dit bah il faut que je parte à telle heure, bon bah voilà je ferme mon PC, je claque tout et on verra ça demain ! Voilà donc effectivement, on sait faire ! »</i>) et voit même des avantages à l'idée de covoiturer, qui lui permettrait de cadrer ses horaires de travail (<i>« Si on se donne pas de limites, forcément on va déborder. »</i>) Néanmoins, il ne souhaite pas s'imposer les contraintes que cela implique au niveau horaire (<i>« Bah oui je pourrais choisir de terminer à 6h, mais je le fais pas (rires), parce que ça m'emmerde. »</i>) et ne voit pas l'intérêt qu'il retirerait à covoiturer puisque <i>« les distances sont petites »</i>.
Après lecture des alternatives	Dans son PTP, nous avons proposé à M. de faire du covoiturage. Il n'a vu aucune difficulté, et a rapidement cherché un covoitureur parmi ses collègues : <i>« j'ai déjà commencé à recruter les gens qui seraient susceptibles de covoiturer avec moi, donc je pense que d'ici une à deux semaines ça devrait se mettre en place. Parce qu'on commence à bien les identifier. »</i> Il va même plus loin et envisage d'appliquer le principe des Plans de Déplacements Entreprise dans son entreprise : <i>« je connaissais pas le terme, je savais pas que ça se mettait en place non plus, parce que chez nous on en parle pas du tout, et bah je trouve que c'est dommage quoi ! Surtout que y a certainement des attentes, et... rien ne se fait quoi ! »</i>
Après test des alternatives	La phase de test se déroule sans problème : <i>« Avec un collègue on a mis en place donc le covoiturage. On s'entend très bien au niveau horaire [...] »</i>

Tableau 16 : Impact de l'accompagnement personnalisé sur les pratiques de M. P. (V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}) – MH, 2014

4. Enfin, Mme P. (V1, nS, C₀-G_{voiture}) est une retraitée sans problèmes financiers, qui se déplace de manière raisonnée, mais sans faire particulièrement attention à ses déplacements. Dans son PTP, une alternative l'enjoignait à anticiper plus pour limiter ses déplacements. L'expérimentation lui a permis de « ré-optimiser » son organisation, ce qu'elle ne se contraignait plus à faire depuis sa retraite.

Entretien semi-directif	Mme se déplace de manière raisonnée, et <i>« essaie [...] de globaliser »</i> ; néanmoins, comme <i>« c'est pas coûteux de prendre la voiture et qu'[elle] conduit facilement »</i>, elle n'accorde pas une <i>« attention plus particulière à [ses] déplacements »</i> et ne s'organise pas <i>« avec une rigueur... »</i>. Mme ne cherche pas à anticiper ou réduire ses déplacements, dont elle n'envisage pas l'impact financier ou environnemental.
Après lecture des alternatives	Dans son PTP, nous proposons à Mme de limiter ses déplacements en optimisant son organisation, ce qu'elle accepte de tester. Elle ne voit pas de difficulté à mettre cette alternative en œuvre : <i>« grouper les déplacements, c'est-à-dire</i>

	<i>d'attendre 1 ou 2 jours effectivement si y a besoin de choses pas trop urgentes, ou profiter d'aller, si on va chez le médecin [...] pour faire les courses les choses comme ça c'est le plus facile effectivement. »</i>
Après test des alternatives	Pendant le mois de test des alternatives, Mme a essayé de limiter ses déplacements : <i>« je note mes courses pour attendre le moment où on sera prêtes toutes les deux à y aller ! ».</i> C'est une contrainte qu'elle s'impose pour modifier ses habitudes, mais qu'elle ne ressent pas comme telle : <i>« Je fais moins... à l'envi si vous voulez... comme j'avais tendance à faire depuis que je suis à la retraite ! »</i>

Tableau 17 : Impact de l'accompagnement personnalisé sur les pratiques de Mme P. (V1, nS, C₀-G_{voiture}) – MH, 2014

Les quatre exemples ci-dessus mettent en évidence l'impact concret de l'accompagnement personnalisé sur les freins évoqués ou le manque d'envie au changement identifié chez les ménages : les différentes phases du protocole peuvent permettre de surmonter des freins « perçus comme structurels » par les ménages, ou de créer une motivation au changement.

Nous parlons bien de freins « *perçus comme structurels* » : alors que les ménages évoquaient lors des entretiens semi-directifs des freins structurels qui rendaient impossible toute modification de leurs pratiques, nous avons montré que ces freins sont en réalité « perçus » comme structurels, puisqu'il existe des alternatives.

Ceci est un résultat fort pour les milieux ruraux, majoritairement dépendants de la voiture. Les changements de comportements identifiés au cours et suite à l'accompagnement personnalisé montrent que cette dépendance à la voiture et les pratiques de mobilité des ménages ruraux peuvent réellement évoluer, pour certains ménages.

2.2.3. Des freins subsistent malgré l'accompagnement personnalisé

Malgré le constat positif que nous venons d'évoquer, certains freins subsistent en dépit de l'accompagnement personnalisé. Ainsi, 2/3 des alternatives proposées ont été jugées inadéquates par les ménages, ce qu'ils justifient en évoquant de nombreux freins structurels ou un manque d'envie :

1. Des freins structurels d'une part :
 - concernant les propositions de report modal, de nombreux freins ont été évoqués :
 - ils concernent en particulier le covoiturage³⁷⁶ : horaires de travail ou localisation des activités incompatibles avec la pratique du covoiturage ; difficulté à trouver un covoitureur ;

³⁷⁶ Horaires de travail incompatibles avec la pratique du covoiturage : « J'en ai parlé à mon mari, mais il a dit c'est pas possible ! Il dit moi vu les trajets mais je vais faire du covoiturage avec qui ? Il a bien un collègue, mais il dit moi j'embauche à 6h30, lui il embauche à 8h ! » (F, P52-2 - V5, nS, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

- ils concernent également le TER³⁷⁷ : utilisation du TER trop risquée en raison des retards fréquents ; horaires incompatibles³⁷⁸ avec les contraintes temporelles des ménages ; contraintes techniques à l'utilisation du train (impossibilité d'emmener un vélo pour assurer le trajet terminal) ;
 - enfin, ils concernent la pratique des modes actifs³⁷⁹ : emplois du temps trop contraints, inconciliables avec la pratique de modes actifs qui rallongent le temps de trajet ; conditions météorologiques incompatibles avec la pratique des modes actifs.
- les propositions d'optimisation ou de relocalisation des déplacements sont quant à elles rarement prises en compte par les ménages. En effet, les propositions que nous avons formulées sont basées sur les carnets de pratiques qui illustrent les pratiques de mobilité adoptées par les ménages pendant une semaine unique : beaucoup de ménages trouvent donc que nos propositions sont peu ou pas représentatives de leurs pratiques habituelles. Ainsi, plusieurs ménages nous indiquent que les déplacements que nous avons pointés du doigt sont en réalité des déplacements « *exceptionnels* », « *particuliers* », qu'ils « *ne font que très rarement* »³⁸⁰.
- enfin, les alternatives proposées qui concernaient des déplacements non réguliers (spontanés ou imprévus) ont également suscité des réserves chez les participants, qui ne voient

Impossibilité à trouver un covoitureur : « Aujourd'hui, je ne vois pas comment on peut faire autrement parce que bah la petite en primaire [*scolarisée à Azay-le-Rideau*], les enfants qui habitent Vallères, ils sont scolarisés à Vallères... » (F, P39-2 – V2, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

³⁷⁷ Utilisation risquée du TER en raison des retards fréquents : « Ce qui me gêne pour les enfants c'est... y a vraiment peu de minutes entre le moment où ils sont à Tours et qu'ils doivent être à... Bon après c'est pas évident qu'ils ratent le train hein, ça peut... mais on sait aussi que quelques fois c'est aléatoire, le vendredi en particulier le TER... » (F, P47-2 – V5, nS, C₀-G_{voiture}, seule avec enfants)

Horaires du ménage incompatibles avec les horaires du train : « C'est vrai qu'avec les horaires d'ouverture de la crèche, ça me permettait pas de prendre le train parce que le train je crois doit être à 8h01 à Azay, et la structure ouvre à 8h donc c'est pas possible du tout. » (F, P50-2 – V5, nS, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

³⁷⁸ Nous avons pourtant proposé l'alternative « utilisation du TER » uniquement lorsque les horaires des trains étaient compatibles avec les besoins et contraintes des participants.

³⁷⁹ Emploi du temps contraints, inconciliables la pratique de modes actifs : « On descend à pied ça nous arrive, maintenant clairement des fois c'est un peu quand même la course avec deux enfants la scolarité les temps les trucs, des fois quand on a besoin d'aller faire un saut à la bibliothèque parce qu'on a des bouquins à rendre, on prend la voiture... » (H, P41-2 - V5, nS, C_{piéd}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

Conditions météorologiques incompatibles avec la pratique de modes actifs : « MH. *Et du coup, même les jours où il fait très gris, vous prenez le vélo sans problème ?* » - « Quand il pleut je... non ! (rires). Je trouve ça vraiment trop désagréable ! » (F, P39-2 - V2, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

³⁸⁰ Non représentativité des pratiques pointées du doigt : « MH. *Vous m'avez dit que c'était assez exceptionnel que vous alliez [faire vos courses] à Chambray ?* » - « Oui, oui oui c'est vraiment très très exceptionnel. C'est vraiment parce que j'avais quelque chose de particulier, je sais plus ce que c'était... à aller faire, mais vraiment c'était très très particulier hein » (F, P47-2 - V5, nS, C₀-G_{voiture}, seule avec enfant)

pas comment mettre en œuvre nos propositions (report modal ou optimisation des déplacements) lorsqu'ils sont face à ces déplacements³⁸¹.

2. Par ailleurs, certains ménages ont clairement affiché leur manque d'envie à mettre en œuvre les alternatives proposées, qu'ils perçoivent uniquement comme des contraintes supplémentaires³⁸² : un manque d'envie à covoiturer pour les déplacements pendulaires ; à s'imposer des temps de trajets plus longs en prenant le TER ; à devoir anticiper ses déplacements ; à devoir réorganiser l'emploi du temps familial pour pouvoir opérer un report modal ; à devoir s'organiser avec d'autres personnes pour pouvoir covoiturer ; à supprimer des déplacements qu'ils effectuent par plaisir, etc.

Les ménages sont également réticents envers les propositions d'alternatives qui remettent en question le confort de leurs enfants³⁸³, qui rallongent les temps de trajet ou d'attente, ou qui leur imposent de marcher/faire du vélo.

Nous avons précédemment listé un certain nombre de freins psychosociaux qui pourraient contrarier ou empêcher la mise en œuvre des alternatives proposées. Nous en retrouvons une partie dans les freins évoqués par les ménages lors de la phase d'engagement : la réticence face aux alternatives qui impactent les déplacements des enfants ; le manque d'envie à devoir

³⁸¹ Difficultés à modifier des déplacements spontanés, imprévus : « Cette semaine-là j'ai amené ma fille chez son petit ami, qui habite Cheillé, c'est des déplacements courts, de 5 km, 10 km aller et retour, mais voilà c'est sur une heure bien précise, et là je sais pas comment mutualiser moi je... faudra qu'on m'aide à ce niveau-là, je sais pas faire ! » (F, P44-2 – V1, S, C_{piéd}-G_{voiture}, seule avec enfant)

³⁸² Manque d'envie à faire du covoiturage : « Ouiii, enfin... oui... oui... enfin... mon mari il a souri [*à la lecture du report modal proposé*]... Ouais, c'est vrai que on peut s'y mettre [...] Oui je pense que voilà... il peut essayer de voir, de se donner la peine, après ce qui est compliqué c'est quand c'est pas trop régulier quoi ! » (F, P45-2 – V2, S, C_{piéd}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

Manque d'envie à prendre le train : « Bah pour l'instant ça me tente pas trop ! [...] C'est vraiment très contraignant parce qu'il y a pas beaucoup d'heures, ça oblige à passer beaucoup de temps sur Tours... » (F, P49-2 – V3, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfants)

Manque d'envie à anticiper ses déplacements : « Bah... c'est pas évident... après c'est grouper les déplacements, j'essaye de le faire mais c'est pas toujours... pratique ! Des fois ça m'arrive de... de programmer 4, 5 points d'arrêts sur un trajet, ça arrive. Mais bon faut s'y prendre longtemps à l'avance quoi c'est ça. » (H, P46-2 – V2, nS, C_{piéd}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

Manque d'envie à réorganiser l'emploi du temps familial : « Bah les déplacements à pied oui on pourrait parce que là on arrive vraiment dans les beaux jours, donc ça c'est sûr... enfin ce matin vous allez me dire j'ai amené les enfants en voiture parce qu'on s'est réveillés trop tard donc c'est ma faute, mais bon, ça c'est une question d'organisation ! » (F, P50-2 – V5, nS, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

Manque d'envie à supprimer des déplacements « plaisir » : « MH. *Est-ce que vous pouvez envisager d'aller plus près [faire les courses] ?* » – « Hummm quand je retrouverai un travail peut-être que je rechangerai mes habitudes à ce moment-là, mais c'est vrai que là, c'est un peu ma seule sortie de la semaine ! (rires) » (F, P38-2 – V5, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

³⁸³ Réticence envers les alternatives qui remettent en question le confort des enfants : « la proposition que Mathilde monte à pied [*à l'école*], c'est vrai que ça m'a fait sourire parce que bah voilà c'est un confort qu'on leur donne (*actuellement, elle emmène sa fille à l'école en voiture*) » (F, P45-2 – V2, S, C_{piéd}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

anticiper ses déplacements ou à devoir réorganiser de façon plus globale ses déplacements ; la difficulté à agir sur les déplacements imprévus.

En revanche, les freins liés à l'organisation collective et en particulier au covoiturage (sentiment de dépendance et de redevabilité) n'ont pas été évoqués : ceci est sans doute dû au fait que la mise en œuvre du covoiturage est empêchée par la difficulté à trouver un covoitureur.

La rémanence de ces freins, structurels et liés à un manque d'envie, à l'issue des différentes phases de sensibilisation de l'accompagnement personnalisé, rend nécessaire une amélioration du protocole d'accompagnement :

- concernant les freins structurels, liés en particulier à la mise en œuvre du covoiturage : la difficulté de trouver un covoitureur revient à chacun des entretiens menés avec les ménages. Cette difficulté semble provenir d'une part des outils (sites internet de mise en relation) mis à la disposition des ménages, d'autre part des comportements des ménages. En effet :

- le principal site internet de covoiturage existant sur le territoire, bien que mis en place il y a plusieurs années, ne recense aujourd'hui que très peu de trajets³⁸⁴ : il ne constitue donc pas un outil efficace pour permettre aux ménages de trouver un covoitureur ;
- d'autre part, les ménages n'utilisent que très peu ce site internet³⁸⁵ : ceci n'est pas dû à l'inefficacité du site, mais au fait que ce n'est pas du tout un réflexe pour les ménages d'y avoir recours ; la recherche de covoitureurs se fait uniquement au sein des réseaux professionnels, voire amicaux ;
- enfin, certains ménages estiment ne pas pouvoir faire de covoiturage, en raison de la « spécificité » (horaire, ou géographique) du trajet effectué : ils ne recherchent donc pas réellement de covoitureur.

Le fait que les comportements des ménages (qui n'élargissent pas leur recherche de covoitureur au-delà de leurs réseaux professionnels ou amicaux, ou qui pensent ne pouvoir trouver aucun covoitureur) n'aient pas évolué entre le premier entretien semi-directif et la fin de l'expérimentation nous indique qu'il faut corriger le protocole d'accompagnement : les messages liés au covoiturage doivent être améliorés.

- concernant le manque d'envie : les outils de sensibilisation mis en œuvre ne parviennent pas à créer de la motivation au changement chez l'ensemble des ménages : ceux-ci ne sont pas sensibles aux avantages liés au changement de comportement (financiers ou environnementaux) qui sont mis en avant, et continuent à associer changement de comportement et contraintes.

³⁸⁴ Ainsi, un seul trajet est enregistré entre Tours et l'intercommunalité étudiée (la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau), alors que la route départementale reliant Tours à Azay-le-Rideau est l'une des plus empruntées du réseau, avec presque 12 000 voitures chaque jour (Conseil Général 37, *Carte des recensements permanents de la circulation 2013* [Consultée le 19/02/2015 sur http://www.cg37.fr/fileadmin/Documentation_Telechargement/Comptages_Permanents.pdf])

³⁸⁵ Une seule participante de notre panel y a eu recours.

Le protocole d'accompagnement doit donc être amélioré de façon à insister sur les avantages du changement comportemental ; nous reviendrons sur cette question dans la troisième section, méthodologique, de ce chapitre.

2.2.4. Avantages perçus Vs contraintes qui subsistent... un équilibre précaire ?

Les participants qui ont pu faire évoluer leurs pratiques de mobilité au cours de l'expérimentation, une fois les alternatives mises en œuvre et les changements de comportements effectués, ont également fait évoluer leurs discours. Alors qu'ils insistaient auparavant sur les contraintes qu'ils attribuaient aux différents modes de transport alternatifs ou aux organisations permettant de limiter leurs déplacements, les ménages ayant essayé de nouveaux comportements soulignent à présent les avantages qu'ils retirent de leurs changements de comportement : avantages en termes financiers, de convivialité, de santé, ou de plaisir du déplacement³⁸⁶. L'évocation et la mise en avant de ces avantages laisse penser que les ménages sont satisfaits de leurs nouvelles pratiques.

Néanmoins, les contraintes ou les freins qu'ils évoquaient auparavant n'ont pas totalement disparu des discours³⁸⁷ : les ménages continuent par exemple à évoquer les retards fréquents des trains, l'impact des conditions météorologiques sur la pratique des modes actifs, l'importance de pouvoir concilier report modal et la gestion des enfants, l'impact négatif des alternatives sur leur confort, etc.

³⁸⁶ Les ménages soulignent les avantages financiers du report modal : « Tous les transports qu'on arrive à grouper, c'est quand même des aller-retour en moins donc des frais en moins et des km en moins. » - « MH. *Donc vous l'avez vraiment senti financièrement ?* » - « Ah bah oui oui. » (H, P53-3 - V5, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

... les avantages en termes de convivialité : « Bah le covoiturage... le temps de voiture au moins on est ensemble c'est plus agréable, c'est plus convivial disons ! » (F, P58-3 - V1, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant)

... les avantages en termes de santé : « Les alternatives en vélo et à pied là je me disais en plus que c'était intéressant au niveau de la santé ! » (F, P49-2 - V3, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant)

³⁸⁷ Les ménages évoquent les retards fréquents du train : « Si, c'est bien, je vais pas dire l'inverse ! (rires), c'est bien. Par contre je parlais avec pas mal de gens, et qui disaient que c'était quand même le gros souci c'est qu'on était avertis parfois, ou on est pas avertis, par exemple c'est lundi le train, bon là c'était pour revenir c'était moins grave, le train de 17h30 a été supprimé, je l'ai su à 17h15 ! » (F, P56-3 - V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

... les conditions météorologiques : « C'est un plaisir quand même actuellement de faire du vélo ! Alors ça me semblera peut-être une contrainte, je me disais quand l'hiver va venir bah j'aurai plus tendance à prendre la voiture que le vélo ! » (F, P58-3 - V1, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant)

... l'impact négatif des alternatives sur leur confort : « Rester au boulot à midi... bah ça fait moins coupure... on a tendance à se faire forcément grignoter par le travail etc., bon après c'est une discipline à se donner hein, donc... » (H, P56-3 - V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

Au moment où nous les avons contactés, à l'issue du mois de test des alternatives, les ménages semblaient s'accommoder de ces contraintes, qu'ils mentionnaient plus comme de simples désagréments.

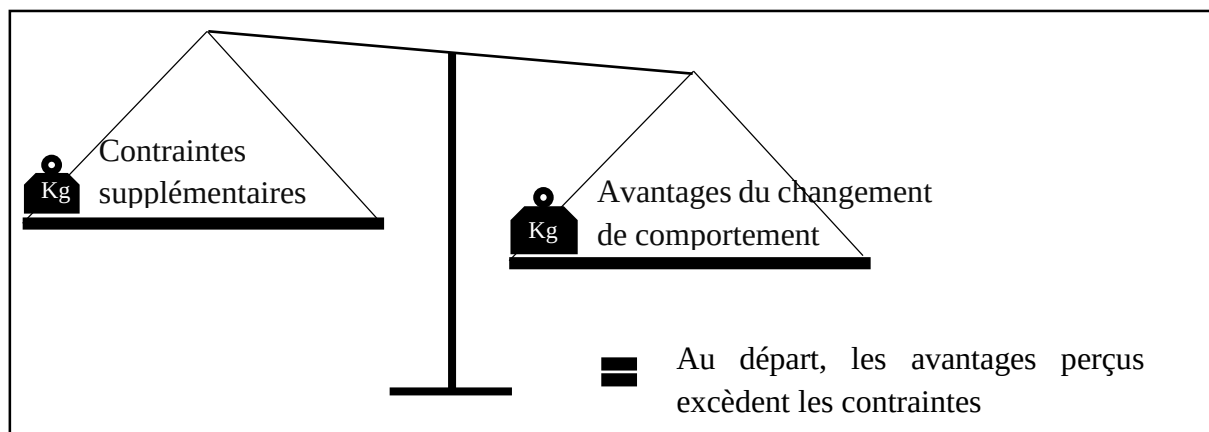


Schéma 21 : Avantages perçus Vs contraintes qui subsistent... un équilibre précaire ? – MH, 2015

Néanmoins, la question de l'impact de ces contraintes sur la pérennité des changements de comportement se pose : combien de temps les ménages vont-ils les accepter ? Combien de temps les avantages associés aux changements de comportement vont-ils être suffisamment forts pour faire accepter ces contraintes ? Cet équilibre « avantages perçus Vs contraintes qui subsistent » pourra-t-il mener à une routinisation des nouvelles pratiques ?

En particulier, nous nous interrogeons sur le devenir de ces changements de comportement à l'apparition de « difficultés » : ainsi par exemple, si le covoitureur « disparaît », les ménages vont-ils chercher un nouvel équipier ? De manière plus générale dans le cas d'une organisation collective des mobilités : si cette nouvelle organisation est perturbée, les ménages vont-ils faire l'effort d'en définir une nouvelle ?

Par ailleurs, nous nous interrogeons également sur la survivance de ces comportements en cas de baisse des prix des carburants ou d'augmentation du revenu des ménages : les ménages, qui sont essentiellement sensibles à l'impact financier des changements de comportements, vont-ils poursuivre leurs nouveaux comportements, ou reprendre leurs anciennes habitudes ?

Nous apporterons des éléments de réponse sur la pérennité des changements de comportement dans la partie consacrée à l'impact à long terme de l'accompagnement personnalisé.

Conclusion

Nous avons analysé dans cette section l'impact de l'accompagnement personnalisé en termes de changements de comportement effectifs : en termes de report modal, d'optimisation des déplacements ou de modification des lieux d'activité.

Nous avons montré d'une part que, au cours du protocole d'accompagnement personnalisé, les ménages participants ont opéré des changements effectifs dans leurs pratiques : suite à l'entretien semi-directif, suite à la lecture des bilans chiffrés, ou pendant la phase de test des alternatives. Néanmoins, seul 1/3 des alternatives proposées aux ménages ont été jugées

adéquates, puis mises en œuvre par les ménages. Suivant le type de déplacement affecté par l'alternative, sa fréquence et sa distance (entre déplacement pendulaire et déplacement irrégulier ou de courte distance), l'impact du changement comportemental est variable pour les budgets-mobilité ou les émissions de CO₂ des ménages.

L'accompagnement personnalisé a permis de dépasser certains des freins structurels (ou perçus comme tels par les ménages), liés notamment à l'utilisation des transports en commun ou à la pratique du covoiturage ; il a également permis de développer une motivation au changement chez des ménages qui n'avaient auparavant pas envie de modifier leurs pratiques.

Néanmoins, d'autres freins subsistent, qui ont limité l'impact de la phase de test des alternatives ; certains d'entre eux étaient déjà évoqués par les ménages lors des premiers entretiens semi-directifs. La rémanence de ces freins nous indique qu'une amélioration du protocole d'accompagnement doit être opérée : nous reviendrons sur ce point dans la section suivante de ce chapitre.

Enfin, après l'expérimentation positive des alternatives proposées, les ménages insistent sur les avantages du changement de comportement ; néanmoins, les contraintes associées aux changements ne disparaissent pas, ce qui nous fait nous interroger sur la pérennité du changement d'habitudes à moyen ou long termes.

En raison du protocole que nous avons mis en œuvre, il nous est impossible de chiffrer l'impact global ou individualisé de l'accompagnement sur les budgets-mobilité ou les émissions de CO₂ des participants. Par ailleurs, nous ne pouvons affirmer avec certitude que c'est l'accompagnement personnalisé qui a provoqué les changements de comportements : pour certains ménages déjà sensibles à la question de la mobilité, il est possible que des pratiques alternatives auraient été adoptées, même en l'absence de l'expérimentation.

Ainsi, l'accompagnement personnalisé pourrait jouer un double rôle : celui de « déclencheur » pour des ménages qui n'auraient pas changé leurs comportements de mobilité sans l'expérimentation ; celui de « catalyseur », d'accélérateur, pour des ménages qui auraient pu adopter d'autres comportements à plus long terme.

Ces résultats mettent en évidence le rôle positif de l'accompagnement personnalisé dans la rationalisation de l'utilisation de la voiture ; en particulier, nous avons montré que, même dans des territoires ruraux polarisés, où il existe peu de services de transport en commun alternatifs à la voiture, un accompagnement personnalisé peut provoquer des changements de comportements et une réduction (même limitée) de l'utilisation de la voiture.

Néanmoins, deux types de déplacements semblent « résister » au changement de comportement : d'une part, les déplacements imprévus, pour lesquels les outils techniques et les services de transport existants ne permettent pas d'opérer un report modal ou une optimisation ; d'autre part, les déplacements pour lesquels il est proposé de se reporter vers du covoiturage, pour lesquels la difficulté à trouver un covoitureur constitue un frein très fort.

2.3. Impact de l'accompagnement personnalisé : un accroissement de la sensibilité aux questions de mobilité

Nous avons vu précédemment que l'accompagnement personnalisé a conduit à des changements de comportement effectifs. Nous allons à présent montrer que l'accompagnement personnalisé a également eu un impact sur le niveau de sensibilité des ménages.

Nous avons expliqué précédemment les raisons pour lesquelles il est difficile de chiffrer l'impact de l'accompagnement en termes de changements de comportement ; *a fortiori*, il est impossible de « chiffrer » l'évolution des niveaux de sensibilité des ménages. Néanmoins, nous pouvons analyser la manière dont ont évolué les discours des participants, entre l'entretien semi-directif du départ et les deux entretiens de suivi.

2.3.1. Des participants qui présentaient des niveaux de sensibilité différents

Nous définissons la « sensibilité aux questions de mobilité » en nous appuyant sur la définition de la « sensibilité écologique » développée par Zaiem (2005). Ainsi, l'existence d'une sensibilité aux questions de mobilité va de pair avec :

- un certain niveau de conscience des conséquences et impacts de la mobilité, notamment en termes financiers et environnementaux ;
- une préoccupation, une importance accordée aux les questions de mobilité : les ménages tiennent compte de la question de la mobilité dans leur vie quotidienne, ils ne considèrent pas leurs déplacements comme un simple « outil » qui leur permet d'assurer leur programme d'activités. Ainsi, les ménages « sensibles » développent des réflexions au sujet de leur mobilité pour des raisons de contraintes financières (il faut faire attention aux déplacements parce qu'ils coûtent cher), en raison de convictions écologiques (il faut faire attention aux déplacements parce qu'ils polluent), ou par recherche de plus de confort dans leur vie quotidienne (il faut faire attention à la mobilité parce qu'elle prend une place trop importante au quotidien).

Sensibilité ne va pas forcément de pair avec comportement spécifique : une préoccupation à l'égard des questions de mobilité ne va pas forcément se traduire dans les actes des ménages. Cette dissonance entre valeurs et actes a été mise en évidence au sujet de la sensibilité environnementale par La Branche (2012), qui parle à ce sujet de schizophrénie écologique.

Ainsi, certains ménages conscients de l'impact financier et/ou environnemental de leur mobilité décident néanmoins de ne pas modifier leurs pratiques : après avoir pesé les pour (avantages financiers, environnementaux ou de confort) et contre (contraintes temporelles, modification des habitudes) d'un changement de comportement, et les avoir comparés avec leurs habitudes actuelles, les ménages considèrent leurs pratiques comme un compromis satisfaisant, et décident de les conserver.

Les ménages n'attachant aucune importance à la mobilité ou n'ayant aucune conscience des impacts de leurs déplacements sont considérés comme non sensibles : de fait, ce sont des ménages qui ne s'interrogent pas sur leurs pratiques de mobilité. Cette catégorie des « non sensibles » regroupe notamment l'ensemble des ménages « satisfaits de leurs pratiques », qui n'ont jamais ressenti l'envie ou eu le besoin de réinterroger leurs pratiques.

On définit alors trois niveaux de « sensibilité à la mobilité » :

- 
- les ménages sensibles, qui sont conscients des impacts (financiers ou environnementaux) de leurs déplacements et cherchent à modifier leurs comportements, avec ou sans succès ;
 - les ménages conscients des impacts de leurs déplacements, mais qui ne cherchent pas à modifier leurs comportements ;
 - les ménages non sensibles, qui ne développent aucune réflexion sur la question.

Les participants à l'expérimentation d'accompagnement personnalisé n'avaient pas tous le même niveau de « sensibilité aux questions de mobilité » au début de l'expérimentation ; nous distinguons les ménages « sensibles », « conscients » et « non sensibles » (cf. tableau de présentation des participants, Annexe 4, p.xvi, dernière colonne).

En analysant les deux dernières colonnes de ce tableau, nous n'identifions aucun lien direct entre sensibilité environnementale et sensibilité aux questions de mobilité : certains ménages développant des réflexions sur l'écologie ne s'interrogent pas particulièrement sur leurs déplacements, alors que d'autres ménages sont sensibles aux questions de mobilité, mais pas pour des raisons environnementales (pour des raisons financières notamment - La Branche, 2012, p.5).

De même, il est intéressant d'analyser les liens entre le profil « mode d'habiter » des ménages, et leur niveau de sensibilité aux questions de mobilité : il semble en particulier que les ménages *projet de vie* ont des niveaux de sensibilité aux questions de mobilité plus élevés que les autres ménages³⁸⁸. Ainsi, leur volonté d'inscrire leurs pratiques « dans le local », qui se traduit par une valorisation des aménités de proximité ou une volonté d'adopter des pratiques plus « respectueuses de la nature », se couplerait à des réflexions sur leurs pratiques de mobilité. Le projet de vie de ces ménages serait ainsi un projet global, réfléchi à tous les niveaux (pratiques consommatoires et mobilitaires). Concernant les individus *natifs* et *accession*, on n'identifie aucun lien entre leur profil et leur niveau de sensibilité à la mobilité.

Néanmoins, ces conclusions doivent être très fortement nuancées : elles sont tirées à partir de très peu d'individus (14 *projet de vie* seulement), et il nous est donc totalement impossible de les généraliser à l'ensemble des ménages de chaque profil.

³⁸⁸ Sur les 14 individus *projet de vie*, 8 sont « sensibles », 4 sont « conscients » et 2 sont « non sensibles ».

2.3.2. L'accompagnement agit de façon inégale sur le niveau de conscience et de sensibilité des ménages

Nous faisons l'hypothèse que l'évolution des discours tenus par les ménages au cours de l'expérimentation d'accompagnement personnalisé (entre l'entretien semi-directif, puis les deux entretiens de suivi) traduit une évolution de leurs pensées, et peut illustrer une modification de leur sensibilité à la question de la mobilité. Ainsi, nous analysons les discours des participants pour mettre en évidence l'impact de l'accompagnement sur le niveau de sensibilité des ménages.

Nous analysons l'évolution des discours sur deux points particuliers : la manière dont les ménages tiennent compte des impacts de la mobilité, en termes financiers et environnementaux (que nous corrélons avec le niveau de conscience des ménages), et la manière dont ils évoquent les freins et contraintes au changement.

a. Des outils qui permettent une conscientisation des ménages

Plusieurs outils de conscientisation ont été mis en œuvre au cours de l'accompagnement : échanges individuels ou en groupe au cours des entretiens et des réunions, remplissage des carnets de pratiques, lecture des bilans de pratiques chiffrés.

L'impact de l'accompagnement sur le niveau de conscience des ménages est manifeste, comme en atteste l'évolution globale des discours des participants sur la question de l'impact financier et environnemental des mobilités :

- chez les ménages qui avaient déjà conscience des impacts de leur mobilité, l'accompagnement a permis de renforcer ou d'affiner leurs connaissances ; ces ménages savaient que la mobilité « coûte cher » ou « pollue » : les bilans de pratiques qui leur ont été distribués ont permis de chiffrer ces appréciations, de leur donner une existence réelle ;

- pour les ménages qui ne prêtaient pas du tout attention aux conséquences de leur mobilité, ni financières ni environnementales, l'accompagnement a également eu un impact, puisqu'il a créé cette connaissance³⁸⁹.

A l'issue de l'accompagnement, l'ensemble des ménages-participants avait donc acquis ou renforcé une conscience des impacts de leur mobilité.

³⁸⁹ Evolution manifeste du niveau de conscience : Entretien semi-directif : « C'est pas coûteux de prendre la voiture, de se déplacer, on conduit facilement, donc nous c'est vrai qu'on n'y fait pas une attention plus particulière. » (F, P25 – V1, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant) ; 2^{ème} entretien de suivi : « C'est pas mal de temps en temps d'être remis un petit peu dans des réalités. Et notamment la réalité économique et... et environnementale. » (F, P58-3 – V1, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant)

b. Une évolution inégale des niveaux de sensibilité des ménages

Néanmoins, les ménages conscients des impacts de leur mobilité ne sont pas pour autant sensibles à cette question, et ne vont pas tous chercher à améliorer leurs pratiques. Ainsi, les mesures de sensibilisation (échanges individuels ou en groupe, propositions de bilans chiffrés et d'alternatives) mises en œuvre au cours de l'accompagnement n'ont pas permis de rendre l'ensemble des ménages « sensibles » : certains ménages sont restés au stade de la conscientisation, et n'ont pas développé de réflexions particulières ou une motivation au changement.

Ceci s'observe une nouvelle fois dans l'évolution (ou l'absence d'évolution) des discours des ménages, et en particulier dans la manière dont sont évoqués les freins et contraintes au changement.

- chez certains ménages, les discours n'ont pas évolué : les mêmes réflexions (sur l'absence de choix et l'absence d'alternatives à la voiture) et les mêmes freins et contraintes (à propos de la mise en œuvre des alternatives proposées) sont évoqués lors des différents entretiens ; ce sont parfois exactement les mêmes mots et les mêmes phrases qui sont réemployés.

A la lecture des alternatives proposées, les freins structurels évoqués lors de l'entretien semi-directif pour justifier l'utilisation de la voiture (manque de compétitivité des transports en commun avec la voiture, incompatibilité des transports en commun avec les horaires des ménages) ne sont plus évoqués³⁹⁰ par les ménages : ceci semble logique, puisque les alternatives proposées dans les PTP ont justement été définies pour être adaptées aux contraintes (horaires notamment) des ménages.

En revanche, les freins structurels liés au covoiturage et à la difficulté de trouver un covoitureur, fréquemment évoqués au moment des entretiens semi-directifs, subsistent après l'accompagnement. Ceci s'explique sans doute par le fait que pour les alternatives de type « mise en place de covoiturage » qui ont été proposées aux ménages, nous n'avons pas pu aller jusqu'à trouver des covoitureurs (par manque de temps et par méconnaissance des réseaux familiaux/amicaux/de voisinage que les ménages peuvent solliciter). Ainsi, les participants à qui nous avons proposé de faire du covoiturage (ce que plusieurs d'entre eux cherchaient déjà à faire avant l'expérimentation) se sont trouvés démunis devant l'alternative proposée, qui ne les avançait guère... La proposition de l'alternative n'a donc pas permis de dépasser les freins structurels.

Par ailleurs, chez de nombreux ménages, les freins « subjectifs » liés au « manque d'envie » n'ont pas évolué entre les entretiens semi-directifs et la phase d'engagement : ce sont exactement les mêmes freins qui sont cités. Ainsi, tout le processus d'accompagnement

³⁹⁰ Hormis par une personne, dont les horaires de travail ne sont pas compatibles avec le TER, contrairement à ce que nous avons pensé.

personnalisé que nous avons mené avec les ménages, qui devait théoriquement créer une motivation au changement chez les ménages, n'a finalement pas permis de créer cette envie.

- pour d'autres ménages par contre, l'évolution des discours et de la sensibilité à la question de la mobilité est manifeste : l'accompagnement a permis de susciter des questionnements et des envies de changement de comportement. Cette évolution est visible dans les discours des ménages : les freins évoqués au départ ne sont plus mentionnés, et laissent place aux avantages perçus des changements de comportement.

2.3.3. Une évolution du niveau de sensibilité liée aux changements de comportements concrets, mais pas au niveau de sensibilité initial

Comment expliquer les différences au sein du panel en termes d'évolution du niveau de sensibilité des ménages ?

- d'une part, la façon dont ont évolué les niveaux de sensibilité des ménages n'est *a priori* pas liée à leur niveau de sensibilité initial. En effet, l'évolution du niveau de sensibilité s'observe chez des ménages qui étaient déjà sensibles au début de l'expérimentation (l'accompagnement a renforcé leur motivation à agir) ; mais également chez des ménages « conscients des impacts de leurs pratiques » mais qui n'étaient pas prêts à agir (ces ménages insistaient au départ beaucoup sur les freins au changement, puis de moins en moins au fil de l'accompagnement) ; et chez des ménages « non sensibles » (la mobilité n'était pour eux pas du tout un sujet de réflexion, puis l'est devenue).

Le protocole d'accompagnement peut donc mener à une évolution du niveau de sensibilité de tous types de ménages.

- en revanche, la façon dont ont évolué les niveaux de sensibilité des ménages semble directement liée à l'impact « concret » de l'accompagnement en termes de changements de comportement : l'existence de marges de manœuvre, et le poids (gains financier et environnemental) des changements de comportements.

- les ménages qui n'ont pas pu faire évoluer leurs comportements suite à l'accompagnement, ou pour qui les gains permis par les changements de comportement ont été perçus comme peu intéressants (en particulier en termes financiers) ne semblent pas plus sensibles aux questions de mobilité à la fin du protocole d'accompagnement qu'au départ. En effet, à quoi bon s'interroger sur des pratiques qui ne peuvent de toute façon pas évoluer ? Le sentiment d'impuissance exprimé par les ménages (sur lequel nous revenons dans la troisième section de ce chapitre) les rend imperméables aux différents outils de sensibilisation.

- *a contrario*, les ménages à qui nous avons pu trouver des alternatives qui permettent des gains « intéressants », à qui nous avons « prouvé » que leurs pratiques pouvaient évoluer, sont plus ouverts aux arguments et aux outils de sensibilisation ; leurs

discours au sujet de la mobilité, ou plus spécifiquement au sujet des freins au changement reflètent cette ouverture.

Ainsi, d'après notre expérimentation le protocole d'accompagnement personnalisé n'aura un impact en termes de sensibilisation que s'il provoque d'abord une évolution concrète des comportements, et permet des gains substantiels en termes financiers ou environnementaux.

Conclusion

Nous avons analysé dans cette section l'impact de l'accompagnement personnalisé en termes d'évolution du niveau de sensibilité.

Le protocole mis en œuvre et les différents outils de conscientisation employés ont suscité des résultats manifestes en termes de conscientisation, et ce quel que soit le niveau de conscience initial des participants.

En revanche, l'impact de l'accompagnement en termes de sensibilisation des participants est plus inégal, comme le montre l'évolution (ou l'absence d'évolution) des discours des ménages lorsqu'ils évoquent les freins et contraintes aux changements de comportement. Certains ménages ont ainsi tenu des discours extrêmement semblables lors de l'entretien semi-directif et lors du second entretien de suivi, ce qui laisse penser que leur niveau de sensibilité à la question de la mobilité n'a pas évolué.

L'évolution du niveau de sensibilité des ménages ne semble pas liée à leur niveau de sensibilité initial, mais à l'impact « concret » de l'accompagnement en termes de changement de comportement : ainsi, selon les résultats de notre expérimentation, le protocole d'accompagnement personnalisé n'aura un impact en termes de sensibilisation que s'il provoque d'abord une évolution concrète des comportements et permet des gains substantiels en termes financiers ou environnementaux. Ainsi, l'accompagnement personnalisé n'aura un impact en termes d'évolution du niveau de sensibilité à la mobilité sur des ménages vulnérables* ou sensibles à l'environnement que s'il permet des changements concrets, réels.

2.4. Quid de l'impact de l'accompagnement personnalisé à long terme ?

D'après la littérature, les différentes expérimentations de *Travel Feedback Programs* ont généralement mené à des changements de comportement pérennes ; les résultats en termes de réduction d'utilisation de la voiture ont même tendance à amplifier dans le temps.

Pour évaluer l'impact de l'accompagnement personnalisé à long terme, nous avons repris contact avec les participants un peu plus d'un an et demi après la fin de l'expérimentation ; 9 participants nous ont répondu³⁹¹.

³⁹¹ 8 participants ont accepté un entretien téléphonique, 1 autre a répondu à nos questions par mail.

Ces entretiens ont d'une part montré que les comportements adoptés au cours de l'expérimentation se sont pérennisés après la fin de l'accompagnement.

Sur les 9 ménages joints lors de cet entretien, 5 avaient testé des alternatives au cours de l'accompagnement personnalisé : ces 5 ménages ont continué à adopter ces comportements après la fin de l'expérimentation ; il s'agissait d'une part de report modal (covoiturage ou utilisation du TER, pour les déplacements pendulaires ou de loisirs), d'autre part d'optimisation des déplacements.

Par ailleurs, pour un autre individu l'accompagnement personnalisé avait suscité un intérêt envers l'autostop de proximité (il souhaitait développer un réseau dans sa communauté de communes) et l'autopartage (il envisageait de partager un véhicule utilitaire). Concernant l'autostop de proximité, l'envie s'est concrétisée par la suite : l'enquêté est devenu élu de sa commune, et un projet d'autostop est actuellement en cours de développement à l'échelle de l'intercommunalité ; concernant l'autopartage, l'enquêté a finalement décidé de vendre son véhicule, qu'il utilisait trop peu.

Ainsi, lorsque l'accompagnement personnalisé avait pu amener des changements de comportement « effectifs », les effets n'ont pas disparu brutalement à la fin de l'expérimentation, lorsque les ménages ont cessé d'être accompagnés, mais se sont poursuivis.

Certains de ces « nouveaux » comportements ont néanmoins cessé depuis : il s'agit de deux participants qui pratiquaient du covoiturage pour leurs déplacements pendulaires, et qui ont « perdu » leurs covoituteurs respectifs (l'un a déménagé, l'autre a changé d'horaires de travail).

Nous nous interrogeons précédemment sur la façon dont les participants à l'expérimentation réagiraient en cas d'apparition de difficultés, de perturbation de la nouvelle organisation non encore routinisée, ou d'évolution du coût des carburants ou de la condition financière des individus. Ces deux exemples nous apportent un élément de réponse, qui a trait à la motivation des participants.

Les deux participants ont réagi différemment à l'interruption de leur nouveau comportement :

- l'une a essayé de trouver un nouveau covoituteur, au sein de ses collègues et en inscrivant son trajet sur le site de covoiturage développé par le Conseil Général ; elle n'a reçu aucune réponse. Cette participante cherchait, dès avant l'expérimentation d'accompagnement, à covoiturer ;
- en revanche, l'autre participant n'a pas cherché à trouver un nouvel équipier, et a repris ses « anciennes » habitudes. Si, avant l'accompagnement, cet enquêté cherchait à modifier ses pratiques, il n'était pas prêt à faire du covoiturage ; néanmoins, la lecture des gains financiers permis par le covoiturage, puis le test de l'alternative, l'avaient motivé à opérer un report modal pour ses déplacements pendulaires.

Les deux participants étaient essentiellement motivés par les avantages financiers du covoiturage :

- la participante qui a continué à chercher un covoituteur après l'arrêt du covoiturage n'a pas vu sa condition financière évoluer : son budget est toujours serré, et il lui est toujours nécessaire de trouver des solutions pour limiter son budget-mobilité ;

- en revanche, le participant qui a totalement arrêté le covoiturage a parallèlement vu la condition financière de son ménage s'améliorer : « *on commence à voir le bout du tunnel au niveau de la galère financière* »³⁹². Il est donc moins motivé par les gains que pourrait permettre le covoiturage.

On peut supposer qu'une baisse du coût des carburants, qui entraînerait une diminution du budget-mobilité des ménages, aurait le même impact sur la motivation à (continuer à) changer ses habitudes. On met ici en évidence le lien entre le profil des ménages (ici, en termes de niveau de vulnérabilité*) et l'impact de l'accompagnement personnalisé.

Ces deux exemples nous font supposer que, si la motivation créée au cours de l'accompagnement est trop « superficielle » (si les avantages que les ménages associent au changement de comportement ne sont pas suffisamment forts, si l'équilibre « avantages perçus Vs contraintes » est trop instable), le changement de comportement a peu de chance de subsister après une perturbation de la nouvelle situation.

Par ailleurs, si les « besoins » (notamment financiers) ou les envies qui justifiaient les changements de comportements ont diminué, la motivation à modifier son comportement après la perturbation de la nouvelle situation va être faible.

En revanche, lorsque la motivation est très forte (lorsqu'elle préexiste avant l'accompagnement, ou lorsque les avantages associés au changement de comportement sont très forts pour les ménages), une perturbation de la nouvelle situation ne conduira pas forcément à un arrêt définitif du nouveau comportement.

Les entretiens ont également montré que de nouveaux comportements (des alternatives non proposées au cours de l'accompagnement) ont été mis en œuvre après la fin de l'expérimentation.

- un participant pratique du covoiturage informel pour les déplacements liés à l'accompagnement de ses enfants : ce covoiturage s'est organisé à l'initiative de sa fille, avec les parents de l'une de ses amies ; par ailleurs, cet enquêté accompagnait régulièrement ses enfants à Tours, en voiture : il laisse à présent ses enfants, qui ont grandi, emprunter le TER seuls.

Avant l'accompagnement, ce participant essayait déjà de rationaliser ses déplacements, de pratiquer du covoiturage ou de limiter ses déplacements vers Tours.

- une participante a déménagé quelques mois après l'accompagnement : elle a quitté sa commune rurale pour rejoindre le cœur urbain de Tours. Elle s'est mise « *naturellement* » à réaliser ses déplacements pendulaires à vélo, et le ménage n'a plus qu'une seule voiture (utilisée pour les déplacements pendulaires de son mari).

Avant l'accompagnement, ce ménage commençait à remettre en question le fait d'habiter en milieu rural, à distance de leurs lieux d'emploi ; venant tous les deux de la région parisienne,

³⁹² H, P61-4 - V5, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants

ils regrettaient le fait que leurs enfants ne puissent être plus indépendants pour leurs déplacements quotidiens.

- enfin, deux participants se sont mis à pratiquer régulièrement le covoiturage pour leurs déplacements longue distance : inscrire leurs trajets sur le site blablacar est devenu un réflexe, alors qu'ils n'y pensaient pas, ou ne le faisaient pas assidûment, auparavant.

Il est difficile de savoir quel est l'impact de l'accompagnement personnalisé (et quel outil de sensibilisation/conscientisation a pu avoir un impact) sur ces changements de comportement : les participants les auraient-ils adoptés même sans avoir participé à l'expérimentation ? L'expérimentation a-t-elle apporté « *une pierre supplémentaire à la sensibilisation* »³⁹³ des participants, et contribué indirectement à ces évolutions comportementales ?

Enfin, l'accompagnement avait mis en évidence deux principaux freins aux changements de comportement : ces freins concernaient d'une part les déplacements non réguliers ou imprévus, pour lesquels les outils techniques ou les services de transport existant actuellement étaient insuffisants pour permettre un report modal ou une optimisation ; ils concernaient d'autre part le report modal vers le covoiturage, contrarié par des difficultés importantes à trouver un covoitureur.

Lors de l'expérimentation et du test des alternatives, ces freins avaient empêché certains participants de modifier leurs comportements ; un an et demi après la fin de l'accompagnement, ces freins n'ont toujours pas pu être dépassés.

L'accompagnement personnalisé a entraîné des changements de comportement chez les ménages, qui se sont globalement pérennisés ; l'intensité de la motivation des participants semble jouer un rôle dans la manière dont ils réagissent lors d'une perturbation de ces nouveaux comportements. Les effets à long terme de la sensibilisation apportée par l'accompagnement sont plus complexes à identifier : on peut néanmoins supposer que cette sensibilisation a participé, même indirectement, aux « nouveaux comportements » mis en œuvre après la fin de l'expérimentation.

Plus globalement, l'expérimentation d'accompagnement personnalisé a offert aux participants l'opportunité de réfléchir à leurs pratiques, a constitué une approche qui change des « *réunions d'information culpabilisantes* »³⁹⁴ auxquelles les participants ont eu l'occasion d'assister.

On peut également considérer l'accompagnement personnalisé comme une première marche, une entrée dans le processus de transition comportementale : quels que soient les effets de l'accompagnement (simple conscientisation, changements de comportement effectifs, pérennisés ou non), ils permettront aux ménages de faire évoluer leurs pratiques plus rapidement et facilement lorsqu'ils en auront besoin/envie, même en l'absence d'accompagnement personnalisé.

³⁹³ F, P67-4 - V5, nS, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants

³⁹⁴ H, P62-4 – V4, nS, C₀-G_{voiture}, seul avec enfant

Conclusion : résultats « pratiques » du levier « Accompagnement personnalisé »

L'enjeu de cette deuxième section était de présenter l'impact concret du levier « accompagnement personnalisé » sur les pratiques de mobilité de ménages ruraux autosolistes* et globalement satisfaits de leurs pratiques. Plusieurs résultats majeurs sont à retenir de notre expérimentation.

- L'analyse des pratiques de mobilité des ménages, *via* des carnets de pratiques remplis pendant une semaine, montre qu'il existe des marges de manœuvre théoriques permettant de limiter l'impact environnemental (voire le coût financier) des déplacements des ménages : des alternatives ont pu être proposées aux participants, qui reposent essentiellement sur du report modal mais également sur de l'optimisation des déplacements ou une relocalisation de certaines activités. Suivant les profil, contraintes et habitudes des ménages, ces propositions d'alternatives peuvent amener des réductions de budget-mobilité et d'émissions de CO₂ non négligeables : en particulier, pour les individus dont les déplacements pendulaires peuvent être réalisés par un mode alternatif. Néanmoins, certains déplacements des ménages n'ont pas pu recevoir de proposition de changement : il s'agit notamment des déplacements non réguliers ou spontanés, qui sont difficilement compatibles avec l'anticipation nécessaire au report modal ou à l'optimisation des déplacements ; pour ces déplacements, les outils technologiques et les offres de transport dont disposent actuellement les territoires ruraux ne permettent pas de concurrencer la voiture individuelle.

- Le levier accompagnement personnalisé, *via* les différentes phases du protocole mis en œuvre, a pu engendrer des changements de comportements effectifs ; suivant le type de déplacement ayant évolué (sa fréquence et sa distance, entre déplacement pendulaire et déplacement irrégulier), ces changements de comportement peuvent s'avérer très impactants pour les budgets-mobilité et les émissions de CO₂ des ménages. L'accompagnement (grâce notamment à la phase de test des alternatives) a notamment permis de dépasser des freins (structurels ou perçus comme tels par les ménages, ou liés à un manque de motivation au changement) qu'évoquaient les ménages avant l'expérimentation. Néanmoins, d'autres freins (structurels et psychosociaux) subsistent : une amélioration du protocole d'accompagnement s'avère donc nécessaire. Par ailleurs, la question se pose de la pérennité et de la routinisation possible de ces changements de comportement.

- L'expérimentation a également mis en évidence un autre impact du levier accompagnement personnalisé : une évolution du niveau de sensibilité des ménages à la question des mobilités, qui se traduit par une augmentation du niveau de conscience des conséquences de leurs déplacements, et une importance plus grande accordée aux moyens de modifier leurs comportements. D'après les résultats de l'expérimentation, évolution du niveau de sensibilité et changements de comportements significatifs vont de pair : s'il ne permet pas d'évolution comportementale, l'accompagnement n'est pas fructueux du tout pour les participants, y compris en termes de sensibilisation.

- Une étude de suivi réalisée un an et demi après la fin de l'expérimentation a montré que les (quelques) changements de comportement survenus au cours de l'accompagnement se sont routinisés, et que la conscientisation des participants est toujours présente. Néanmoins, lorsque

les nouveaux comportements ont été perturbés (par exemple lorsque le covoiturage mis en œuvre a dû être arrêté), certains participants n'ont pas souhaité renouveler la pratique, et ont retrouvé leurs « anciennes habitudes » ; ceci met en évidence les limites de l'accompagnement personnalisé en termes de motivation créée chez les participants : celle-ci est peut-être trop superficielle pour pouvoir supporter une perturbation des nouvelles habitudes.

Nous avons déterminé au début de cette partie trois critères d'analyse (niveau de vulnérabilité*, niveau de sensibilité à l'environnement, type de territoire) dont nous faisons l'hypothèse qu'ils seraient déterminants en termes d'évolution des comportements de mobilité.

En termes d'existence de marges de manœuvre dans les pratiques de mobilité, ce sont avant tout les caractéristiques des déplacements et les habitudes des ménages, et dans une moindre mesure le type de territoire (et l'accès ou non à une offre alternative à la voiture) qui sont déterminants.

En revanche, nous allons voir dans la section suivante que ces deux derniers critères sont influents en termes de mise en œuvre des alternatives proposées, et de changement effectif de comportement. En effet, un niveau élevé de vulnérabilité* ou de sensibilité aux questions environnementales va créer chez les ménages un besoin ou une envie de changement, qui vont maintenir une motivation élevée et favoriser les changements de comportement.

3. Résultats méthodologiques : adoption d'une posture réflexive sur le protocole mis en œuvre, en vue d'une amélioration du processus d'accompagnement

Nous avons détaillé dans la 1^{ère} section de ce chapitre le déroulement de l'expérimentation mise en œuvre, puis explicité dans la deuxième section les résultats pratiques de l'accompagnement. Plusieurs résultats pratiques de l'expérimentation (la rémanence de certains freins dans les discours des participants, ou l'abandon de pratiques après la fin de l'accompagnement) montrent l'imperfection du protocole d'accompagnement mis en œuvre : plusieurs éléments méritent donc d'être améliorés.

Dans la 3^{ème} section de ce chapitre nous revenons de manière analytique et critique sur le protocole d'accompagnement : nous analysons finement l'impact effectif de chacune des phases mises en œuvre et proposons des pistes d'amélioration, en vue de valoriser le levier Accompagnement Personnalisé dans des politiques de mobilité.

Plusieurs phases se sont succédé pendant l'expérimentation d'Accompagnement Personnalisé, dont nous avons montré l'impact théorique dans le processus de changement de comportement : un premier entretien semi-directif ; la distribution de deux bilans de pratiques chiffrés (avant et après mise en place des alternatives) ; la proposition d'alternatives dans les PTP, et l'engagement des participants à les tester ; le suivi des participants tout au long de l'expérimentation.

Nous analysons dans les paragraphes suivants l'impact de chacune de ces phases d'accompagnement sur l'adoption des nouveaux comportements, en termes de sensibilisation/conscientisation, motivation, et soutien.

3.1. Les entretiens semi-directifs : une première étape dans la conscientisation des ménages

Les entretiens que nous avons eus avec l'ensemble des participants ont contribué à la sensibilisation et la conscientisation des ménages.

Au moment de l'entretien, les ménages enquêtés se situaient dans différentes phases de la transition : certains ménages ne s'étaient jamais interrogés sur leurs pratiques, alors que d'autres avaient déjà entrepris des changements dans leurs comportements. L'entretien semi-directif a donc permis d'engager ou de poursuivre une réflexion sur la question des mobilités, et constitué un outil de sensibilisation³⁹⁵.

Les entretiens n'ont pas été le lieu de bilans sur les pratiques actuelles des participants ; néanmoins, les questions posées aux participants sur le coût financier ou environnemental de

³⁹⁵ L'entretien, un outil de sensibilisation : « Alors je pense que ça [*l'entretien*] m'aurait quand même amené à me poser des questions, voire à changer » (H, P3 - V5, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

leurs pratiques ont participé à une première prise de conscience : en particulier, une prise de conscience de la méconnaissance des conséquences de leurs pratiques, notamment d'un point de vue financier³⁹⁶.

Les entretiens semi-directifs ne sont pas le seul outil de sensibilisation/conscientisation mis en œuvre au cours de l'expérimentation : les bilans ont d'ailleurs sans doute un impact en termes de sensibilisation/conscientisation bien plus fort que les entretiens. Néanmoins, les entretiens nous semblent indispensables, notamment s'ils sont réalisés relativement en amont du reste de l'accompagnement : les semaines/mois qui les séparent des autres phases vont sans doute être mis à profit par les participants pour repenser à notre discussion et poursuivre la réflexion engagée. Ainsi, lors de la distribution des différents bilans, les participants seront sans doute plus curieux et ouverts aux résultats, que s'ils n'avaient jamais eu l'occasion d'interroger leurs pratiques.

3.2. Le remplissage des carnets de pratiques : une étape qui participe à la sensibilisation des ménages

D'un point de vue pratique, le remplissage des carnets de pratiques par les ménages était une étape essentielle pour la suite de l'expérimentation, puisqu'elle nous a permis de récupérer les données sur les pratiques de mobilité des participants, nécessaires à la fabrication des Programmes de Transport Personnalisés.

Cette étape a également été utile d'un point de vue méthodologique. Les ménages ont pleinement conscience de la place que prennent leurs déplacements dans leur vie quotidienne (en particulier les mères de famille, qui évoquent voire déplorent leur rôle de « maman-taxi ») ; néanmoins, ce poids des déplacements est généralement accepté, et considéré comme une habitude à laquelle on ne réfléchit plus et dont on ne se rend plus compte.

Ainsi, le remplissage des carnets de pratiques contribue, comme les entretiens semi-directifs au début de l'expérimentation, à amorcer une réflexion sur la mobilité³⁹⁷.

³⁹⁶ L'entretien permet une 1^{ère} prise de conscience : « On s'était déjà dit qu'on avait un budget assez impressionnant, [...]. C'est vrai qu'on en avait déjà parlé de toute façon. On en avait déjà parlé, depuis la 1^{ère} fois où vous êtes venue voir mon mari... » (F, P46-2 - V2, nS, C_{piéd}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

³⁹⁷ Le carnet de pratiques permet d'amorcer une réflexion : « Mettre noir sur blanc l'ensemble de mes déplacements pendant une semaine m'a permis de mieux me rendre compte de tous les déplacements que je fais. » (F, P57-3 - V5, nS, C₀-G_{voiture}, seule avec enfants)

3.3. Des bilans qui conscientisent, sensibilisent et motivent, en particulier grâce à l'argument financier

3.3.1. Les bilans des pratiques actuelles : un impact faible qui s'explique par le sentiment d'impuissance des participants

Les bilans des pratiques actuelles présentés dans les Programmes de Transport Personnalisés contenaient en particulier un bilan temporel, financier, environnemental et physique des déplacements des participants, calculés pour la semaine-test, puis extrapolés à l'année. Nous faisons l'hypothèse que ces quatre indicateurs étaient susceptibles de sensibiliser et conscientiser les participants, en particulier l'indicateur financier.

a. Des « bilans des pratiques actuelles » à l'impact tout relatif

Des bilans financiers et environnementaux méconnus par les participants avant la distribution des PTP

Les ménages méconnaissaient ou sous-estimaient leur budget-mobilité, qui ne prend généralement en compte que le budget dû au carburant et au péage, mais ne tient pas compte du budget lié aux réparations ou à l'usure de la voiture. De même, les ménages participants n'avaient aucune connaissance du volume de leurs émissions de CO₂ ; en particulier, même les ménages sensibles à la question environnementale, dont nous supposons qu'ils s'étaient déjà renseignés sur la question, étaient incapables d'estimer leurs émissions³⁹⁸.

Des bilans qui provoquent des réactions mitigées

1. Certains participants n'ont pas eu de réelle réaction à la lecture du bilan financier de leurs pratiques : conscients de réaliser de nombreux déplacements, ils le trouvent logique et en accord avec la réalité³⁹⁹. D'autres ménages se sont au contraire déclarés impressionnés par le montant de leur budget-mobilité⁴⁰⁰.

³⁹⁸ Une méconnaissance de l'impact environnemental : « MH. Si je vous avais demandé une estimation de vos émissions de CO₂, est-ce que c'est un chiffre que vous auriez pu me donner... » - « Ah pas du tout ! Ça j'en étais complètement incapable ! » (F, P39-2 - V2, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

³⁹⁹ Un bilan financier peu surprenant : « Bah là, dit comme ça oui ça fait énorme mais c'est vrai que ça correspond bien à ce qu'on fait... c'est évident de toute façon ! » (F, P47-2 - V5, nS, C₀-G_{voiture}, seule avec enfants)

« Bah ça semble assez important, c'est vrai que ça saute un petit peu aux yeux, mais au final on calcule jamais sur l'année entière combien ça revient, [...] donc c'est vrai que ça fait un peu peur, ça interpelle, mais ça correspond à la réalité ouais. » (F, P50-2 - V5, nS, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

⁴⁰⁰ Un bilan financier impressionnant : « De voir le coût d'une voiture à l'année... surtout le Picasso qui est une voiture qu'on a achetée, donc sur lequel on a pas de crédit donc tu te dis oh bah la voiture elle coûte rien ! Bah si la voiture elle coûte énormément quoi. Et c'est vraiment ça qui m'a frappé ouais. » (H, P53-3 - V5, nS, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

2. Pour certains participants, le chiffre d'émissions de CO₂ indiqué dans les PTP n'est pas informatif, car peu parlant ; il reste complètement obscur et ne correspond à aucune réalité physique : les participants ne « *savent pas si c'est beaucoup, pas beaucoup* »⁴⁰¹.

Ayant anticipé cette réaction, nous avons comparé dans le PTP le résultat en kg.CO₂ calculé par nos soins, avec le Crédit CO₂* défini par le Parc naturel régional Loire Anjou Touraine dans son Plan Climat. Les résultats ainsi présentés deviennent plus parlants pour les participants ; ils provoquent diverses réactions, qui sont une nouvelle fois plutôt mitigées.

Pour certains, ce bilan environnemental n'a pas réellement d'impact, y compris pour des ménages « sensibles à l'environnement »⁴⁰². Face au chiffre indiqué dans leur PTP, certains interviewés essaient de relativiser leurs émissions de CO₂, de s'inscrire « dans la moyenne des français » pour déculpabiliser⁴⁰³. Pour d'autres participants néanmoins, les chiffres de CO₂ présentés sont « *inquiétants* » et leur donnent envie d'agir⁴⁰⁴.

3. Enfin, les bilans de pratiques présentaient des chiffres en termes de temps passé dans les transports, et de calories dépensées au cours des déplacements. L'indicateur temporel n'a pas suscité de réactions de surprise chez les participants, qui se disent tous parfaitement conscients du temps (que certains qualifient même « d'énorme ») qu'ils passent dans leur voiture. Enfin, aucun participant n'a eu de réaction concernant le chiffre de « calories dépensées au cours des déplacements » présenté dans le bilan de pratiques.

b. Trois explications possibles au manque de réaction face aux bilans, notamment un sentiment d'impuissance

⁴⁰¹ F, P44-2 - V1, S, C_{pied}-G_{voiture}, seule avec enfants

⁴⁰² Un bilan environnemental peu impactant : « Ça reste pas complètement obscur, mais c'est pas ce qui... c'est pas ce qui est le plus... le plus parlant. Le plus parlant parce que j'y suis sensible mais je m'y suis pas attachée plus que ça. » (F, P39-2 - V2, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

⁴⁰³ Les ménages relativisent leurs émissions : « Ce que je sais c'est qu'on a acheté une voiture qui est relativement propre, hein c'est-à-dire qui émet très peu et en plus elle est neuve, donc je pense que c'est... relativement sain, je sais pas, j'ai même pas d'idée de ce que ça représente par rapport à la moyenne des voitures. » (F, P48-2 - V1, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfants)

« Donc oui on voit que... si on additionne les 2 voitures nous on est à 5t, pour 4 personnes, donc ça fait du 1 et des poussières, 1.4, on est au double quoi ! Donc c'est pas complètement démesuré débile non plus, on est pas des énormes consommateurs, mais malgré tout... » (H, P41-2 - V5, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

⁴⁰⁴ Un bilan environnemental qui donne envie d'agir : « Oh le budget aussi quand même parce que c'est... il faut arriver à... à gérer tout ça, mais le CO₂ est plus... plus inquiétant disons quoi. Je sais pas ! Je me sens plus... culpabilisée par le CO₂ que par le budget (rires). » (F, P49-2 - V3, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfants)

« Mais globalement... c'est... y a un gros travail à faire là-dessus et donc ça [le bilan des émissions de CO₂] me motive d'autant plus pour me dire il faut que je trouve une solution là-dessus quoi ! » (H, P40-2 - V1, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

Globalement, les chiffres présentés dans les Bilans de pratiques actuelles des participants (qui brossent pourtant, pour la majorité d'entre eux, un bilan relativement noir) ont suscité peu de réactions, y compris pour l'indicateur financier.

Nous pouvons avancer trois explications à ce manque de réactions :

- Un manque de représentativité des bilans

Les participants pensent (de manière justifiée ou non) avoir effectué beaucoup plus, ou beaucoup moins de km lors de la semaine-test que ce qu'ils font habituellement : qu'ils soient sur- ou sous-évalués, ces bilans ne leur semblent donc pas représentatifs de la réalité de leurs déplacements⁴⁰⁵. En conséquence, les participants ne se sont pas réellement attachés aux résultats présentés dans leurs bilans, et ne sont ni « surpris » ni « choqués » par les chiffres indiqués.

- Des ménages déjà sensibilisés aux conséquences de leurs pratiques

Par ailleurs, le manque de réaction des participants face à des chiffres s'explique peut-être simplement par la connaissance que les participants en avaient à la lecture des bilans : les participants n'avaient pas su les estimer lors des entretiens semi-directifs, mais les échanges que nous avons eus à ce moment-là puis au cours de la réunion collective de lancement de l'expérimentation, avaient peut-être créé un début de conscientisation.

- Un sentiment d'impuissance, en l'absence de marges de manœuvre

Enfin, nous pouvons attribuer l'absence globale de réactions des participants à un sentiment d'impuissance, l'impression d'un manque de choix : les participants ne voient pas comment limiter leur budget ou leurs émissions, qu'ils jugent « *incontournables* »⁴⁰⁶, et ne s'y attachent donc pas⁴⁰⁷. On retrouve ici un constat que nous avons fait précédemment à propos du budget-mobilité : les ménages ne voient pas l'intérêt de connaître le montant de leur budget, ou de le

⁴⁰⁵ Des bilans jugés peu représentatifs des pratiques : « Hum non, ça m'a pas surprise parce que... en fait c'était une semaine qui correspondait pas forcément [...] à ce que je fais toutes les semaines. Cette semaine-là j'ai eu particulièrement des déplacements que je ne fais pas au quotidien. » - « MH. *Au niveau du budget, peut-être que vous avez été plus surprise ? Ou est-ce que ça vous a semblé un chiffre élevé, ou est-ce que finalement vous trouvez pas ça si élevé que ça ?* » - « Non, non !... bah vous avez fait par rapport à la semaine test. Donc du coup forcément c'est un petit peu faussé... » (F, P44-2 - V1, S, C_{pied}-G_{voiture}, seule avec enfants)

« Le problème c'est que là on se base sur une semaine qui est pas forcément représentative, effectivement il faisait pas beau, donc bah y a pas mal de déplacements qu'on a pu virer parce que... parce qu'il faisait pas beau qu'on avait pas envie de sortir. » H, P40-2 - V1, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

⁴⁰⁶ F, P39-2 - V2, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants

⁴⁰⁷ Un sentiment d'impuissance, en l'absence de choix : « Bah ça nous parle oui, mais... bon on n'a pas trop d'alternatives, sauf à remplacer certains déplacements, bon comme on le fait déjà plus ou moins ! » (H, P51-2 - V1, S, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfants)

« Le temps passé en voiture... un peu plus d'un mois sur une année... je trouve ça énorme ! (rires) Je trouve que c'est énorme. Et à la fois... et à la fois bah aujourd'hui, je ne vois pas comment on peut faire autrement [...] » (F, P39-2 - V2, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

prendre en compte, puisque cela ne changerait de toute manière rien à leurs besoins de mobilité, qu'ils pensent ne pas pouvoir modifier.

Ce même constat avait été fait par Durand (2014, p.7) à propos de ménages à qui on fait lire un scénario « Vivre Post-Carbone 2030 », qui montre que la sensibilité des ménages face au scénario proposé diverge selon qu'ils s'estiment capables ou non de mettre en place les changements qu'il sous-tend.

Ce sentiment d'impuissance est particulièrement présent en ce qui concerne les émissions de CO₂. En effet, appréhender l'ampleur et l'impact de leurs émissions de CO₂ est une chose difficile pour les participants, même lorsque ces émissions sont chiffrées en termes de Crédit CO₂*⁴⁰⁸. En effet, les émissions de CO₂ ne sont pas palpables physiquement, et leurs conséquences sont invisibles pour les ménages (ce qui peut expliquer le manque d'intérêt d'une majorité des ménages pour les problématiques liées au changement climatique). Par ailleurs, les innombrables discours et informations qui nous parviennent quotidiennement sur l'importance de réduire nos émissions (etc.) rendent l'enjeu tellement énorme qu'y répondre semble hors de portée pour un individu. Enfin, les conséquences des changements comportementaux sur l'environnement reposent sur l'effort collectif.

En conséquence, les individus vont d'une part penser qu'ils n'ont pas les capacités d'influer sur des émissions de CO₂ qu'ils ont du mal à identifier, d'autre part qu'ils n'arriveront jamais à entreprendre des changements suffisants pour contribuer à répondre à un enjeu aussi important. Ceci peut donc expliquer qu'ils ne tiennent pas compte des bilans qui leur sont présentés, ou qu'ils essayent de se déculpabiliser en relativisant les impacts de leurs comportements et de leurs émissions de CO₂.

Selon le modèle transthéorique de changement comportemental défini par Prochaska & Di Clemente, la conscientisation doit permettre le passage vers la phase de contemplation, dans laquelle les individus développent l'envie de changer de comportement.

On peut schématiser à l'aide d'une balance le poids des différents sentiments qui existent chez les participants de l'expérimentation après la lecture du Bilan des pratiques actuelles. Le poids de la « mauvaise conscience » (développée en réaction au *feedback* apporté par les bilans de pratiques) est trop faible, et celui du « sentiment d'impuissance » trop fort, pour créer l'envie de changer de comportement : les ménages choisissent donc « d'ignorer » les bilans de leurs pratiques.

⁴⁰⁸ Ce qui n'est pas le cas pour le bilan-financier, qui parlera beaucoup plus aux individus : tout individu sait se représenter une somme indiquée dans la monnaie de son pays, et quelles seront les conséquences d'une dépense sur son budget global.

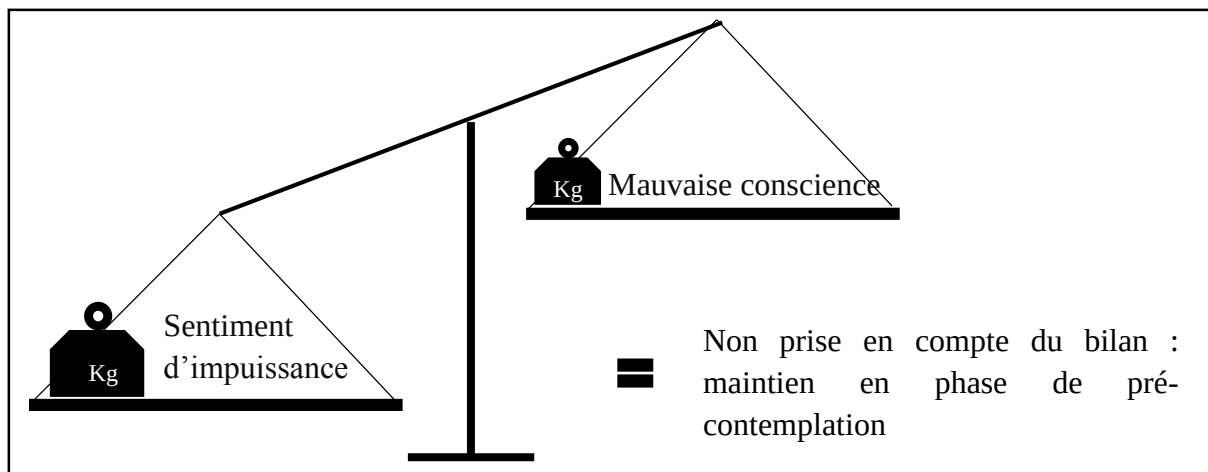


Schéma 22 : Impact du Bilan des pratiques actuelles sur les participants - MH, 2014

3.3.2. Les bilans après mise en place des alternatives : une comparaison avant-après qui marque, et motive les changements de pratiques

Le 2nd bilan, le bilan théorique après mise en place des alternatives, reprend les 5 indicateurs précédents, en particulier les indicateurs financier et d'émissions de CO₂ ; il présente les gains⁴⁰⁹ que permettraient la mise en place des alternatives proposées. Ce 2nd bilan présente également un avant-après, en reprenant les résultats du premier bilan.

- Des bilans qui conscientisent et limitent le sentiment d'impuissance des ménages

Nous avons vu précédemment que l'expérimentation s'est traduite par une conscientisation générale des participants. La lecture des gains permis par la mise en place de chaque alternative participe à la prise de conscience de l'impact des pratiques actuelles : les bilans « *font se rendre compte qu'on peut faire mieux* »⁴¹⁰. Les « bilans des pratiques actuelles » avaient peu été pris en compte parce que les participants pensaient ne pas avoir de marge de manœuvre pour les influencer : les « bilans après mise en place des alternatives » leur montrent qu'il est possible d'agir, et les font réfléchir sur leurs pratiques actuelles.

Par ailleurs, ces seconds bilans « *démontrent que ça [les alternatives proposées] a un véritable impact* ». Voir écrits noirs sur blanc des gains qu'ils sous-estimaient ou dont ils ne se doutaient même pas a un véritable impact pour les participants⁴¹¹.

⁴⁰⁹ Pour l'indicateur « Temps passé dans les transports », les alternatives entraînent parfois des pertes de temps.

⁴¹⁰ F, P38-2 - V5, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants

⁴¹¹ Des bilans « après-alternatives » qui ont un véritable impact : « Nous on avait déjà été... sans avoir de chiffres réels, on se doutait que ça [le covoiturage] aurait un impact [...] » (H, P41-2 – V5, nS, C_{piéd}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

« Je connaissais pas l'écoconduite, je savais pas que ça pouvait permettre de réduire ma consommation d'essence ! Et je savais pas qu'il fallait couper mon moteur quand je m'arrête plus de 3 secondes ! » (F, P54-3, – V5, nS, C₀-G_{voiture}, seule sans enfant)

En conséquence, cette prise de conscience crée de la motivation à changer de pratiques et « *pousse à l'action* »⁴¹² ou renforce une motivation préexistante chez des ménages qui avaient déjà mis en place des alternatives⁴¹³.

Le sentiment d'impuissance, très fort après la lecture du premier Bilan, perd de son poids : à la lecture des gains, les participants se sentent plus capables d'entreprendre des changements.

Si l'on reprend le schéma de la balance pour illustrer les sentiments des participants après lecture du 2nd bilan :

- le poids de la « mauvaise conscience » a augmenté : on « peut faire mieux » ;
- le sentiment d'impuissance a diminué : « on peut agir » ;
- les gains permis par les alternatives créent de la motivation à agir.

Au final, ce 2nd bilan crée une envie de changement chez les participants : les participants évoluent dans le processus de changement de comportement, et rentrent/réaffirment leur position en phase de contemplation.

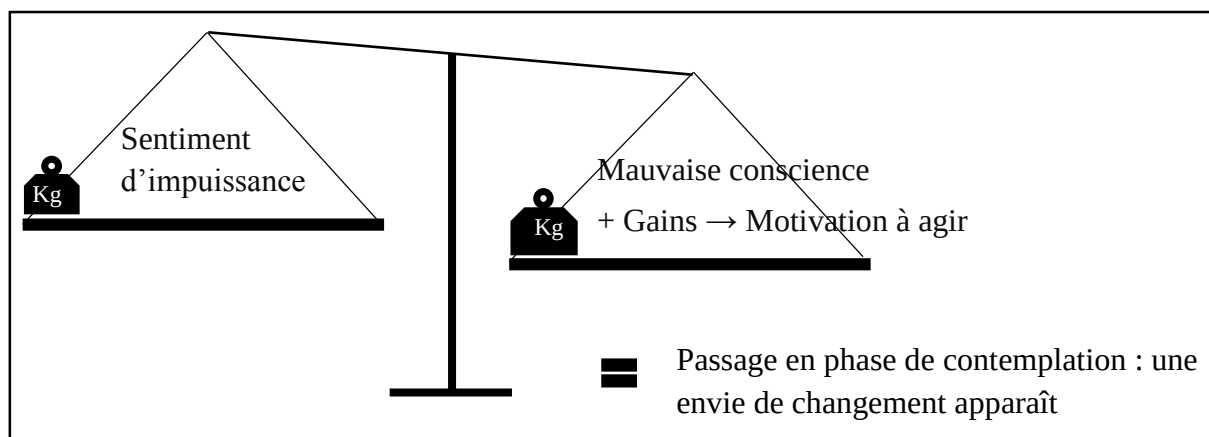


Schéma 23 : Impact du Bilan après mise en place des alternatives – MH, 2014

- Une motivation qui apparaît néanmoins uniquement pour les gains substantiels

La motivation à adopter de nouvelles pratiques n'apparaît néanmoins qu'envers les alternatives qui permettent des gains substantiels (qu'il s'agisse de gains financiers ou environnementaux). L'impact des « petits déplacements » sur la mauvaise conscience des individus est faible, et l'intérêt des « petits gains » apparaît insuffisant aux participants pour créer une motivation à agir.

⁴¹² H, P46-2 – V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants

⁴¹³ Une prise de conscience qui motive : « Si on avait été dans une situation à se dire là il va falloir qu'on trouve des alternatives et que tu m'amènes un bilan comme ça, ça m'aurait complètement décidé oui ! » (H, P41-2 – V5, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

« Suite au Programme que vous nous avez envoyé, mon mari a regardé et il s'est rendu compte qu'effectivement, ... il a montré à son collègue [*avec qui il covoiture*] et ils ont vraiment essayé de voir, même avec leur responsable, pour vraiment travailler en équipe et essayer de faire du covoiturage encore plus... » (F, P38-2 - V5, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

En particulier concernant les trajets courts, pour lesquels nous avons généralement proposé un report vers des modes actifs : la perte de temps que ce report modal entraîne (bien que relativement faible, pour des trajets courts) contrebalance les gains financiers ou environnementaux (faibles également). En termes théoriques, ceci correspond au déterminant d'attitude, qui agit négativement lorsque les contraintes liées à la l'alternative sont plus importantes que les gains permis.

Par ailleurs, le poids du sentiment d'impuissance augmente, en raison d'une baisse de la motivation à adopter de nouveaux comportements : les individus se disent ne pas être capables de mettre en œuvre les alternatives proposées. Ils opposent alors des arguments pour justifier l'impossibilité de mettre en œuvre l'alternative proposée : arguments topographiques, climatiques, temporels...⁴¹⁴

Pour les « petits gains », l'équilibre de la balance est modifié :

- la mauvaise conscience est faible (les effets négatifs des « petits déplacements » sont faibles) ;
- les alternatives permettent des gains financiers/environnementaux faibles, et entraînent une perte de temps ;
- la motivation à adopter de nouveaux comportements baisse, et le sentiment d'impuissance augmente.

Au final, la balance est en déséquilibre, et penche vers un *status-quo*, un maintien dans le comportement actuel.

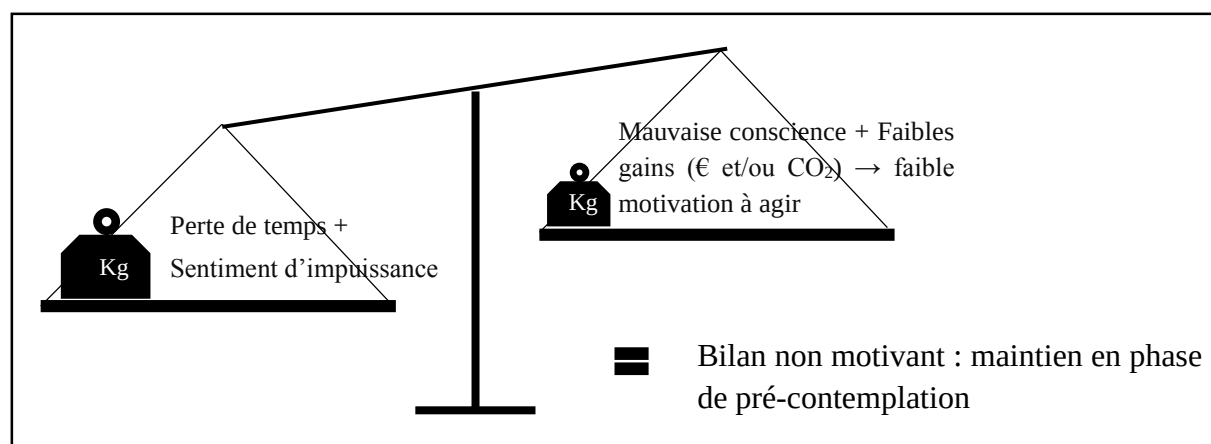


Schéma 24 : Impact du Bilan après mise en place des alternatives (pour les petits déplacements) – MH, 2014

⁴¹⁴ Des arguments avancés pour justifier de l'impossibilité à mettre en œuvre l'alternative : « Alors le vélo c'est pas envisageable parce qu'en fait comme... c'est en haut au gymnase, donc... lui il se voit pas le faire, et puis en plus comme c'est en... enfin en fin de journée, autant l'été ça pose pas de problème, enfin au printemps, mais l'hiver... bon c'est pas très très bien éclairé, donc pas trop. » (F, P38-2 - V5, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

« On descend à pied ça nous arrive, maintenant clairement des fois c'est un peu quand même la course, des fois quand on a besoin d'aller faire un saut à la bibliothèque, on prend la voiture... » (H, P41-2 - V5, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

- Bilan financier ou environnemental : un impact différent suivant les sensibilités des ménages

Les participants sont sensibles à des indicateurs différents suivant leur profil, et prêts à accepter plus ou moins de contraintes.

« Pour sensibiliser la personne Lambda, il faut parler en €. Les kg de CO₂ ils connaissent pas... »⁴¹⁵. Pour certains participants, c'est en effet l'argument financier qui a le plus d'impact, tant en termes de prise de conscience que de motivation à changer ses comportements. Pour l'ensemble des ménages vulnérables*, contraints financièrement, l'argument financier est primordial : les gains financiers engendrés par des changements de pratiques sont de vrais arguments, qui pourraient leur faire accepter les contraintes liées aux alternatives, en particulier une diminution de leur niveau de confort et une augmentation de leur temps de trajet⁴¹⁶. L'argument financier prime y compris pour des ménages non-vulnérables⁴¹⁷.

Pour d'autres participants néanmoins (qui sont de manière générale sensibles aux questions environnementales), l'argument environnemental a plus d'impact que l'argument financier. Ces ménages sont peu sensibles à l'argument financier en particulier parce ce qu'ils n'ont « *pas trop de souci de budget* »⁴¹⁸. Dès lors, ces ménages seraient prêts à accepter certaines contraintes et à remettre en question certaines de leurs habitudes, en particulier en termes de temps de trajet, voire en termes financiers^{419,420}.

Néanmoins, l'argument environnemental ne serait pas forcément suffisamment fort pour que les participants acceptent une diminution de leur niveau de confort⁴²¹.

⁴¹⁵ H, P40-2 – V1, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants

⁴¹⁶ Un argument financier primordial : « Bah... malheureusement, je dirais que... pour nous la 1^{ère} contrainte elle est de budget quoi. C'est la contrainte économique... je dirais même si on est ... parce que par exemple pour ma femme le train-bus ça lui fait pas loin de doubler son temps de transport, [...] ! Ce qui emporte la solution, c'est que... au-delà de perdre du temps, même si y a aussi des avantages, y a ce 1^{er} avantage de l'économie ! » (H, P41-2 – V5, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

⁴¹⁷ ... y compris pour des ménages non-vulnérables : « Oh je vais être honnête hein, je pense le coût dans un premier temps, et l'écologie dans un 2^{ème} temps. » (H, P46-2 – V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

⁴¹⁸ F, P48-2 – V1, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant

⁴¹⁹ Dans le cas d'un report modal vers le train, le trajet (sans abonnement) devenait plus onéreux qu'en voiture. L'alternative proposée entraînait donc des gains en termes environnementaux, mais des pertes en termes financiers.

⁴²⁰ Des ménages prêts à faire des concessions : « Le temps pour moi j'ai l'impression que ça va être plutôt un handicap hein ! [*les temps de trajet vont certainement augmenter*] C'est à moi aussi de... de revoir mes critères de jugement quoi ! » (F, P49-2 – V3, nS, C₀-G_{voiture}, en couple sans enfant)

« C'est plus le critère de me dire, pour l'environnement il faudrait quand même plus être écologique, après je vous dirais que le temps passé et l'argent dépensé tant pis. » (F, P46-2 – V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

⁴²¹ Des concessions acceptées, à condition qu'elles ne remettent pas en question le confort : « C'est vrai que moi c'est plus le CO₂ qui me gêne. [...] Mais après parfois, parfois... le confort c'est autre chose aussi. » (F, P46-2 – V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

Les ménages qui sont sensibles à l'argument financier voient les gains personnels qu'ils pourront tirer de leurs efforts et de leurs changements de comportements : en effet, comme nous l'avons mentionné précédemment, les sommes indiquées dans les bilans (correspondant aux gains permis par les alternatives) ont une vraie réalité matérielle pour les individus (à la différence des émissions de CO₂). Ainsi, même les ménages qui ne sont pas financièrement contraints voient l'intérêt de modifier leurs comportements, qui leur permettront *a minima* de faire des économies. C'est alors un équilibre qui s'établit entre les gains financiers permis d'un côté et les contraintes induites (en termes de perte de temps ou de confort de déplacement) de l'autre. Plus les ménages sont contraints financièrement, plus le poids des gains financiers sera élevé.

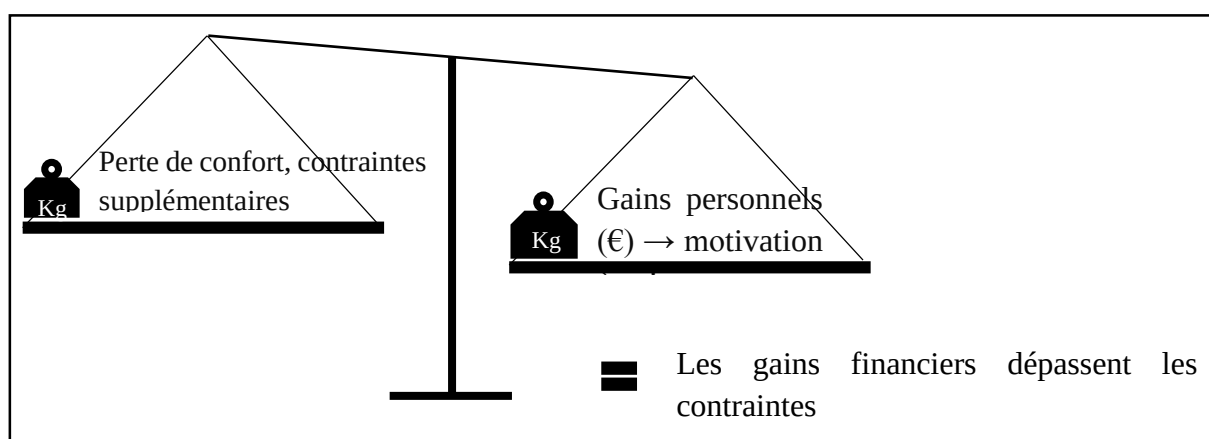


Schéma 25 : Impact du bilan pour les alternatives permettant des gains financiers importants – MH, 2014

En revanche, les ménages qui sont sensibles à l'argument environnemental ne voient pas d'intérêt personnel à réduire leurs émissions de CO₂ : en particulier, ils n'associent pas une baisse des émissions de CO₂ avec une diminution de la pollution, qui aurait pourtant des effets sur leur santé propre (Denisov & Christoffersen, 2001, in Causse, 2014, 4'56). Comme nous l'avons mentionné plusieurs fois, les conséquences négatives des émissions de CO₂ sont invisibles et indolores pour les ménages : les effets de la réduction des émissions de CO₂ le seront tout autant, les ménages n'auront pas de *feedback* sur les conséquences de leurs changements comportementaux.

Ceci va influencer sur la motivation des ménages : ceux-ci sont prêts à réduire leurs déplacements pour limiter leurs émissions de CO₂, dans l'intérêt général, pour la planète... mais le font tant que cela ne nuit pas, ou pas trop, à leur intérêt personnel. Les ménages sont prêts à accepter certaines contraintes (en termes de temps, voire même en termes financiers) à condition qu'elles ne se transforment pas en sacrifices : ceci est en cohérence avec la théorie, qui stipulait que les normes personnelles pro-environnementales vont influencer sur les comportements uniquement si la mise en place de ces comportements est facile et pas trop coûteuse (Schwartz & Howard, 1981, p.197).

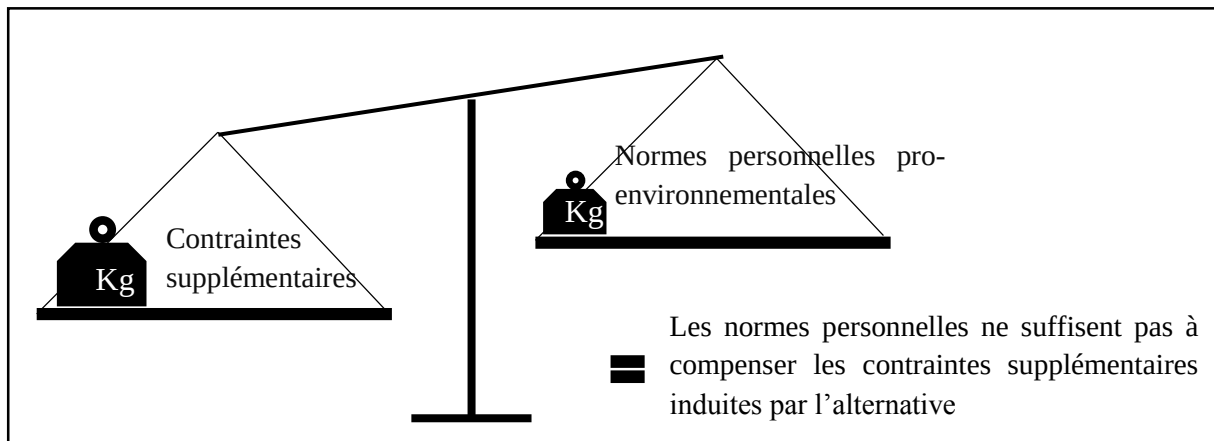


Schéma 26 : Impact du bilan pour les alternatives permettant des gains environnementaux – MH, 2014

Enfin, l'indicateur physique, en termes de calories dépensées, n'a aucun impact sur les participants : même lorsque les gains permis grâce à des déplacements à pied ou à vélo sont relativement importants, ils ne participent en rien à motiver les participants.

3.4. La proposition d'alternatives : indispensable dans le processus de changement, mais facteur d'un possible effet contre-productif

Dans le modèle transthéorique de Prochaska et Di Clemente, le passage de la phase de préparation à la phase d'action se fait grâce à la détermination d'un plan de concrétisation, dans lequel sont détaillées les actions à mettre en œuvre pour atteindre son objectif (adopter un nouveau comportement de mobilité). Dans notre expérimentation, la partie « proposition d'alternatives » du PTP s'apparentait à ce plan de concrétisation.

- Des propositions d'alternatives qui ouvrent le champ des possibilités

Les alternatives proposées aux participants dans leurs PTP sont simples et de « bon sens » ; malgré cela, ces alternatives n'étaient, au moment de l'expérimentation, pas toujours mises en place par les ménages⁴²².

Ainsi, proposer des alternatives ouvre des pistes auxquelles les ménages n'avaient pas pensé, en particulier en termes de report modal⁴²³.

⁴²² Nous avons néanmoins noté que certains ménages pratiquaient déjà du covoiturage ou tentaient de limiter leurs déplacements.

⁴²³ Des alternatives qui ouvrent des pistes : (*A propos de l'alternative « Réaliser les déplacements courts à vélo »*) « [...] ça par contre voyez on y avait même pas pensé, les transports ensemble pour aller sur le terrain d'apiculture, euh... ça effectivement c'est une bonne idée, on y avait pas pensé ! » (F, P46-2 – V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

- Des propositions d'alternatives qui sont diversement prises en compte

Toutes les alternatives (à l'exception des propositions de covoiturage) sont finement détaillées dans les PTP, en termes d'horaires et de coûts voire, le cas échéant, de l'itinéraire à effectuer à vélo ou du numéro du train à emprunter : apporter ces détails permet de rassurer les ménages et de limiter la charge mentale⁴²⁴ liée à la mise en œuvre de l'alternative. Ainsi, les ménages n'ont pas d'effort à produire, et ont simplement à « appliquer les instructions » explicitées dans les PTP.

D'un point de vue pratique, les résultats pratiques de l'expérimentation ont montré que toutes les alternatives proposées n'ont pas été jugées adéquates par les participants, qui ne se sont engagés à tester qu'1/3 d'entre elles. Il apparaît que les alternatives les plus détaillées (report modal vers le train ou les modes actifs ; limitation des déplacements) ont été mises en œuvre, tandis que les propositions les moins détaillées (covoiturage) l'ont moins été. Ceci suggère donc que la proposition d'alternatives détaillées est un vrai outil d'accompagnement au changement. Par ailleurs, l'expérimentation a montré que certains discours (concernant encore une fois la mise en œuvre du covoiturage en l'occurrence) ont subsisté après l'accompagnement. En particulier, les participants limitent leurs recherches de covoitureurs à leurs réseaux amicaux/professionnels, et n'utilisent que très peu les sites internet de mise en relation existants ; par ailleurs, certains ménages ne cherchent pas de covoitureur, estimant leurs déplacements trop spécifiques pour avoir la moindre chance de trouver un équipier. La rémanence de ces discours nous indique que la communication au sujet des alternatives (du covoiturage pour ce cas-là, mais cela aurait pu concerner d'autres modes de transport alternatifs, ou d'autres questions liées aux changements de pratiques) doit être améliorée : dans le cadre de l'accompagnement, une communication fine doit donc accompagner chaque proposition d'alternatives⁴²⁵.

Il faut néanmoins aller plus loin, et distinguer deux types de participants : les participants « neutres face à l'alternative proposée », et les participants « aux attitudes ou déterminants d'attitude négatifs ».

- Le premier type de participants n'avait jamais pensé à mettre en œuvre l'alternative proposée : celle-ci constitue donc un élément nouveau, envers lequel ils n'ont pas/peu d'*a priori*. La plupart de ces enquêtés ont réagi « positivement » à cette proposition et se sont dit « prêts à regarder », « prêts à essayer ».

(A propos de l'alternative « prendre le TER pour se rendre dans l'agglomération tourangelle ») « Quand j'ai vu le truc je me suis dit oui c'est vrai, j'aurais même pas pensé, ouais ça me serait vraiment pas venu à l'esprit quoi ! » (F, P45-2 – V2, S, Cpied-Gvoiture, en couple avec enfants)

⁴²⁴ Comme A. Rocci (2007, p.53), nous entendons la notion de charge mentale comme l'« effort demandé » pour effectuer une action : plus l'action est liée à des automatismes et des routines, plus la charge mentale est faible.

⁴²⁵ Dans les PTP distribués aux participants, chaque alternative était assortie de conseils généraux (dans le cas du covoiturage, nous invitions notamment les participants à chercher un covoitureur sur le site du Conseil Général, dont nous précisions l'adresse internet) : ces informations n'ont pas suffi, ou n'ont pas été prises en compte par les participants.

Ainsi pour ces participants « neutres face à l'alternative », ne pas proposer une alternative totalement clé en main (offrir aux participants l'idée du covoiturage tout en leur laissant le soin de trouver un équipier qui leur corresponde, ou proposer aux participants de prendre le train mais sans en préciser le numéro ou les horaires précis), ne semble pas poser de problème : cet accompagnement « partiel » semble tout de même participer au changement de comportement.

- Le second type de participants est constitué de ménages qui ont développé une attitude négative ou un déterminant d'attitude négatif par rapport à l'alternative. Ceux-ci peuvent s'expliquer par une expérience antérieure négative (échec dans la mise en œuvre du covoiturage ; mésentente avec un équipier ; retards réguliers dans le cas du train, etc.)⁴²⁶, ou par une image négative formée suite non pas à une mauvaise expérience mais à des lectures, des discussions, des observations⁴²⁷.

Le développement d'un déterminant d'attitude négatif envers l'alternative s'explique soit parce que les individus pensent ne pas avoir les capacités à adopter l'alternative, soit parce que les contraintes liées à l'adoption du comportement sont trop importantes par rapport aux gains permis. Ceci concerne en particulier les alternatives liées aux petits déplacements.

L'attitude ou le déterminant d'attitude négatifs envers une alternative vont se traduire par une absence d'intention à mettre en place l'alternative proposée : les participants sont donc relativement « fermés » à la proposition notée dans le PTP. Pour dépasser ces attitudes et déterminants d'attitude négatifs, pour créer une intention à adopter l'alternative proposée, nous supposons donc que seul un accompagnement très poussé fonctionnera : ainsi, dans le cas du covoiturage, il faudrait aller jusqu'à trouver un équipier aux participants.

- Un effet contre-productif ?

Nous avons souhaité mettre en place un accompagnement aussi poussé que possible, qui soit le moins exigeant et le moins chronophage pour les participants⁴²⁸ ; en particulier, la plupart des alternatives proposées dans les PTP étaient totalement détaillées, fournies « clé en main » : ceci évitait aux participants de devoir réaliser un plan de concrétisation, et était censé faciliter la mise en œuvre des alternatives proposées.

Néanmoins, nous nous interrogeons sur l'impact de cette phase sur le long terme : n'a-t-elle pas un effet contre-productif ? En effet, lorsque nous leur proposons des alternatives clé en main,

⁴²⁶ Une attitude négative envers l'alternative qui s'explique par une expérience négative : « Quand je suis rentrée j'en ai parlé à mon mari, mais il a dit c'est pas possible ! C'est qu'on peut pas en fait ! Il dit c'est pas possible il dit moi vu les trajets mais je vais faire du covoiturage avec qui ? » (F, P52-2 - V5, nS, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

⁴²⁷ Une attitude négative qui s'explique par des observations : *A propos du train* : « Alors je pourrai peut-être tester [...] Après faut voir si y a pas... parce que c'est vrai que quand on parle aux gens, y a quand même assez souvent des retards. » (F, P46-2 - V2, nS, C_{piéd}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

⁴²⁸ Malgré cela, l'expérimentation a demandé beaucoup d'investissement aux participants, qui peut expliquer le désengagement progressif de plusieurs d'entre eux.

les ménages restent passifs, et ne « passent » pas réellement par la phase de préparation : ils peuvent se contenter de s'approprier ces propositions d'action pour ensuite les mettre en œuvre. Or, pour créer des changements de comportement stables, les individus doivent passer, dans l'ordre, par l'ensemble des phases. Ainsi, en voulant accompagner au mieux les participants, nous avons en réalité perturbé le processus de changement, et influé sur le degré de motivation au changement des participants : on peut supposer que la motivation créée reste superficielle. Le caractère incomplet du processus de transition, et la superficialité de la motivation créée auront sans doute des répercussions plus tard, sur les phases de maintien ou de terminaison : on peut penser que si les changements de comportement « essayés » suite à nos propositions sont perturbés, ils ne seront pas routinisés. Certains résultats de notre expérimentation viennent corroborer cette supposition.

Pour aider au mieux les ménages lors de la phase de préparation, il semble donc qu'il faille proposer un panel d'alternatives adaptées aux besoins et contraintes des participants, mais sans aller trop loin dans les détails : il faut laisser aux participants la possibilité de s'approprier ces alternatives en cherchant les horaires, itinéraires, covoitureurs qui leur conviennent. Cette phase est nécessaire pour créer une motivation au changement solide chez les participants, pour qu'ils se sentent pleinement engagés dans leur transition.

Uniquement dans le cas des ménages ayant une attitude négative envers l'alternative proposée, l'accompagnement pourra être plus poussé et détaillé, pour parvenir à modifier cette attitude.

Effet d'une alternative adaptée...	... mais non détaillée	... et détaillée
Individu neutre face à l'alternative	Ouvre le champ des possibilités ; l'appropriation de l'alternative par l'individu crée une motivation et pousse à l'action	Ouvre le champ des possibilités, pousse à l'action, MAIS limite la motivation à long terme et le potentiel de routinisation de l'alternative
Individu avec attitude négative ou déterminant d'attitude négatif	Non intention à adopter l'alternative – non prise en compte de l'alternative par l'individu	Permet une modification de l'attitude négative/du déterminant d'attitude négatif, et une appropriation de l'alternative par l'individu

Tableau 18 : Impact de la proposition d'alternatives sur les individus, suivant leur attitude – MH, 2014

3.5. Engagement à tester, puis mise en œuvre des alternatives choisies : un impact mitigé

3.5.1. La phase d'engagement a eu peu d'impact

A la suite de la distribution des PTP, les participants devaient choisir une ou plusieurs alternatives à mettre en place parmi celles qui leur étaient proposées.

- Trop d'alternatives n'ont pas été prises en compte

Comme nous l'avons vu précédemment, les alternatives envers lesquelles les participants avaient développé une attitude négative ou un déterminant d'attitude négatif n'ont pas été prises en compte par les participants (notamment les alternatives qui proposaient du covoiturage à des individus qui avaient déjà tenté, mais sans succès, de trouver un équipier, ou les alternatives qui engendraient des gains trop faibles par rapport aux contraintes induites). Au final, c'est un nombre important d'alternatives que les participants n'ont « pas pu » ou « pas voulu » s'engager à tester, pensant qu'ils ne pourraient pas la mettre en place.

L'engagement « à tester des alternatives » a donc concerné un nombre relativement restreint d'alternatives dans notre expérimentation.

- Les participants se sont sentis peu engagés

Par ailleurs, l'engagement des participants à tester une ou plusieurs des alternatives qui leur avaient été proposées s'est fait par téléphone, au cours de l'entretien individualisé qui a suivi la distribution des PTP ; cet engagement s'est donc fait uniquement par oral, et n'a pas donné lieu à l'écriture d'un quelconque document par le participant.

En conséquence, en s'engageant uniquement par oral, les ménages ne se sont pas vraiment sentis « tenus » de respecter leur parole. En outre, en n'ayant pas de document papier auquel se référer, certains participants ont oublié quel engagement ils avaient pris lors de notre entretien téléphonique⁴²⁹.

Nous pensons donc qu'un « contrat d'engagement » rédigé par le participant, dans lequel il aurait lui-même inscrit l'alternative qu'il comptait tester et les conditions de cette mise en place (pour quel trajet, à quelle date, pendant combien de temps, etc.) a sans aucun doute manqué⁴³⁰ : un tel contrat aurait sans doute permis que la phase d'engagement ait plus d'impact dans le processus de changement de comportement.

⁴²⁹ Un engagement oublié : (*A propos de l'écoconduite, qu'elle s'était engagée à tester*) « Ah oui non j'ai complètement oublié ! Je voulais regarder mais... ah non j'ai oublié ! » (F, P57-3 - V5, nS, C0-Gvoiture, seule avec enfants)

⁴³⁰ L'expérimentation d'accompagnement personnalisé a été menée dans le cadre d'un programme de recherche (MOUR, Mobilité et Urbanisme Rural, qui s'est déroulé entre 2011 et 2013), et était donc soumise à des contraintes temporelles ; nous n'avons pas eu le temps d'étudier la théorie psycho-comportementale avant de réaliser l'expérimentation, et n'avons donc pas pris conscience de l'importance de cette phase d'engagement, ce qui explique l'absence de ces contrats d'engagement.

Cette conclusion corrobore la littérature évoquée précédemment, selon laquelle la réalisation d'un « plan de concrétisation » augmente le potentiel de réussite des changements de comportement.

3.5.2. La phase de test influe sur les intentions des individus

Flamm (2004, p.158) et Vincent (2008, p.168) ont montré que c'est par l'expérimentation que des compétences de mobilité vont s'acquérir, qui vont influencer sur les déterminants d'attitude : plus un comportement est maîtrisé, moins le déterminant d'attitude va influencer négativement sur l'intention d'adopter un comportement. Ainsi, c'est en expérimentant les alternatives proposées dans leur PTP que les participants vont pouvoir modifier leur déterminant d'attitude à leur sujet, puis leur intention à les adopter ultérieurement.

La phase de test, qui s'est déroulée entre juin et juillet 2013, a eu deux impacts principaux : elle a permis de surmonter certains des freins évoqués par les participants, et a constitué une phase de contre-conditionnement.

En modifiant les attitudes et les déterminants d'attitude, la phase de test (ainsi que l'ensemble des phases qui l'ont précédé dans le processus d'accompagnement) vont agir sur l'intention des ménages à adopter un nouveau comportement. Le contre-conditionnement va alors conforter (ou non) cette nouvelle intention.

Les discours tenus par les participants au cours des différents entretiens que nous avons eus (entretien semi-directif du départ ou entretiens de suivi) ont mis en évidence des attitudes ou des déterminants d'attitude négatifs envers certains comportements (pratique du covoiturage, des modes actifs, utilisation du train, optimisation des déplacements, etc.), qui influençaient de manière négative leur intention à les adopter.

Le test des alternatives a parfois permis de modifier ces attitudes et déterminants d'attitude, et influé sur leur intention à adopter ultérieurement les comportements. Concrètement, des « freins » qui étaient évoqués par les participants avant l'expérimentation, voire après la distribution des PTP ont pu être dépassés par la mise en place de l'expérimentation.

Par ailleurs, le test des alternatives a agi comme un contre-conditionnement : les avantages et inconvénients de l'alternative ont pu être pesés par le participant, ce qui va conforter (ou au contraire affaiblir) l'intention d'adopter ce comportement. Ce contre-conditionnement s'est traduit par une évolution du discours des participants qui, alors qu'ils insistaient précédemment sur les freins au changement, insistent après le test des alternatives sur les avantages qu'ils retirent du changement. Ce contre-conditionnement conforte l'intention à adopter le comportement, et participe à la pérennisation des nouvelles habitudes.

Cette phase de contre-conditionnement pourrait être améliorée et son impact amplifié : les ménages étant sensibles à l'argument financier (et, pour certains d'entre eux, à l'argument environnemental), il serait utile de pouvoir leur fournir des bilans chiffrés mettant en évidence les gains permis par leurs changements de comportement. Le protocole d'accompagnement mis en œuvre n'est pour le moment pas adéquat pour évaluer de manière chiffrée les évolutions

comportementales des participants. Nous avons proposé précédemment des pistes d'évolution du protocole, qui permettraient de disposer de ces chiffres.

3.6. Impact des relations aidantes : support émotionnel (suivi régulier, individuel) et soutien social (groupes de réunion)

D'après le modèle transthéorique de Prochaska et Di Clemente, l'apport de « relations aidantes » favorise la routinisation des nouveaux comportements, ce qui se traduit par le passage de la phase « action » à la phase « maintien ».

Dans notre expérimentation, ces relations aidantes prennent la forme d'un support émotionnel, via le suivi régulier et individualisé que nous avons apporté aux participants, et d'un soutien social, via les réunions en groupe qui ont réuni l'ensemble des participants.

1. Pour les participants, l'impact du « soutien émotionnel » est réel. Néanmoins, les participants soulignent l'importance d'un soutien régulier, tout au long du processus de changement, et pas uniquement après la phase d'action.

En particulier, ce soutien émotionnel est important pour passer de la phase de préparation à la phase d'action, celle qui demande le plus d'investissement en temps et énergie de la part de l'individu ; la phase la moins stable, pendant laquelle le risque de retomber dans le comportement antérieur est le plus fort. Le soutien émotionnel apporté par l'accompagnement motive les participants à s'investir, et permet de dépasser le risque de « rechute ». Par ailleurs, conformément au modèle transthéorique, le soutien émotionnel est important après la phase d'action, pour maintenir les nouveaux comportements : le « risque » est de retomber rapidement dans les anciennes habitudes⁴³¹.

2. Le rôle du soutien social (assuré par les réunions en groupe) s'est également vérifié au cours de l'expérimentation. Les impacts de « l'effet-groupe » sont triples :

- l'effet groupe va tout d'abord de pair avec un effet déculpabilisant : les participants voient qu'ils ne sont pas seuls à avoir des « comportements aux conséquences négatives », et que ces conséquences qui sont mises en avant dans les PTP n'ont pas pour objectif de les montrer, eux,

⁴³¹ Un soutien émotionnel qui évite la rechute : « Le fait d'être suivis, ça dit bah allez je vais quand même faire un effort, je vais y penser, voilà c'est différent. Quand on fait tout seul pour soi, on se dit bah non, on tombe dans la solution de facilité quoi. Donc c'est un peu comme ça je me suis dit bah voilà on va se faire violence et puis on va voir ce que ça va donner. » (H, P56-3 – V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

« Oui, mais alors je vais être franche, moi il me faut des piqures de rappel. Je pense qu'il faut qu'il y ait un suivi. Alors je sais pas si je suis la seule à fonctionner comme ça, mais si on me le rappelle pas régulièrement, je pense que je reprendrai vite le pli... » (F, P44-2 - V1, S, C_{pied}-G_{voiture}, seule avec enfants)

du doigt⁴³². Déculpabilisés sur ce point, les participants deviennent plus réceptifs au contenu des livrets et aux alternatives proposées.

- par ailleurs, pour certains ménages, l'effet groupe crée une émulation, voire un sentiment de compétition. La « mise en compétition » des participants est un bon moteur vers l'action⁴³³ ; elle apporte une motivation extrinsèque : les participants vont chercher à « faire mieux » pour eux (dans l'objectif de faire des économies par exemple), mais également pour « faire mieux » que les autres. Ainsi, certains participants ont demandé à ce que les chiffres présentés dans les PTP individuels soient comparés, pour pouvoir « se situer » et savoir sur quoi agir⁴³⁴.

Néanmoins concernant notre expérimentation, faire une comparaison des chiffres présentés dans les PTP individuels n'aurait pas eu de sens : d'une part parce que les chiffres n'ont en eux-mêmes pas énormément de sens et doivent être pris avec énormément de précautions⁴³⁵ ; d'autre part parce que les ménages participant à l'expérimentation sont trop peu semblables (en termes d'âge, de structure familiale ou de situation professionnelle notamment) pour qu'une comparaison ait un sens. Cette « mise en compétition » des participants n'est donc pas un outil d'accompagnement au changement que nous avons mis en œuvre.

- enfin, au cours des réunions en groupe les participants entendent parler « d'autres alternatives », qui ne leur ont pas été proposées dans leur PTP parce qu'elles ne correspondaient pas à leurs besoins/contraintes actuels, mais qui pourraient le devenir lorsque leur situation évoluera : ce travail en groupe ouvre donc le champ des possibles⁴³⁶.

⁴³² Un travail en groupe qui déculpabilise : « C'était quand même vraiment très utile de [...] pouvoir échanger avec les gens qu'on a rencontrés, et se rendre compte que [...] on est pas les seuls à se poser des questions, à être sensibilisés à ça. » (H, P53-3 – V5, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

⁴³³ C'est d'ailleurs sur cet esprit de compétition que s'appuient les Défis Famille à Energie Positive : d'une part à l'échelle des équipes de plusieurs familles qui sont formées à l'échelle d'un territoire et « s'affrontent » pour essayer de réduire au maximum leurs consommations d'énergie (ce qui instaure une solidarité entre les familles) ; mais également au sein même des équipes, où chaque famille tente d'être celle qui a fait le plus d'économies.

⁴³⁴ Un travail en groupe qui crée de la compétition : « ... se dire bah tiens moi je me situe là, bah tiens je suis mieux que les autres, ou bien là vraiment je suis franchement mauvais, faut vraiment que je fasse quelque chose par rapport à ça quoi. » (H, P46-2 – V2, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants).

⁴³⁵ Cf. Annexe 18 (p.lvii) dans laquelle nous expliquons les raisons pour lesquelles les chiffres présentés dans les PTP doivent être pris avec énormément de précautions, et qui explique pourquoi nous ne les avons utilisés que dans un objectif de sensibilisation et de conscientisation.

⁴³⁶ Un travail en groupe qui ouvre le champ des possibles : « C'était quand même vraiment très utile d'avoir l'accompagnement pour se rendre compte que... soit y avait d'autres alternatives, même si nous on pouvait pas les mettre en place, mais qui existaient aussi, donc prendre connaissance d'autres moyens pour le futur [...] » (H, P53-3 – V5, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants)

« Ce que ça me donne envie de mettre en place malgré tout : on réfléchit à l'année prochaine par exemple pour les activités musicales, pour changer de lieu ! Pour voir à Azay-le-Rideau ce qui se fait maintenant. Qui se faisait pas il y a quelques années mais maintenant ils ont peut-être mis des choses en place. » (F, P39-2 – V2, S, C₀-G_{voiture}, en couple avec enfants)

Le travail en groupe apporte aux participants des connaissances sur d'autres alternatives, connaissances qu'ils n'auront pas à rechercher (ou qu'il leur sera moins difficile à acquérir) lorsque leur situation évoluera. En termes de modèle transthéorique, cette pré-connaissance des actions à mettre en place pour adopter un nouveau comportement diminuera la durée de la phase « préparation » et facilitera le passage vers la phase « action ».

3.7. Accompagnement à long terme ?

Nous l'avons déjà mentionné précédemment, nous n'avons pas accompagné les ménages après la phase « action », dans les phases de maintien et de terminaison. Ces dernières phases durent en moyenne 6 mois, pendant lesquels les nouveaux comportements sont stabilisés et routinisés.

Nous avons repris contact avec les ménages un an et demi après la fin de l'expérimentation, mais ce dernier entretien ne faisait pas partie du protocole : il visait uniquement à analyser l'impact à long terme de l'accompagnement personnalisé.

Ce suivi *a posteriori* a montré que des comportements qui avaient été adoptés suite à l'accompagnement avaient perduré ; par ailleurs, de nouveaux changements ont été entrepris par les participants, après la fin de l'expérimentation. Le suivi a néanmoins également montré que certains comportements avaient été arrêtés suite à une « perturbation » (en l'occurrence, une disparition du covoitureur) : pour reprendre les termes du modèle transthéorique, on parle de rechute. Nous faisons l'hypothèse que cette rechute s'explique notamment par un manque de motivation de la part des ménages ; ainsi, la motivation que ces ménages avaient développée au cours de l'accompagnement a disparu après la fin de l'expérimentation : l'équilibre « avantages perçus Vs contraintes », qui pesait en faveur du changement de comportement au moment de l'expérimentation, s'est ensuite inversé.

Peut-on, et faut-il, chercher à maintenir à tout prix cette motivation chez les ménages, à l'issue du protocole d'accompagnement ?

Selon le modèle transthéorique de Prochaska et Di Clemente, une rechute au cours de la transition comportementale n'est pas synonyme d'échec total : si les ménages reprennent certaines de leurs anciennes habitudes lorsqu'un changement de comportement ne « fonctionne » pas, ils ne « retombent » pas aux premières phases de la transition. L'impact des phases de pré-contemplation et de contemplation (toute la sensibilisation qu'ils en auront retirée) n'est pas perdu ; ainsi, les ménages qui auront subi un premier « échec » repartiront plus facilement dans un processus de changement comportemental lorsqu'un besoin ou une envie de changement s'imposeront.

La motivation trop « superficielle » qui a mené à ce premier « échec » se consolidera alors d'elle-même.

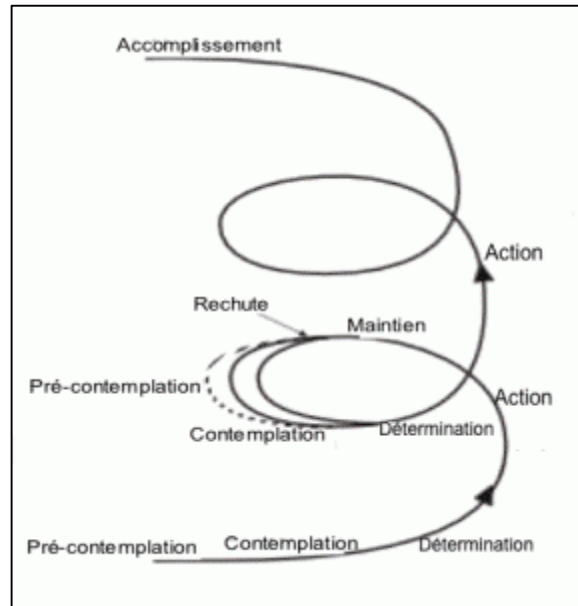


Schéma 27 : Modèle transthéorique des étapes du changement – Prochaska & Di Clemente (1982)

Selon nous, il n'est donc pas utile de poursuivre l'accompagnement après la mise en application des alternatives : les différentes phases du protocole mis en œuvre auront permis à certains participants (ceux qui auront pu tester des changements de comportements entraînant des gains suffisamment importants) de rentrer dans un processus de transition comportementale ; ceux-ci pourront alors « se débrouiller » seuls pour gérer les rechutes, adapter leurs comportements, jusqu'à réussir à adopter de manière pérenne de nouvelles pratiques de mobilité.

3.8. Schéma conclusif

Le schéma ci-dessous résume le rôle de chacune des 6 phases du protocole d'accompagnement (entretien semi-directif ; remplissage du carnet de pratiques ; production de bilans chiffrés ; proposition d'alternatives ; engagement à tester puis test de ces alternatives ; et suivi régulier, individuel et collectif) en termes de sensibilisation/conscientisation, de motivation et de diminution du sentiment d'impuissance, et de soutien. L'impact de chacune des phases est évalué à l'aide de « + » ou de « - » ; plus le nombre de signes est élevé, plus l'impact est fort.

Il résume également quel moment de la formation du comportement chacune de ces phases va influencer : sur l'attitude (positive ou négative) envers le comportement, sur l'intention à l'adopter, enfin sur la routinisation du comportement.

Ainsi :

- Les entretiens semi-directifs, le remplissage des carnets de pratiques, la lecture des bilans chiffrés, ainsi que les réunions de groupe, influent sur l'attitude des participants envers le « changement de comportement »⁴³⁷ : ces 4 mesures d'accompagnement créent une sensibilisation (notamment via une déculpabilisation) et une conscientisation des ménages.
- L'intention à « changer de comportement » (l'envie de changement) puis l'envie d'adopter un ou plusieurs nouveaux comportements en particulier apparaissent à la lecture des bilans, puis dans l'ensemble des autres phases de l'accompagnement : lecture des alternatives, engagement à tester une ou plusieurs alternatives et test des alternatives, ainsi que lors des réunions de groupe et des échanges individualisés. Cette intention à modifier ses habitudes et à adopter un ou plusieurs nouveaux comportements se développe grâce à la motivation et à la diminution du sentiment d'impuissance que créent chacune de ces phases.
- Enfin, la routinisation du comportement adopté est permise par le soutien moral (apporté par le suivi individuel) et par le contre-conditionnement créé par les avantages perçus du comportement.

⁴³⁷ On ne parle pas ici d'un comportement en particulier, mais bien de l'idée même d'un changement de leurs comportements, d'une évolution de leurs habitudes.

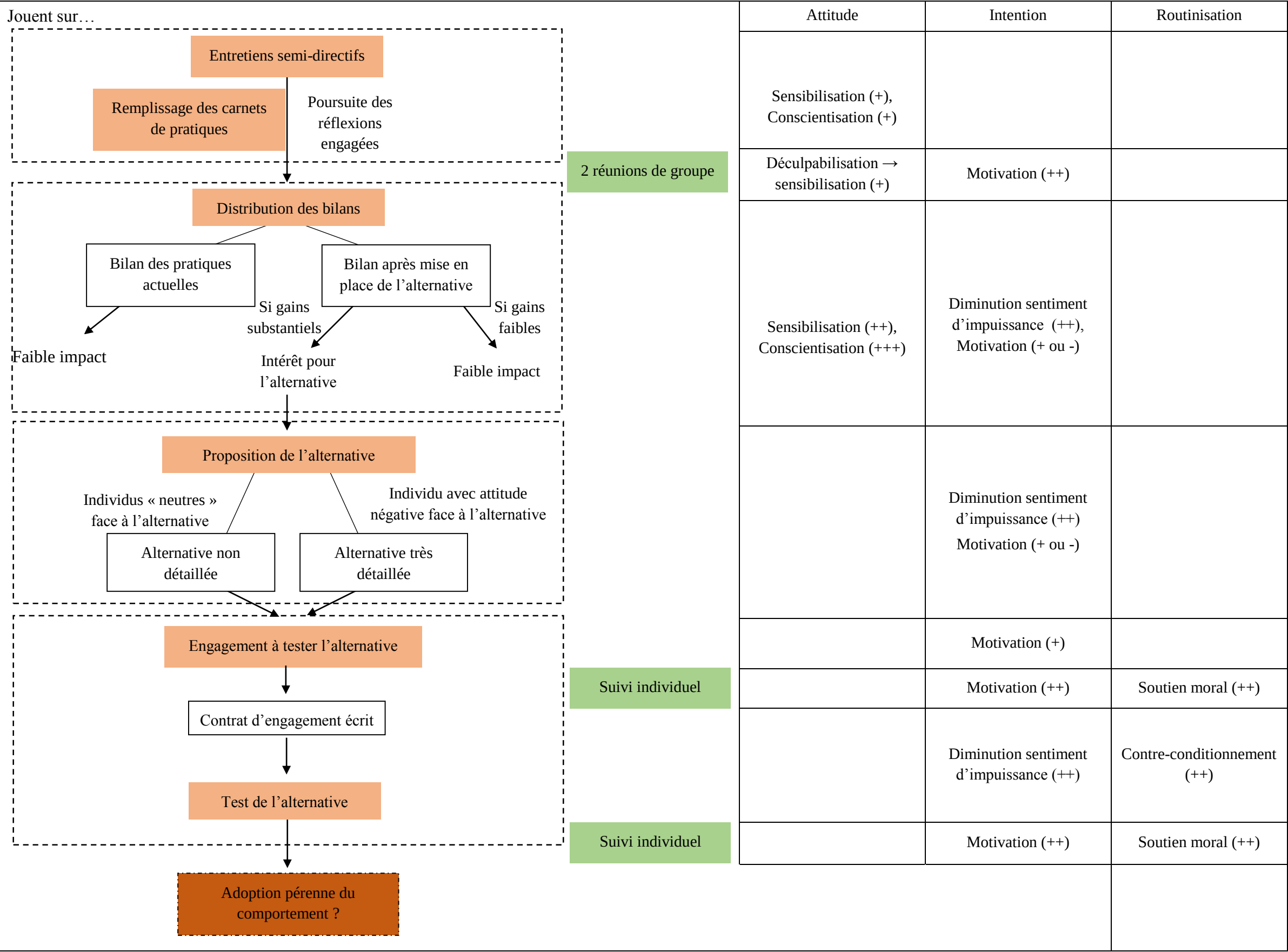


Schéma 28 : Schéma conclusif : protocole d'accompagnement au changement et impact des différentes phases sur l'attitude et l'intention des participants – MH, 2014

4. Retour critique sur l'accompagnement personnalisé au changement de pratiques de mobilité

Cette 4^{ème} section revient de manière critique sur l'accompagnement personnalisé en tant que levier de changement de comportement : nous avons au cours de notre recherche « expérimenté » ce levier, avec un groupe d'une vingtaine de personnes, et pu observer un certain nombre de résultats. La question se pose alors de la valorisation d'une telle mesure dans le « monde réel » : est-elle utile ? est-elle reproductible ? est-elle généralisable à grande échelle ?

L'agencement des pratiques de mobilité des ménages constitue un équilibre compliqué, parfois précaire, qui doit permettre d'assurer des emplois du temps contraints (David, 2013). Ainsi, modifier des pratiques de mobilité pour développer des mobilités plus respectueuses de l'environnement n'est pas toujours une « simple » question de report modal (cf. les différents freins au changement évoqués précédemment) : pour certains déplacements, cela implique de modifier en profondeur l'organisation quotidienne des ménages, voire de développer des organisations collectives. Cette complexité des changements nécessaires à l'évolution des comportements explique pour beaucoup la réticence au changement que l'on perçoit chez les ménages, ou le sentiment d'impuissance à modifier leurs pratiques qu'ils expriment.

Le caractère complexe du changement de comportement de mobilité ne signifie néanmoins pas qu'un changement est impossible : notre expérimentation, ainsi que la littérature au sujet des TFP, ont montré que des évolutions de pratiques sont réellement possibles.

4.1. Trois points essentiels : conscientiser, motiver au changement, aider au « passage à l'acte »

L'expérimentation menée a mis en évidence les trois phases essentielles de l'accompagnement pour mener à un changement de comportement :

- Conscientiser les individus sur les conséquences (temporelles, financières ou environnementales) de leurs pratiques ;
- Motiver au changement (en montrant que des pratiques alternatives sont possibles, et en mettant en évidence les gains permis par les pratiques alternatives) ;
- Aider au « passage à l'acte », en proposant un test des alternatives et un engagement de la part des ménages.

Le levier d'accompagnement personnalisé tel que nous l'avons proposé constitue un ensemble cohérent, un « package complet » qui peut faire évoluer les pratiques à condition d'être mis en œuvre de manière globale. En effet, nous avons montré plusieurs fois qu'un protocole d'accompagnement mené de manière partielle ne conduira pas forcément à un changement de comportement, ou à un changement de comportement pérenne :

- Conscientiser (à propos de l'impact des pratiques actuelles) ne crée pas nécessairement une motivation au changement (« savoir n'est pas vouloir ») ;

- Proposer des alternatives et mettre en évidence les gains qu'elles entraînent peut créer une motivation au changement, mais qui ne se traduit pas toujours par un « passage à l'acte », en raison de différents freins ;
- Proposer un test des alternatives et accompagner au cours du test peut permettre de dépasser ces freins, et conduire à un changement de comportement effectif.

4.2. Un accompagnement personnalisé chronophage et exigeant, tant pour les participants que pour les encadrants

L'expérimentation d'accompagnement personnalisé s'est déroulée sur 9 mois au total : elle a débuté entre novembre 2012 et février 2013 avec les premiers entretiens semi-directifs qui ont permis de recruter les participants, et s'est achevée en juillet 2013 par le test des alternatives et les derniers entretiens de suivi.

Quel investissement...

Globalement, l'expérimentation a demandé un investissement très important, tant de la part des participants que de notre part.

1. Pour les participants :

Les 19 ménages participants ont dû, au cours des 9 mois qu'a duré l'expérimentation :

- remplir des carnets de pratiques pendant une semaine, dans lesquels ils ont dû détailler l'ensemble de leurs déplacements ; nous avons plusieurs fois évoqué le caractère possiblement rébarbatif du remplissage (au cours de l'entretien de recrutement, puis au cours de la 1^{ère} réunion rassemblant les participants) : pourtant, aucun participant n'a critiqué cette phase pendant les entretiens de suivi⁴³⁸ ;
- lire et d'appropriier les Programmes de Transport Personnalisé (les bilans et les alternatives proposées), et choisir une ou plusieurs alternatives à tester ;
- mettre en pratique une ou plusieurs alternatives, modifier leurs pratiques de mobilité habituelles.

Participer à l'expérimentation a donc demandé un investissement important⁴³⁹ de la part des ménages. Cet investissement était peut-être trop important, ce qui peut expliquer le désengagement progressif de certains participants :

- avril 2013 : 19 ménages ont rempli un carnet de pratiques,

⁴³⁸ Au contraire, plusieurs participants ont proposé de prolonger la période de remplissage des carnets de pratiques (sur 2 semaines, voire un mois), pour que les informations contenues dans les carnets soient plus représentatives de leurs pratiques.

⁴³⁹ Quoiqu'important, l'investissement à fournir de la part des ménages était néanmoins essentiel : comme nous l'avons montré précédemment, il est important que les ménages s'engagent réellement (notamment en temps) dans leur transition comportementale pour que des changements de comportements effectifs et pérennes puissent émerger.

- juin 2013 : 15 ménages ont pu être joints pour le premier entretien de suivi (après réception des PTP),
- juillet 2013 : seuls 7 ménages ont pu être joints pour le 2nd entretien (après test des alternatives) ; ce faible nombre peut en partie s'expliquer par la période (début des vacances scolaires), peu propice.
- février 2015 : 9 ménages ont pu être joints pour le 3^{ème} entretien de suivi évaluant les résultats à long terme de l'accompagnement.

2. Pour l'équipe de recherche encadrant l'expérimentation

Le recrutement des participants, l'accompagnement régulier des participants *via* les réunions et les appels téléphoniques de suivi, mais surtout la définition des alternatives et la fabrication des Programmes de Transport Personnalisé, ont demandé un travail très conséquent de la part de l'équipe de recherche encadrant l'expérimentation.

... pour quels résultats ?

Les résultats sont-ils suffisamment probants au regard de cet investissement important ? L'accompagnement personnalisé a entraîné une conscientisation des participants à la question de la mobilité, ainsi que des changements de pratiques effectifs, dont certains se sont pérennisés dans le temps. Il a également participé (de manière indirecte) à d'autres changements de pratiques, apparus après la fin de l'expérimentation.

De manière plus générale, nous considérons l'expérimentation d'accompagnement personnalisé comme une première marche, une entrée dans un processus de transition comportementale qui pourra se poursuivre ultérieurement, lorsque les individus ressentiront le besoin ou l'envie de modifier leurs pratiques : ils pourront alors faire évoluer leurs pratiques seuls, et plus facilement que s'ils n'avaient pas été accompagnés antérieurement.

En raison du protocole mis en œuvre, il nous est impossible de chiffrer précisément l'impact de l'accompagnement. Néanmoins, nous avons vu que les résultats les plus probants ont été obtenus pour les ménages ayant des pratiques régulières et coûteuses (pour simplifier : pour les ménages réalisant des déplacements pendulaires relativement longs, à heures fixes) ; l'impact de l'accompagnement a été moindre pour les ménages ayant des déplacements non réguliers ou peu coûteux (ménages retraités notamment, ou ménages d'actifs travaillant à proximité de leur domicile), à qui il a été difficile de proposer des alternatives, ou à qui les alternatives proposées permettaient des gains (financiers ou temporels) peu significatifs.

4.3. Quelle reproductibilité, quelle généralisation possible ?

(1) Alléger le protocole, mais sans chercher à le généraliser à une grande échelle

L'expérimentation a montré qu'il est possible de faire évoluer les pratiques de mobilité des populations, mais à la condition de mettre en œuvre un protocole relativement lourd et chronophage, tant pour l'équipe encadrante que pour les ménages ; ajoutant à cela des résultats

somme toute modérés, l'intérêt pour les pouvoirs publics de mettre en œuvre un tel protocole peut sembler limité.

Néanmoins, il serait possible d'alléger le protocole d'accompagnement : en utilisant des outils technologiques ; en se concentrant sur certains types de déplacements ; en travaillant avec certains ménages.

- L'utilisation d'outils technologiques peut alléger la phase de réalisation des bilans chiffrés :

Notre expérimentation s'est basée sur l'analyse des pratiques de mobilité des ménages, détaillées dans des carnets de pratiques remplis à la main par les participants : ces données ont notamment été traitées pour produire les bilans de pratiques chiffrés fournis aux ménages, et calculer les gains permis par chaque alternative proposée.

L'utilisation d'outils technologiques dans des programmes de recherche sur les questions de mobilité se développe énormément ces dernières années ; les expériences de TFP ont en particulier de plus en plus recours à des outils GPS pour acquérir des données sur les pratiques des ménages.

Ainsi, une expérience menée en 2011 (cf. Meloni & Sanjust, 2014, p, 329 ; Meloni et al, 2014) a eu recours à une application pour SmartPhone, l'*Activity locator*, qui permettrait de remplacer les carnets de pratiques remplis à la main. Cette application géo-localise les ménages (fournissant des informations sur les origines/destinations et les horaires des déplacements des ménages), et permet aux utilisateurs de renseigner le motif de chaque déplacement. Pour obtenir l'ensemble des informations utiles à notre protocole d'accompagnement, on peut imaginer améliorer l'application en demandant en plus des informations sur le mode de transport utilisé et le nombre de personnes participant au déplacement.

Utiliser une telle application permettrait à l'équipe encadrante de limiter le temps passé à réaliser les bilans, ce qui participerait à alléger globalement le protocole ; l'utilisation d'un tel outil permettrait également d'améliorer la complétude et l'exactitude des données recueillies sur les pratiques des ménages (Bricka & Murakami, 2012).

Elle permettrait également aux participants de limiter le temps consacré à informer sur leurs pratiques⁴⁴⁰, ce qui limiterait leur investissement et pourrait éviter leur désengagement progressif de l'accompagnement ; l'utilisation d'un tel outil permettrait également d'avoir des retours rapides sur les conséquences de leur changement de comportement, ce qui renforcerait leur motivation.

Néanmoins, le principal inconvénient de cette application est lié à la contrainte pour les ménages participants à l'accompagnement d'être propriétaires d'un smartphone. Un second inconvénient est la nécessité de renseigner les informations en temps réel, au fur et à mesure

⁴⁴⁰ Nous avons néanmoins montré précédemment que le remplissage des carnets de pratiques, ainsi que le fait de voir écrits « noir sur blanc » la totalité de leurs déplacements participe à la conscientisation de ménages, et constitue de fait une phase non négligeable de l'accompagnement.

des déplacements, alors que les carnets de pratiques peuvent, eux, être remplis en une seule fois à la fin de la journée.

- Se concentrer sur les déplacements « simples » et/ou « les plus impactants » peut alléger la phase de détermination des alternatives :

La partie de l'accompagnement la plus chronophage et la plus complexe à mener pour l'équipe encadrante est la proposition d'alternatives adaptées aux contraintes et besoins spécifiques des ménages.

Les pratiques des ménages étant par nature spécifiques à chaque ménage, et déterminées pour répondre à un emploi du temps souvent complexe, la phase de proposition des alternatives est nécessairement à réaliser à l'échelle de chaque ménage, et impossible à « généraliser ».

En revanche, nous avons pu voir que parmi l'ensemble des déplacements réalisés par les ménages, certains sont plus « simples » que d'autres à faire évoluer. Il s'agit des déplacements mono-motifs de forme simple (« constitués de deux déplacements partant du domicile puis retournant à celui-ci ») et réguliers : typiquement, des déplacements domicile-travail réalisés à heures fixes, ou liés à une activité de loisirs régulière.

Ainsi, il est possible pour « alléger » le protocole de concentrer l'accompagnement uniquement sur ces déplacements « simples ».

Focaliser l'accompagnement sur ces déplacements « simples » a par ailleurs deux autres avantages. D'une part, les déplacements réguliers, liés au travail ou aux loisirs, peuvent représenter une part importante des déplacements effectués par les ménages, en particulier pour les ménages d'actifs avec enfants, dont « *les semaines ont tendance à se ressembler* »⁴⁴¹. Ces déplacements réguliers représentent donc de fait une part importante de leurs budgets-mobilité ou de leurs émissions de CO₂ : c'est donc en « améliorant » ces déplacements que l'on limitera le plus les coûts financier et environnemental des pratiques des ménages. L'importance des gains permis par l'évolution de ces comportements se répercutera *a fortiori* sur la motivation des ménages. D'autre part, ces déplacements réguliers sont par nature anticipables et répétitifs. Ils sont donc tout à fait adaptés à un report modal vers des transports en commun ou du covoiturage (qui impliquent une anticipation) et peuvent rapidement se muer en nouvelles routines (grâce à leur répétition fréquente, qui permettra d'ancrer rapidement les nouvelles habitudes).

La littérature⁴⁴² ainsi que l'analyse des carnets de pratiques remplis par les participants à l'expérimentation⁴⁴³ montrent qu'environ 50% des déplacements sont de « forme simple » ; ce

⁴⁴¹ H, P3 – V5, nS, C_{pied}-G_{voiture}, en couple avec enfants

⁴⁴² Kieffer & Audard (2014, p. 254) : 52% des déplacements sont intégrés dans des sorties simples (Agglomération toulonnaise) ; AUrba (2011, p.27) : 49,8% des déplacements ne sont pas enchaînés (Agglomération bordelaise).

⁴⁴³ Selon notre analyse, 53% des déplacements sont de « forme simple », intégrés dans des voyages directs.

pourcentage est supérieur pour les déplacements pendulaires⁴⁴⁴ : environ 60% d'entre eux sont de forme simple. Concernant les déplacements liés aux loisirs, nous ne disposons pas de données sur la part des déplacements de forme simple. Enfin, concernant les déplacements liés à l'accompagnement des enfants, Hani (2011, p.77) montre que lorsqu'ils sont organisés en chaîne, le motif secondaire du déplacement est souvent un motif d'achat, qui sert à valoriser le temps d'attente : « *le parent accompagnateur profite que ses enfants sont à leur activité pour « faire un saut » à côté, effectuer un achat auquel il n'a pas pensé avant.* » On peut donc qualifier ces déplacements de « faussement enchaînés » : le motif secondaire (achat) n'est pas contraint, et peut facilement être réalisé à un autre moment.

Pour ces déplacements réguliers et de forme simple (ou faussement enchaînés), la détermination des alternatives est assez rapide : il « suffit » de vérifier si un report modal vers un service de transport en commun est possible, et/ou de proposer un report modal vers du covoiturage ; il n'est pas nécessaire pour ces déplacements « simples » de travailler à une réorganisation plus globale de l'organisation du ménage.

Une fois ces alternatives rapidement identifiées, le protocole d'accompagnement se poursuit par la mise en évidence des gains permis (ce qui peut se faire instantanément grâce à l'utilisation d'un outil de type *Activity locator*) et par l'accompagnement au test de l'alternative.

⁴⁴⁴ ATU et al (2011, p.8) : 63% des déplacements pendulaires sont directs (Agglomération tourangelle) ; AUrba (2013, p. 16) : 56% des déplacements pendulaires sont directs (Agglomération bordelaise).

Comparaison Accompagnement personnalisé et PDE : quelle plus-value pour l'accompagnement ?

« Un Plan de Déplacement Entreprise (PDE) est une démarche à l'initiative d'une entreprise ou d'une administration lui permettant de favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs, vélo, marche à pied, covoiturage ...), et de rationaliser les déplacements liés au travail » (Tissot, 2011), en particulier les déplacements pendulaires des salariés.

Quelle est la plus-value du protocole d'accompagnement personnalisé par rapport à un PDE ?

Pour reprendre les termes utilisés dans notre protocole, nous pouvons considérer que les actions menées dans le cadre d'un PDE constituent la phase de « propositions d'alternatives », en encourageant un report modal ou une rationalisation des déplacements.

Les phases de conscientisation et de motivation (à travers des bilans de pratiques chiffrés et personnalisés, et la mise en évidence des gains permis par le report modal), ainsi que la phase d'accompagnement au « passage à l'acte » sont absentes des PDE. Or, nous avons montré précédemment l'importance de chacune de ces trois phases-clés.

Ainsi, un PDE peut ouvrir un « champ des possibles » aux salariés, en leur proposant des alternatives auxquelles ils n'avaient pas forcément pensé ; par ailleurs, la mise en œuvre du PDE à l'échelle de l'entreprise peut faire jouer un « effet-groupe », qui crée une émulation parmi les ménages. Néanmoins, les PDE tels qu'ils sont généralement mis en œuvre ne peuvent pas permettre de dépasser les freins liés au passage à l'acte ou créer de la motivation au changement.

- Travailler avec les ménages vulnérables* ou sensibles à l'environnement peut augmenter le potentiel de changement effectif

Les ménages présentant des niveaux élevés de vulnérabilité* ou de sensibilité à l'environnement présentent également un besoin ou une envie de modifier leurs comportements : ceux-ci créent de la motivation, dont nous avons montré qu'elle est favorable aux changements effectifs de comportement, elle favorise la routinisation des nouveaux comportements et limite les risques de « rechute ». Cette motivation peut apparaître au cours de l'accompagnement personnalisé, mais ses effets semblent moins forts que lorsqu'elle préexiste.

Ainsi, travailler uniquement avec des ménages vulnérables* ou sensibles augmente le potentiel de changement effectif suite à l'accompagnement.

Alléger le protocole d'accompagnement est possible en utilisant des outils technologiques tels que l'*Activity Locator*, qui va permettre d'automatiser la réalisation des bilans de pratiques chiffrés ; en se concentrant sur les seuls déplacements réguliers et de « forme simple », pour

lesquels la détermination d'alternatives est relativement facile ; en travaillant avec des ménages qui présentent un besoin ou une envie de changement.

Malgré cela, il n'est pas souhaitable de mettre en œuvre des protocoles d'accompagnement personnalisé à l'échelle d'une population trop importante (commune, voire quartier) : il est nécessaire de réaliser l'accompagnement à l'échelle d'un groupe de taille maîtrisée. En effet, l'impact de l'accompagnement sur les ménages s'explique également par les « relations aidantes » dont ils bénéficient, sous la forme d'un « soutien émotionnel » (suivi régulier) de la part de l'équipe encadrante, et d'un « soutien social » (« effet-groupe ») de la part du groupe de ménages participant à l'accompagnement.

(2) Quelle structure pour réaliser l'accompagnement personnalisé ?

L'accompagnement personnalisé peut être considéré comme une mission de conseil en Mobilité. Le Conseil en mobilité est « l'instrument privilégié d'une politique intégrée de gestion des déplacements, pensée de manière globale et transversale. Il joue un rôle d'interface entre les différents acteurs (usagers, élus et techniciens des collectivités, opérateurs de transports collectifs), et contribue à identifier les principaux dysfonctionnements et les éventuelles incohérences dans la gestion des déplacements, à alerter les responsables concernés, à accompagner les décideurs dans la recherche d'une politique commune et novatrice en matière de mobilité » ARENE (2015).

Les missions de conseil en mobilité regroupent :

- de l'apport d'information sur les offres alternatives à la voiture ;
- de la mise en œuvre d'outils (calcul du budget-temps ou –argent lié à un mode) ou de méthodes (Plans de Déplacement Entreprise, Plan de Déplacement Etablissement Scolaire) permettant aux usagers de rationaliser leurs choix en matière de déplacements.

Les conseillers en mobilité travaillent avec des particuliers, des employeurs publics et privés, des collectivités, ou des établissements scolaires.

Différentes structures peuvent porter ces missions de conseil en mobilité, aujourd'hui assurées essentiellement en milieu urbain, dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants pour lesquelles c'est une obligation depuis 2004⁴⁴⁵ ; on peut identifier quatre types de structures locales *a priori* adéquates (Huyghe et al, 2013, p. 235) :

- deux structures qui assurent déjà du conseil en mobilité : les Agences Locales de Mobilité (implantées essentiellement en milieu urbain) et les Centrales de Mobilité ;
- deux autres structures qui assurent aujourd'hui du conseil au particulier dans le domaine de l'énergie : les Agences Locales de l'Energie et du Climat (ALEC) et les Espaces Info→Énergie (EIE). La mobilité fait partie des domaines d'intervention de ces structures, étant « *susceptible de consommer de l'énergie ou d'en produire* », mais c'est un volet encore

⁴⁴⁵ La LOTI, modifiée par Loi n°2004-809 du 13 août 2004 impose aux agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en place un service de Conseil en mobilité sur leur territoire, qui vient accompagner les prescriptions des Plans de Déplacement Urbains.

rarement développé. « *La mobilité durable est un nouveau champ qu'il reste à investir* » (FLAME, 2012).

Chapitre III. L'accompagnement personnalisé, un levier d'accompagnement au changement valorisable par les pouvoirs publics

L'objectif premier de l'expérimentation d'accompagnement personnalisé que nous avons présentée et analysée dans les chapitres précédents était de tester, à petite échelle, un levier d'accompagnement au changement des pratiques de mobilité. Cette expérimentation n'a pas d'intérêt en tant que telle⁴⁴⁶ : sa finalité est d'alimenter les débats actuels sur les outils permettant de répondre aux enjeux environnementaux de la mobilité en milieu rural, mobilité aujourd'hui largement dépendante de la voiture.

Ce 4^{ème} et dernier chapitre sera donc l'occasion de voir comment une telle expérimentation d'accompagnement au changement peut être valorisée par les pouvoirs publics, dans le cadre de politiques de mobilité.

1. Quel est l'intérêt d'une telle mesure d'accompagnement pour les pouvoirs publics ?

- Les pouvoirs publics doivent agir pour encourager et développer des mobilités moins émettrices de CO₂

La mobilité est l'une des caractéristiques des sociétés occidentales modernes et est quasiment considérée comme un droit fondamental⁴⁴⁷, au même titre que la liberté d'expression et la liberté des choix : la mobilité est aujourd'hui vue comme une condition majeure de l'intégration et de la réussite sociales. Pourtant, la mobilité est également largement controversée en raison des inégalités sociales (Bacqué & Fol, 2007 ; Le Breton, 2007) et des nuisances environnementales, en termes de pollution de l'air ou de consommation d'espace (Larose, 2011) qui lui sont associées.

⁴⁴⁶ Cette expérimentation a néanmoins été l'occasion de tester et de valider un modèle de transition comportementale dans le domaine de la mobilité, alors que celui-ci est généralement mis en œuvre dans les domaines de la santé ou du marketing social (Andreasen A. (1995) *Marketing Social Change: Changing Behavior to Promote Health, Social Development, and the Environment*, Jossey-Bass)

⁴⁴⁷ Le « transport » a été consacré comme un droit dans la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) de 1982 ; le « droit à la mobilité » est quant à lui toujours l'objet de débats, et ce depuis 2003 et le colloque *Les sens du mouvement* (voir Lévy, 2011 ; Orfeuill, 2011).

La France s'est engagée à respecter des objectifs de réduction de ses émissions de Gaz à Effet de Serre, qui impliquent notamment de réaliser des changements majeurs dans le domaine de la mobilité et des transports. D'une part, les lois Grenelle I et II⁴⁴⁸ fixent des objectifs de réduction des émissions du secteur Transports de 20% d'ici à 2020, afin de revenir au niveau de 1990 (MEDDE, 2014) ; d'autre part, la France doit également respecter les objectifs européens fixés dans le Paquet Energie-climat, qui imposent notamment une diminution des émissions de GES de 20% d'ici à 2020, et de 40% d'ici à 2030, par rapport à 1990⁴⁴⁹.

- Comment les pouvoirs publics peuvent-ils agir ? Quels leviers peuvent-ils actionner pour atteindre ces objectifs ?

Les mesures à mettre en œuvre en termes de transport et de mobilité pour atteindre ces objectifs sont inscrites dans des Plans Climat-Energie Territoriaux (PCET) que doivent mettre en place les collectivités de plus de 50 000 habitants ; le Centre de ressources des PCET-ADEME⁴⁵⁰ propose différents leviers d'actions, regroupés sous 5 onglets (cf. liste complète en Annexe 21, p.lxxiii) :

- « Analyser les déplacements sur le territoire » : travail de diagnostic ;
- « Intégrer les transports dans une vision globale de l'aménagement pour limiter la demande en mobilité contrainte » : travail d'aménagement et d'urbanisme ;
- « *Etre exemplaire et gérer sa flotte de véhicules* » : travail à destination spécifique de la collectivité qui met en place le PCET ;
- « *Favoriser les modes propres et peu polluants* » : travail sur l'offre en services de transport (développer les transports publics et alternatifs, les pistes cyclables, etc.) et en services de mobilité (accompagner à l'élaboration de PDE, encourager l'intermodalité, créer des Centrales d'Information Multimodale, mettre en place un service de Conseil en Mobilité, coordonner les différents plans de déplacements urbains, et schémas départementaux et régionaux de transport, etc.) ;
- « *Faire évoluer les représentations sociales et impliquer les usagers* » : en particulier, travail sur l'appropriation des nouvelles solutions de transport, via des événements dédiés, des campagnes d'information, de l'éducation dans les écoles.

Par ailleurs, la *Stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable 2015-2020* adoptée par le Gouvernement français en février 2015 (Gouvernement français, 2015)⁴⁵¹, fixe 9 axes de travail prioritaires. En particulier, l'axe « *Eduquer, former et*

⁴⁴⁸ Loi 2009-967 du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, et loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

⁴⁴⁹ MEDDE (2014). *Le paquet « Energie-Climat »*, [Consulté le 23/02/2015 sur <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Paquet-Energie-Climat-2030-Par-l.html>]

⁴⁵⁰ PCET-ADEME (2014). Les leviers d'actions possibles, [Consulté le 24/02/2015 sur <http://www.pcet-ademe.fr/domaines-actions/transports/les-leviers-dactions-possibles>]

⁴⁵¹ Cette stratégie fixe un « *nouveau cap en matière de développement durable* » après l'adoption en 1^{ère} lecture par l'Assemblée Nationale en octobre 2014 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (le vote sur l'ensemble du texte interviendra le 3 mars 2015).

sensibiliser pour la transition écologique et le développement durable » indique qu'il faut « *aider à la modification des choix et des comportements de la société* ».

Ainsi, le texte enjoint à « encourager et soutenir l'évolution des pratiques et le passage de la prise de conscience à l'acte. Pour ce faire, « les modes d'accompagnement pertinents sont à co-construire en y impliquant les citoyens [...] ; notamment la formalisation de corpus de messages consensuels sur les bénéfices liés aux comportements éco-socio-responsables, ou bien par exemple des pratiques étudiées dans le cadre de *l'économie comportementale* telles que les *nudges*⁴⁵² ».

Le travail sur les comportements des individus nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis, ou le travail de responsabilisation des citoyens pour en faire des *co-acteurs*, des *consomm'acteurs* (Gouvernement français, 2015, p.95) peuvent être regroupés sous le terme d'incitations comportementales (Dujin & Maresca, 2012). L'incitation comportementale est clairement présente parmi les leviers d'actions proposés par l'ADEME et la SNTEDD, qui évoquent la communication, l'information, l'éducation, les *nudges*, ou d'autres mesures permettant une évolution des comportements. Le levier d'accompagnement personnalisé que

⁴⁵² « Un nudge est un « coup de pouce » simple et non coûteux qui modifie le comportement des individus d'une manière prévisible, sans créer d'interdictions et sans changer les incitations économiques » (Villeval, n.d, p.11). Les *nudges* se veulent des mesures incitatives mais non prescriptives (les individus sont libres de les suivre ou non) ni culpabilisantes.

Les deux précurseurs des *nudges*, C. Sunstein et R. Thaler (auteurs en 2010 de *Nudge-la méthode douce pour inspirer la bonne décision*) défendent l'idée d'un paternalisme libertarien, qui se base sur la théorie de *de l'économie comportementale*. Les *nudges* sont donc une mesure qui fournit un contexte (une architecture des choix) permettant aux individus de choisir plus facilement et à moindre coût la meilleure décision pour l'intérêt général, en associant au comportement des bénéfices ou des coûts (Hédoin, 2010).

Les *nudges* se basent sur différentes stratégies, mises en œuvre pour dépasser les obstacles au changement (CAS, 2011) :

- Définir des options par défaut : les individus ne souhaiteront pas fournir un effort supplémentaire pour changer cette option par défaut, et se contenteront de l'option proposée.

Par exemple, l'option par défaut est de ne pas donner de sac à la caisse des magasins : les clients souhaitant un sac devront fournir l'effort de le demander.

- Encourager l'adhésion aux normes sociales : les individus adapteront leurs comportements pour se conformer aux comportements de leurs voisins.

Par exemple, on informera les individus que x% de leurs voisins recyclent leurs déchets ménagers pour encourager le recyclage (le pourcentage indiqué est parfois faux, présent uniquement pour susciter des envies de changement chez l'individu).

- Apporter un feedback : informer sur les actions passées renforce la motivation des individus à poursuivre leurs actions.

Par exemple, les adhérents d'un club de gym recevront toutes les semaines un mail leur rappelant leurs activités passées, mettant en évidence le « chemin parcouru » et renforçant la motivation des individus à fréquenter le club.

- Engager dès à présent les individus dans leurs comportements futurs : proposer aux individus de s'engager à l'avance pour des comportements qui ne seront effectifs qu'ultérieurement, réduit la procrastination et le manque de volonté.

Par exemple, pour accroître le taux d'épargne des américains, le programme *Save More Tomorrow* a proposé aux employés d'une entreprise de s'engager à l'avance, en augmentant leur taux d'épargne-retraite à chaque augmentation salariale pendant trois ans (Cappelli, 2014)

nous avons testé, en tant qu’outil d’accompagnement au changement de pratiques, s’inscrit donc pleinement dans ce panel de pistes d’action.

Ces mesures d’accompagnement au changement importées des sciences sociales sont pour l’instant embryonnaires en France, mais se développent très rapidement en Europe (comme le montrent notamment la littérature anglo-saxonne très fournie sur le champ des TFP, ou le succès des *nudges* dans les politiques britanniques⁴⁵³). Il est probable que les principes qui sous-tendent ces mesures d’incitation comportementale seront très présents dans les politiques publiques à moyen terme.

2. Entre campagnes de sensibilisation (traditionnelles ou engageante), *nudges* et accompagnement personnalisé : comparaison de plusieurs mesures d’incitation comportementale

Quelle est la plus-value du levier Accompagnement personnalisé par rapport à d’autres mesures d’accompagnement au changement de pratiques, telles que les campagnes de sensibilisation ou les *nudges* ?

L’accompagnement personnalisé constitue une mesure d’incitation comportementale parmi d’autres, telles que les campagnes de sensibilisation (traditionnelle ou engageante) ou les *nudges*. Ces quatre types de mesures ne font pas appel aux mêmes mécanismes psychologiques, n’ont pas les mêmes impacts... et représentent des investissements différents pour les structures qui les mettent en œuvre.

Nous proposons dans le tableau ci-dessous une comparaison entre ces quatre mesures, pour aider les collectivités à choisir celle qui correspondra le mieux à leurs objectifs. La comparaison est structurée autour de cinq questions :

- *Que cherche-t-on à faire ?* Quels sont les objectifs de la mesure ? Quelles pratiques cherche-t-on à faire évoluer ?
- Quels résultats espérer en termes de changement de comportement ?
- *Quelles implications pour la structure porteuse de la mesure ?* A quelle échelle peut-on/faut-il travailler ? Quel investissement la mise en œuvre d’une telle mesure demande-t-il ?
- *Comment fonctionne la mesure ?* Quels mécanismes psychologiques sont mis en jeu ? Quelles stratégies sont mises en œuvre ? Quel est le fonctionnement concret de la mesure ?
- Avantages et limites de la mesure

⁴⁵³ Richard Thaler, co-fondateur du concept de *nudges*, est conseiller au sein de la *Behavioural Insights Team*, rattachée au cabinet du Premier ministre britannique

	Campagne de sensibilisation	Campagne de communication engageante	Nudge	Accompagnement personnalisé – <i>Travel Feedback Program</i>
Idée phare	« L'information modifie la connaissance, pas les comportements »	« Les actes engagent, pas les idées »	« Coup de pouce pour le meilleur comportement »	« Sensibiliser + motiver + engager + aide au passage à l'acte »
Que cherche-t-on à faire ?				
Objectif de la mesure	Informersensibiliser les individus	Informersensibiliser et engager les individus	Orienter les comportements vers le « meilleur comportement »	Sensibiliser, motiver au changement
Type de pratiques visées	Adapté à toutes sortes de pratiques « simples », aux petits gestes	Adapté à toutes sortes de pratiques « simples », aux petits gestes	Adapté aux « petits gestes » ; inadéquat pour des pratiques complexes et spécifiques à chaque individu (pratiques de mobilité par exemple) pour lesquelles il n'existe pas un meilleur comportement	Adapté pour des pratiques complexes, spécifiques à chaque individu, pour lesquelles un accompagnement est un plus
Quels résultats espérer en termes de changements de comportement ?				
Résultats concrets et pérennité	Conscientise, mais induit pas/peu de changements de pratiques réel - évaluation de l'impact difficile	Les actes pour lesquels les individus se sont engagés sont suivis et pérennes (Sircome, 2014)	Induit des changements de comportement effectifs et pérennes CAS (2011b, p.4)	Induit des changements de comportement effectifs et pérennes (cf. littérature sur l'impact des TFP)
Quelles implications pour la structure porteuse de la mesure ?				
Echelle de mise en place et généralisation	Aucune restriction d'échelle	Fonctionnement à l'échelle d'un « groupe » (pour que l'engagement « envers les	Fonctionnement optimal à l'échelle de la communauté (pour qu'il puisse y avoir une émulation	Petite échelle pour pouvoir proposer des alternatives personnalisées ; fonctionnement

		autres » ait un sens) ou à plus large échelle	sociale) ou de groupes « homogènes »	optimal à l'échelle d'un groupe (homogène ou non)
Investissement de la structure porteuse	Investissement uniquement au départ, pour organiser la campagne – non individualisé	Investissement uniquement au départ, pour organiser la campagne – non individualisé	Investissement au départ – non individualisé	Investissement sur un temps long, individualisé
Comment fonctionne la mesure ?				
Mécanismes psychologiques utilisés	Cherche à créer des émotions chez les individus, qui entraîneront des changements	Cherche à créer des émotions chez les individus, et à les encourager à s'engager dans un changement de comportement	S'appuie sur l'irrationalité des individus ; influence les individus Ne demande aucun engagement volontaire de la part des individus	Se base sur la rationalité des ménages : les aide à modifier leurs comportements de manière consciente, autonome et engagée
Stratégies utilisées	- Information, sensibilisation	- Information, sensibilisation - Acte d'engagement - Influence sociale	- Conscientisation (<i>feedback</i>) - Construction d'une architecture des choix qui oriente le choix - Influence sociale, émulation collective - « Engage les individus » à l'avance	- Conscientisation (<i>feedback</i>) - Proposition d'alternatives - Emulation collective - Encourage les individus à s'engager de manière consciente
Fonctionnement	- Ne propose pas d'alternative concrète au comportement - Peut être considérée comme porteuse d'un discours culpabilisant ou négatif	- Encourage à effectuer des petits changements « préparatoires » pour s'engager dans un processus de changement plus profond	- Oriente vers un seul « meilleur » comportement en modifiant l'architecture du choix, sans analyse des pratiques actuelles - Adopte toujours une approche positive dans les discours ⁴⁵⁴	- Propose des alternatives personnalisées aux comportements actuels et « coache » au changement de pratique

⁴⁵⁴ Ainsi, un nudge indiquera que « 20% de la population est inscrite en tant que donneur d'organes » plutôt que « 80% de la population n'est pas inscrite en tant que donneur d'organes ».

				- Propose des données objectives aux individus, sans chercher à les influencer
Avantages et limites à la mesure				
Principaux avantages de la mesure	Demande peu d'investissement de la part de la structure	Demande peu d'investissement de la part de la structure organisatrice	Demande peu d'investissement de la part de la structure	Permet de travailler sur des pratiques complexes, où les freins au changement sont nombreux (pratiques de mobilité notamment)
Principales limites à la mesure	N'entraîne pas de changements de comportement effectifs	Permet des « petits » changements	Pose des questions éthiques : manipule-t-on les ménages lorsque l'on joue sur leur irrationalité ? ⁴⁵⁵ Ne responsabilise pas les individus	Le protocole est lourd et complexe, et ne fonctionne pas à une grande échelle

Tableau 19 : Comparaison entre quatre mesures d'incitation comportementale – MH, 2015

⁴⁵⁵ Certains *nudges* mentent, délibérément ou par omission, aux individus : ainsi par exemple, dans une expérience visant à augmenter le taux de clients utilisant plusieurs fois leur serviette d'hôtel, une affichette a été apposée sur les portes des chambres informant les clients que « 70% des clients de l'hôtel ont choisi de réutiliser leur serviette » ; cette expérience a mené à une hausse de 9% des clients réutilisant leur serviette. Mais le chiffre de 70% était faux : il a été choisi uniquement pour susciter une réaction chez les clients et entraîner des modifications de comportement.

La comparaison entre les quatre principales mesures d'incitation comportementale met en évidence la complexité de l'accompagnement personnalisé par rapport aux campagnes de sensibilisation (traditionnelle ou engageante) et aux *nudges*, dont la mise en œuvre est relativement simple et l'investissement à fournir⁴⁵⁶ relativement peu important pour la structure porteuse. En revanche, l'accompagnement personnalisé est la seule mesure permettant de travailler sur des pratiques complexes, pour lesquelles une évolution des comportements implique des changements forts pour les individus (voire une remise en question totale de leurs modes de vie), et pas uniquement la mise en place de « petits gestes ».

L'accompagnement personnalisé semble donc la mesure la plus adaptée pour faire évoluer les pratiques de mobilité de ménages ruraux qui n'ont pas/peu accès à des offres de mobilité alternatives, et pour lesquels des changements de comportements passeront par une remise en question profonde de leurs habitudes.

Par ailleurs, deux mécanismes psychologiques sont principalement utilisés pour provoquer des changements de comportement :

- les campagnes de sensibilisation engageantes et l'accompagnement personnalisé se basent sur « l'engagement » des individus dans le changement (les individus s'engagent à adopter de nouveaux comportements – le processus d'engagement crée ou maintient une motivation au changement) ;
- les *nudges* se basent sur l'irrationalité des individus, les faisant adopter de nouveaux gestes de manière « automatique » et relativement inconsciente ; il est d'ailleurs admis que, si les « stratégies » (stratagèmes ?) sur lesquelles se basent les *nudges* sont dévoilées aux participants, s'ils s'aperçoivent de la tromperie, l'effet obtenu sera contraire à celui recherché (CAS, 2011b, p.43).

Encore une fois, en raison de la complexité des changements à opérer lorsqu'il s'agit de modifier des pratiques de mobilité, nous pensons qu'il est extrêmement important que les individus s'engagent réellement dans leur transition comportementale, « responsabilisent » leur changement. Les ménages doivent comprendre pourquoi ils sont encouragés à faire évoluer leurs comportements, donner du sens à cette transition. Faute de quoi, leur motivation à modifier en profondeur leurs habitudes de vie risque d'être trop faible.

En termes de mobilité, différentes mesures d'incitation comportementale peuvent être mises en œuvre de manière complémentaire. En particulier, des campagnes de sensibilisation engageantes ou des *nudges* peuvent être mis en œuvre en préparation d'un accompagnement personnalisé complet.

Ainsi, une campagne de sensibilisation engageante ou un *nudge* seront le moyen pour initier des processus de transition comportementale chez les individus : selon la technique du « pied

⁴⁵⁶ Nous ne parlons pas ici d'investissement financier, n'ayant pas de connaissances sur le coût de mise en place d'une campagne de sensibilisation (traditionnelle ou engageante) ou d'un *nudge* ; le coût de ces trois mesures est de toute manière totalement dépendant de leur échelle de mise en œuvre, il serait donc peu pertinent de parler de coût moyen.

dans la porte » (décrite par Freedman & Fraser en 1966⁴⁵⁷), « *convaincre un individu d'accéder à une requête peu coûteuse le rend plus enclin à accepter des demandes plus lourdes par la suite* ». Ainsi, un individu qui aura fait évoluer ses comportements sous la forme de « petits gestes » (grâce à un *nudge* ou une communication engageante) sera par la suite plus ouvert à un accompagnement personnalisé « complet », plus enclin à s'investir dans une « vraie » transition comportementale, à effectuer des changements de comportement plus profonds.

3. De l'individuel au collectif...

Notre travail de recherche a porté sur les changements de comportements à l'échelle individuelle, dont nous avons montré qu'ils devaient être encouragés et accompagnés par les pouvoirs publics, porteurs de ces mesures d'incitation comportementale. Les pouvoirs publics à l'échelle locale sont des acteurs de proximité, et jouent un double rôle (Dujin & Maresca, 2012, p.54), outre celui d'organiser/financer les dispositifs d'action : ils légitiment la mesure, en l'inscrivant dans une dynamique collective et un projet global de développement durable ; ils permettent d'établir un « lien de confiance » avec et entre les ménages participants, condition de réussite majeure de ces mesures.

Néanmoins, les « ajustements des comportements individuels quotidiens, aussi utiles soient-ils, sont vains s'ils ne sont pas doublés d'une action collective » Gemenne (2009, p.142) ; « pour réussir à contrer le changement climatique sur le long terme, il faudra un changement substantiel des activités quotidiennes des particuliers, des familles, des entreprises, des collectivités et des autorités publiques » (Ostrom, 2012). Ainsi, les changements de comportements à l'échelle individuelle que nous avons étudiés dans notre recherche ne peuvent se suffire à eux-mêmes : ils sont à inscrire dans des actions plus globales menées à l'échelle du collectif.

Pour que les individus aient envie de faire évoluer leurs comportements et/ou acceptent les efforts qu'on leur demande, il est important que leurs actions fassent partie d'une dynamique plus globale, qu'elles soient accompagnées par des actions menées par le collectif et par des politiques publiques cohérentes. C'est le « système » dans son ensemble qui doit évoluer, la « *société de consommation* » régulièrement pointée du doigt comme incohérente avec le développement durable (Dujin & Maresca, 2012, p.79).

En l'absence de ces actions collectives et d'une évolution globale du « système », les ménages pourraient se sentir désabusés, et peu sensibles à des discours culpabilisants qui les enjoignent à « *modifier [leurs] habitudes, alors que rien ne change autour* »⁴⁵⁸.

⁴⁵⁷ Freedman & Fraser (1966). *Compliance without pressure : the foot-in-the-door technique*, in Journal of personality and social psychology Vol.4, p.195-202

⁴⁵⁸ Des ménages peu sensibles à des discours culpabilisants : « Bon moi d'après ce que j'ai vu à la télé, je dis merde ma bagnole elle pollue pas tant que ça quand on voit le reste autour ! [...] On dit aux petits [*aux citoyens*] de se sacrifier, et c'est ça qui passe plus quoi ! » (H, P30, AnAcc, en couple sans enfant)

Enfin, les mesures d'incitation comportementale visant à faire évoluer les comportements individuels doivent s'inscrire dans un contexte qui permet les changements comportementaux, et qui nécessite un travail à la fois physique et technique : en effet, travailler sur le comportement des individus ne suffit pas toujours à entraîner des changements de pratiques, en raison de freins structurels.

Nous avons plusieurs fois montré dans notre travail de recherche que certaines pratiques de mobilité ne pouvaient aujourd'hui pas ou difficilement évoluer, en particulier les déplacements difficiles à anticiper, imprévus ou spontanés, pour lesquels la voiture reste le mode de déplacement le plus adapté, voire l'unique mode de déplacement adapté. Ainsi, les politiques publiques doivent créer des conditions collectives et matérielles du changement, un « *cadre technique et organisationnel structurant* » qui orientera les pratiques (Dujin & Maresca, 2012, p.80).

- Un travail technique sur l'offre de mobilité pourrait permettre de lever ces freins, en encourageant notamment le développement de services d'autostop de proximité (Huyghe, 2014b) ou de covoiturage dynamique (Ray, 2014) ; un travail technologique sur des applications mobiles pourrait également faciliter les mises en relation entre covoitureurs (notamment dynamique) et encourager le report modal. En parallèle, des mesures « contraignantes » (telles que la réduction des places de stationnement) peuvent créer une motivation à limiter l'utilisation de la voiture.

- Un travail sur l'aménagement des territoires participerait à limiter les distances à parcourir et à favoriser les pratiques de proximité (on retrouve notamment les éléments en faveur d'une offre commerciale de proximité, que nous évoquions dans la troisième partie de cette recherche) et/ou à limiter les besoins en déplacements (en facilitant par exemple la pratique du télétravail ou l'utilisation des téléservices, via le développement d'espaces de coworking ou en développant l'infrastructure numérique).

Comme mentionné à plusieurs reprises, les mesures engagées sur les plans physique, technique et comportemental doivent être menées en parallèle : en l'absence de travail sur les pratiques individuelles, créer un cadre au changement ne suffira pas à entraîner une véritable évolution des comportements.

Conclusion générale

Pourquoi nous être intéressés au rural ?

Tout d'abord en raison du dynamisme démographique et économique qui caractérise la majorité des territoires ruraux, qui représentent aujourd'hui environ 60% du territoire national et accueillent 20% de la population française. Un dynamisme démographique qui se confirme, voire s'accélère, depuis les années 1970, et qui pourrait à terme toucher également les territoires encore en décroissance, notamment les territoires éloignés de toute agglomération. Les territoires ruraux sont néanmoins confrontés à des enjeux forts, notamment en termes de mobilité (largement automobile) qui sous-tend les modes de vie des populations : des enjeux sociaux, de vulnérabilité voire d'assignation territoriale pour les ménages qui ne pourraient assumer le coût de leurs déplacements ; des enjeux environnementaux, liés aux externalités écologiques négatives de ces déplacements. Un dynamisme, enfin, qui pourrait être remis en question par l'évolution probable des conditions de cette mobilité sous l'effet de la raréfaction à moyen ou long terme des énergies fossiles, d'injonctions de plus en plus fortes au développement durable, et de politiques publiques qui encouragent le développement des seuls territoires desservis par une offre alternative à la voiture ; une évolution du contexte global qui viendrait perturber les conditions de vie actuelles des ménages.

L'intérêt que suscite le rural est également théorique, lié à la notion même de « rural ». Depuis les années 1960, la rémanence d'un « rural » a régulièrement été remise en question, en raison de l'urbanisation généralisée des territoires, de l'homogénéisation socio-spatiale de l'urbain et du rural et de la disparition des spécificités (sociologique, économique ou politique) des campagnes. Dans le même temps, de nombreuses typologies ont mis en évidence l'existence de territoires « ruraux » pluriels, en termes morphologiques ou fonctionnels notamment, des territoires qui constituent des cadres de vie divers, qui induisent autant de modes d'habiter. Depuis les années 1980, on note également une revalorisation de la « ruralité », idéalisée, associée à des valeurs de local, de patrimoine, d'authenticité, de convivialité ; une ruralité placée en opposition à l'urbain.

Notre recherche s'est attachée à comprendre ces territoires et ces modes d'habiter « ruraux », leur fonctionnement, leur organisation, les pratiques quotidiennes des ménages qui y/qui les habitent. Elle s'est également intéressée aux perspectives d'évolution de ces territoires en cas d'évolution du contexte global, en particulier aux marges de manœuvre des populations en termes de pratiques de mobilité.

Dans un premier temps nous nous sommes penchés sur les modes d'habiter de ménages ruraux, appréhendés à partir d'entretiens semi-directifs ; nous avons analysé la façon dont ils habitent, « *traversent, touchent, marquent, affectent* » les différents territoires qu'ils pratiquent au cours de leur vie quotidienne, dans un contexte marqué par une mobilité généralisée.

Une première conclusion au sujet de ces modes d'habiter ruraux est qu'ils *font territoire* : les ménages *font avec* le territoire, en ancrant leurs pratiques dans la proximité et en valorisant ses aménités, son offre commerciale ou de loisirs ; ils *font* du territoire, en s'y impliquant, en y développant des associations, en y créant des réseaux sociaux. Ainsi le territoire rural de résidence, qui constitue l'un des territoires pratiqués (à l'échelle du quotidien, ou du cycle de vie) par des ménages aux modes d'habiter polytopiques, sont réellement investis par leurs habitants ; ce ne sont pas uniquement des territoires « dortoirs », où l'on vit mais que l'on

n'habite pas. En effet, nous avons pu observer chez la majorité des ménages interrogés des pratiques fortement ancrées dans la proximité : elles sont d'une part consommatrices, qui valorisent parfois les commerces de proximité ou les producteurs locaux, ou les offres de loisirs de proximité. Elles sont également sociales, au travers de relations de voisinage en majorité cordiales ou d'implications dans les réseaux associatifs locaux ; on voit également émerger des relations de solidarité ou d'entraide, consommatrice ou mobilière : ces pratiques sont encore timides et fragiles, mais sont néanmoins porteuses d'un véritable potentiel pour les territoires ruraux et pourraient permettre de préserver la continuité nécessaire à leur habitabilité en cas d'évolution du contexte de vie. Cette « stabilité » des territoires dans un contexte en transition pourrait être confortée par le sentiment d'attachement que nombre de ménages expriment envers leur territoire de résidence ; attachement qui se traduit par une volonté de le faire vivre, et d'y rester même en cas de durcissement des conditions de mobilité : le rural est alors perçu comme un espace-refuge. Ces pratiques ancrées dans le local ne sont pas (ou rarement) exclusives : elles s'articulent avec une fréquentation de « la ville », qui reste néanmoins majoritairement occasionnelle. Fréquentation dans un rapport affectif, par lequel l'urbain constitue un pôle nécessaire à un mode de vie équilibré ; ou dans un rapport purement utilitaire, pour accéder à une offre non proposée dans le rural. A ce sujet, il est intéressant de noter que les ménages tendent à adapter leurs pratiques à l'évolution de l'offre, notamment en les relocalisant dans la proximité lorsqu'une offre correspondant à leurs besoins et leurs attentes s'y développe. Cette corrélation apparente entre offre et fréquentation nous amène à encourager le développement d'une offre locale : condition nécessaire, mais non suffisante, pour susciter des pratiques de proximité pérennes, elle doit posséder des éléments de distinction ou de plus-value pour pouvoir concurrencer l'offre « de l'extérieur », facilement et rapidement accessible. Enfin, au sujet des pratiques spatiales des ménages, il est intéressant de noter que les ménages résidant dans les territoires ruraux polarisés par la ville, peu distants d'un pôle urbain, présentent des pratiques similaires aux ménages du rural isolé : ils inscrivent une part importante de leurs pratiques dans la proximité, et ne fréquentent la ville que de façon occasionnelle.

L'analyse des modes d'habiter nous a permis d'identifier différents déterminants territoriaux et sociodémographiques qui participent à expliquer les pratiques des ménages. Ainsi, vivre en milieu rural n'est pas neutre : le territoire impacte les modes d'habiter et les fait évoluer. En particulier, la distance au pôle urbain entraîne une relocalisation plus ou moins rapide des lieux pratiqués au quotidien. Par ailleurs, trois facteurs sociodémographiques concourent à expliquer les pratiques des ménages : leur origine spatiale, leur ancienneté dans le territoire et leur dessein lors de leur installation. Si le rôle des deux premiers déterminants a fréquemment été mis en évidence dans la littérature sur les modes d'habiter, le troisième est encore peu usité : il nous a permis de distinguer les ménages qui se sont installés en milieu rural dans un objectif d'accession à la propriété, et ceux qui recherchaient un territoire où développer un projet de vie global. Ces trois déterminants se sont révélés influents en termes d'ancrage dans la proximité, d'implication dans les réseaux locaux et de volonté de faire vivre le territoire ; d'attachement ou d'appartenance au territoire ; de temporalité d'évolution des modes d'habiter. La diversité de ces pratiques a produit une typologie de cinq profils de ménages ruraux : les *natifs*, les *néo-ruraux projet de vie*, les *néo-ruraux accession*, les *anciens néo-ruraux projet de vie* et les *anciens néo-ruraux accession*.

Les conclusions que nous présentons au sujet des pratiques des ménages ruraux sont basées sur l'analyse d'un contexte qui, s'il n'est pas singulier, est nécessairement spécifique ; la généralisation de ces résultats à d'autres contextes (français ou internationaux) doit donc être questionnée. La littérature concernant les modes d'habiter ruraux et périurbains corrobore nos observations en ce qui concerne l'influence de l'origine spatiale et de l'ancienneté d'installation des ménages, qui a plusieurs fois été mise en évidence ; concernant le troisième critère que nous avons évalué (le dessein des ménages), nous n'avons en revanche pas trouvé de confirmation dans la littérature existante.

La seconde partie de notre recherche s'est intéressée au devenir des territoires ruraux en cas d'évolution du contexte et des conditions de mobilité qui sous-tendent les pratiques actuelles des ménages. Cette évolution est à long terme possible, voire probable ; néanmoins, certains évoquent des solutions techniques (notamment en matière de voitures propres) qui pourraient, malgré une évolution du prix des carburants notamment), permettre de continuer à vivre comme actuellement. Nous avons donc considéré ce durcissement des conditions de mobilité comme une « simple » hypothèse de recherche, qui a constitué le cadre de notre réflexion sur l'évolution des pratiques des ménages.

S'adapter à une évolution globale des conditions de mobilité et du système automobile peut passer par un travail technique ou technologique sur les modes de transport ou l'offre de mobilité ; par un travail urbanistique sur l'organisation ou l'aménagement des territoires ; par un travail sur le rapport au temps ou à l'espace des individus, qui sous-tend leur besoin de déplacements. Menés conjointement, ils offrent un cadre permettant de favoriser des pratiques de mobilité moins automobilistes et/ou moins polluantes, ou de limiter les besoins en déplacement. Néanmoins, créer ce cadre n'est pas suffisant : il faut donner les moyens aux ménages pour qu'ils se l'approprient, et qu'ils adaptent leurs comportements en conséquence. C'est pourquoi il nous a semblé nécessaire de nous intéresser à la question de l'évolution des pratiques, et aux leviers permettant d'accompagner et d'encourager cette évolution.

Le comportement de mobilité, et en particulier le choix modal, se forme sous la triple influence de facteurs d'ordres environnemental (tels que la forme urbaine, l'infrastructure ou l'offre de transport), situationnel (liés au déplacement, tels que le motif ou la durée du déplacement, ou les conditions climatiques) ou sociodémographique (lié à l'individu en déplacement). Parmi ces derniers, on peut identifier l'influence de facteurs structurels (le genre, la situation professionnelle ou le revenu de l'individu par exemple), de compétences de mobilité, ou de facteurs psychologiques (tels que les convictions personnelles, l'attitude ou l'intention de l'individu). Une fois adopté, le comportement de mobilité est stabilisé par le poids des habitudes, qui constitue un facteur d'inertie fort. Pour modifier un comportement, il faut donc commencer par perturber ces habitudes ; on identifie en particulier une prédisposition au changement chez les individus qui ressentent un besoin ou une envie de changement, en raison d'une « *érosion dans l'usage* ». Le processus de changement comportemental est une transition en six phases ; la progression d'une phase à l'autre peut être accompagnée par neuf procédés de changement : c'est la mise en œuvre de ces procédés d'accompagnement que nous avons testée en « *grandeur nature* », en mettant en place une expérimentation de type recherche-action.

Cette expérimentation s'inspire du principe des *Travel Feedback Programs*, basés sur de l'apport d'information individualisée censée agir sur les normes, valeurs ou niveau de conscience des individus ; diverses expériences de TFP menées essentiellement en milieu urbain se sont révélées effectives en termes de réduction d'usage de la voiture, avec des résultats pérennes à moyen terme.

L'expérimentation a été menée avec vingt ménages vivant dans un territoire rural polarisé qui bénéficiait de la présence d'offres de mobilité alternatives à la voiture. Elle s'est déroulée en cinq phases : à partir de carnets de pratiques de mobilité remplis par les participants pendant une semaine, nous avons fabriqué des Programmes de Transport Personnalisés à chacun des ménages ; ceux-ci comportaient des bilans de pratiques individuels et des propositions d'alternatives adaptées aux besoins et contraintes de chaque individu. Sur la base de ces PTP, il était demandé aux participants de s'engager à tester, puis de mettre en œuvre, certaines des alternatives proposées.

La mise en œuvre d'une telle expérimentation était double. D'une part, nous souhaitions évaluer le potentiel d'évolution des pratiques de mobilité de ménages ruraux : en effet, le discours majoritaire au sujet de ces pratiques est celui d'un « manque de choix », en raison d'une absence d'offre de mobilité alternative ; nous cherchions donc à évaluer dans quelle proportion, et grâce à quelles actions, il était possible de faire évoluer des pratiques largement automobilistes vers des pratiques altermobiles. D'autre part, nous souhaitions évaluer l'impact d'un « accompagnement personnalisé » en tant que levier d'évolution des comportements : nous souhaitions développer un protocole d'accompagnement susceptible d'être mis en œuvre dans le cadre de politiques de mobilité.

Une première conclusion au sujet des pratiques de mobilité recensées dans les carnets de pratiques est leur potentiel d'évolution *théorique* : nous avons pu proposer des alternatives à la majorité des ménages participants, majoritairement en termes de report modal mais également en termes d'optimisation des déplacements ou de relocalisation des activités. Ainsi, malgré le « manque d'alternatives » fréquemment évoqué pour expliquer l'utilisation majoritaire de la voiture dans les territoires ruraux, nos observations démontrent que des marges d'amélioration et d'optimisation existent. L'impact des alternatives proposées dépend des pratiques des ménages et du type de déplacements effectués : il est maximal pour des ménages se déplaçant beaucoup et de manière régulière (des ménages actifs dont les déplacements pendulaires peuvent être réalisés *via* un mode alternatif), mais très faible pour les ménages se déplaçant peu ou n'ayant aucune régularité dans leurs pratiques.

La phase de mise en œuvre des alternatives a produit des résultats mesurés : seule une faible part des alternatives proposées a été testée par les ménages. Néanmoins, nous avons pu observer des changements de comportement réels chez les ménages qui ont participé à la phase de test, notamment en termes de choix modal ou d'organisation des déplacements. Nous avons également pu percevoir chez les ménages une évolution de leur niveau de sensibilité aux questions de mobilité : cette évolution concerne en particulier les individus vulnérables ou sensibles à l'environnement chez qui un changement de pratiques entraînerait des gains substantiels (financiers ou en termes d'émissions de CO₂). Ainsi, l'accompagnement personnalisé a permis de dépasser certains freins structurels (ou perçus comme tels) que les

ménages évoquaient avant l'expérience ou la phase de test ; il a également permis de développer une motivation au changement chez des ménages qui ne ressentaient auparavant pas d'envie de modifier leurs pratiques. Certaines de ces évolutions comportementales se sont pérennisées plusieurs mois après la fin de l'accompagnement et ont conduit au développement de nouvelles routines. En revanche, d'autres se sont arrêtées en raison d'une perturbation du « nouveau comportement », qui s'est avéré trop fragile pour résister ; un manque de motivation à développer de nouveau un comportement alternatif a conduit les individus à ré-adopter leurs habitudes automobilistes antérieures. Par ailleurs, certains freins structurels ont perduré malgré l'accompagnement personnalisé : ils sont d'une part liés à la mise en œuvre du covoiturage (et à l'identification de covoitureurs ad hoc), d'autre part liés à des déplacements (non réguliers ou spontanés) pour lesquels la voiture semble aujourd'hui le seul mode adapté en l'absence d'outils technologiques ou d'offres de transport adéquats. Enfin, l'accompagnement personnalisé n'a pas toujours permis de susciter chez les ménages une envie à faire évoluer des pratiques qui leur conviennent.

En termes quantitatifs, les résultats observés au terme de l'expérimentation sont limités, mais réels : ainsi, un processus d'accompagnement personnalisé peut conduire à une évolution des comportements ou des niveaux de sensibilité. Trois phases d'accompagnement sont essentielles pour conduire à ces résultats : conscientiser les individus sur les conséquences de leurs pratiques ; les motiver au changement en leur montrant que des pratiques alternatives sont possibles, et en mettant en évidence les gains permis par une évolution des comportements ; enfin, aider au « passage à l'acte » en proposant un test des alternatives. Ce protocole en trois phases doit être mené de manière globale, au risque de ne pas produire de résultats, ou de conduire à des changements peu pérennes ; c'est donc un protocole lourd à mener, mais qu'il est possible d'alléger. D'une part, en se concentrant sur les déplacements (longs, réguliers, de forme simple) pour lesquels la détermination d'alternatives est simple, et qui vont mener à des gains substantiels ; d'autre part, en travaillant avec des ménages qui présentent une envie ou un besoin de changement, chez qui on identifiera donc une motivation au changement ; enfin, en utilisant des outils technologiques qui peuvent automatiser certaines phases de l'accompagnement.

L'intérêt de nos réflexions sur l'accompagnement au changement de pratiques est réel, en particulier pour les pouvoirs publics : en effet, ces mesures d'accompagnement sont pour l'instant embryonnaires en France, mais se développent très rapidement en Europe, et il est probable qu'elles seront très présentes dans les politiques publiques à moyen terme. On peut ainsi observer dans la récente *Stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable 2015-2020* proposée en 2015 par le Gouvernement français des mesures d'incitation comportementale ou des encouragements à *responsabiliser les citoyens*. Le protocole d'accompagnement personnalisé que nous proposons ne constitue pas la réponse unique aux questions de mobilité durable et de développement durable des territoires ; il peut être intégré à un bouquet de solutions, mis en œuvre de manière complémentaire avec d'autres mesures telles que des campagnes de sensibilisation ou des *nudges*.

Enfin, de telles mesures visant à faire évoluer les comportements doivent s'inscrire dans un contexte permettant ces changements, et nécessite un travail à la fois physique et technique.

Nous suggérerons notamment un travail sur l'offre de mobilité, qui permette aux déplacements non réguliers ou spontanés d'être réalisés autrement qu'en voiture : on pense notamment au développement de réseaux d'autostop de proximité ou de covoiturage dynamique ; nous suggérerons également un travail technologique sur des applications mobiles qui faciliteraient la mise en œuvre du covoiturage.

Notre travail de recherche a dressé un panorama très large du rural aujourd'hui, et apporté des éléments de réponse à leur évolution possible dans un contexte en transition. Nos résultats suscitent de nouveaux questionnements, et demandent à être enrichis et complétés par des recherches ultérieures. Deux voies sont actuellement explorées.

D'une part, la question des pratiques spatiales des ménages ruraux, que nous avons abordée à partir des discours des ménages, est investiguée dans le cadre du programme de recherche MOBITER⁴⁵⁹ par une approche quantitative : les déplacements des ménages sont enregistrés pendant une semaine à l'aide d'un logger-GPS, ce qui apporte des données sur les pratiques réelles des ménages. Cette approche va tout d'abord permettre de confirmer ou non nos propres observations ; les premiers résultats de MOBITER, que nous avons brièvement évoqués précédemment, sont pour le moment cohérents avec les nôtres : ils mettent notamment en évidence l'investissement fort du local et la fréquentation occasionnelle des pôles urbains que nous avons identifiés. Cette double approche (par les discours, et par les logger-GPS) a par ailleurs un intérêt méthodologique : comparer les résultats obtenus par l'une et l'autre méthode est riche d'enseignements sur les limites de l'outil technologique et de l'approche discursive, et sur leur complémentarité. Nous avons évoqué plusieurs fois les biais liés aux entretiens semi-directifs, notamment la possibilité que les ménages sur- ou sous-valorisent certaines de leurs pratiques : une approche « objective » des pratiques réelles permet d'évaluer cette « déformation » (consciente ou non) des pratiques, et nous apprend beaucoup sur les représentations des ménages.

Une seconde voie actuellement explorée concerne la question de l'évolution comportementale et la mise en œuvre « grandeur nature » d'une mesure d'accompagnement personnalisé. Elle est investiguée par le réseau d'autostop de proximité RézoPouce, qui souhaite étendre et diversifier son panel d'utilisateurs (aujourd'hui majoritairement constitué de ménages captifs, non motorisés), et réussir en particulier à toucher des ménages « mobiles, satisfaits de leurs pratiques ». Intéressés par le protocole que nous avons développé, ils souhaitent le reproduire et réfléchissent actuellement à sa mise en œuvre. Il nous semble très intéressant de suivre les résultats de ce projet, tant « pratiques » en termes de changement comportemental, que méthodologiques en termes d'appropriation et de reproduction d'une telle mesure par une structure publique.

⁴⁵⁹ Le programme de recherche MOBITER (Mobilité et dynamique des territoires ruraux) est mené depuis 2013 par les laboratoires CITERES (Université de Tours) et LVMT (Université de Marne-la-Vallée). Les ménages suivis par GPS sont les mêmes que ceux que nous avons interrogés, et dont les discours ont été analysés dans notre thèse.

Bibliographie

- ADEME (2010). *Caractérisation de services et usages de covoiturage en France : quels impacts sur l'environnement, quelles perspectives d'amélioration ?*, Rapport final d'étude
- Adil E., Ghizlane F., Kenza G. & Jihade H. (2006). *Le comportement du consommateur dans le point de vente*, Mémoire d'Etudes [Consulté le 17/02/2015 sur <http://www.memoireonline.com/09/07/610/comportement-consommateur-lieux-de-ventes.html#fn1>]
- Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (2015). *Emploi présentiel et non-présentiel : 35 années d'évolution en Alsace*, in Les notes de l'ADEUS n°155
- Agreste Primeur (2012). *Un million d'actifs permanents*, in Agreste Primeur n°276
- Aguiléra A., Nessi H., Sajous P. & Thébert M. (2014). *Dynamiques de peuplement, des formes urbaines et des mobilités dans les territoires de la périurbanisation*, Rapport final PUCA, 264pp.
- Aldhuy J. (2004). *Identité, catégorisation socio-spatiale et mobilité : être urbain et se penser rural ?*, in Travaux de l'Institut de Géographie de Reims, n°115-118, p.45-58
- Aleklett K. (2014). *The falling oil price may presage a future recession*. [Consulté le 11/11/14 sur <http://www.peakoil.net/the-falling-oil-price-may-presage-a-future-recession>]
- Alphanhéry P. & Bergues M. (2004). *Territoires en questions : pratiques des lieux, usages d'un mot*, in Ethnologie Française Vol. 34, 2004/1, p.5-12
- Alphanhéry P. & Billaud J.P. (2009). *Retour sur la sociologie rurale, Introduction*, in Etudes rurales Vol.1 n°183, p.9-22
- Altman I. & Low S. M. (1991). *Place attachment*, New York, Plenum Press, 314 pp.
- Ambiaud E., Blanc M. & Schmitt B. (2004). *Les bassins de vie des bourgs et petites villes : une économie résidentielle et souvent industrielle*, in INSEE Première n°954
- Ampt E. (2003). *Understanding Voluntary Travel Behaviour Change*, in 26th Australasian Transport Research Forum, Wellington New Zealand 1-3 october 2003
- Ampt E., Buchanan L., Chatfield I. & Rooney A. (1998). *Reducing the impact of the car – creating the conditions for individual change*, in European Transport Conference, Seminar C, PTRC, London
- Anadon M. & Guillemette F. (2007). *La recherche qualitative est-elle nécessairement inductive ?*, in Recherches qualitatives Hors-Série n°5, p.26-37
- Angeon V. (2008). *L'explicitation du rôle des relations sociales dans les mécanismes de développement territorial*, in Revue d'Economie Régionale Urbaine 2008/2, p.237-250
- Angeon V., Caron P. & Lardon S. (2006). *Des liens sociaux à la construction d'un développement territorial durable : quel rôle de la proximité dans ce processus ?*, in Développement durable et territoires [En ligne], Dossier 7/2006
- Araud-Ruyant C. (2010). *Impact du lieu de résidence et du mode de transport sur le budget des ménages*, in Atelier de l'ORHL, « Double vulnérabilité énergétique des territoires : habitat et transport », p.13-16

- ARENE (2015). *Quels missions et métiers pour le conseil en mobilité ?* [Consulté le 27/02/2015 sur <http://www.areneidf.org/publication-arene/quels-missions-et-m%C3%A9tiers-pour-le-conseil-en-mobilit%C3%A9>]
- Armoogum J., Hubert J.P., Roux S., Le Jeannic T. (2010). *Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens : une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilités des français, sauf entre ville et campagne*, in CGDD (2010), *La mobilité des Français*, La Revue du CGDD
- Attias-Donfut C. & Lapierre N. (1997). *La famille providence. Trois générations en Guadeloupe*, Paris, La Documentation française
- ATU, SCoT de l'Agglomération tourangelle et Sitcat (2011). *L'usage de la voiture pour aller au travail : entre choix et nécessité*, Questions de mobilité n°8
- Aubert F. (2009). *Un nouvel horizon pour les espaces ruraux ?*, in Inter Régions n°286, p.26-27
- Auclair E., Durand F. & Vanoni D. (1998). *Le logement et l'insertion en milieu rural des exclus de la ville*, in Recherche sociale, 95pp.
- A'Urba (2011). *Synthèse des pratiques des déplacements des habitants de la Gironde en 2009*, Rapport
- A'Urba (2013). *Les déplacements entre le domicile et le travail en Gironde*, Cahier n°5
- Ayres R. & Warr B. (2010). *The Economic Growth Engine - How Energy and Work Drive Material Prosperity*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing
- Bach B. (2006). *Urban design and traffic*, Ede, the Netherlands : CROW
- Bacqué M.H. & Fol S. (2007). *L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction*, in Revue suisse de sociologie Vol.33 n°1, p.89-104
- Bamberg S., Fujii S., Friman M. & Garling T. (2011). *Behavior theory and soft transport policy measures*, in Transport policy 18, 1, p.228-235
- Bamberg S., Hunecke M. & Blöbaum A. (2007). *Social context, personal norms and the use of public transportation : two field studies*, in Journal of Environmental Psychology Vol. 27, p.190-203
- Bamberg S. & Moser G. (2007). *Twenty-five years after Hines, Hungerford and Tomera: a new meta-analysis of psycho-social determinants of pro-environmental behavior*, in Journal of Environmental Psychology Vol. 27, p.14-25
- Baptiste H., Aguiléra A., Feildel B., Huyghe M., Terral L. (2015). *Rapport intermédiaire n°2*, Programme de recherche MOBITER, PREDIT GO6
- Baptiste H. & Huyghe M. (2014). *Les mobilités quotidiennes dans les espaces ruraux polarisés : approche méthodologique pour une analyse de l'offre de transport des territoires ruraux, et l'expérimentation de mesures limitant l'usage de la voiture*, Communication au 51^{ème} colloque de l'ASRDLF, Marne-la-Vallée
- Barbichon G. (1983). *Migration et conscience d'identité régionale. L'ailleurs, l'autre et le soi*, in Cahiers internationaux de sociologie, Vol. LXXV, p.321-342
- Barthe L., Duvernoy I., Eycheenne C. & Milian J. (2012). *Agriculture et développement territorial, Avant-propos*, in Revue géographique des Pyrénées et du Sud-ouest n°34, Agriculture et développement territorial

- Barthe L. & Milian J. (2011a). *Les espaces de la faible densité, état des lieux et problématiques*, in Territoires 2014 n°3, p.151-183
- Barthe L. & Milian J. (2011b). *Les espaces de la faible densité – processus et scénarios*, in Territoires 2040 n°4, Des systèmes spatiaux en prospective, p.151-183
- Bauer G. & Roux J.M. (1976). *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Ed. le Seuil, 192 pp.
- Bauman Z. (2000). *Liquid modernity*, Cambridge, Polity Press
- Beauchard J. (1999). *La bataille du territoire – mutation spatiale et aménagement du territoire*. Paris, l'Harmattan
- Beauvais Consultants (2011). *Élasticité de la demande de carburant à la volatilité des prix à la pompe*, Rapport pour l'ADEME et le PREDIT
- Becker H.-S. (2002). *Les ficelles du métier. Comment conduire sa recherche en sciences sociales*, Paris : La Découverte, 352pp.
- Belin-Munier C., Belton-Chevallier L., Carrouet G., Chrétien J., Dablanc L., De Coninck F., Fortin F., Jegou A., Morganti E., Motte-Baumvol B., Reinhard N. & Thévenin T. (2014). *Les effets de la vente en ligne sur les inégalités territoriales d'accès au commerce. Vers un nivellement des disparités urbain-périurbain ?*, Rapport de recherche PUCA, Université de Bourgogne, IFSTTAR
- Belton-Chevallier L., De Coninck F. & Motte-Baumvol B. (2014), *La durabilité du périurbain dépendant de l'automobile au regard des pratiques d'achat en ligne des ménages*, Papier présenté lors du 51ème colloque de l'ASRDLF
- Ben-Elia E., Erev I., Shiftan Y (2008). *The combined effect of information and experience on drivers' route-choice behavior*, in Transportation Vol.35, p.165-177
- Bentayou G. & Caron S. (2014). *Habiter à proximité d'une gare TER incite-t-il à prendre le train ?*, Communication lors du 13^{ème} colloque international du groupe MSFS « Métro, boulot, dodo, quoi de neuf dans les routines ? », Mars 2014
- Bérard L. & Marchenay P. (1995). *Lieux, temps et preuves. La construction sociale des produits de terroir*, in Terrain n°24, p.153-164
- Berger M., Aragau C. & Rougé L. (2014). *Vers une maturité des territoires périurbains ? Développement des mobilités de proximité et renforcement de l'ancrage dans l'ouest francilien*, in EchoGéo n°27
- Berthelot J.M. & Hirschhorn M. (1996). *Mobilité et ancrage, vers un nouveau mode de spatialisation*. Paris, l'Harmattan
- Bessy-Pietri P., Hilal M., Schmitt B. (2000). *Recensement de la population 1999, Evolutions contrastées du rural*, in INSEE Première n°726, Juillet 2000
- Bigard M. & Durieux E. (2010). *Occupation du territoire et mobilités : une typologie des aires urbaines et du rural*, in INSEE Références, La France et ses régions
- Bigot R. & Hatchuel G. (2001). *Les français et l'espace rural*, CREDOC, 140pp.
- Blanc N. (2012). *Villes et campagnes : rapports de production et d'exploitation*, in Territoires 2040 - Des facteurs de changement, p.123-131
- Bobbé S. & Perot M. (2012). *La sociabilité n'est plus ce qu'elle était... Réseau associatif et vitalité du monde rural. L'exemple des plateaux de l'Aubrac et de Millevaches*, in Revue en Agriculture et Environnement, 93 (1), p.71-94

- Bonini N. (2012). *Les représentations de la « petite école rurale » des familles venues s'installer en Cévennes, et sa place dans leur rapport au territoire*, in Cahiers de la recherche sur l'éducation et les savoirs n°11, p.169-188
- Bonnamour J. (1973). *Les collectivités rurales françaises : Etudes comparatives de changement social*, sous la direction de M. Jollivet et H. Mendras, in Annales de Géographie, Vol. 82 n°449
- Bonnel P. (2001). *Prévision de la demande de transport*, Rapport d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Lumière Lyon 2, 409 pp.
- Bonnel P., Caubel D. & Massot M.H. (2003). *Efficacité spatiale des réseaux de transport dans une perspective de réduction drastique de l'usage de la voiture – Application aux zones denses parisiennes et lyonnaises*. Papier présenté au 34^{ème} colloque de l'ASRDLF, Lyon
- Bonnin-Oliveira S. (2008). *Les défis de la cohabitation dans les territoires périurbains et ruraux*, in POUR 2008/4 n°199, p.97-108
- Bonnin-Oliviera S. (2013). *La fin des périphéries urbaines – Modes de vie et recompositions territoriales aux marges de l'aire urbaine toulousaine*, in EspacesTemps.net, Peer review
- Bonnin-Oliviera S., Berger M., Aragau C., Rougé L., Desbordes F., Thouzellier C., Desponds D., Escaffre F. & Jaillelt M.C. (2014). *Les « pôles secondaires » dans la réorganisation des mobilités : maturité et durabilité des espaces périurbains ?*, in Vivre en ville hors des villes, Synthèse du programme de recherche PUCA « La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains », p.29-42
- Bosc J. & Louati L. (2012). *SCoT et formes urbaines*, Présentation pour le Réseau Rural Régional, le 1^{er} février 2013 à Manosque [Consultée le 04/08/2015 sur http://www.reseaurural.fr/files/jrrme_bosc_-_scot_et_formes_urbaines_light.pdf]
- Bossuet L. & Simard M. (2013). *Introduction. Mutations des espaces ruraux sous l'effet des migrations : regards croisés entre la France et le Québec*, in Géographie Economie Société 2013/1, p.5-9
- Boudreau G. (2005). *Le changement de comportement en général*
- Boulahbal M. (2001). *Effet polarisant du lieu de travail sur le territoire de la vie quotidienne des actifs*, in Recherche Transports Sécurité n°73, p.43-63
- Bourdieu P. (1993). *Effets de lieu*, in La misère du monde, Paris, Seuil, p.159-167
- Bourdin A. (1998). *L'ancrage comme choix*, in Hirschhorn M., Berthelot J-M. (dir.), Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?, Paris, L'Harmattan, Coll. Villes et entreprises, p.37-56
- Boutet D. (2010). *Les périphéries des villes moyennes, le périrural plutôt que le périurbain*, in Pouvoirs Locaux n°85 II/2010, p.81-84
- Brandenburg C., Matzarakis A. & Arnberger A. (2007). *Weather and cycling – a first approach to the effects of weather conditions on cycling*, in Meteorological applications, Vol.14, p.61-67
- Bricka S. & Murakami E. (2012). *Advances in travel survey technology*. Paper presented at 13th international conference on travel behavior research, Toronto, Canada

- Brisbois X. (2011). *Le processus de décision dans le choix modal: importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs*, Thèse de Sciences cognitives, psychologie et neurocognition, Université de Grenoble, 260 pp.
- Brög W. (1998). *Individualized Marketing: Implications for TDM*, in Transportation Research Record, Paper n° 98
- Brög W., Erl E., Ker I., Ryle J. & Wall R. (2009). *Evaluation of voluntary travel behaviour change: experiences from three continents*, in Transport policy Vol.16, n°6, p.281-292
- Brunet R. (1975). *Pour une nouvelle définition de la migration*, in 4^{ème} colloque de démographie, Paris, CNRS, p.527-529
- Brunet R., Ferras R., Théry H. (1993). *Les mots de la géographie*, Dictionnaire critique, Montpellier, Reclus, 2^{ème} édition, 518 pp.
- Cailly L. (2004). *Pratiques spatiales, identités sociales et processus d'individualisation – Etude sur la constitution des identités spatiales individuelles au sein des classes moyennes salariées du secteur public hospitalier dans une ville intermédiaire : l'exemple de Tours*, Thèse de doctorat, 459 pp.
- Cailly L. (2007). *Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation*, in Annales de géographie, 2007/2 n°654, p.169-187
- Cailly L. (2008). *Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ?*, in EspacesTemps.net
- Cailly L. (2014). *Les habitants du périurbain tourangeau à l'épreuve d'un changement de modèle : vers une recomposition des modes d'habiter ? L'exemple des habitants de la ZAC des Terrasses de Bodets à Montlouis-sur-Loire*, in Norois n°231, p.75-90
- Cailly L. & Dodier R. (2007). *La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre*, in Norois n°205-2007/4, p.67-80
- Cairns S., Sloman L., Newson C., Anable J., Kirkbride A. & Goodwin P. (2004). *Smarter Choices: Changing the way we travel*, Final report of the research project : the influence of soft factor interventions on travel demand
- Calvet L. & Marical F. (2011). *Consommation de carburant : effets des prix à court et à long termes par type de population*, in CGDD, Etudes et documents n°40
- Calzada C. (1999). *Les enquêtes de préférences déclarées*, in Notes de synthèse du SES
- Cappelli P. (2014). *Les nudges, force de persuasion*, in Libération, 19 janvier 2014 [Consulté le 24/02/2015 sur http://www.liberation.fr/economie/2014/01/19/les-nudges-force-de-persuasion_973983]
- Cao X.J. (2009). *E-shopping, spatial attributes, and personal travel : a review of empirical studies*, in Transportation research record, n°2135, p.160-169
- Carpentier S. (2007). *Une analyse exploratoire des liens entre mobilité et ancrage résidentiel. Vers une approche écologique de la mobilité ?* in Journal of Urban Research, n°3/2007
- Catroux M. (2002). *Introduction à la recherche-action : modalités d'une démarche théorique centrée sur la pratique*, in Recherches et pratiques pédagogiques en langues de spécialité, Vol.XXI n°3, p.8-20

- Causse E. (2014). *La consommation responsable : obstacles et leviers d'action*, Vidéo [11 mars 2014] In UVED, 13 min [Consultée le 19/02/2015 sur http://www.canal-u.tv/video/canal_uved/la_consommation_responsable_obstacles_et_leviers_d_action.16278]
- Cavard-Vibert P. (2014). *Le comportement du consommateur dans ses achats de fruits et légumes – Lieux d'achat/Modes de vente*, Baromètre 2013
- Cellier B., Cortial S. & Tovmassian M. (2013). *Analyse de l'interaction entre mobilité et dynamique des territoires ruraux à travers une géographie spatio-temporelle des déplacements : exploitation de traceurs GPS*, Rapport final Projet de Fin d'Etudes, Polytech'Tours, 204 pp.
- Centre d'Analyse Stratégique (2011). *Nudges verts : de nouvelles incitations pour des comportements écologiques*, La Note d'Analyse - Questions sociales, n°216
- Centre d'Analyse Stratégique (2011b). *Incitations comportementales et environnement*, Actes de séminaire, 9 mars 2011
- Centre d'Analyse Stratégique (2012). *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, Rapports et documents
- CEPRI (n.d.). *Sensibiliser les populations exposées au risque d'inondation – Comprendre les mécanismes du changement de la perception et du comportement*
- CERTU (1998). *Les citoyens face à l'automobilité*, CERTU/ADEME/UTP
- CERTU (2013). *Les enquêtes déplacement « standard CERTU »*, Note de présentation [Consulté le 8/12/14 sur <http://www.certu.fr/emd-edvm-et-edgt-methodes-et-a679.html>]
- CERTU (2014). *Groupe de travail choix modal, note de problématique* [Consultée sur http://www.certu.fr/IMG/pdf/08-12-2011_note_de_problmatique_cle6532a6-1.pdf]
- Cervero R. (2002). *Built environments and mode choice : toward a normative framework*, in *Transportation Research Part D* 7, p.265-284
- Cervero R. & Duncan M. (2003). *Walking, bicycling and Urban landscape: evidence from the San Francisco Bay*, in *Journal of Public Health*, Vol.93, n°9, p.1478-1483
- CETE Nord Picardie (2009). *Contraintes de stationnement et pratiques modales, Méthodologie et étude des cas de Lille, Lyon et Montpellier*, Ed. CERTU
- Chevalier P. (2005). *Activités tertiaires et dynamiques rurales*, in *Annales de géographie* n°641, Armand Colin/Dunod, p.27-48
- Chevalier P., Dedeire M., Ghiotti S., Hirczak M. & Razafimahefa L. (2010). *L'espace rural euro-méditerranéen : approches méthodologique et typologique*, in *Cahiers de géographie du Québec* Vol.54, n°152, p.291-312
- Chipeniuk R. (2004). *A brief report on a project to study and promote planning as a means of increasing amenity-based migration to select communities of northern BC*
- Christians C. (1987). *Rurbanisation et périurbanisation en Belgique; phénomènes actuels ou dépassés autour de Bruxelles et en Wallonie*, in *Recherches de Géographie urbaine, Hommage au professeur Sporck J.A.*, Liège, Société géographique de Liège t.1, p.43-59
- CITEPA (2013). *Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de Gaz à Effet de Serre en France – Séries sectorielles et analyses étendues*, Format Secten, 332pp.
- Clanché F. (2014). *Trente ans de démographie des territoires, Le rôle structurant du bassin parisien et des très grandes aires urbaines*, in *INSEE Première* n°1483

- Coenen H. (2001). *Recherche-action : rapports entre chercheurs et acteurs*, in ESKA, Revue Internationale de psychosociologie, Vol.VII, p.19-32
- Cognard F. (2010). *Migrations d'agréent et nouveaux habitants dans les moyennes montagnes françaises : de la recomposition sociale au développement territorial. L'exemple du Diois, du Morvan et du Séronais*. Thèse de géographie, 531pp.
- Coissard S. & Pecqueur B. (2007). *Des avantages comparatifs aux avantages différenciatifs, une approche par le territoire*, in 43^{ème} colloque de l'ASRDLF, Les dynamiques territoriales : débats et enjeux des différentes approches disciplinaires
- Colporterre (2014). *Consommation collaborative : quelles réalités en Bretagne historique ? Décrypter les pratiques au plus près des territoires*
- Combes M. & Haeringer N. (2014). *Face au changement climatique, une nécessaire clarification stratégique*, in Médiapart [Consulté le 28/11/14 sur <http://blogs.mediapart.fr/edition/transition-energetique/article/190914/face-au-changement-climatique-une-necessaire-clarification-strategique>]
- Commissariat Général au Développement Durable (2009). *Le temps de déplacement domicile-travail, par aire urbaine et département hors aires urbaines* [Consulté le 6/03/2015 sur http://www.datar.gouv.fr/observatoire-des-territoires/sites/default/files/IDDT_Tempsdomiciletravail.pdf]
- Commissariat Général au Développement Durable (2010). *La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, in la Revue du CGDD
- Commissariat Général au Développement Durable (2013). *Consommer local, les avantages ne sont pas toujours ceux que l'on croit*, in Le Point sur... n°158
- Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (2015). *Qualité de vie, habitants, territoires*, Rapport de l'Observatoire des territoires 2014
- Commissariat Général à l'Environnement et au Développement Durable (2011). *La mobilité et les transports dans les territoires ruraux, Rapport pour le Ministère de l'Écologie et le Ministère de l'Intérieur*
- Commission Européenne (2008). *Pauvreté et exclusion sociale dans les zones rurales*. Résumé exécutif
- Conseil National des Centres Commerciaux (2013). *Quel avenir pour le commerce de proximité dans les quartiers ?*, 56pp.
- Cordier B. (2012). *Le coût réel de la voiture en 2012*, ADETEC
- Coutard O., Dupuy G. & Fol S. (2002). *La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ?* in Espaces et sociétés n°108-109, 2002, p.155-176
- Coventry D.H. (2013). *Peak oil and oil vulnerability: what are the implications for industrial agriculture and rural communities? With a case study in the southern gulf region of Queensland*. Thesis
- DATAR (2003). *Quelle France rurale pour 2020 ?*, étude prospective
- DATAR (2012). *La Nouvelle typologie des campagnes françaises, des littoraux et de la montagne*, in Territoires en mouvement n° 7
- Davezies L. (2008). *La République et ses territoires, La circulation invisible des richesses*, Paris, Seuil, Coll. La République des idées, 113pp.

- David O. (2013). *Les équations temporelles et spatiales des familles périurbaines*, in EspacesTemps.net, Peer review [Consulté sur <http://www.espacestemp.net/articles/les-equations-temporelles-et-spatiales-des-familles-periurbaines-2-2-2-2-2/>]
- Debenedetti A. (2005). *Le concept d'attachement au lieu : état de l'art et voies de recherche dans le contexte du lieu de loisirs*, in Management & Avenir, 2005/3, n°5, p.151-160
- de Certeau M. (1990). *L'invention du quotidien, 1, Arts de faire*. Paris : Gallimard (1^{ère} ed. 1980)
- Dedeire M., Razafimahefa L., Chevalier P. & Hirczak M. (2011). *Dynamiques des espaces ruraux en France : vers un modèle des trajectoires démographiques ?*, in Espace populations sociétés n°3, p.521-537
- De Meyer K. (2014). *Obama veut contourner le Congrès pour avancer sur la négociation climat*, in Les Echos.fr [Consulté le 13/07/2015 sur http://www.lesechos.fr/27/08/2014/lesechos.fr/0203729354633_obama-veut-contourner-le-congres-pour-avancer-sur-la-negociation-climat.htm]
- Depraz S. (2013). *Mais où est donc passé l'espace rural ?* Compte-rendu du Café géographique du 25 septembre 2013 à Lyon
- Deymier G., Gaschet F. & Pouyanne G. (2013). *Formes urbaines et coûts de la mobilité : une approche à partir du compte déplacement territorialisé de l'agglomération bordelaise*, in Les Cahiers scientifiques du transport n°64/2013, p.61-90
- Dewey J. (1922). *Human nature and conduct : an introduction to social psychology*, Henry Holt and Company, New York
- Dibie P. (2006). *Le village métamorphosé*, Plon, 405pp.
- Dietz T., Gardner G.T., Gilligan J., Stern P.C. & Vandenberg M. (2009). *Household actions can provide a behavioral wedge to rapidly reduce US carbon emissions*, in PNAS Vol.106 n°44, p.18452 -18456
- Di Méo G. (2007). *Identités et territoires : des rapports accentués en milieu urbain ?* in Métropoles [En ligne], 2007/1
- Djament-Tran G. (2015). *La (dé)territorialisation et les changements d'échelle du patrimoine*, in EspacesTemps.net [Consulté le 15/06/2015 sur <http://www.espacestemp.net/generate-pdf/?idPost=33675>]
- Dobigny L. (2012). *Produire et échanger localement son énergie. Dynamiques et solidarités à l'œuvre dans les communes rurales*, in Papy F. (2012) *Nouveaux rapports à la nature dans les campagnes*, Ed. Quae, p.139-152
- Dodier R. (2007). *Quelle articulation entre identité campagnarde et identité urbaine dans les ménages « périurbains » ?*, in Norois n°202-2007/1, *Recomposition des espaces ruraux*, p.35-46
- Dodier R. (2009). *Individus et groupes sociaux dans l'espace, Apports à partir de l'exemple des espaces périurbains*, Habilitation à diriger des recherches, 246pp.
- Dubost J. & Lévy A. (2002). *Recherche-action et intervention*, in Barus-Michel J. et al, *Vocabulaire de psychosociologie*, ERES Hors collection, p.391-416
- Duchêne-Lacroix C. & Maeder P. (2013). *La multilocalité d'hier et d'aujourd'hui entre contraintes et ressources, vulnérabilité et résilience*, in Société Suisse d'histoire, p.8-22

- Dujin A. & Maresca B. (2012). *Changer les comportements – l’incitation comportementale dans les politiques de maîtrise de la demande d’énergie en France*, CREDOC Cahier de Recherche n°295
- Dupré M. (2014). *Représentation sociale du covoiturage des contraintes perçues au faire-ensemble*, in Les cahiers scientifiques du transport, n°66, p.97-113
- Dupuy G. (2001). *Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale, comparaison France/Grande Bretagne*, in PREDIT PUCA n°5
- Dupuy G. (2006). *La dépendance à l’égard de l’automobile*, Rapport de recherche PREDIT, La Documentation française, 93pp.
- Durand E. (2014). *Tours 2030 : une ville pareille autrement... Etude sociologique sur les conditions d’acceptation d’un scénario « Ville post-carbone »*, in SHS Web of Conferences 9, 02004
- Eggerickx T. & Capron C. (2001). *Rurbanisation et périurbanisation dans le centre de la Wallonie : une approche sociodémographique*, in Espace, populations, sociétés 2001-1-2, Repopulation et mobilités rurales, p.123-137
- Enkvist P.A., Naclér T. & Rosander J. (2007). *A cost curve for greenhouse gas reduction*, in The Mc Kinsey quarterly n°1, p.35-45
- Equipe EAU (2014). *La résilience de l’industrie rurale* [Consulté le 08/07/2015 sur <http://eau-amenagement.fr/la-resilience-de-lindustrie-rurale>]
- Epstein D. (2014). *La mobilité spatiale locale : l’influence de la mobilité quotidienne sur la mobilité résidentielle – l’exemple des résidents actifs luxembourgeois*, Thèse de géographie, Université de Strasbourg, 303pp.
- Escaffre F., Gambino M. & Rougé L. (2007). *Les jeunes dans les espaces de faible densité : d’une expérience de l’autonomie au risque de la captivité*, in Sociétés et jeunesses en difficulté, n°4
- Ewing R. & Cervero R. (2010). *Travel and the built environment*, in Journal of the American Planning Association
- Feildel B. (2009). *Récit de vie spatialisé et herméneutique cartographique*, in 2èmes journées scientifiques ARPEnv : Perspectives de la psychologie environnementale francophone, juin 2009, Nîmes, France
- Feildel B. (2013). *Vers un urbanisme affectif. Pour une prise en compte de la dimension sensible en aménagement et en urbanisme*, in Norois 2013/2, n°227, Sentir et ressentir la ville, p.55-68
- Felson M. & Spaeth J.L. (1978). *Community structure and collaborative consumption. A routine activity approach*, in The American Behavioral scientist, Vol.21 n°4, p.614-624
- Finucane M.L., Alhakami A., Slovic P., Johnson S.M. (2000). *The affect effect in judgments of risks and benefits*, in Journal of Behavioural Decision Making Vol.13, p.1-17
- Fishbein M. & Ajzen I. (1975). *Belief, attitude, intention, and behavior: an introduction to theory and research*, Addison-Wesley, Reading, MA
- FLAME (2012). *L’agence locale de l’Energie et du Climat, un outil essentiel pour la mise en œuvre de politique énergétique et climatique territoriale*

- Flamm M. (2004). *Comprendre le choix modal : Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*. Thèse de doctorat, Université de Lausanne, 307 pp.
- Fourny M.C., Cailly L. & Dodier R. (2012). *La proximité, une ressource territoriale de la mobilité périurbaine*, 49ème colloque de l'ASRDLF, Belfort
- France Bénévolat (2013). *La situation du bénévolat en France en 2013*, Dossier de presse. [Consulté sur http://www.associations.gouv.fr/IMG/pdf/dp_conference_18062013.pdf]
- François D. (2010). *Se rendre au travail, distances et temps de transport s'allongent*, in CGDD, (2010), *La mobilité des Français*, La Revue du CGDD
- François-Poncet J. & Belot C. (2008). *Le nouvel espace rural français*, Rapport d'information pour le Sénat
- Frayssignes J. (2008). *Démarches de qualité et développement territorial : quels apports pour la géographie rurale ? L'exemple des AOC fromagères françaises*, in Géocarrefour : revue de géographie de Lyon, vol. 83/4, p.295-305
- Fujii S. & Taniguchi A. (2005). *Reducing family car-use by providing travel advice or requesting behavioral plans: an experimental analysis of travel feedback programs*, in Transportation research part D. Vol. 10, p. 385-393
- Fujii S. & Taniguchi A. (2006). *Determinants of the effectiveness of travel feedback programs – a review of communicative mobility management measures for changing travel behavior in Japan*, in Transportation Policy Vol.13, p.339-348
- Gambino M. (2008). *Vivre dans les espaces ruraux de faible densité de population : pratiques et représentations des jeunes dans le Périgord Vert (France) et le Rural Galway (Irlande)*, Thèse de géographie, 376pp.
- Gannon F. & Sandron F. (2006). *Echange, réciprocité et innovation dans une communauté paysanne. Une lecture conventionnaliste*, in Economie rurale n°292, Mars-avril 2006, p.50-67
- Gardner B. & Abraham C. (2008). *Psychological correlates of car use: a meta-analysis*, in Transportation Research F Vol.11, p.300-311
- Gardner G.T. & Stern P.C. (2008). *The Short List : The Most Effective Actions U.S. Households Can Take to Curb Climate Change*, in Environment, vol. 50, p.13-24
- Garling T. & Axhausen K.W. (2003). *Introduction: habitual travel choice*, in Transportation Vol.30, p.1-11
- Garling T., Eek D., Loukopoulos P., Fujii S., Johansson-Stenman O, Kitamura R., Pendyala R. & Vilhelmson B. (2002). *A conceptual analysis of the impact of travel demand management on private car use*, in Transport Policy Vol.9, p.59-70
- Gärling T. & Fujii S., (2002). *Structural equation modeling of determinants of implementation intentions*, in Goteborg Psychological Reports No. 4, vol. 29. Gottenborg University, Gottenborg.
- Garling T. & Fujii S. (2009). *Travel behavior modification: theories, methods and programs*, in Kitamura R., Yoshii T. & Yamamoto T. (2009). *The expanding sphere of Travel Behavior Research*, Bingley, UK Emerald, p.97-128
- Garling T. & Schuitema G. (2007). *Travel demand management targeting reduced private car use: effectiveness, public acceptability and political feasibility*, in Journal of Social Issues, 63 (1), p.139-153

- Garric A. (2011). *Qui est vraiment responsable du changement climatique ?* [Consulté le 28/11/14 sur <http://ecologie.blog.lemonde.fr/2011/12/09/qui-est-vraiment-responsable-du-changement-climatique/>]
- Geels F.W., Kemp R., Dudley G., Lyons G. (2012). *Automobility in transition? A socio-technical analysis of sustainable transport*. Routledge, 394pp.
- Gemenne F. (2009). *Géopolitique du changement climatique*, Armand Colin, 255pp
- Genre-Grandpierre C. (2007). *Qualité de l'offre et usage du transport public en milieu urbain*, in Cybergeog : European Journal of Geography, Dossiers, Sélection des meilleurs articles de SAGEO 2005, document 376
- Georges P.M. (2014). *Le Royans, une interface alpine à l'épreuve de nouvelles spatialités résidentielles : une territorialité traversée ?* Communication à la Première université d'Hiver internationale du Labex ITEM, Jan. 2014, Sarcenas, France
- Gerber P. & Carpentier S. (2012). *Impacts de la mobilité résidentielle transfrontalière sur les espaces de la vie quotidienne d'individus actifs du Luxembourg*, in INSEE, Economie & statistique n°157-158, p.77-96
- Gillen D.W. (1977). *Parking costs and urban mode choice*, in Journal of Urban Economy Vol.44, p.186-199
- Gollwitzer P.M. & Sheeran P. (2006). *Implementation intentions and goal achievement a meta-analysis of effects and processes*, in Advances in Experimental social psychology Vol.38, p.69-119
- Golob T.F. (2000). *A simultaneous model of household activity participation and trip chain generation*, in Transportation research B n°34, p.355-376
- Gomez P. & Philippot P. (2003). *Thérapie cognitivo-comportementale d'une patiente diabétique n'adhérant pas à son traitement médical*, in Revue francophone de clinique comportementale et cognitive Vol.8, p.5-19
- Goodwin P.B. (1985). *Evolution de la motivation des usagers en matière de choix modal*, in Table ronde CEMT, n°68, p.65-94
- Gouvernement français (2015). *Stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable 2015-2020*, 135pp. [Consultée le 24/02/2015 sur <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SNTEDD.pdf>]
- Gneezy U., Meier S. & Rey-Biel P. (2011). *When and why incentives (don't) work to modify behavior*, in Journal of economic perspectives, Vol.25 n°4, p.191-210
- Granié A.M. (2003). *Sociabilités dans le monde rural*, in Revue Projet 2/2003 n°274, p.51-58
- Greffet P. & Morard V. (2011). *De plus en plus de Français sensibles à l'environnement*, in La revue du CGDD, Les perceptions sociales et pratiques environnementales des Français de 1995 à 2011, p.7-12
- Gucher C., Mallon I. & Roussel V. (2007). *Vieillir en milieu rural : chance ou risque de vulnérabilité accrue ?*, Rapport de recherche
- Guérin-Pace F. (2006). *Lieux habités, lieux investis : le lien au territoire, une composante identitaire ?*, in Economie et statistique n°393-394, p.101-114
- Guillemette F. (2006). *L'approche de la Grounded Theory ; pour innover ?*, in Recherches qualitatives Vol.26 n°1, p.43-50

- Guillemette F. (2008). *L'entretien de recherche. Recherches qualitatives* (Collection Bibliographies. Trois-Rivières, Québec : Association pour la recherche qualitative
- Guilluy C. & Noye C., (2005). *Atlas des nouvelles fractures sociales en France : les classes moyennes oubliées et précarisées*, in Ed. Autrement, Coll. Atlas/Monde
- Guimond L. & Simard M. (2011). *Les néo-ruraux et les ruraux de longue date sont-ils si différents au Québec ? Analyse de leur mobilité, sens des lieux et engagement*, in Canadian Journal of Regional Science n°34/4, p.105-114
- Guimond L., Gilbert A. & Simard M. (2014). *Faire sa place et être de la place: la rencontre timide des nouveaux ruraux et des populations plus anciennes au Québec*, in Le géographe canadien, 58(1), p.123-139
- Guisepelli E. (2006). *Place et fonctions de l'agriculture en zones périurbaines de montagne : modes d'habiter et représentations du rural*, in L'Espace Géographique, 2006/2 Tome 35, p.133-147
- Halfacree K. (1993à. *Locality and social representation : space, discourse and alternative definitions of the rural*, in Journal of rural studies Vol.9, p.23-37
- Hamilton J. (2011). *Oil Prices, Exhaustable Resources, and Economic Growth*. Handbook of Energy and Climate Change
- Handy S., Cao X., Mokhtarian P.L. (2005). *Correlation or causality between the built environment and travel behavior? Evidence from Northern California*, in Transportation Research Part D (10), p.427-444
- Hani M. (2011). *Essai méthodologique sur le chaînage des déplacements liés aux achats. Le cas de l'agglomération du Havre*, in Bulletin de la Société géographique de Liège, n°56, 2011, p.69-80
- Harman R., Veeneman W. & Harman P., (2012). *Innovation in public transport*, in Geels F.W. et al, *Automobility in transition? A socio-technical analysis of sustainable transport*. Routledge, p.287-307
- Harrison J.C. (2011) *Redéfinir le bégalement, la vraie nature du combat pour s'exprimer*, 754pp.
- Hédoïn C. (2010). *Le « paternalisme libéral » en débat*, in Rationalité Limitée [Consulté le 24/02/2015 sur <https://rationalitelimitee.wordpress.com/2010/04/12/le-paternalisme-liberal-e-ndebat/>]
- Héran F. (2001). *La réduction de la dépendance automobile*, in Cahiers Lillois d'Economie et de Sociologie n°37, p.61-86
- Hidalgo C. & Hernandez B (2001). *Place attachement : conceptual and empirical questions*, in Journal of environmental psychology, Vol.21, p.273-281
- Hilal M., Schaeffer Y. & Détang-Dessendre C. (2013). *Espaces ruraux et ruptures territoriales*, pp. 62-77, in Laurent E. (2013) *Vers l'égalité des territoires – Dynamiques, mesures, politiques. Rapport à la ministre de l'Egalité des territoires et du logement*, La Documentation Française, 534 pp.
- Hirczak M., Chevalier P., Dedeire M. & Razafimahefa L. (2011). *Dynamiques rurales et trajectoires démographiques : comparaison France, Italie, Espagne*, in L'information géographique n°2/2011, Vol.75, p.68-87
- Hiselius L.W., Rosqvist L.S. & Adell E. (2015). *Travel Behaviour of online shoppers in Sweden*, in Transport and Telecommunication, Vol.16 n°1, p.21-30

- Hornik J., Cherian J., Madansky M. & Narayana C. (1995). *Determinants of recycling behavior: a synthesis of research results*, in the Journal of Socio-economics, Vol.24 n°1, p.105-127
- Hubers C. & Lyons G. (2013). *Assessing future travel demand – a need to account for non-transport technologies?*, in Foresight Vol.15 n°3, p.211-227
- Hubert J.P. & Delisle F. (2010). *L'allongement des déplacements quotidiens contribue à l'émergence d'espaces urbains multipolaires, tandis que la mobilité baisse au centre des grandes agglomérations*, in CGDD (2010), La mobilité des Français, La Revue du CGDD
- Huiban J.P. (2003). *Entreprises et activités industrielles en milieu non urbain. Bilan et perspectives*, in Recherches en économie et sociologie rurales, INRA Sciences sociales n°1-2.03
- Hungerford H.R. & Volk T.L. (1990). *Changing learner behavior through environmental education*, in The Journal of Environmental Education, Vol. 21 n°3, p.8-21.
- Huyghe M. (2014a) *Autopartage*, Article de définition [Consulté sur forumviesmobiles.org/reperes/autopartage]
- Huyghe M. (2014b) *Autostop*, Article de définition [Consulté sur forumviesmobiles.org/reperes/autostop]
- Huyghe M., Baptiste H. & Carrière J.P. (2013) *Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ? – Rapport final*, 297pp.
- IAURIF (2000). *Recherche sur le choix modal en milieu urbain*, Rapport final, 74pp
- Innocenti A., Lattarulo P., Pazienze M.G. (2013). *Car stickiness: heuristics and biases in travel choice*, in Transport Policy 25, p.158-168
- INSEE (2010). *Nouvelles ruralités en Lorraine, un désir de campagne limité à quelques espaces résidentiels et récréatifs*, Economie Lorraine n°205-206
- Ilbery B. (1998). *The geography of rural change*, Ed. Prentice Hall, 280pp.
- Jaillet M.C. (2009). *Contre le territoire, la « bonne distance »*, in Vanier M. (dir) *Territoires, territorialité, territorialisation, Controverses et perspectives*, Presses Universitaires de Rennes, 228pp.
- Jancovici J.M. (2014). www.manicore.com
- Janne H. (1951). *Introduction à la sociologie générale*, in Revue de l'Institut de Sociologie n°3, p.345-392
- Jean B. (1979). *Sociologie rurale*, 41pp.
- Jean B. (1997). *Territoires d'avenir : pour une sociologie de la ruralité*, Presses de l'Université du Québec, 340pp.
- Jeekel H. (2015). *Quel avenir pour la voiture ?*, in Forum Vies Mobiles [consulté sur <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2015/04/13/quel-avenir-pour-voiture-2813>]
- Johnson P.W. (2013). *Le modèle transthéorique des étapes du changement*. [Consulté sur <http://pierrejohnson.eu/wp/le-modele-transtheorique-des-etapes-du-changement/>]
- Joly M., Morency C., Bonnel P. (2009). *Motorisation et localisation : quels effets sur le choix modal ?*, in les Cahiers scientifiques du transport n°55, p.97-125
- Jones P.M. & Sloman L. (2003). *Encouraging behavioral change through marketing and management: what can be achieved?*, in 10th international conference on travel behavioral research, Lucerne, 10-15 august 2003

- Jousseau V., David O. & Delfosse C. (2007). *Patrimoine, culture et construction identitaire dans les territoires ruraux*, in *Noréis* n°204, 2007/3, p.7-9
- Juillard E. (1961). *L'urbanisation des campagnes en Europe occidentale*, in *Etudes rurales* n°1, p.18-33
- Kane R.L., Johnson P.E., Town R.J., & Butler M. (2004). *A structured review of the effect of economic incentives on consumer preventive behavior*, in *American Journal of Preventive Medicine*, Vol.27, n°4, p.327-352
- Kaufmann J.-C. (2013). *L'entretien compréhensif*, Paris : A. Colin, 126pp.
- Kaufmann V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes
- Kaufmann V. (2007). *A la recherche du potentiel de mobilité maximum ?*, in Lannoy P. & Ramadier T. (dir). *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, p.79-88
- Kaufmann V., Maksim H., Borka S., Courty G. & Ramadier T. (2012). *La mobilité comme capital ?*, Forum des Vies Mobiles [Consulté le 6/07/2015 sur <http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488>]
- Kayser B. (1990). *La renaissance rurale*, Collection U, Ed Armand Colin, 316 pp.
- Kenyon S. (2006). *The « accessibility diary » : discussing a new methodological approach to understand the impact of internet use upon personal travel and activity participation*, in *Journal of Transport Geography* Vol. 14, p.123-134
- Kieffer L. & Audard F. (2014). *Modéliser les chaînes de déplacements : reconstruire la mobilité quotidienne à travers le prisme des déplacements secondaires*, Papier présenté au colloque CIST 2014 « Fronts et frontières des sciences du territoire », 27 & 28 mars 2014 [Consulté le 25/02/2015 sur <http://cist2014.sciencesconf.org/26228/document>]
- Klein N. (2014). *This changes everything : capitalism vs. the climate*, Simon & Schuster, 576pp.
- Kluger A. & De Nisi A. (1996). *The effects of feedback interventions on performance : a historical review, a meta-analysis, and a preliminary feedback intervention theory*, in *Psychological bulletin*, Vol.119, p.254-284
- Korsu E., Massot M.H., Orfeuil J.P. (2012). *La ville cohérente*, La Documentation Française, 200pp.
- La Branche S. (2012). *La schizophrénie écologique : le cas des déplacements quotidiens à Lyon*, in *VertigO Hors-Série 11*, La mobilité urbaine durable : du concept à la réalité
- Laganier J. & Vienne D. (2009). *Recensement de la population de 2006. La croissance retrouvée des espaces ruraux et des grandes villes*, in *INSEE Première* n°1218
- Lahire B. (2001). *L'Homme pluriel. Les ressorts de l'action*, Paris, Hachette
- Langhade E. (2010). *Circuits courts, une relation de proximité*, in *Chambres d'agriculture* n°991, mars 2010
- Lannoy P. & Ramadier T. (2007). *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, p.79-88
- Larose F. (2011). *Les enjeux environnementaux de la mobilité urbaine – Mesures économiques et comportements individuels*, [Consulté le 23/02/15 sur http://base.citego.info/fr/corpus_analyse/fiche-analyse-63.html]

- Le Bras H. (2012). *Mobilité et attractivité territoriales : éléments pour 2040*, in Territoires 2040 n°5, Des facteurs de changement 1, p.37-48
- Le Breton E. (2002). *Les raisons de l'assignation territoriale, Quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité de personnes disqualifiées*
- Le Breton E. (2007). *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale*, Communication lors de la rencontre-débat du 19 juin 2007 organisée par le Centre de Ressources politiques de la Ville en Essonne
- Lefeuvre M.P. (2005). *Proximité spatiale et relation sociale*, in Bourdin A. et al (2005). *La proximité, construction politique et expérience sociale*, et al, Paris, L'Harmattan, p.89-99
- Le Goff J.P. (2012). *La fin du village : une histoire française*, Gallimard, 592pp.
- Le Néchet F. & Aguiléra A. (2011). *Déterminants spatiaux et sociaux de la mobilité domicile-travail dans 13 aires urbaines françaises : une approche par la forme urbaine, à deux échelles géographiques*, in 48^{ème} colloque de l'ASRDLF
- Lescureux F. (2003). *Les relations des agriculteurs au territoire au travers de la vente directe et de l'accueil à la ferme. Le cas de la région des Monts de Flandre*, Thèse de doctorat de géographie, Université de Lille 1, 315pp.
- Lévy J. (1994). *L'Espace légitime. Sur la Dimension légitime de la fonction politique*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques
- Lévy J. (1998). *Nous habitons des lieux multiples*, in Knafo R. (1998) *La planète « nomade »*. Paris : Belin, p.193-197
- Lévy J. (2003). *Capital spatial*, in Lévy J. & Lussault M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p.126
- Lévy J. (2011). *La mobilité comme bien public*, in métropolitiques.eu
- Lévy J. (2013). *Nos communes sont des fossiles*, Interview au magazine L'Express publiée le 12/08/2013. Consultée le 31/07/2015 sur http://www.lexpress.fr/actualite/politique/jacques-levy-nos-communes-sont-des-fossiles_1272957.html
- Lindgaard J. (2014). *Je crise climatique – la planète, ma chaudière et moi*, Coll. Cahiers Libres, 240pp.
- Little J. & Austin P. (1996). *Women and the rural idyll*, in *Journal of rural studies* Vol.12, p.101-111
- Longuar Z., Nicolas J.P. & Verry D. (2010). *Chaque français émet en moyenne deux tonnes de CO2 par an pour effectuer ses déplacements*, in Commissariat Général au Développement Durable (2010). *La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, la Revue du CGDD
- Loomes G. & Sugden R. (1982). *Regret theory : an alternative theory of rational choice under uncertainty*, in *Economic journal* Vol.92, p.807-824
- Louargant S. & Roux E. (2010). *La prospective d'un tiers-espace, le périurbain – Futurs périurbains : de la controverse à la prospective*, in Territoires 2040 n°2, DATAR, p.33-50
- Lucas K. & Jones P. (2009). *The car in British society*, London, RAC Foundation, 158 pp.
- Lussault M. (2003). *Spatialité*, in Lévy J. & Lussault M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin

- Lyons G. (2011). *Technology fix versus behavior change*, in Grieco M. & Urry J. (2011) *Mobilities: New perspectives on transport and society*. Ashgate, pp.159-177
- Mackett R. & Robertson A. (2000). *Potential for mode transfer of sort trips: review of existing data and literature*, London: Department of Environment, transport and the regions
- Madoré F. (2004). *Modes de vie périurbains en France - Le cas d'une aire urbaine de taille moyenne, La Roche-sur-Yon (Vendée)*, in *Noréis* n°193, 2004/4, p.77-90
- Mallon I. (2011). *L'accompagnement du vieillissement en milieu rural au-delà de a solidarité intergénérationnelle*, in *Informations sociales* 2011/2 n°164, p.100-108
- Massot M.H. & Orfeuill J.P. (2008). *Mobilité résultante et mobilité organisatrice : les paradigmes de la mobilité au service de la compréhension de la ville*, in *La mobilité qui fait la ville*, dir. Y. Chalas, CERTU
- Matthies E., Kuhn S., Klokner C.A. (2002). *Travel mode choice of women: the result of limitation, ecological norm, or weak habit?*, in *Environment and behavior*, 34 (2), p. 163-177
- Mathieu N. (1990). *La notion de rural et les rapports ville-campagne en France. Des années cinquante aux années quatre-vingts*, in *Economie rurale* n°197, p.35-41
- Mathieu N. (2014). *Mode d'habiter : un concept à l'essai pour penser les interactions hommes-milieus*, in Chenorkian R. & Robert S., *Les interactions hommes-milieus, Questions et pratiques de la recherche en environnement*, pp. 97-130
- Meissonnier J. (2014). *Mobilités quotidiennes et localisations : quelle transition énergétique du point de vue des familles ?*, in *SHS Web of Conference* 9, 02003. DOI : 10.1051/shsconf/20140902003
- Meloni I., Porcu S., Sanjust B. & Spissu E. (2012). *A voluntary travel behavioural change program : a case study*
- Meloni I. & Sanjust B. (2014). *Using a GPS active logger to implement travel behaviour change programs*, in Rasouli S. (2014). *Mobile technologies for Activity-travel data collection and analysis*, Chapter 20, p.325-340
- Meloni I, Sanjust B., Delogu G. & Sottile E. (2014). *Development of a technological platform for implementin VTBC programs*, in *Transportation Research Procedia* 3 (2014), p.129-138
- Mendras H. (1967). *Eléments de sociologie*, Paris, Armand Colin, 272pp.
- Mendras H. (1976). *Sociétés paysannes*, Paris, Armand Colin, Coll. U, 236pp.
- Mendras H. & Jollivet M. (1971). *Collectivités rurales françaises*, Paris, A. Colin, t.I, 222pp.
- Merlin P. (2010). *L'exode urbain : causes, formes conséquences*, in *Pouvoirs locaux* n°85, II/2010, p.46-53
- Messu M. (2011). *Qu'est-ce qu'avoir une appartenance dans nos sociétés dites individualistes ?* in *SociologieS, Théories et recherches* [Consulté le 29 avril 2015 sur <http://sociologies.revues.org/3543>]
- Metz D. (2008). *The limits to travel, how far will you go?* London, Earthscan
- Milbourne P. & Kitchen L. (2014). *Rural mobilities : connecting movement and fixity in rural places*, in *Journal of rural studies*, Vol.34, p.326-336
- Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2013). *Transports*. [Consulté sur www.developpement-durable.gouv.fr]

- Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2014). *Politiques climat et efficacité énergétique, Synthèse des engagements et résultats de la France*, 21pp, [Consulté sur http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/14111_Brochure_climat2013.pdf]
- Minster C. & Hubert J.P. (2012). *Density effect on mobility characteristics in France*, in *Procedia, Social and Behavioral Sciences* n°48, p.3328-3337
- Miquel P. (2015). *Schéma de cohérence territoriale (SCoT)* [Consulté le 14/07/2015 sur <http://www.territoires.gouv.fr/schema-de-coherence-territoriale-scot>]
- Mischi J. (2013). *Les territoires ruraux, des espaces ouvriers en mutation*, in *Métropolitiques.eu* [Consulté le 08/07/2015 sur <http://www.metropolitiques.eu/Les-territoires-ruraux-des-espaces.html>]
- Mokhtarian P.L., Salomon I. & Handy S.L. (2006). *The impacts of ICT on leisure activities : a conceptual exploration*, in *Transportation* Vol.33, n°3, p.263-289
- Mora O., Aubert F., Frémont A., Gauvrit L., Heurgon E., Hubert B., Riba G. & Torre A. (2008). *Les nouvelles ruralités en France à l'horizon 2030*, Rapport du groupe de travail Nouvelles ruralités, 84pp.
- Morel B. & Redor P. (2006). *Enquêtes annuelles de recensement 2004 et 2005 – La croissance démographique s'étend toujours plus loin des villes*, INSEE Première n°1058
- Morel-Brochet A. (2007). *A la recherche des spécificités du mode d'habiter périurbain dans les représentations et les sensibilités habitantes*, in *Norois* 2007/4 n°205, *Vivre les espaces périurbains*, p.23-36
- Morel-Brochet A. & Motte-Baumvol B. (2010). *Les périurbains franciliens : stratégies résidentielles, tactiques du quotidien et résistance des modes d'habiter*, in Massot M.-H. (dir) (2010). *Mobilités et modes de vie métropolitains, Les intelligences du quotidien*, Ed. L'œil d'or, 333pp.
- Moriset B. (2000). *Les sites Web de territoire en milieu rural, représentation, enjeux et recompositions spatiales*, in *Géocarrefour* Vol.75 n°1, p.25-38
- Moss L.A.G. (1999). *Sustaining the Sierra Nevada Bioregion's integrity under growing human population pressure*, Human population pressure, Policy Issues Brief, Laurence Moss & Associates, 28pp.
- Mucchielli A. (2009). *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales*, 303pp.
- Murphy, D. & Hall, C. (2010). *Year in review - EROI or Energy return on (Energy) invested*. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1185, p.102-118
- Naess P. & Sandberg S. L. (1996). *Workplace location, modal split and energy use for commuting trips*, in *Urban Studies*, 33 (3), p.557-580.
- Nakayama S. & Kitamura R. (2000). *A route choice model with inductive learning*, in *Transportation Research Record* 1725, p.63-70
- Normand B. (2009). *Les stratégies de changement employées par des homes ayant des comportements violents envers leur conjointe. Mesure et analyse à partir du modèle transthéorique du changement*, Thèse de doctorat en science sociale
- Observatoire du numérique (2013). *E-commerce* [Consulté le 24/04/2015 sur <http://www.observatoire-du-numerique.fr/usages-2/grand-public/e-commerce-e-services>]

- Orfeuil J.P. (2011). *Dix ans de « droit à la mobilité », et maintenant ?*, in métropolitiques.eu
- Ortar N. (2014). *Le quotidien peut-il être durable ? Routines dans la baie de San Francisco*, in *Noroi* n°231, 2014/2, p.13-25
- Ostrom E. (2012). *Agir à plusieurs échelles pour faire face au changement climatique et à d'autres problèmes d'action collective*. [Consulté le 02/03/2015 sur http://www.veblen-institute.org/IMG/pdf/agir_contre_changement_climatique_ostrom2.pdf]
- Pacala S. & Socolow R. (2004). *Stabilization wedges : solving the climate problem for the next 50 years with current technologies*, in *Science* n°305, p.968-972
- Pagès A. (2000). *La pauvreté en milieu rural*. Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris V
- Parkhurst G., Kemp R., Dijk M. et Sherwin H. (2012). *Intermodal personal mobility, A niche caught between two regimes*, in Geels F et al, *Automobility in transition? A socio-technical analysis of sustainable transport*, Routledge, p.309-334
- Pecqueur B. & Talandier M. (2012). *Etat des lieux et problématiques de 7 systèmes spatiaux*, in DATAR, *Des systèmes spatiaux en perspective, Territoires 2040 n°3*, La Documentation française, p.121-138
- Perez Y.A. (2008). *La pratique de la recherche-intervention dans les organisations : retour sur les modes de production des connaissances gestionnaires à partir du terrain*, in *Humanisme et Entreprise*, Vol.3 n°288, p.101-113
- Perrier-Cornet P. (2004). *L'avenir des espaces ruraux français*, in *Futuribles* n°299, p.77-95
- Perrier-Cornet P., Sencébé Y. & Sylvestre J.P. (1997). *Les processus d'exclusion dans les espaces ruraux*, in *Communication au 48^{ème} Séminaire AEEA (Rural Restructuring within Developed Economies)*
- Perrin M. (2014). *La territorialisation de l'habiter, ou l'affirmation progressive des intérêts et pouvoirs habitants dans la géographie et la gouvernance urbaines : espace et démocratie aux Etats-Unis d'Amérique, au Brésil et en Afrique du Sud (XIXe – XXIe siècles)*, Thèse d'Urbanisme, 518pp.
- Pistre P. (2011). *Migrations résidentielles et nouveaux démographiques des campagnes françaises métropolitaines*, in *Espace, populations, sociétés* 2011-3, p.539-555
- Pistre P. (2012). *Renouveaux des campagnes françaises, Evolutions démographiques, dynamiques spatiales et recompositions sociales*, Thèse de géographie, 419pp.
- Poirier G., Spilliaert S., Uguen Y-M. & Viannes Q. (2014). *Pratique de la mobilité spatiale quotidienne en milieu rural ; comparaison de deux types de territoires : isolé et polarisé*, Rapport de Projet de Fin d'Etudes, 168pp.
- Pouchard A. (2014). *Climat, 5 rapports du GIEC, 5 chiffres alarmants*, in *LeMonde.fr*
- Pouyanne G. (2010). *Urban form and daily mobility: methodological aspects and empirical study in the case of Bordeaux*, in *European Transport* n°44, p.76-96
- PREDIT (2012). *Ruptures, Impacts d'une crise économique majeure sur les comportements de mobilité résidentielle et transport des ménages*, Rapport final de recherche PREDIT GO6 « Politiques de transport »

- Prochaska J.O. & Di Clemente C.C. (1982). *Trans-theoretical therapy – toward a more integrative model of change*. *Psychotherapy: Theory, Research, and Practice* Vol. 19, p.276-288
- Prochaska J.O., DiClemente C.C. et Norcross J.C. (1992). *In search of how people change: Applications to addictive behaviors*, in *American Psychologist*, Vol.47 n°9, p.1102-1114.
- Prochaska J.O., DiClemente C.C. & Norcross J.C. (2003). *In search of how people change: applications to addictive behaviors*, in Dans P. Salovey, & A. J. Rothman (dir), *Social Psychology of Health. Key Readings*, p. 63-77. New York and Hove: Psychology Press.
- Proulhac L. (2008). *Figures de la mobilité*, in Espacestemps.net, Livres
- Quandt R.E. & Baumol W. (1966). *The demand for abstract modes : theory and measurement*, in *Journal of Regional Sciences* Vol.6
- Quételard B. (2010). *Se rendre au travail ou faire des courses motive toujours un déplacement quotidien sur deux. Le recours à la voiture se stabilise*, in CGDD (2010). *La mobilité des Français*, in *La Revue du CGDD*
- Quivy R. & Van Campenhoudt L. (1988). *Manuel de recherches en sciences sociales*, Paris, Dunod
- Rajamani J., Bhat C.R., Handy S., Knaap G. & Song Y. (2003). *Assessing the impact of urban form measures on nonwork trip mode choice after controlling for demographic and level-of-service effects*, in *Transportation Research Record*, vol. 1831 n°1, p.158-165
- Rambaud F. (1969). *Société rurale et urbanisation*. Paris, Le Seuil, 318pp.
- Ramos E. (2012). *Les « racines », une territorialisation de l'identité qui fragmente*, in Morel-Brochet A. & Ortat N. (2012) *La fabrique des modes d'habiter, Homme, lieux et milieu de vie*, L'Harmattan, 313pp.
- Raoul E. & Casteigts M. (2011). *La mobilité et les transports dans les territoires ruraux*, rapport pour le MEDDTL, le Ministère de l'intérieur, le CGEDD et l'inspection générale de l'administration, 70pp.
- Raux C. & Souche S. (2001). *L'acceptabilité des changements tarifaires dans le secteur des transports : comment concilier efficacité et équité ?*, in *Revue d'économie régionale et urbaine*, 2001, n°4, p.539-558
- Ravaisson F. (2008). *Of habit*, in Carlisle C., Sinclair M. (Eds), London, p.1-77
- Ravalet E. (2012). *Altermobilités*, Article de définition pour le Forum des Vies Mobiles [Consulté le 6/07/2015 sur <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/altermobilites-448>]
- Ray J.B. (2014). *Planning a real-time ridesharing network : critical mass and role of transfers*, in *Transport Research Arena 2014*, Paris
- Rémy J. (1998). *Sociologie urbaine et rurale, L'espace et l'agir*, Paris, L'Harmattan, 399pp.
- Ren F. & Kwan M.P. (2007). *Geovisualization of human hybrid activity - travel patterns*, in *Transactions in GIS* Vol.11, p.721-744
- Ren F. & Kwan M.P. (2009). *The impact of geographic context on e-shopping behavior*, in *Environment and Planning B: Planning and Design*, Vol.36, p.262-278

- Requier-Desjardins D. (2010). *L'évolution du débat sur les SYAL : le regard d'un économiste*, in Revue d'Economie Régionale et Urbaine n°4, p.651-668
- Rieutort L. (2009). *Dynamiques rurales françaises et re-territorialisation de l'agriculture*, in L'information géographique 2009/1, Vol.73, p.30-48
- Rieutort L. (2012). *Du rural aux nouvelles ruralités*, in Revue internationale d'Education de Sèvres, Centre international d'études pédagogiques (CIEP), 2012, p.43-52
- Rigal A., Kaufmann V. & Chenal J. (2015). *Towards a post-car world. How (not) to experience the future of car mobility*, Papier de conférence présenté à l'Association of American geographers annual meeting, Chicago, April 21-25, 2015
- Riou Y. (2011). *Représentations, participation, ancrage, identité : quatre piliers pour penser l'inscription territoriale. Le cas du Berry*. Thèse de sociologie, Université d'Orléans, 276pp.
- Ritsema van Eck J., G., Dijst M. (2005). *Lifestyles, spatial configurations and quality of life in daily travel: an explorative simulation study*, in Journal of transport geography n°13, p.123-134
- Robert I., Binner A.S. & Ourahmoune N. (2014). *La consommation collaborative, le versant encore équivoque de l'économie de la fonctionnalité*, in Développement durable & territoires Vol.5 n°1, Ecologie industrielle, économie de la fonctionnalité
- Rocci A. (2007). *De l'automobilité à la multimodalité*, Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris 5 - La Sorbonne, 538 pp.
- Rodrigues A. (2010). *Périurbanisation, rurbanisation, artificialisation : état des lieux, conséquences et alternatives*, in INSEE Pays de la Loire, Octobre 2010
- Rose N. (1996). *Governing advanced liberal democracies*, in Barry A., Osborne T, Rose N Eds, Foucault and Political Reason : liberalism, neo-liberalism and rationalities of government, UCL Press, London, p.37-64
- Rose G. & Ampt E. (2001). *Travel blending: an Australian travel awareness initiative*, in Transportation Research Part D, p.95-110
- Roy L., Paquette S. & Domon G. (2013). *Anciens et néoruraux : préjugés, tensions et affinités au sein d'une localité rurale québécoise*, in Géographie, Economie Société 2013/1 Vol.15, p.67-88
- Rufat S. (2011). *Critique de la résilience pure*, Document de travail [Consulté le 01/07/2015 sur <https://halshs.archives-ouvertes.fr/hal-00693162/>]
- Sabourin E. (2007). *L'entraide rurale, entre échange et réciprocité*, in Revue du MAUSS 2007/2 n°30, p.198-217
- Schmitt B. & Goffette-Nagot F., (2000). *Définir l'espace rural ? De la difficulté d'une définition conceptuelle à la nécessité d'une délimitation statistique*, in Économie rurale N° 257, p.42-55.
- Schmitz S. (2012). *Le « mode d'habiter » : analyse de l'usage d'une notion émergente en géographie*, in Frelat-Kahn B. & Lazzarotti O. (2012), Habiter : vers un nouveau concept ?, 334pp.
- Schmitz S. & Banini T. (2008). *Vivre à quarante kilomètres de Rome : juxtaposition des modes d'habiter dans les campagnes romaines*, in Bulletin de la Société géographique de Liège, 50, p.37-44

- Schmitz S. & Halleux J.M. (2001). *Eclatement des mobilités d'achats et recomposition des territoires: le cas de l'Ardenne du nord-est*, in Mosella 2001, Tome XXVI n°3-4
- Schultz P.W. (1998). *Changing behavior with normative feedback interventions: a field experiment on curbside recycling*, in Basic and applied social psychology Vol.21 n°1, p.25-36
- Schwanen T., Banister D., Anable J. (2012). *Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility*, in Journal of Transport Geography, Vol.24, p.522-532
- Schwanen T. & Paez A. (2010). *The mobility of older people- an introduction*, in Journal of Transport Geography Vol.18 n°5, p.591-595
- Schwartz S.H. (1977). *Normative influence on altruism*, in Berkowitz L., Advances in experimental social psychology, Vol. 10, p.221-279, New-York: Academic Press
- Schwartz S.H. & Howard J.A. (1981). *A normative decision-making model of altruism*, in Rushton J.P. & Sorrentino R.M. Eds, Altruism and helping behavior: social, personality and development perspectives, p. 189-211, Hillsdale, Erlbaum
- SEGESA (2003). *Premier essai de typologie des cantons ruraux*
- Sélیمانovski C. (2009). *Effets de lieu et processus de disqualification sociale, le cas de Strasbourg et du Bas-Rhin*, in Espaces populations sociétés, 2009/1, Différences et inégalités sociodémographiques : approche par le local, p.119-133
- Sencébé Y. (2002). *Les manifestations contrastées de l'appartenance locale*, in Educagri Editions
- Sencébé Y. (2004). *Être ici, être d'ici, Formes d'appartenance dans le Diois (Drôme)*, in Ethnologie française, 2004/1 Vol. 34, p.23-29
- Sencébé Y. (2007). *Une lecture des inégalités et des différenciations de développement local à travers quatre figures de territoires*, in Espace populations sociétés, 2009/1, p.17-27
- Sencébé Y. (2008). *Déclin(aisons) de l'appartenance dans les territoires de l'individualisme et de la mobilité*, in Guérin-Pace F. & Filippova E. (2008). Ces lieux qui nous habitent – Identité des territoires, territoires des identités, Ed. de l'Aube, p.37-50
- Sencébé Y. (2011). *Multi(ples) appartenances en milieu rural*, in Informations sociales 2011/2 (n°164), p.36-42
- Sencébé Y., Hilal M. & Schmitt B. (2002). *Analyse des processus d'ancrage et des formes de territorialité des populations marquées par l'éclatement de leur lieu de travail et de résidence dans les communes à la périphérie des pôles urbains*, Rapport final, Consultation de recherche « Mobilité et territoires urbains 2000-2002 »
- Sencébé Y. & Lépicier D. (2007). *Migrations résidentielles de l'urbain vers le rural en France : différenciation sociale des profils et ségrégation spatiale*, in EspacesTemps.net
- Sieys L. (2015). *Les influences du territoire de résidence sur les pratiques du commerce électronique*, Rapport de Projet de Fin d'Etudes, Ecole d'Ingénieurs polytechnique de l'Université de Tours
- Sieys L., Huyghe M. & Baptiste H. (2015). *Le e-commerce, facteur d'atténuation de l'iniquité territoriale en termes d'offre commerciale ?*, Réponse à l'appel à contribution « E-commerce et territoires : nouvelles pratiques de l'espace, nouveaux enjeux d'aménagement »
- Sircome (2014). *Engagement environnemental : donner une dimension sociale aux pratiques privées*, Entretien avec Patrice Joly [Consulté le 27/02/2015 sur <http://www.sircome.fr/Engagement-environnemental-donner>]

- Simma A., & Axhausen K.W. (2001). *Structures of commitment in mode use: a comparison of Switzerland, Germany and Great Britain*, in *Transport Policy* (8), p.279-288.
- Socialdata. & Sustrans, (n.d.) *Travel Behaviour Research Baseline Survey 2004*. [Consulté sur www.sustrans.org.uk/stdt]
- Sourdril A. (2006). *Paysage ouvert, territoire fermé ? Recomposition du territoire d'une société paysanne dite « à maison » du Sud-ouest de la France (Haute-Garonne)*, in *ethnographiques.org*, n°10, juin 2006
- Steg L. (2003). *Factors influencing the acceptability and effectiveness of transport pricing*, in Schade J. & Schlag B., *Acceptability of Transport Pricing strategies*, Amsterdam, Elsevier, p.187-202
- Stern P.C., (2000). *Toward a coherent theory of environmentally significant behavior*, in *Journal of Social issues*, Vol. 56, n°3, p.407-424
- Stern N (2007). *The economics of climate change. The Stern review*, Cambridge University Press, Cambridge
- Stock M. (2004). *L'habiter comme pratique des lieux géographiques*, in *EspacesTemps.net*, Travaux [Consulté le 04/03/2015 sur <http://www.espacestemps.net/articles/habiter-comme-pratique-des-lieux-geographiques/>]
- Stock M. (2006a). *L'hypothèse de l'habiter poly-topique*, in *EspacesTemps.net* [Consulté le 5/03/2015 sur <http://www.espacestemps.net/en/articles/lrsquohypothese-de-lrsquohabiter-poly-topique-pratiquer-les-lieux-geographiques-dans-les-societes-a-individus-mobiles-en/#resume>]
- Stock M. (2006b). *Pratiques des lieux, modes d'habiter, régimes d'habiter : pour une analyse trialogique des dimensions spatiales des sociétés humaines*, Note de recherche
- Stock M. (2011). *Eléments d'une théorie de l'habiter et d'un modèle du style d'habiter poly-topique* [Consulté le 5/03/2015 sur http://www.univ-pau.fr/live/digitalAssets/101/101510_theorie_habiter.pdf]
- Stophor P., Clifford E., Swann N. & Zhang Y. (2009). *Evaluating voluntary travel behaviour change: suggested guidelines and case studies*, in *Transport policy* Vol.16, p.315-324
- Strebler J.-P. (2012). *SCoT, économie d'espace et densité, Fiche 3*, in GRIDAUH, *Ecriture du SCoT*
- Sue R. (1995). *Temps et ordre social – Sociologie des temps sociaux*. Paris, Presses Universitaires de France, 1995 (2^{ème} édition), 313pp.
- Talbot J. (2001). *Les déplacements domicile-travail, De plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux*, in *INSEE Première* n°767
- Talandier M. & Jousseau V. (2013). *Les équipements du quotidien en France : un facteur d'attractivité résidentielle et de développement pour les territoires ?*, in *Noréis* n°226, p.7-23
- Tauber E.M. (1972). *Why do people shop?*, in *Journal of Marketing* Vol.36, n°4, p.46-59
- Terrhabmobile (2013). *Lorsque la mobilité territorialise*, in *EspacesTemps.net* [Consulté sur <http://www.espacestemps.net/articles/lorsque-la-mobilite-territorialise-2-2/>]
- Tremblay DG. (2008). *Conciliation emploi-famille et temps sociaux*. Québec QC : PUQ

- Tritz Y. (2012). *Le système énergétique agri-territorial : les bioénergies comme outil de développement local*, in Géographie, économie, société Vol. 14 n°1, p.31-52
- Tritz Y. (2013). *Quelle place pour les énergies locales ? Le cas des huiles végétales pures dans le Villeneuvois*, in Revue géographique des Pyrénées et du Sud-ouest n°35, Agriculture et développement territorial (partie II)
- Thomsin L. (2001). *Un concept pour le décrire : l'espace rural ruralisé*, in Ruralia 09-2001
- Tissot C. (2011). *Plans de déplacements entreprise et inter-entreprises, des dispositifs efficaces pour faire changer les comportements de mobilité ? Freins et facteurs de succès – Évaluation des démarches entreprises au sein de l'agglomération lyonnaise*, Rapport de stage, 114pp.
- Urbain J.D. (2002). *Paradis Vert, Désirs de campagne et passions résidentielles*, Paris, Ed. Payot, 396pp.
- Vandenberg M.P., Barkenbus J. & Gilligan J. (2008), *Individual carbon emissions: the low-hanging fruit*, in 55 UCLA Law Review 1701, p.1701-1760
- Van Manen M. (1990). *Researching lived experience : human science for an action sensitive pedagogy*, London, ON : Althouse
- Van Trier W.E. (1980), *La recherche-action*, in Déviance et société, Vol.4 n°2, p.179-193
- Verry D. & Vanco F. (2009). *La vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix des carburants : une comparaison française*, Communication lors du colloque Eurocities des 8 et 9 janvier 2009 à Namur.
- Villeval M.C. (n.d.) *Economie comportement et Nudges*, Présentation aux Journées de l'Economie, ppt [Consulté le 23/02/2015 sur http://www.touteconomie.org/jeco/137_505.pdf]
- Vincent S. (2008). *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, Thèse de sociologie
- Virilio P. (2001). *Cybermonde la politique du pire*, Ed. Textuel, 112pp.
- Watzlawick P., Beavin-Bavelas J. & Jackson D. (1972). *Une logique de la communication*, Ed. du Seuil, Paris
- Weber J. & Kwan M.P. (2003). *Evaluating the effects of geographic contexts on individual accessibility: a multilevel approach*, in Urban geography, 24, p.647-671
- Williams M. (1977). *Factors affecting modal choice decisions in urban travel*, in Transportation Research Vol.12, p.91-96
- Yalachkov Y., Naumer M.J., Plyusheva A. (2014). *The compulsive habit of cars*, in Trends and Cognitive Sciences, Vol. 18, n°5, p.227-228
- Young K.H. (1969). *An abstract mode approach to the demand for travel*, in Transportation Research, Vol.3, p.443-461
- Zaiem I. (2005). *Le comportement écologique du consommateur – Modélisation des relations et déterminants*, in La Revue des Sciences de Gestion, Vol.4 et 5, n°214-215, p.75-88
- Zijlstra T. & Avelino F. (2012). *A socio-spatial perspective on the car regime*, in Geels F et al, *Automobility in transition? A socio-technical analysis of sustainable transport*, Routledge, p.160-180

- Zoubir A. (2012). *Expérimentation « Pariez sur le vélo ! »* Rapport d'évaluation pour le PREDIT GO3, Nouvelles temporalités et nouveaux services à la mobilité dans les zones d'activités périphériques

Liste des schémas

Schéma 1 : Des facteurs qui encouragent le développement d'une offre de proximité – MH, 2015.....	114
Schéma 2 : Deux facteurs qui poussent à encourager le développement d'une offre de proximité – MH, 2015	115
Schéma 3 : Influence du profil des ménages sur la valorisation des ressources territoriales – MH, 2015	187
Schéma 4 : Influence de l'offre sur la valorisation des ressources territoriales – MH, 2015.....	187
Schéma 5 : Investissement fluctuant des ménages dans les réseaux locaux – MH, 2015.....	188
Schéma 6 : Evolution du rapport à la ville des ménages – MH, 2015	188
Schéma 7 : Evolution de l'attachement au territoire des ménages – MH, 2015	189
Schéma 8 : Des pratiques de mobilité qui suivent majoritairement un schéma « traditionnel » – MH, 2015	206
Schéma 9 : Facteurs influençant et consolidant les comportements de mobilité – MH, 2014	214
Schéma 10 : <i>Theory of Planned Behavior</i> (Fishbein & Ajzen, 1975) – MH, 2014	219
Schéma 11 : Relations entre les facteurs expliquant l'adoption de comportements pro-environnementaux – Bamberg & Moser (2007).....	220
Schéma 12 : Modèle transthéorique des étapes du changement – Prochaska & Di Clemente (1982)	228
Schéma 13 : Modèle transthéorique des stades du changement – Prochaska et al, 1992	228
Schéma 14 : Relations entre modèle transthéorique et <i>Joint theory</i> – MH, 2014.....	232
Schéma 15 : Analyse des gains permis par l'alternative « covoiturage pour les déplacements pendulaires » proposée à un participant – MH, 2013.....	255
Schéma 16 : Modèle « traditionnel » suivi par les pratiques de mobilité des ménages – MH, 2015.....	260
Schéma 17 : Modèle « idéal » de pratiques de mobilité, suivi lors de la définition des alternatives – MH, 2015	261
Schéma 18 : Limitation du nombre global de déplacements grâce à une suppression de certains motifs – MH, 2014	265
Schéma 19 : Limitation du nombre global de déplacements grâce à une organisation collective des déplacements – MH, 2014	266
Schéma 20 : Type de profils selon la « classe de gain » - MH, 2013	271
Schéma 21 : Avantages perçus Vs contraintes qui subsistent... un équilibre précaire ? – MH, 2015.....	288
Schéma 22 : Impact du Bilan des pratiques actuelles sur les participants - MH, 2014.....	307
Schéma 23 : Impact du Bilan après mise en place des alternatives – MH, 2014.....	308

Schéma 24 : Impact du Bilan après mise en place des alternatives (pour les petits déplacements) – MH, 2014	309
Schéma 25 : Impact du bilan pour les alternatives permettant des gains financiers importants – MH, 2014	311
Schéma 26 : Impact du bilan pour les alternatives permettant des gains environnementaux – MH, 2014	312
Schéma 27 : Modèle transthéorique des étapes du changement – Prochaska & Di Clemente (1982)	321
Schéma 28 : Schéma conclusif : protocole d’accompagnement au changement et impact des différentes phases sur l’attitude et l’intention des participants – MH, 2014.....	323

Liste des graphiques

Graphique 1 : Application des phases de recomposition aux espaces ruraux – MH, 2014 – Source : Bessy-Pietri et al, 2000	27
Graphique 2 : Frise chronologique de l’évolution démographique des espaces ruraux – MH, 2014.....	28
Graphique 3 : Répartition des émissions de CO ₂ , en France, en 2012 – MH, 2014 - Source : CITEPA, 2012.....	41
Graphique 4 : Evolutions démographiques temporellement contrastées des 3 terrains d’étude – MH, 2015 – Source : INSEE.....	70
Graphique 5 : Catégorisation du panel par classe d’âge – MH, 2015.....	81
Graphique 6 : Catégorisation du panel par composition familiale – MH, 2015	82
Graphique 7 : Catégorisation du panel par situation à l’emploi – MH, 2015	82
Graphique 8 : Catégorisation du panel par CSP – MH, 2015	82
Graphique 9 : Catégorisation du panel par origine spatiale (1) – MH, 2015	83
Graphique 10 : Catégorisation du panel par origine spatiale (2) – MH, 2015	83
Graphique 11 : Catégorisation du panel en termes d’ancienneté dans le territoire – MH, 2015	84
Graphique 12 : Catégorisation du panel en termes de « dessein » lors de l’installation – MH, 2015.....	84
Graphique 13 : Catégorisation du panel en 5 profils « modes d’habiter » – MH, 2015	85
Graphique 14 : Deux échelles de référence et cinq sous-échelles pour une analyse des pratiques spatiales - MH, 2015	102
Graphique 15 : Analyse de l’effet polarisant du lieu de résidence et de travail sur les activités non-contraintes – MH, 2015.....	145
Graphique 16 : Analyse de l’effet polarisant du lieu de résidence et de travail sur les activités non-contraintes – MH, 2015.....	146
Graphique 17 : De l’appartenance territoriale au développement territorial – MH, 2015	165

Graphique 18 : Propositions d’adaptations à un scénario de mobilité contrainte – MH, 2014	xv
Graphique 19 : Evolution démographique de la CCPAR – MH, 2015 – Source : RGP 2012	xxiii
Graphique 20 : Evolution de la part des emplois app. à la sphère présentielle – MH, 2015.	xxiv
Graphique 21 : Evolution démographique de la CCB – MH, 2015 – Source : RGP 2012 ..	xxvii
Graphique 22 : Evolution de la part des emplois app. à la sphère présentielle – MH, 2015	xxviii
Graphique 23 : Evolution démographique de la CCB – MH, 2015 – Source : RGP 2012	xxxi
Graphique 24 : Evolution de la part des emplois app. à la sphère présentielle – MH, 2015	xxxii
Graphique 25 : Pyramide des âges des territoires d’étude – MH, 2015 – Source : INSEE (RGP 2012).....	xxxiv
Graphique 26 : « Principaux flux migratoires de plus de 100 individus vers les bassins de vie à dominante rurale, selon les tranches d’âge » – Pistre (2012, p.88).....	xxxv
Graphique 27 : Situation familiale des ménages des territoires d’étude - MH, 2015 – Source : INSEE (RGP 2012)	xxxv
Graphique 28 : « Couples Vs couples avec enfants : des pratiques migratoires distinctes à l’échelle nationale » – Pistre (2012, p.93).....	xxxvi
Graphique 29 : Situation à l’emploi des ménages des territoires d’étude - MH, 2015 – Source : INSEE (RGP 2012)	xxxvi
Graphique 30 : CSP des ménages des territoires d’étude - MH, 2015 – Source : INSEE	xxxvii
Graphique 31 : « Des PCS d’actifs variées participent aux extensions périurbaines et à l’attrait rural national » – Pistre (2012, p.102).....	xxxviii
Graphique 32 : Niveau de diplôme des ménages des territoires d’étude - MH, 2015 – Source : INSEE.....	xxxviii
Graphique 33 : Analyse de l’effet polarisant du lieu de résidence et de travail sur les activités non-contraintes – MH, 2015.....	xliv
Graphique 34 : Analyse de l’effet polarisant du lieu de résidence et de travail sur les activités non-contraintes – MH, 2015.....	xliv
Graphique 35 : Impossibilité à conclure de l’effet structurant ou non du travail – MH, 2015 ...	l
Graphique 36 : Ménage dont la majorité des activités sont localisées à la fois à proximité des lieux de résidence et d’emploi, pour lequel il est impossible de conclure quant au rôle structurant du travail – MH, 2015	l

Liste des cartes

Carte 1 : Nouvelle typologie des campagnes françaises – DATAR Observatoire des Territoires, 2011	23
Carte 2 : Typologie des cadres de vie – CGET, 2015	24

Carte 3 : Localisation des trois terrains d'étude – MH, 2014	66
Carte 4 : Catégorisation des trois terrains d'étude selon le Zonage en Aires Urbaines de l'INSEE (2010) – MH, 2014.....	67
Carte 5 : Diagnostic-mobilité de la CCPAR – MH, 2015.....	74
Carte 6 : Diagnostic-mobilité de la CCTNO – MH, 2015	74
Carte 7 : Diagnostic-mobilité de la CCB – MH, 2015	75
Carte 8 : Localisation des ménages enquêtés dans la CCPAR – MH, 2015	80
Carte 9 : Localisation des ménages enquêtés dans la CCTNO – MH, 2015.....	80
Carte 10 : Localisation des ménages interviewés dans la CCB – MH, 2015	81
Carte 11 : Localisation des ménages participant à l'expérimentation, qui résident dans différents « types de territoire » - MH, 2014.....	86
Carte 12 : Ménage du rural isolé (I2, Nat, en couple sans enfant), qui pratique essentiellement l'échelle de la proximité – MH, 2015	95
Carte 13 : Ménage du rural isolé (I16, AnPV, en couple avec enfant), dont les pratiques s'inscrivent à la fois dans les échelles de la « proximité » et du pôle urbain – MH, 2015	96
Carte 14 : Ménage de <i>natifs</i> (P20, Nat, en couple avec enfant) qui pratique essentiellement l'échelle de la proximité – MH, 2015	97
Carte 15 : Ménage de <i>natifs</i> (I6, Nat, en couple avec enfant) dont les pratiques s'inscrivent à la fois dans les échelles de la « proximité » et du pôle urbain – MH, 2015.....	98
Carte 16 : Ménage <i>accession</i> (P7, AnAcc, en couple avec enfant) dont les pratiques (hors travail) s'inscrivent majoritairement dans la proximité – MH, 2015.....	99
Carte 17 : Ménage <i>accession</i> (P62, AnAcc, en couple avec enfant) dont les pratiques (hors travail) s'inscrivent majoritairement dans le pôle urbain, et peu dans la proximité – MH, 2015	100
Carte 18 : Concentration des équipements du quotidien dans la commune-centre de l'intercommunalité – MH, 2014.....	104
Carte 19 : Répartition équilibrée des équipements dans les communes de la CCPAR – MH, 2014.....	104
Carte 20 : Répartition équilibrée des équipements dans les communes de la CCTNO – MH, 2014.....	105
Carte 21 : Pratiques étendues : ménage (I10, AnPV, en couple sans enfant) qui pratique « globalement » les trois échelles de la proximité – MH, 2015	107
Carte 22 : Pratiques « peu étendues » : ménage (P30, Nat, en couple avec enfant) qui fréquente intensément la commune-centre (Azay-le-Rideau) et le pôle urbain tourangeau, mais ni la commune de résidence ni le territoire de proximité* – MH, 2015.....	107
Carte 23 : Ménage (P70, NRAcc, en couple avec enfant) très peu mobile, dont la vie quotidienne est ancrée dans la commune de résidence – MH, 2015.....	143
Carte 24 : Ménage (F, I27, Nat, seule avec enfant) travaillant à Tours, mais qui ne fréquente pas du tout le pôle urbain pour ses activités non contraintes – MH, 2015	144

Carte 25 : Ménage (P28, NRPV, en couple avec enfant) dont une partie des activités contraintes (achats) est structurée par le lieu de travail – MH, 2015.....	147
Carte 26 : Ménage (P7, AnAcc, en couple avec enfant) dont la majorité des activités non contraintes est structurée par le lieu de résidence (recherche de proximité) – MH, 2015	148
Carte 27 : Ménage (I23, AnPV, en couple sans enfant) dont la majorité des activités non contraintes est située dans le pôle urbain chinonais, à proximité du lieu de travail, mais pratiquée dans des temporalités différentes, donc non structurée par le travail – MH, 2015	148
Carte 28 : Localisation et offre d'équipements du quotidien dans la CCPAR – MH, 2015 ..	xxv
Carte 29 : Diagnostic-mobilité de la CCPAR – MH, 2015	xxvi
Carte 30 : Localisation et offre d'équipements du quotidien dans la CCTNO – MH, 2015 ..	xxix
Carte 31 : Diagnostic-mobilité de la CCTNO – MH, 2015	xxx
Carte 32 : Localisation et offre d'équipements du quotidien dans la CCB – MH, 2015	xxxii
Carte 33 : Diagnostic-mobilité de la CCB – MH, 2015	xxxiii

Liste des tableaux

Tableau 1 : Déplacements quotidiens selon le type d'espace de résidence – Huyghe et al (2013, p.14), à partir de données issues du rapport de la CGDD, 2010	34
Tableau 2 : Exemple de tableau quantifiant l'intensité de fréquentation de chaque échelle, pour les ménages des territoires ruraux isolés – MH, 2015.....	60
Tableau 3 : Fréquence d'utilisation du e-commerce par les ménages du panel – MH, 2015...	60
Tableau 4 : Principales caractéristiques des territoires d'étude – MH, 2015 – Source : INSEE 2012.....	72
Tableau 5 : Cinq profils de ruraux – MH, 2015	78
Tableau 6 : Critères d'analyse – MH, 2015	79
Tableau 7 : Proportion de trajets urbains faits en voiture pour des raisons objectives et subjectives – Socialdata & Sustrans, 2004.....	205
Tableau 8 : Résumé des facteurs expliquant la formation et la stabilisation des comportements – MH, 2015	223
Tableau 9 : Exemples d'applications du modèle transthéorique - Boudreau, 2005.....	230
Tableau 10 : Mesures de <i>Travel Demand Management</i> , à partir de Garling & Fujii, 2009...	234
Tableau 11 : Exemples de TFP et résultats en termes de réduction d'utilisation de la voiture – à partir de Garling & Fujii, 2009 – MH, 2014	239
Tableau 12 : Alternatives proposées aux ménages participant à l'expérimentation d'accompagnement personnalisé - MH, 2015.....	262
Tableau 13 : Détail des alternatives proposées en termes de report modal – MH, 2015	262
Tableau 14 : Impact de l'accompagnement personnalisé sur les pratiques de M. et Mme D. (V5, nS, C _{pied} -G _{voiture}) – MH, 2014.....	281

Tableau 15 : Impact de l'accompagnement personnalisé sur les pratiques de Mme M. (V2, S, C _{pied} -G _{voiture}) – MH, 2014	281
Tableau 16 : Impact de l'accompagnement personnalisé sur les pratiques de M. P. (V2, nS, C _{pied} -G _{voiture}) – MH, 2014	282
Tableau 17 : Impact de l'accompagnement personnalisé sur les pratiques de Mme P. (V1, nS, C ₀ -G _{voiture}) – MH, 2014	283
Tableau 18 : Impact de la proposition d'alternatives sur les individus, suivant leur attitude – MH, 2014	315
Tableau 19 : Comparaison entre quatre mesures d'incitation comportementale – MH, 2015	339
Tableau 20 : Trois types d'espaces ruraux reviennent dans la plupart des typologies analysées – MH, 2014	xviii
Tableau 21 : Principales typologies des espaces ruraux – MH, 2014	xix
Tableau 22 : Catégorisation des communes des 3 terrains d'étude dans le ZAUER de 1999 et le ZAU de 2010 – MH, 2015	xxii
Tableau 23 : Typologie de la BPE INSEE – Source : INSEE.....	xxxix
Tableau 24 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, en territoire rural isolé (tous motifs) – MH, 2015	xl
Tableau 25 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, en territoire rural polarisé (tous motifs) – MH, 2015	xl
Tableau 26 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, en territoire rural isolé (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xl
Tableau 27 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, en territoire rural polarisé (tous motifs sauf travail) – MH, Avril 2015.....	xl
Tableau 28 : Intensité de fréquentation des pôles urbains, en rural isolé (tous motifs) – MH, 2015	xli
Tableau 29 : Intensité de fréquentation des pôles urbains, en rural polarisé (tous motifs) – MH, 2015	xli
Tableau 30 : Intensité de fréquentation des pôles urbains, en rural isolé (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xli
Tableau 31 : Intensité de fréquentation des pôles urbains, en rural polarisé (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xli
Tableau 32 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les <i>natifs</i> (tous motifs) – MH, 2015	xli
Tableau 33 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les néo-ruraux <i>projet de vie</i> (tous motifs) – MH, 2015.....	xlii
Tableau 34 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les néo-ruraux <i>accession</i> (tous motifs) – MH, 2015	xlii
Tableau 35 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les anciens néo-ruraux <i>projet de vie</i> (tous motifs) – MH, 2015	xlii

Tableau 36 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les anciens néo-ruraux <i>accession</i> (tous motifs) – MH, 2015	xlvi
Tableau 37 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les <i>natifs</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi
Tableau 38 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les <i>natifs</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvii
Tableau 39 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les néo-ruraux <i>projet de vie</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvii
Tableau 40 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les néo-ruraux <i>projet de vie</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvii
Tableau 41 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les néo-ruraux <i>accession</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvii
Tableau 42 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les néo-ruraux <i>accession</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvii
Tableau 43 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les anciens néo-ruraux <i>projet de vie</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlviii
Tableau 44 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les <i>anciens néo-ruraux</i> « <i>projet de vie</i> » (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlviii
Tableau 45 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les anciens néo-ruraux <i>accession</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlviii
Tableau 46 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les anciens néo-ruraux <i>accession</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlviii
Tableau 47 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les <i>natifs</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlviii
Tableau 48 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les <i>natifs</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlv
Tableau 49 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les <i>anciens urbains</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlv
Tableau 50 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les <i>anciens urbains</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlv
Tableau 51 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les <i>natifs</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlv
Tableau 52 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les <i>natifs</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi
Tableau 53 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les <i>néo-ruraux</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi
Tableau 54 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les <i>néo-ruraux</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi
Tableau 55 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les <i>anciens néo-ruraux</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi

Tableau 56 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les <i>anciens néo-ruraux</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi
Tableau 57 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les <i>natifs</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi
Tableau 58 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les <i>natifs</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi
Tableau 59 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les <i>projet de vie</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi
Tableau 60 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les <i>projet de vie</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi
Tableau 61 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les <i>accession</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi
Tableau 62 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les <i>accession</i> (tous motifs sauf travail) – MH, 2015	xlvi
Tableau 63 : Comportements alternatifs adoptés par les interviewés du panel – MH, 2013	li
Tableau 64 : Critères pris en compte par les outils de calcul des budgets-mobilité – MH, 2013	lxii
Tableau 65 : Données utilisées pour les exemples – MH, 2013.....	lxiii
Tableau 66 : Comparaison des outils de calcul à partir de deux exemples – MH, 2013.....	lxiii
Tableau 67 : Critères pris en compte dans le calcul des émissions de CO ₂ , par outil de calcul – MH, 2013	lxv
Tableau 68 : Données utilisées pour les exemples – MH, 2013.....	lxvi
Tableau 69 : Comparaison des outils de calcul à partir de deux exemples – MH, 2013.....	lxvi
Tableau 70 : Les leviers d’actions possibles – PCET/ADEME [Consulté le 24/02/2015 sur http://www.pcet-ademe.fr/domaines-actions/transports/les-leviers-dactions-possibles	lxxv

Annexes

Annexe 1 – Périurbanisation et rurbanisation	i
Annexe 2 - Guide d’entretien n°1 (1 ^{ère} phase de terrain)	iv
Annexe 3 - Guide d’entretien n°2 (2 ^{ème} phase de terrain)	x
Annexe 4 - Présentation des ménages participant à l’expérimentation d’Accompagnement Personnalisé.....	xvi
Annexe 5 – Recensement des typologies du rural.....	xviii
Annexe 6 – Catégorisation des communes des terrains d’étude dans le ZAUER de 1999 et le ZAU de 2010	xxi
Annexe 7 - Carte d’identité de la Communauté de Communes du Pays d’Azay-le-Rideau.....	xxiii
Annexe 8 – Carte d’identité de la Communauté de Communes Touraine-Nord-Ouest.....	xxvii
Annexe 9 – Carte d’identité de la Communauté de Communes du Bouchardais	xxxi
Annexe 10 – Portrait des territoires d’étude à partir de 5 critères sociodémographiques classiques.....	xxxiv
Annexe 11 – Typologie de la Base Permanente des Equipements (INSEE).....	xxxix
Annexe 12 - Analyse des échelles pratiquées par les ménages.....	xl
Annexe 13 - Analyse du rôle structurant du lieu d’emploi sur les activités non contraintes – méthodologie	xlix
Annexe 14 – Récapitulatif des comportements alternatifs adoptés par les ménages	li
Annexe 15 – Carnet de pratiques	lii
Annexe 16 – Document d’information sur les véhicules	liii
Annexe 17 - Exemple de Programme de Transport Personnalisé	liv
Annexe 18 - Outils de calculs	lvii
Annexe 19 - Grille d’entretien pour le 2 ^{ème} entretien de suivi	lxix
Annexe 20 – Grille d’entretien pour le 3 ^{ème} entretien de suivi.....	lxxi
Annexe 21 – Pistes d’action à mettre en œuvre dans des PCET	lxxiii

Annexe 1 – Périurbanisation et rurbanisation

La « périurbanisation » est la notion utilisée depuis les années 70 pour expliquer le « dynamisme rural » et l'ensemble des processus de mutations affectant les espaces ruraux. Ce faisant, les espaces ruraux sont considérés comme des espaces *inertes*, auxquels s'imposent un ensemble de mécanismes d'origine urbaine. En particulier, on parle également de périurbanisation pour expliquer les phénomènes qui touchent les espaces ruraux les plus éloignés des villes, non soumis à leur influence.

L. Thomsin (2001) conteste cette utilisation « abusive » du concept de périurbanisation, et établit une distinction entre deux phénomènes d'urbanisation qui affectent différemment les territoires : la périurbanisation et la rurbanisation. Pour elle, ces deux phénomènes peuvent coexister dans le temps, mais se développent sur des territoires à « *finalités fonctionnelles et organisationnelles bien distinctes* » ; ils ne sont « *nullement comparables par l'ampleur des transformations paysagères et des surfaces nouvellement affectées, [...] ni par leur période d'apparition, ni par le contexte de leurs mécanismes respectifs, ni par leur intensité* ». Pour Thomsin, la rurbanisation n'est pas la poursuite de la périurbanisation.

La périurbanisation, ou la progression des agglomérations urbaines

Elle définit la périurbanisation comme « tout processus de transformations discontinues des espaces ruraux à proximité et sous influence des villes ». La périurbanisation fait référence « à des transformations spatiales liées au desserrement des fonctions urbaines », qui induisent une mutation des campagnes sous influence de la ville ; elle est une forme « d'urbanisation fonctionnelle et morphologique », une conséquence de la progression, en termes d'organisation de l'espace, de l'agglomération urbaine.

Les communes, à l'origine rurales, des espaces périurbains, subissent une transformation rapide et surtout irréversible de leur structure foncière, notamment agricole, et répondent dorénavant à une logique fonctionnellement urbaine.

La rurbanisation, évolution non périurbaine du rural

Elle définit la rurbanisation comme « *l'ensemble des processus initiateurs de dynamiques nouvelles animant les territoires ruraux* », ne relevant pas d'un processus d'extension urbaine. A la différence de la périurbanisation, la rurbanisation n'entraîne pas une disparition totale du fait rural : au contraire, il y a une permanence d'une forme de ruralité (des spécificités de la structure sociale, spatiale et économique des espaces ruraux) dans les transformations économiques et sociales des campagnes nouvelles, accompagnée de l'adoption par les rurbains d'une culture calquée sur la culture urbaine, d'habitudes de consommation urbaines. « *La domination technique, économique et culturelle de la ville n'empêchent pas un mode d'existence de la campagne ni un mode d'existence à la campagne, différents du modèle urbain* » (Thomsin, 2001, p.2). Ainsi, l'espace *rurbain* est un espace rural ayant su préserver une identité spécifique en regard de l'influence directe des agglomérations urbaines, tout en ayant pu accéder à des transformations tant au plan social, culturel, qu'économique.

D'autres auteurs proposent des définitions qui rejoignent les propos de L. Thomsin :

- D. Boutet (2010) distingue périurbanisation et « *périruralisation* », qu'il définit comme la « *nouvelle relation urbain/rural qui se met en place, affranchie des impératifs de la métropolisation, [...] soucieuse de respecter un équilibre entre la vie des villages et les besoins de la ville* ».

- pour C. Christians (1987, p.43), la rurbanisation est caractérisée par « *l'évolution du monde agricole et rural vers une citadinisation, un genre de vie mixte, sans qu'il s'agisse du « déversement d'une ville proche* » » ;

- A. Rodrigues (2010) définit la périurbanisation comme la « *densification de la 2^{ème} couronne des villes* », et la rurbanisation comme le « *retour des citadins à la campagne* » ;

- Eggerickx & Capron (2001, p.123) envisagent, eux, la rurbanisation comme une « *conséquence de la saturation des communes périurbaines, qui a poussé les ménages à chercher plus loin, jusque dans les communes rurales éloignées* ».

- enfin, pour faciliter l'appréhension chiffrée des phénomènes de périurbanisation et de rurbanisation, Merlin (2010, p.11) les rapproche des catégories de l'INSEE : il définit la première comme « *le mouvement des pôles urbains vers les communes classées périurbaines par l'INSEE* » et la seconde comme « *le mouvement des espaces rurbains vers l'espace à dominante rurale* ».

Nous retiendrons les définitions suivantes de la périurbanisation et de la rurbanisation :

Notes sur la périurbanisation

La périurbanisation consiste en un « étalement des agglomérations urbaines sur leurs communes périphériques » : ce phénomène touche les espaces ruraux « sous influence des villes », « au cœur d'un phénomène de polarisation pouvant aller jusqu'à un rayon de 50 km autour des villes » (Boutet, 2010, p.81). Entre 1968 et 2009, on estime que le phénomène de périurbanisation a touché 3.7 millions de personnes, soit près de 90 000 par an (Merlin, 2010, p.48).

Notes sur la rurbanisation

Le processus de rurbanisation date en Europe de l'Ouest des années 70. Il est défini pour la 1^{ère} fois par Bauer & Roux en 1976, comme « *le déploiement et la dissémination des villes dans l'espace* ». Reprenant les considérations de Thomsin (2001), nous la définissons plutôt comme étant « *l'ensemble des processus initiateurs de dynamiques nouvelles animant les territoires ruraux, dynamiques ne relevant pas d'un processus d'extension urbaine* ».

Entre 1968 et 2009, on estime que ce sont 1.6 millions de personnes qui ont participé au phénomène de rurbanisation, soit près de 40 000 par an (Merlin, 2010, p.48).

Même en période d'exode rural, des mouvements migratoires de la ville vers la campagne existent, qui conduisent à l'installation de citadins en campagne ; ceci n'est néanmoins pas à considérer comme de la rurbanisation. On peut notamment identifier :

- des « retours à la terre » : à la suite du mouvement écologiste de 1968, quelque 100 000 citadins « non-fils d'agriculteurs » ont choisi de migrer vers les campagnes pour exercer une profession agricole ou d'artisanat rural (seuls 10 000 auraient tenu plus de quelques années).

- l'accès en milieu rural à d'autres emplois, non agricoles : entre 1951 et 1973, les politiques de décentralisation industrielle ont conduit à la création de 70 000 emplois en France ; d'autres emplois industriels sont nés d'initiatives locales ; par ailleurs, le nombre d'emplois tertiaires a augmenté de manière importante. La création de ces emplois, ainsi que la décentralisation industrielle, a attiré en campagne des cadres, techniciens ou ouvriers qualifiés, alors que la main-d'œuvre peu ou pas qualifiée était trouvée sur place.

- les migrations des retraités : pour des raisons économiques (leurs revenus, diminués, ne leur assurant plus des bonnes conditions de vie en milieu urbain) ou écologiques, des retraités choisissent de déménager en milieu rural, afin d'y trouver une meilleure qualité de vie. Ainsi en 1982, sur les 2.4M de retraités habitant en milieu rural, plus de 1.4M étaient d'origine non-agricole, contre un peu moins de 1M (41%) d'origine agricole. Ce phénomène de « retour des retraités vers la campagne » se fait préférentiellement dans les périphéries urbaines (communes rurales en- ou proches des ZPIU), ainsi que dans les bourgs ou les villages-centres, offrant services et commerces.

Nous retiendrons deux différences majeures entre les phénomènes de périurbanisation et de rurbanisation :

- ils touchent des territoires différents : la périurbanisation concerne les espaces ruraux les plus proches des villes et qui sont sous leur influence, alors que la rurbanisation concerne les espaces ruraux les plus éloignés ;
- à la différence de la périurbanisation, qui entraîne une transformation irréversible des espaces qui répondent alors à une logique totalement urbaine, la rurbanisation n'entraîne pas une disparition totale du fait rural.

Annexe 2 - Guide d'entretien n°1 (1^{ère} phase de terrain)

Contexte de l'entretien

Ce premier entretien se déroulera entre novembre 2012 et mars 2013, et est le premier contact avec l'ensemble des familles (hormis le coup de téléphone pour prendre RDV ou la rencontre pour fixer le RDV).

L'objectif de ce premier entretien est de faire un état des lieux au point T (avant l'expérimentation pour les familles A et C), qui nous permettra de faire une comparaison quand nous mènerons un second entretien (entre janvier et avril 2014, soit après le test des PTP pour les familles A et C, et soit un an plus tard pour les familles B et D).

Objectif global des entretiens – problématique générale de la thèse

Évaluer l'impact de l'accompagnement dans les changements de pratiques des populations, dans le cas où des offres alternatives à la voiture individuelle (transports en commun notamment) existent, et dans le cas où il n'en existe pas.

Objectif du premier entretien

Connaître les familles que nous allons interroger, comprendre leur rapport à la mobilité et leur rapport au territoire.

Introduction

Présentation très rapide de qui je suis, de ce qu'est le projet et du but du questionnaire ; on ne présente que la phase questionnaire et pas la 2^{nde} phase

Introduction pour les interviewés :

- Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse : on ne cherche pas à interroger uniquement des écolos convaincus qui ont déjà une utilisation optimale de leur voiture, une gestion très durable de leur mobilité, etc. On cherche aussi et surtout des personnes « normales », qui représentent une grande majorité de la population.
- Pour comprendre et analyser vos pratiques, je vais devoir vous poser des questions relativement précises sur vos déplacements, votre organisation quotidienne, etc. Néanmoins, mon intention n'est pas de fouiller dans votre vie privée. Si vous ne souhaitez pas répondre à certaines questions, dites-le moi, et on passe : ce n'est pas une psychothérapie !
- Suivant vos réponses, l'entretien peut durer plus d'une heure : si à un moment vous souhaitez faire une pause, pas de pb !

1^{ère} étape : présentation de l'interviewé

Objectif : Replacer la personne dans son contexte – parcours résidentiel et familial

a. **Présentation rapide de l'interviewé** : commune de résidence, nombre d'enfants à charge, type de métier, classe d'âge, etc.

b. **Présentation du lieu de résidence** : commune rurale, périurbaine, centre-bourg, hameau, lotissement...

c. **Qu'est-ce qui a amené la personne à loger ici et pas ailleurs ?** (explications par rapport au travail ? à la mobilité ? au terrain ou à la maison ? etc.) : prix du foncier faible, lieu stratégique par rapport au travail des parents, à l'école des enfants, volonté d'habiter en centre-ville ou à la campagne, occasion à saisir par rapport au terrain ou à la maison, ...

d. **Quel a été le parcours résidentiel et familial ?** Localisations (quelles villes, régions ?) et types de lieux (urbain, rural, périurbain ?), types de logements (appart, maison, maison avec jardin ?)

e. **Parcours professionnel** : qu'est-ce qui (a) fait, qu'actuellement vous travaillez là (ou vous ne travaillez pas) ? Cet emploi est-il temporaire ou à long terme ? Localisation du travail et distance par rapport à la maison ?

f. **Sentiment par rapport à la localisation du logement** : Votre localisation actuelle est-elle un aboutissement, une étape, une obligation, une réalisation de soi, reflète-t-elle une gradation ou une dégradation par rapport aux situations précédentes ? Envisagez-vous de changer de localisation dans un avenir proche ?

Si vous envisagez de bouger à court ou moyen terme, vers quoi vous orienteriez-vous (type de territoire, localisation dans la commune, etc.)

2^{ème} étape : Habitudes actuelles de déplacements

Objectif : comprendre les déplacements avérés et la mobilité qui la sous-tend

a. **Modes de déplacement** : quels modes de déplacement (motorisés ou doux) utilisez-vous principalement ? Combien de voitures ? Si vous avez des voitures, pouvez-vous estimer le temps (par jour) où elles restent dans un parking ? Autres modes de déplacement ? (vélo, 2-roues ?)

Quel lien entretenez-vous avec la voiture ? Voiture-outil ou voiture-plus que ça ? Est-il important que la voiture que vous conduisez soit votre propriété ? ou pourriez-vous conduire une voiture louée, ou qui appartient à quelqu'un d'autre ?

b. **Déplacements** : quels sont les principaux déplacements que vous effectuez chaque semaine ? (combien, vers où, quelle distance, quelle durée ?) Quel est le mode de transport que vous utilisez principalement ?

c. **Organisation de la semaine** : comment est organisée votre semaine ? Y'a-t-il une organisation-type ou est-ce que ça évolue chaque jour ? Avez-vous régulièrement des urgences/imprévus ? Êtes-vous satisfait(e) de votre organisation ? Pourquoi ? Est-ce que cette situation peut s'améliorer ? Que faites-vous pour cela ?

d. **Commentaires sur les déplacements effectués chaque semaine** : quels sont vos sentiments sur ces déplacements ? Les jugez-vous nombreux ? Trop longs ? Confortables ou non ? Agréables/désagréables à réaliser ?

e. **Évolution par rapport au précédent logement** : Ces déplacements sont-ils les mêmes que lorsque vous habitiez dans votre précédent logement ? Ont-ils augmenté, diminué, en nombre, en durée ? Est-ce que c'est quelque chose de problématique pour vous ?

f. **Influence de l'environnement extérieur** : La météo, le jour de la semaine ou l'heure de la journée... sont-ils des facteurs influençant votre mobilité ? ... influencent-ils le mode de transport que vous empruntez ?

g. **Sentiments par rapport à la mobilité** : est-ce que vous avez l'impression de subir votre mobilité (et du coup d'être obligé de prendre la voiture, ou d'être obligé de prendre le bus,

etc.) ? Ou réussissez-vous à adapter votre mobilité de manière relativement simple et sans contrainte, à vos activités quotidiennes (et du coup à pouvoir utiliser tantôt un mode, tantôt un autre) ?

g. **La mobilité en général** : Diriez-vous que la mobilité est quelque chose d'important pour vous ? Qu'est-ce que cela vous apporte ? Qu'est-ce qu'une immobilité (partielle) vous créerait comme sentiment ?

3^{ème} étape : Mobilité et porte-monnaie

Objectif : les ménages interrogés sont soit des ménages « vulnérables », soit des ménages aux revenus moins modestes : notre objectif est d'évaluer et comparer le rôle du budget dans les pratiques de mobilité de ces deux types de ménages

a. **Coût des déplacements en voiture** : Sur un an, savez-vous combien de km vous réalisez ? (Si oui, comment le savez-vous ? Est-ce que c'est quelque chose que vous suivez fréquemment ?)

Combien vous coûtent vos déplacements en voiture ? Si non, avez-vous déjà essayé de le déterminer ? Comment ? Savez-vous combien représente votre budget mobilité sur votre budget total ? (Question sur le type de revenus du ménage : modeste ? au-dessus ? en-dessous ?) Avez-vous déjà dû rogner sur d'autres budgets pour réussir à maintenir votre budget mobilité ?

Recevez-vous des remboursements de la part de votre entreprise pour vos déplacements ? de combien ? Déclarez-vous vos déplacements en frais réels aux impôts ?

a bis. **Déplacements sur Tours** : s'il vous arrive de vous rendre à Tours, prenez-vous la voiture ? Est-ce que les difficultés à stationner sont des freins ? Est-ce que vous avez déjà songé à utiliser d'autres modes de déplacement pour ces trajets (TER par exemple) ?

b. **Coût d'une mobilité alternative** : Savez-vous combien coûte un ticket de bus ? de TER ? Que pensez-vous des tarifs pratiqués ? (élevés, adaptés, faibles ?) Par rapport à combien coûte une voiture ?

c. **Impact du coût sur les pratiques** : lorsque vous vous déplacez ou lorsque vous choisissez un mode de déplacement (voiture, train, bus, etc.), le critère « budget » rentre-t-il en compte (i.e., pensez-vous aux frais engendrés par vos déplacements ?) ? Pour tous les modes de transport ou uniquement pour certains ? Pour tous les déplacements ou uniquement pour certains (longue ou courte distance) ?

(Si la réponse est oui : De quelle manière ? Pour quel(s) mode(s) de transport ?)

d. **Impact de l'augmentation du coût du carburant** : l'augmentation du prix des carburants a-t-elle impacté vos pratiques de déplacements ? Dans quelle mesure ? (changement de mode, diminution du nombre ou de la distance des déplacements, tentatives de diminuer le budget mobilité, etc.).

Il est probable que cette hausse continue : avez-vous déjà pensé à modifier vos pratiques ?

e. **Eco-conduite** : Lorsque vous roulez, faites-vous attention à votre manière de conduire ?

4^{ème} étape : changements de pratiques

Objectif de cette 4^{ème} étape : cerner les sentiments des familles par rapport aux mobilités alternatives : craintes, méfiances, idées reçues, attentes, etc.

a. **Mobilités alternatives** : Selon vous, qu'est-ce qui existe en termes de mobilités alternatives, i.e. modes de transport autres que la VI pour se déplacer au quotidien ?

Pouvez-vous m'en citer (s'ils ne peuvent pas, changer la question en : Pouvez-vous me donner des moyens de modifier vos manières de vous déplacer, qu'il s'agisse de moyens de transport alternatifs à la VI ou de réorganisations de la mobilité ?)

b. Connaissance des modes de déplacement alternatifs dans le territoire :

i. *Transports en commun* (bus, TER, navettes de rabattement, TAD) : connaissez-vous les horaires ? les arrêts ? les itinéraires ? Connaissiez-vous la navette mise en place récemment ? Connaissiez-vous le Pédibus/Vélobus ?

Vous êtes-vous déjà intéressé à la question ?

Selon vous, qu'est-ce qui manque pour que vous ayez connaissance de ces services de TC ? Plus de communication, de sensibilisation ? Si vous devez chercher de l'information, où vous rendez-vous ? (internet, mairie...) Pensez-vous que si on vous apportait plus d'information, vous seriez plus enclin à utiliser les services de TC ? *Parler du guide de la mobilité*

ii. *Covoiturage* : connaissez-vous des aires de covoiturage à proximité de chez vous ? des personnes qui le pratiquent ? Vous êtes-vous déjà intéressé à la question ? Quels sont selon vous les principaux freins au développement du covoiturage ? Comment dépasser ces freins ? Qu'est-ce qui pourrait vous encourager à faire du covoiturage ? Quid du covoiturage autre que pour le travail ? pour les accompagnements des enfants, les loisirs, les courses ? *Parler de la mise en relation pour le covoiturage dans les mairies.*

iii. *Autopartage* (S'ils ne connaissent pas le principe, on explique rapidement) : Sur le principe, que pensez-vous du fait de partager une voiture entre deux couples, et de n'avoir « qu'une » voiture et demie à disposition par couple ? Si vous étiez dans l'obligation de partager une voiture avec un couple, comment vous adapteriez-vous ? Par rapport à vos pratiques personnelles, quelles raisons y'aurait-il à ce que vous ne puissiez pas faire d'autopartage ?

iv. *Autostop de proximité* : Pour commencer, que pensez-vous de l'autostop traditionnel ? (S'ils ne connaissent pas le principe, on explique ensuite rapidement le principe d'autostop de proximité) : Ce principe de communauté pourrait-il vous rassurer, et vous amener à prendre des autostoppeurs ? Selon vous, est-ce que l'autostop de proximité peut être un moyen de se déplacer dans votre territoire ? Pourquoi ? Serait-il plus adapté à certaines catégories de public qu'à d'autres ?

v. *Autres modes de transport alternatifs, vélo et voiture électriques* : pensez-vous que le VAE (vélo à assistance électrique) pourrait constituer une alternative à la voiture en milieu rural ? Sous quelles conditions ? Pourriez-vous envisager de l'utiliser pour certains de vos déplacements ? Pensez-vous que la voiture électrique puisse être un mode de déplacement adapté au milieu rural ?

c. Nouvelles organisations des déplacements

i. *Optimisation des déplacements* (on ne parle plus d'autres moyens de déplacement, mais des motifs de déplacement) : Pensez-vous pouvoir optimiser votre organisation quotidienne, pour améliorer vos pratiques de déplacement ? Pensez-vous pouvoir réduire le nombre de déplacements que vous effectuez quotidiennement ? Par quels moyens ?

ii. *TIC, téléservices, télétravail* : Utilisez-vous régulièrement internet dans votre vie quotidienne en général (achats sur internet, consultation de services publics, etc.) ? dans la gestion de vos déplacements ? Via quel outil ? (internet, Smartphone ?) Pensez-vous que le développement des TIC peut permettre de réduire le nombre de vos déplacements ? Que pensez-vous du télétravail ? Que pensez-vous des téléservices ? des « Drive » ? Pourriez-vous envisager de réduire le nombre de vos déplacements si vous pouviez remplacer le déplacement par une utilisation d'internet (exemple : téléservices, achats sur internet, drives) ?

iii. *Changement d'angle* : ce n'est plus la mobilité qui s'adapte à vos habitudes, mais vous qui vous adaptez à vos contraintes de mobilité. Pourriez-vous envisager d'adapter vos horaires (travail, activités de loisirs, rdv médicaux, etc.) en fonction de vos contraintes de mobilité (horaires des bus, du covoiturage, de l'autopartage ? Quels sont vos réaction/sentiment par rapport à cette proposition ? Quels horaires serait-il le plus difficile/impossible d'adapter ? Pourriez-vous envisager de changer de lieu d'emploi pour répondre à des contraintes de mobilité ?

d. **Rapport aux mobilités alternatives, aux changements de pratiques de mobilité** : quels sont vos sentiments/réactions quand on vous parle de changer vos pratiques de mobilité ? (peur, crainte, intérêt, attentes particulières, questionnements... ?)

e. **Changements de pratiques** : de manière générale, à quelles conditions accepteriez-vous de changer toutes/une partie de vos pratiques de mobilité ? (gains financiers ? gain de temps ? accompagnement personnalisé ? – accompagnement personnalisé à expliquer → présentation de Défi Mobilité)

f. **Conscience environnementale** : selon vous, quel argument a le plus de poids pour pousser à adopter des comportements plus durables en matière de mobilité ? environnementaux ? économiques ? de gestion du temps ? etc. Est-ce que l'ensemble des discours environnementaux qu'on entend depuis des années a eu une influence sur leurs pratiques ?

5^{ème} étape : rapport au territoire

Objectif : *comprendre le lien que l'interviewé entretient avec son territoire, ses commerces, etc. : est-ce que l'interviewé « vit » dans sa commune, où est-ce qu'il y dort simplement ?*

a. **Présentation de la commune** : Qu'est-ce qui existe en termes de commerces/marchés/services/écoles/loisirs dans votre commune ?

b. **Fréquentation des équipements locaux** : Fréquentez-vous régulièrement les équipements que vous venez de me citer ?

c. (Si la réponse à la question précédente a été oui) :

i. À quelle fréquence les fréquentez-vous ?

ii. Fréquentez-vous également des équipements qui sont plus éloignés de votre domicile ? Lesquels ? À quelle distance sont-ils situés ?

iii. Pourquoi fréquentez-vous principalement les équipements de votre commune ? Pour des raisons pratiques ? économiques ? environnementales ?

d. (Si la réponse à la question précédente a été non)

i. Où vous rendez-vous pour faire vos « grosses » courses ? pour faire vos courses quotidiennes ? (pain, journaux, petites courses) À quelle fréquence ? Pourquoi ne fréquentez-vous pas les commerces locaux ? Pour des raisons pratiques ? économiques ?

ii. Où vous rendez-vous pour vos loisirs ? À quelle distance de votre domicile sont-ils situés ?

e. **Proportion de fréquentation** : Dans quelle proportion fréquentez-vous les équipements locaux/les équipements plus éloignés ? En termes de temps : passez-vous plus de temps dans votre commune, dans le territoire local rural, ou dans l'urbain ?

f. **Lien au territoire** : Quel lien entretenez-vous avec votre territoire ? Force de l'attachement, implication dans des réseaux locaux, relations avec les voisins, etc.

g. **Mobilité et territoire** : votre mobilité influe-t-elle votre pratique du territoire ? le fait que vous ayez une voiture à disposition joue-t-il un rôle dans votre pratique du territoire ?

6^{ème} étape : et dans le futur ?

Objectif : comprendre comment le rapport à la mobilité/au territoire peut évoluer dans le futur

a. **Adaptation des modes de vie** : Comment adapteriez-vous votre mode de vie dans un contexte d'augmentation du prix des carburants et de mobilité contrainte ? (fréquentation plus importante des commerces et services locaux, changement de mode de transport, prise en compte plus importante des questions de mobilité, changement de travail, déménagement ?)

b. **Vie sans voiture** : Si vous n'aviez plus de voiture à disposition, pensez-vous pouvoir continuer à vivre dans votre commune ? à travailler là où vous travaillez actuellement ? Resteriez-vous en milieu rural ou préféreriez-vous aller en milieu urbain ? Pourquoi ? Comment vous adapteriez-vous pour pouvoir rester en milieu rural ?

Annexe 3 - Guide d'entretien n°2 (2^{ème} phase de terrain)

Contexte de l'entretien

Cet entretien se déroulera à partir de Juin 2014, avec des ménages de la CCB et de la CCTNO.

Objectif global des entretiens

Mettre en évidence si l'analyse des modes de vie et les pratiques de déplacements révèle des organisations/structures propres à chaque territoire.

Voir si ces structures peuvent permettre des pratiques alternatives à la voiture (changement de mode de transport, optimisation des déplacements, évolution du niveau de motorisation).

Introduction

Présentation très rapide de qui je suis, de ce qu'est le projet, et du but de l'entretien.

Introduction pour les interviewés :

- Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse : on ne cherche pas à interroger uniquement des écolos convaincus qui ont déjà une utilisation optimale de leur voiture, une gestion très durable de leur mobilité, etc. On cherche aussi et surtout des personnes « normales », qui représentent une grande majorité de la population.
- Pour comprendre et analyser vos pratiques, je vais devoir vous poser des questions relativement précises sur vos déplacements, votre organisation quotidienne, etc. Néanmoins, mon intention n'est pas de fouiller dans votre vie privée. Si vous ne souhaitez pas répondre à certaines questions, dites-le moi, et on passe : ce n'est pas une psychothérapie !
- Suivant vos réponses, l'entretien peut durer plus d'une heure : si à un moment vous souhaitez faire une pause, pas de pb !

1^{ère} étape : présentation de l'interviewé

Objectif : Replacer la personne dans son contexte – parcours résidentiel et familial

a. **Présentation rapide de l'interviewé** : commune de résidence, nombre d'enfants à charge, type de métier, classe d'âge, etc.

b. Depuis **quand** habitez-vous ici ? **Qu'est-ce qui vous a amené à loger ici et pas ailleurs ?**

- Bon accès au lieu d'emploi ou aux écoles
- Proximité de la famille ou des amis
- Prix du foncier faible
- Volonté d'habiter en centre-ville/à la campagne

- Occasion à saisir par rapport au terrain/à la maison (don, héritage, etc.)
- Proximité de l'autoroute, de la gare (CCTNO)
- Présence de commerces, services, activités

c. **Quel a été votre parcours résidentiel et familial ?** Localisations (quelles villes, régions ?) et types de lieux (urbain, rural, périurbain ?), types de logements (appart, maison, maison avec jardin ?)

d. Sentiment par rapport à la localisation du logement : Votre localisation actuelle est-elle un aboutissement, une étape ? Envisagez-vous de changer de localisation dans un avenir proche ? Si oui, pourquoi ?

- Logement trop cher ou inadapté - Trajets vers le travail trop longs, déplacements trop nombreux - Dépenses de transport trop élevées - Changement familial et/ou professionnel	- Commune trop isolée - Manque de commerces et services, manque d'activités dans la commune - Autre raison...

Avez-vous pensé au moment où vous auriez des difficultés à conduire ? Que ferez-vous ? (déménagement vers la ville, aide à domicile ?)

2^{ème} étape : Mode de vie

Objectif : - évaluer l'influence du territoire sur les modes de vie des populations : est-ce qu'on peut identifier un type de mode de vie par type de rural ? (modes de vie plus urbains dans le polarisé, plus « ruraux » dans l'isolé ?)

- Comprendre le lien que l'interviewé entretient avec son territoire, ses commerces, etc.

a. Principaux lieux fréquentés par le ménage :

- Travail (vous et votre conjoint(e)) - Gros achats (2) / achats quotidiens - commerces de proximité, vente directe, producteurs locaux - Médical : médecin, pharmacie, spécialistes	- Activités de loisirs (parents et enfants / occasionnels et réguliers) : sport, associations culturelles, cinéma, etc. - Sociabilité : amis (existence d'un réseau local ?), famille (quelle origine géographique ?)

b. Choix des lieux fréquentés : comment avez-vous choisi/choisissez-vous les lieux que vous fréquentez pour vos achats, RDV médicaux, activités de loisirs ? (proximité du lieu de résidence ou de travail, praticité, intérêt financier, facilités de stationnement, habitudes prises avant, situation sur le trajet, etc.).

Avez-vous changé de lieux d'achats/médicaux immédiatement après votre déménagement ou y a-t-il eu une *phase de transition* ?

c. Organisation des activités : Comment est organisée une journée-type de semaine dans votre ménage ? une journée de WE ? Est-ce que cette organisation est immuable ou flexible (en fonction de la météo ? de la saison ? de contraintes autres ?)

e. Fréquentation du pôle urbain : vous rendez-vous parfois à Tours/Chinon ? pour quelles raisons ? à quelle fréquence ? plus, ou moins qu'avant ? en semaine/en WE ? Comment considérez-vous votre situation par rapport Tours ? est-ce que ce pôle vous semble loin, proche, accessible facilement ou difficilement ? est-ce qu'il vous semble indispensable ? en tant qu'espace urbain, ou pour certaines activités ?

f. Proportion de fréquentation : Dans quelle proportion fréquentez-vous les équipements locaux/les équipements plus éloignés ? (différencier commerces/activités) Où passez-vous le plus de temps (hors sommeil) : dans votre commune, autour, dans l'urbain (Tours), entre les deux ?

g. Lien au territoire : Quel lien entretenez-vous avec votre territoire ? Vous sentez-vous « d'ici », appartenir à votre commune ? Force de l'attachement, implication dans des réseaux locaux (associations, parents d'élèves, vie politique locale), relations avec les voisins (cordial, entraide, esprit communautaire ?), présence de la famille, etc. Est-ce que

vous vous sentez « rural(e) » ? Comment définissez-vous ce « rural » ? (mode de vie rural ? état d'esprit rural ?)

Transition : Modes de vie et mobilité

- a. Est-ce que votre **mode de vie vous convient** ? Est-ce que vous pouvez faire tout ce que vous voulez ? Est-ce que le lieu où vous habitez (commune, logement), le lieu où vous travaillez, etc. vous permettent de faire tout ce que vous voulez ? Ou est-ce que certaines contraintes vous empêchent de faire certaines choses ?
- b. Est-ce que ces **contraintes sont liées à vos déplacements** ? Est-ce que vous les aviez **anticipées** en venant vous installer ici ? En termes financiers, aviez-vous anticipé les frais liés à vos déplacements lors de votre déménagement ?

3^{ème} étape : Habitudes actuelles de déplacements

Objectif : faire le lien entre les modes de vie et les déplacements

- a. **Modes de déplacement** : quels modes de déplacement (motorisés ou doux) utilisez-vous principalement ? Combien de voitures ? Vous déplacez-vous autrement ? (vélo, 2-roues ?)
- b. **Déplacements** : Quelle proportion de vos déplacements réalisez-vous en voiture ? Pour chaque type de déplacement (travail, achats, loisirs, visites, etc.), comment vous déplacez-vous habituellement ? Est-ce qu'il y a certains types de déplacements que vous réalisez autrement qu'en voiture ? (déplacement courts ?) A quelle fréquence ?

Savez-vous combien de km vous réalisez chaque année en voiture ? Savez-vous à combien d'élève votre budget-mobilité ? (essence+assurance+réparation, etc.) En termes de budget, est-ce que votre mobilité représente une part importante de votre budget ? Diriez-vous que vous avez un revenu moyen, au-dessus ou en dessous ? (pas de chiffre demandé)
- c. **Commentaires sur les déplacements effectués chaque semaine** : quels sont vos sentiments sur ces déplacements ? Les jugez-vous nombreux ? Trop longs ? Confortables ou non ? Agréables/désagréables à réaliser ?
- d. **Évolution de la mobilité**
 - i. *Raisons du changement* : Vos habitudes de déplacement ont-elles évolué ces dernières années ? Suite à quel événement ? (augmentation du coût des carburants, déménagement, changement de travail, arrivée d'un enfant, entrée au collège, autonomisation d'un enfant, divorce, arrivée d'un commerce dans la commune ou installation d'une grande surface à proximité, etc.)
 - ii. *Conséquences du changement* : comment ont évolué vos déplacements ? Ont-ils augmenté, diminué, en nombre, en durée, dans le mode de transport que vous utilisez, dans leur organisation ?
- e. **Sentiments par rapport à la mobilité** : est-ce que vous avez l'impression de subir votre mobilité (et du coup d'être obligé de prendre la voiture, ou d'être obligé de prendre le bus, etc.) ? Ou réussissez-vous à adapter votre mobilité de manière relativement simple et sans contrainte, à vos activités quotidiennes (et du coup à pouvoir utiliser tantôt un mode, tantôt un autre) ?

4^{ème} étape : pratiques alternatives

Objectif de cette 4^{ème} étape : connaître leurs pratiques de mobilités alternatives, ce qui les a convaincus de changer certaines/toutes leurs pratiques, etc. ou au contraire ce qui freine les changements

a. **Pratiques alternatives** : Avez-vous déjà mis en place des « pratiques alternatives », i.e. des « trucs » qui vous permettent de limiter votre utilisation de la voiture ou de moins vous déplacer, en termes de mode de transport ou d'optimisation des déplacements ?

b. **Changement de mode de transport** :

i. Si oui : *Comment est vécue* l'utilisation des transports en commun/la pratique du covoiturage pour le travail ou les activités de loisirs/la pratique de modes actifs ? Voient-ils des inconvénients, des contraintes ? Comment cela s'organise-t-il ? Quels *types de déplacements* sont concernés par le changement de mode de transport ? Qu'est-ce qui leur a fait *changer de pratiques* ?

ii. Si non : Pourquoi ne pas covoiturer/utiliser les transports en commun/pratiquer des modes actifs ? Quels freins ?

c. **Optimisation des déplacements** :

i. Si oui : *Quelle forme* prend l'optimisation des déplacements ? en temps, en distance ? suppression de motifs de déplacements, amélioration du chaînage des déplacements, utilisation des TIC (achats sur internet et/ou livraison à domicile, télétravail, téléservices) ? etc. Quels *types de déplacements* sont concernés par cette optimisation des déplacements ? Quelle proportion des déplacements ? Pensez-vous pouvoir changer les lieux que vous pratiquez, pour réduire vos *déplacements en distance* ? Utilisez-vous *internet pour faire des achats* ? Dans quel objectif ? (gain de temps, d'argent, éviter un déplacement...) Pouvez-vous faire du *télétravail* ? Dans quel objectif ? Comment cela est-il perçu par votre employeur ?

ii. Si non : Pensez-vous pouvoir *réduire le nombre de déplacements* que vous effectuez quotidiennement ? Par quels moyens ? (suppression de motifs de déplacements, amélioration du chaînage des déplacements, utilisation des TIC (achats sur internet et/ou livraison à domicile, télétravail, téléservices) ? etc.) Pourquoi ne pas optimiser plus ? S'organiser plus ? Anticiper plus ?

d. **Motorisation** : avez-vous déjà envisagé d'acheter une voiture moins consommatrice/électrique/hybride ? de diminuer le nb de voitures dans le ménage ?

e. **Pourquoi** avoir fait évoluer vos pratiques de déplacements ?

- Raisons financières (renchérissement des carburants) - Préoccupations environnementales (un réel objectif, ou simplement un « plus » ? - Pression de l'entourage - Apparition de nouvelles offres de TC adaptées à vos besoins (nouvelles lignes, nouveaux horaires)	- Facilitation à vous déplacer à vélo ou à pied (douche au travail, pistes cyclables) - Apparition de nouveaux équipements (commerces, services, activités) dans votre commune - Possibilité de travailler certains jours à domicile

→ Question pour CCTNO : est-ce que le fait d'habiter à moins de 5' à pied d'une gare vous a encouragé à emprunter le TER ? Est-ce que cette localisation par rapport à la gare a joué un rôle dans votre choix d'habiter ici ?

f. Objectivement, pourriez-vous faire **plus** ? Plus de changement de mode de transport, plus d'optimisation des déplacements ? Auriez-vous **envie** de faire plus ?

g. **Sentiment par rapport aux pratiques alternatives** : Quels sont vos sentiments/réactions quand on vous parle de changer vos pratiques de mobilité ? (peur, crainte, intérêt, désintérêt, attentes particulières, questionnements... ?)

h. Marges de manœuvre :

i. *Comment ?* Qu'est-ce qui pourrait faire évoluer vos pratiques, ou vous donner envie de faire évoluer vos pratiques ?

- Raisons financières (renchérissement des carburants) - Préoccupations environnementales - Pression de l'entourage - Apparition de nouvelles offres de TC adaptées à vos besoins (nouvelles lignes, nouveaux horaires)	- Facilitation à vous déplacer à vélo ou à pied (douche au travail, pistes cyclables) - Apparition de nouveaux équipements (commerces, services, activités) dans votre commune - Possibilité de travailler certains jours à domicile

ii. *Quelle proportion et quelle partie* de vos pratiques pourriez-vous faire évoluer (déplacements pendulaires, ou autres déplacements ?)

6^{ème} étape : et dans le futur ?

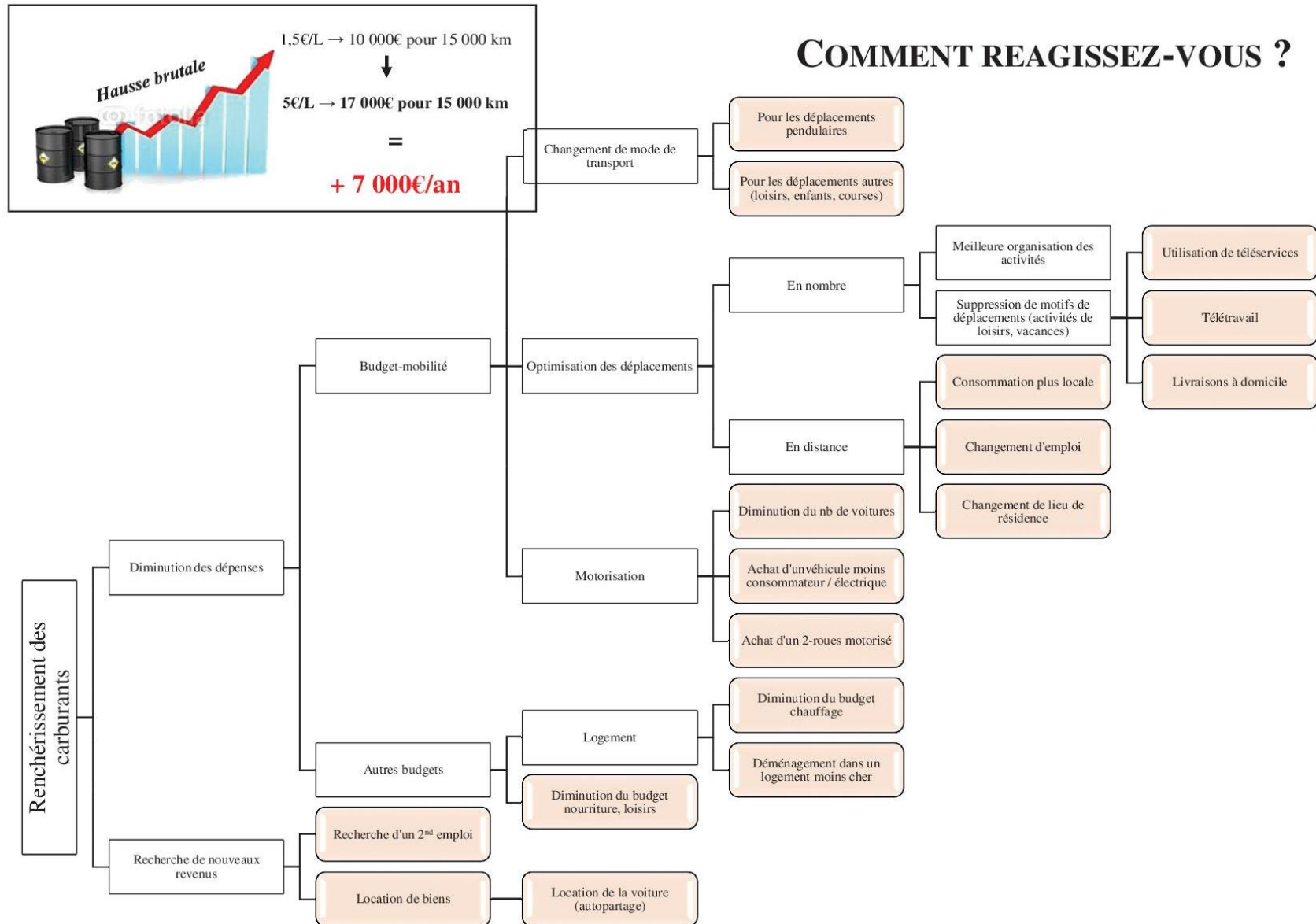
Objectif : *comprendre comment le rapport à la mobilité/le mode de vie peut évoluer dans le futur*

Adaptation des modes de vie : Comment adapteriez-vous votre mode de vie dans un contexte d'augmentation forte et brutale du prix des carburants et de mobilité (encore plus) contrainte ?

cf. graphique → Hiérarchiser les choix : quelle 1^{ère} réaction, quelle réaction à long terme, qu'est-ce qui n'est pas du tout envisagé ?

Quelques données chiffrées :

	Nb km	Prix actuel A/R (essence uniquement)	Prix A/R après augmentation (essence uniquement)
Ile Bouchard - Tours	44 km	10€	30€
Ile Bouchard – Chinon	16 km	4€	12€
Ile Bouchard – Richelieu	16 km	4€	12€
Langeais-Tours	25 km	5€	15€
Langeais-Chinon	30 km	6€	18€
Langeais-Bourgueil	21 km	4€	12€



Graphique 18 : Propositions d'adaptations à un scénario de mobilité contrainte – MH, 2014

Annexe 4 - Présentation des ménages participant à l’expérimentation d’Accompagnement Personnalisé

N°	Pseudo	Profil	Genre	Age	Situation familiale	Situation professionnelle	Distance au Centre-Bourg	Type de territoire	Vulnérabilité	Sensibilité aux questions environnementales	Sensibilité aux questions de mobilité
1	Chloé A.	NRAcc	F	31-45	En couple, 4 enfants à charge	Sans Emploi	3,5 km	/ - Gvoiture	5	o	o
	M. A.	NRAcc	H	31-45	En couple, 4 enfants à charge	Actif (27 km)	3,5 km	/ - Gvoiture	5	o	o
2	Alban D.	AnAcc	H	31-45	En couple, 2 enfants à charge	Actif (22 km)	0,65 km	Cpied - Gvoiture	5	n	c
	Mme D.	AnAcc	F	31-45	En couple, 2 enfants à charge	Actif (28 km)	0,65 km	Cpied - Gvoiture	5	n	c
3	Marinette F. et M. F.	Nat	F	61-74	En couple, plus d'enfants à charge	Retraités	0,75 km	/ - Gvoiture	3	n	n
4	Valentine L.	AnPV	F	31-45	Seule, 2 enfants à charge	Actif (0,35 km)	0,35 km	Cpied - Gvoiture	1	o	o
5	Suzie M.	Nat	F	31-45	En couple, 2 enfants à charge	Actif (0,3 km)	0,3 km	Cpied - Gvoiture	2	o	c
	M. M.	Nat	H	31-45	En couple, 2 enfants à charge	Actif (25 km)	0,3 km	Cpied - Gvoiture	2	o	n
6	Pierrick P.	NRPV	H	46-60	En couple, 1 enfant à charge	Actif (13 km)	0,2 km	Cpied - Gvoiture	2	n	n
	Mme P.	NRPV	F	46-60	En couple, 1 enfant à charge	Actif (25 km)	0,2 km	Cpied - Gvoiture	2	n	n
7	Fabien E.	AnPV	H	46-60	Seul, 2 enfants à charge	Actif (En voiture)	1,9 km	/ - Gvoiture	4	n	o
8	Danielle T.	AnPV	H	61-74	En couple, plus d'enfants à charge	Retraité	1 km	/ - Gvoiture	1	o	o
	Jean T.	AnPV	F	61-74	En couple, plus d'enfants à charge	Retraité	1 km	/ - Gvoiture	1	o	c
9	Vanessa P.	Nat	F	46-60	En couple, 1 enfant à charge	Actif (6 km)	2,7 km	/ - Gvoiture	3	n	n
10	Laure A.	AnPV	F	31-45	En couple, 2 enfants à charge	Sans emploi ⁴⁶⁰	0,7 km	/ - Gvoiture	2	o	o
11	Soline C.	AnPV	F	46-60	En couple, plus d'enfants à charge	Actif (En voiture)	1,5 km	/ - Gvoiture	5	n	n
	M. C.	AnPV	H	46-60	En couple, plus d'enfants à charge	Actif (En voiture)	1,5 km	/ - Gvoiture	5	n	n
12	Martin P. et Patty P.	AnPV	H	61-74	En couple, plus d'enfants à charge	Retraités	0,3 km	/ - Gvoiture	1	n	c
13	Domitille P. et Paul P.	AnPV	F	61-74	En couple, plus d'enfants à charge	Retraités	0,4 km	/ - Gvoiture	1	o	o
14	Franck B.	NRPV	H	46-60	En couple, 1 enfant à charge	Actif (à domicile)	0,3 km	/ - Gvoiture	1	o	o
	Mme B.	NRPV	F	46-60	En couple, 1 enfant à charge	Actif (à domicile)	0,3 km	/ - Gvoiture	1	o	o
15	Angelina H.	Nat	F	31-45	Seule, pas d'enfant à charge	Actif (26 km)	0,9 km	/ - Gvoiture	5	n	o
16	Ingrid P.	AnPV	F	46-60	Seule, 2 enfants à charge	Actif (28 km)	0,4 km	/ - Gvoiture	5	n	o
17	Géraldine R.	Nat	F	61-74	En couple, plus d'enfants à charge	Retraité	1 km	/ - Gvoiture	3	n	n
18	Aude T.	NRAcc	F	31-45	En couple, 3 enfants à charge	Actif (39 km)	0,15 km	/ - Gvoiture	5	n	n
	M. T.	NRAcc	H	31-45	En couple, 3 enfants à charge	Actif (35 km)	0,15 km	/ - Gvoiture	5	n	n
19	Marie-Frédérique T.	AnAcc	F	31-45	En couple, 3 enfants à charge	Actif (à domicile)	0,9 km	/ - Gvoiture	5	n	c

⁴⁶⁰ Laure A. a arrêté de travailler entre le moment où nous avons réalisé l’entretien et le début de l’expérimentation.

	M. T.	AnAcc	H	31-45	En couple, 3 enfants à charge	Actif (16 km)	0,9 km	/ - G _{voiture}	5	n		c

Légende :

Type de territoire : / - G_{voiture} : pas d'accès à un arrêt de car à pied - accès à une gare en voiture → territoire totalement dépendant de la voiture

C_{pied} - G_{voiture} : accès à un arrêt de car à pied - accès à une gare en voiture

Niveau de vulnérabilité

Groupe 1 : Ménages aux revenus élevés, qui se déplacent peu : ce sont des cadres/professions supérieures qui travaillent près de leur domicile, ou des retraités ;

Groupe 2 : Ménages aux revenus élevés, qui font quotidiennement des distances importantes : ce sont des professions supérieures/cadres, qui travaillent à Tours ou dans son agglomération ;

Groupe 3 : Ménages aux revenus moyens, qui se déplacent peu à moyennement : ce sont des retraités, ou des actifs aux revenus moyens (employés, salariés) qui travaillent relativement près de leur domicile ;

Groupe 4 : Ménages aux revenus faibles à moyens, qui se déplacent peu : ce sont des actifs au chômage, ou des actifs à faible revenus qui travaillent près de chez eux ;

Groupe 5 : Ménages aux revenus moyens à faibles, qui se déplacent beaucoup : ce sont des employés/salariés qui travaillent à Tours ou dans son agglomération.

Annexe 5 – Recensement des typologies du rural

Dans son article *Questions sur les types d'espaces ruraux en France*, Mathieu (1982) présente une approche synthétique des différentes méthodes employées par les chercheurs pour identifier des typologies. Elle distingue deux méthodes :

(1) L'identification morphologique, par les formes « urbaines »

Cette méthode fait appel à des critères tels que la densité, la concentration du peuplement, le rapport logement individuel-logement collectif, la densité des équipements, le niveau du rapport urbain-rural, etc. : chaque type d'espace est alors facilement repérable par ses qualités matérielles. En particulier, les discontinuités entre chaque espace sont facilement identifiables.

Selon Mathieu, cette méthode d'identification formelle permet notamment de distinguer facilement les espaces périurbains et les espaces de faible densité.

(2) L'identification fonctionnelle, par les fonctions et usages

Dans cette 2nde méthode, l'espace est considéré comme un espace de fonctions et d'usages : fonctions de production (agriculture, sylviculture, industrie, artisanat, commerce, tourisme), mais également fonctions de consommation, résidentielle, récréative, de conservation ou de préservation du patrimoine. Les espaces sont alors catégorisés suivant leur spécialisation dominante, ou sont considérés comme des espaces « mixtes » : on identifie des espaces « à fonction agricole dominante », à « fonction industrielle ou tertiaire », à « fonction résidentielle dominante », ou des espaces « agro-touristiques », « touristique et résidentiel ».

D'autres méthodes de catégorisation des espaces peuvent être identifiées dans la littérature : les territoires peuvent être analysés par une approche en fonction des revenus (Tallandier, 2008), de leur « degré d'intégration » dans le système global (Bontron & Mathieu, 1977 ; Pingaud, 1980), des forces d'agglomération ou de dispersion auxquelles ils sont soumis (Schmitt & Goffette-Nagot, 2000), etc. Les typologies d'espaces peuvent également se faire à diverses échelles : celle du département (Mathieu & Bontron, 1977) ; du canton ou du bassin de vie (DATAR, 2003 ; Pistre, 2011 ; DATAR, 2012 ; CGET, 2015) ; de la commune (zonages INSEE).

Nous résumons dans le tableau ci-dessous les typologies des espaces ruraux développées ces dernières années, en ne retenant que les typologies identifiées par une approche morphologique ou fonctionnelle. Nous pouvons repérer des continuités entre les catégories de territoire « ruraux » définies dans chaque typologie ; trois « types » de territoire apparaissent :

	Polarisé, sous influence urbaine : l'ensemble des typologies, sauf l'INSEE 2002, identifient une catégorie qualifiée de « rural sous faible influence urbaine », « autres communes multipolarisées », « campagnes des villes », « espaces ruraux sous influence des villes », « campagnes périurbaines »
	Organisés en pôles ruraux autonomes : les typologies de l'INSEE et de la DATAR 2003 identifient une catégorie qualifiée de « pôles ruraux et leur périphérie », « pôles d'emploi et leur couronne », « petits pôles et leur couronne », « petite ville », « espaces ruraux organisés en bassins d'emploi »
	Isolé, hors de l'influence des villes : l'ensemble des typologies identifient une catégorie de rural qualifiée de « isolé », « fragile », « à très faible densité »

Tableau 20 : Trois types d'espaces ruraux reviennent dans la plupart des typologies analysées – MH, 2014

Nom du zonage	Auteur, date	Méthode d’identification	Echelle de découpage	Catégories de territoires distinguées dans le rural									
Unités urbaines	INSEE	Morphologique	Commune	Communes rurales									
ZPIU	INSEE, 1962	Fonctionnelle	Commune	Communes en ZPIU – communes industrielles			Communes en ZPIU – communes dortoirs			Communes hors-ZPIU			
ZAU et ZAUR	INSEE, 1998 (recensement 1990)	Fonctionnelle	Commune	Rural sous faible influence urbaine		Pôles ruraux et leur périphérie		Périphérie des pôles ruraux			Rural isolé		
ZAUER	INSEE, 2002 (recensement 1999)	Fonctionnelle	Commune	Pôles d’emploi de l’espace rural			Couronne des pôles d’emploi		Autres communes de l’Espace à Dominante Rurale				
Nouveau ZAU	INSEE, 2009	Fonctionnelle	Commune	Petit pôle		Couronne d’un petit pôle		Autres communes multipolarisées			Commune isolée, hors de l’influence des pôles		
Typologie des zones rurales	SEGESA, 2003	Fonctionnelle	Canton	Espace rural intermédiaire à agriculture significative		Périurbain résidentiel		Rural périurbain de grandes exploitations céréalières		Rural ouvrier	Rural à population renouvelée et ancrée à forte composante touristique		Agricole vieilli et peu dense
Les trois France rurales	DATAR, 2003 (recensement 1999)	Fonctionnelle	Canton	Campagnes des villes, nouvelle forme du rural		Campagnes les plus fragiles		Nouvelles campagnes en recherche d’équilibre, multifonctionnelles			Familles intermédiaires, à la croisée des chemins		
				Rural périurbain à fonction résidentielle dominante	Espace rural dense, résidentiel et productif	Territoires vieillis et peu denses à dominante agricole	Espaces ruraux ouvriers et traditionnels	Rural à attractivité touristique et entrepreneuriale			Espaces ruraux en transition	Petites villes	
Nouvelle typologie des campagnes	DATAR, 2012	Fonctionnelle	Canton	Campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées			Campagnes agricoles et industrielles sous influence urbaine faible	Campagnes à très faible densité					
				Campagnes densifiées, en périphérie des villes, à très forte croissance résidentielle et à économie dynamique	Campagnes diffuses, en périphérie des villes, à croissance résidentielle et dynamique économique diversifiée	Campagnes densifiées, du littoral et des vallées, à forte croissance résidentielle et à forte économie présentielle		Campagnes à faibles revenus, économie agricole et présentielle	Campagnes à faible revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique	Campagnes à faibles revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique dynamique, éloignement des services d’usage courant			
Typologie des campagnes françaises en bassins de vie ruraux	Pistre, 2012	Fonctionnelle	Bassins de vie	Campagnes périurbaines		Campagnes fragiles		Campagnes dynamiques					
				Périurbain de proximité	Rural en voie de périurbanisation	Rural ouvrier	Rural peu dense, agricole, vieilli	Rural à attractivité touristique, résidentielle et de retraite		Rural à économie touristique			
Déplacements domicile-travail et accès aux équipements	Bigard & Durieux, 2010	Fonctionnelle	Commune	Rural sous influence urbaine			Rural			Rural isolé			
Accessibilité aux services et équipements	Hilal et al, 2013	Fonctionnelle	Commune	Pôles de services – Communes éloignées d’un pôle urbain et proches d’un pôle de service				Communes éloignées d’un pôle urbain et d’un pôle de services					
Cadres de vie	CGET, 2015	Fonctionnelle	Bassins de vie	Campagnes urbanisées			Espaces peu denses éloignés des services			Espaces très peu denses, notamment des montagnes avec éloignement des services et de l’emploi			

Tableau 21 : Principales typologies des espaces ruraux – MH, 2014

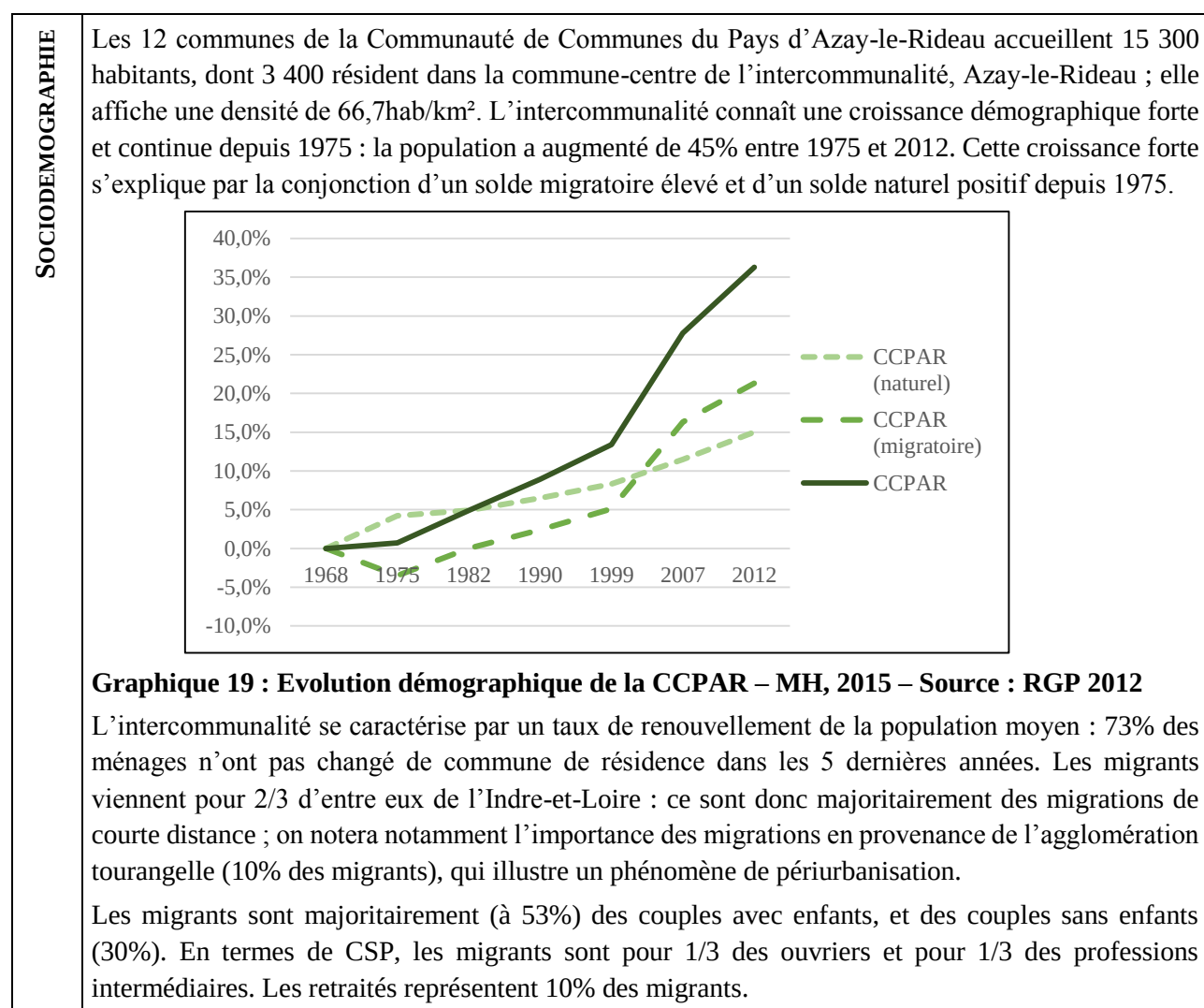
Annexe 6 – Catégorisation des communes des terrains d'étude dans le ZAUER de 1999 et le ZAU de 2010

	Intercommunalité	Catégorisation dans le ZAUER (1999)	Catégorisation dans le ZAU (2010)
Ambillou	CCTNO	Commune mono-polarisée	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Avrillé les Ponceaux	CCTNO	Autres communes de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Cinq Mars la Pile	CCTNO	Commune mono-polarisée	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Cléré les Pins	CCTNO	Commune mono-polarisée	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Langeais	CCTNO	Comm. app. à un pôle d'emploi de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Les Essards	CCTNO	Autres communes de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Mazières-de-Touraine	CCTNO	Commune mono-polarisée	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
St Michel sur Loire	CCTNO	Autres communes de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
St Patrice	CCTNO	Autres communes de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Azay-le-Rideau	CCPAR	Autres communes de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Bréhémont	CCPAR	Autres communes de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Chapelle-aux-Naux	CCPAR	Autres communes de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Cheillé	CCPAR	Autres communes de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Lignières-de-Touraine	CCPAR	Autres communes de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Pont de Ruan	CCPAR	Commune mono-polarisée	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Rigny-Ussé	CCPAR	Autres communes de l'EDR	Comm. multipolarisée des grandes aires
Rivarennnes	CCPAR	Autres communes de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Saché	CCPAR	Commune mono-polarisée	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Thilouze	CCPAR	Commune mono-polarisée	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Vallères	CCPAR	Commune mono-polarisée	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Villaines-les-Rochers	CCPAR	Autres communes de l'EDR	Comm. app. à la couronne d'un grand pôle
Anché	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Avon-lès-Roches	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Brizay	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Chezelles	CCB	Autres communes de l'EDR	Comm. isolée hors de l'influence des pôles
Cravant les Coteaux	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Crissay sur Manse	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Crouzilles	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Ile Bouchard	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Panzoult	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Parçay-sur-Vienne	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Rilly-sur-Vienne	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée

Sazilly	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Tavant	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Theneuil	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée
Trogues	CCB	Autres communes de l'EDR	Autre commune multipolarisée

Tableau 22 : Catégorisation des communes des 3 terrains d'étude dans le ZAUER de 1999 et le ZAU de 2010 – MH, 2015

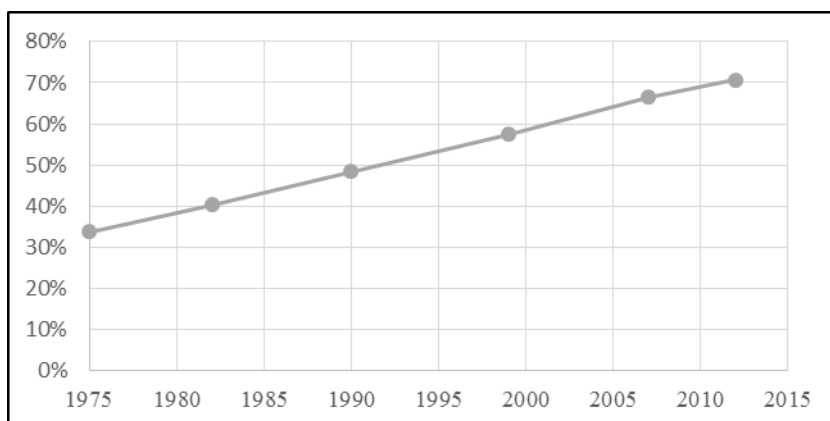
Annexe 7 - Carte d'identité de la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau



EMPLOI

La population est composée à 78% d'actifs et à 9,4% de retraités. Les actifs travaillent pour 78% d'entre eux hors de leur commune de résidence, et pour 69% d'entre eux hors de leur intercommunalité ; les emplois sont fortement polarisés par l'agglomération tourangelles, où travaillent 40% des ménages. La distance moyenne au travail des actifs travaillant à l'intérieur du département est de 17,2km : le territoire présente donc une vulnérabilité forte en cas de durcissement des conditions de mobilité.

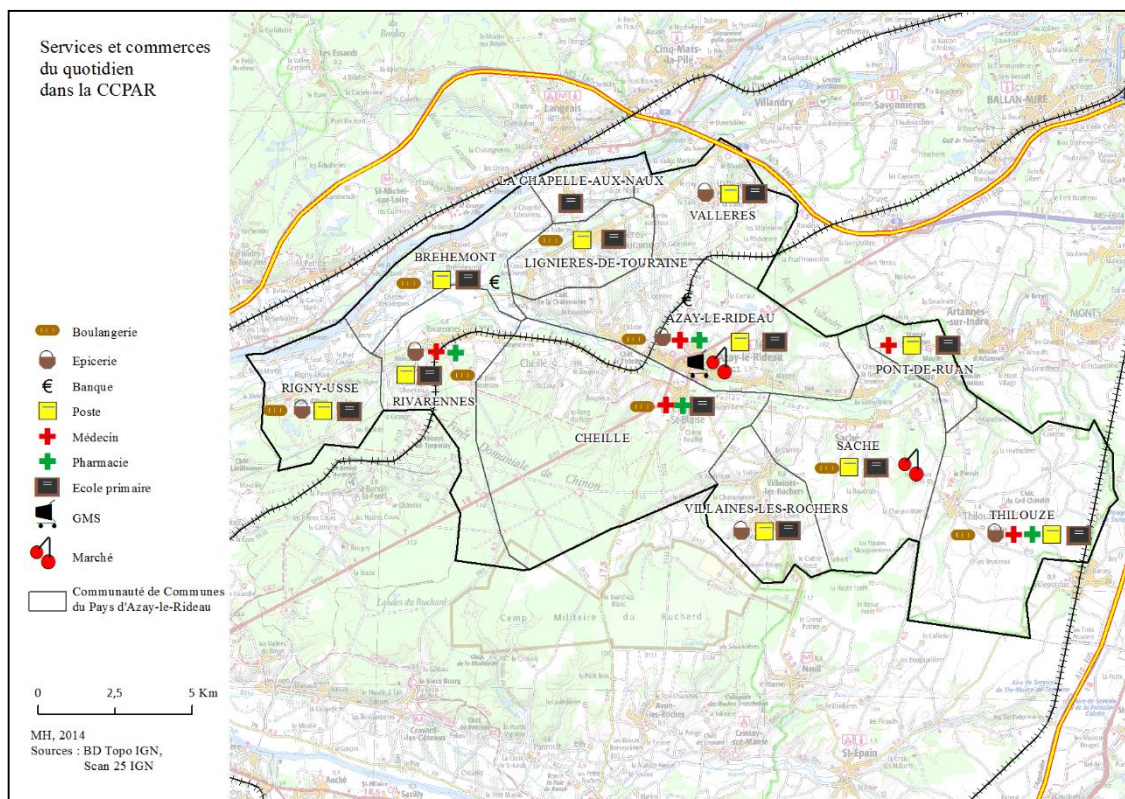
L'indicateur de concentration de l'emploi dans le territoire est de 41 : pour 100 actifs du territoire ayant en emploi, il y a seulement 41 emplois, ce qui va se traduire par un départ quotidien contraint d'une majorité d'actifs vers leur emploi (et un risque accru de chômage pour les ménages ayant des difficultés de mobilité). 71% de ces emplois appartiennent à la sphère présentielle ; cette part a très fortement augmenté depuis 1975, où elle représentait 34% des emplois.



Graphique 20 : Evolution de la part des emplois app. à la sphère présentielle – MH, 2015

Au total, pour 100 résidents du territoire, il y a 14 emplois dans le domaine présentiel (services à la personne notamment) : cette part a augmenté depuis 1975, où elle était de 11%, ce qui signifie que le nombre d'emplois issus du secteur présentiel a augmenté plus vite que la population. Depuis 1975, la part de l'économie du territoire reposant sur la sphère présentielle a augmenté : le territoire est donc potentiellement plus vulnérable aujourd'hui qu'en 1975 à un durcissement des conditions de mobilité et une baisse de son dynamisme démographique. Par ailleurs, la part des emplois agricoles est de 9,2%.

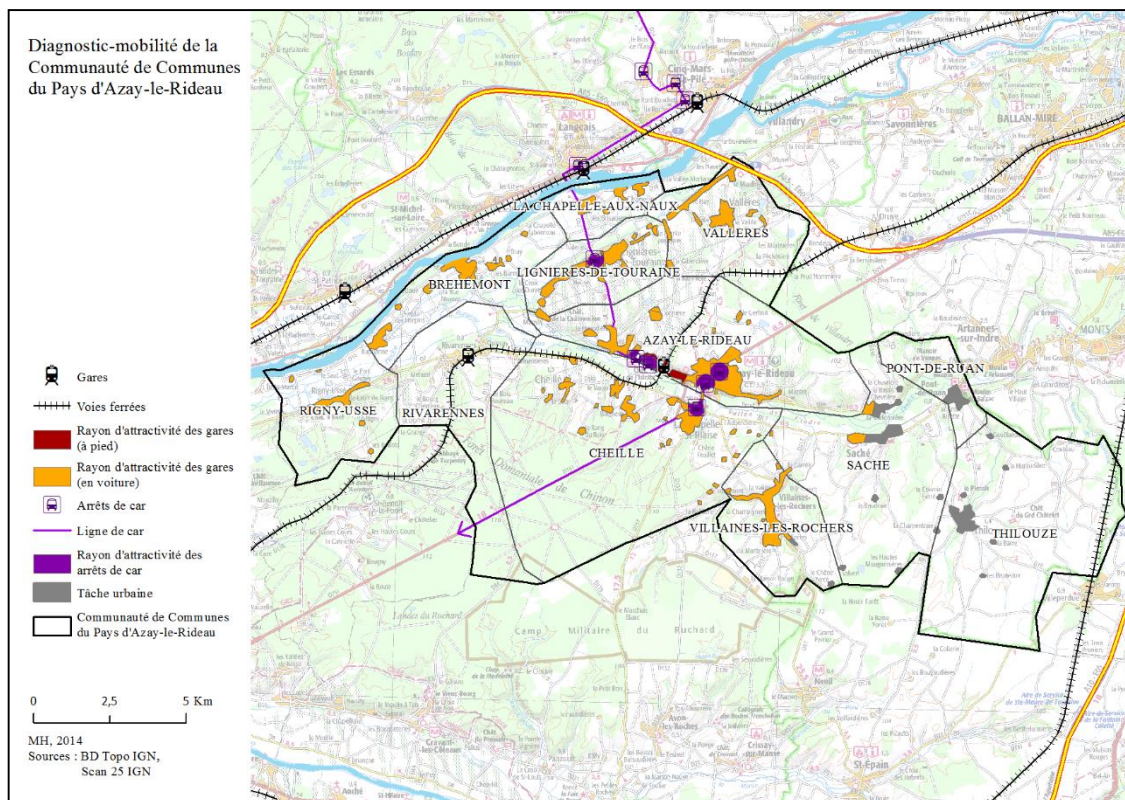
L'offre en équipements (services ou commerces) du quotidien dans le territoire est globalement bonne, tant dans sa diversité que dans sa localisation, relativement équilibrée entre les communes de l'intercommunalité.



Carte 28 : Localisation et offre d'équipements du quotidien dans la CCPAR – MH, 2015

Le taux de motorisation des ménages est très élevé, puisque plus de 92% des ménages ont au moins une voiture (54% en ont 2 ou plus) ; par ailleurs, 92% des actifs réalisent leurs déplacements pendulaires en voiture.

Le territoire est desservi par 3 lignes de transport en commun *de qualité*, dont 2 lignes de TER. 13% du territoire urbanisé a accès à pied à une offre alternative à la voiture, et 86% en voiture ; seul 14% du territoire urbanisé est considéré comme totalement dépendant de la voiture.

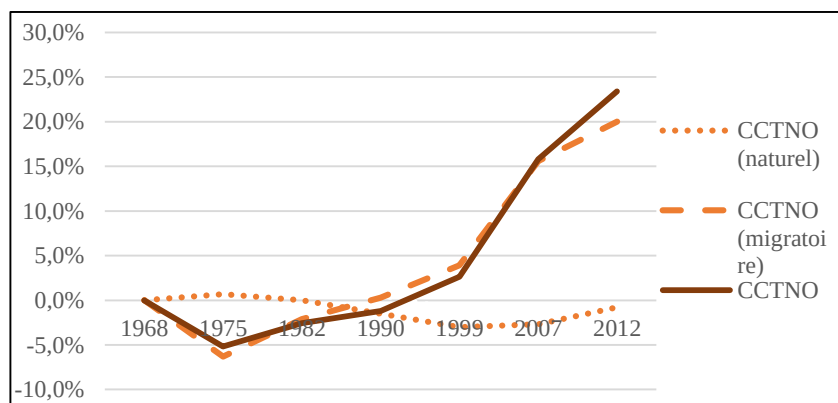


Carte 29 : Diagnostic-mobilité de la CCPAR – MH, 2015

Annexe 8 – Carte d'identité de la Communauté de Communes Touraine-Nord-Ouest

SOCIODEMOGRAPHIE

Les 23 communes de la Communauté de Communes Touraine Nord-Ouest accueillent 23 000 habitants (données INSEE 2012), dont 4 100 et 3 400 résident dans les deux communes principales de l'intercommunalité, Langeais et Cinq-Mars-la-Pile ; elle affiche une densité de 41,2 hab/km². La population de l'intercommunalité a connu une croissance forte et continue depuis 1975, et affiche une augmentation de 32% entre 1975 et 2012.



Graphique 21 : Evolution démographique de la CCTNO – MH, 2015 – Source : RGP 2012

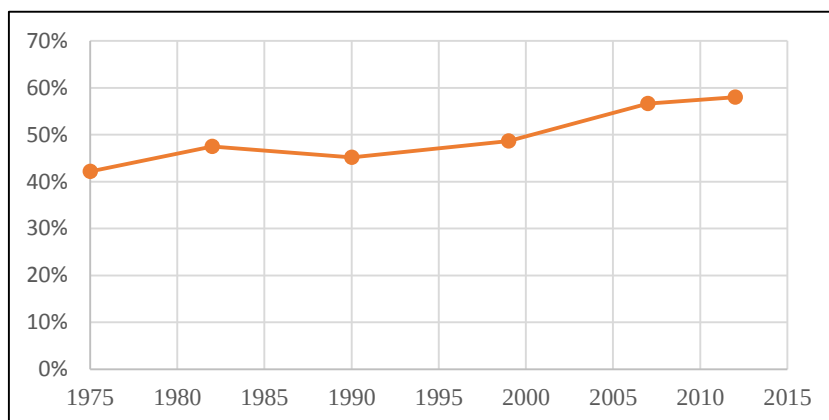
Nous nous sommes plus particulièrement intéressés aux 9 communes situées au sud et à l'est de l'intercommunalité, les plus proches (géographiquement et temporellement) de l'agglomération tourangelle qui sont soumises le plus fortement à son influence. La croissance démographique y est de 42% entre 1975 et 2012, qui s'explique par un solde migratoire fortement positif depuis 1975, qu'est venu conforter un solde naturel positif depuis 1990.

La population de ces 9 communes se caractérise par un taux de renouvellement moyen : 73% des ménages n'ont pas changé de commune de résidence au cours des 5 dernières années. 2/3 des migrants viennent du département d'Indre-et-Loire, en particulier de l'agglomération tourangelle (1/3 des migrants) : ceci illustre le phénomène de périurbanisation (étalement des pôles urbains), voire de rurbanisation (développement des territoires ruraux toujours plus éloignés des villes et de moins en moins soumis à leur influence).

Les migrants sont majoritairement (à 56%) des couples avec enfants et, dans une moindre mesure, des couples sans enfants (21%). En termes de CSP, ce sont pour 30% d'entre eux des ouvriers, et pour 26% des professions intermédiaires ; seuls 5% sont des retraités.

La population est composée à 76% d'actifs et à 9,3% de retraités. Les actifs travaillent pour 76% d'entre eux hors de leur commune de résidence, et pour 61% d'entre eux hors de leur intercommunalité ; les emplois sont fortement polarisés par l'agglomération tourangelles, où travaillent 43% des ménages. La distance moyenne au travail des actifs travaillant à l'intérieur du département est de 15,9km : le territoire présente donc une vulnérabilité forte en cas de durcissement des conditions de mobilité.

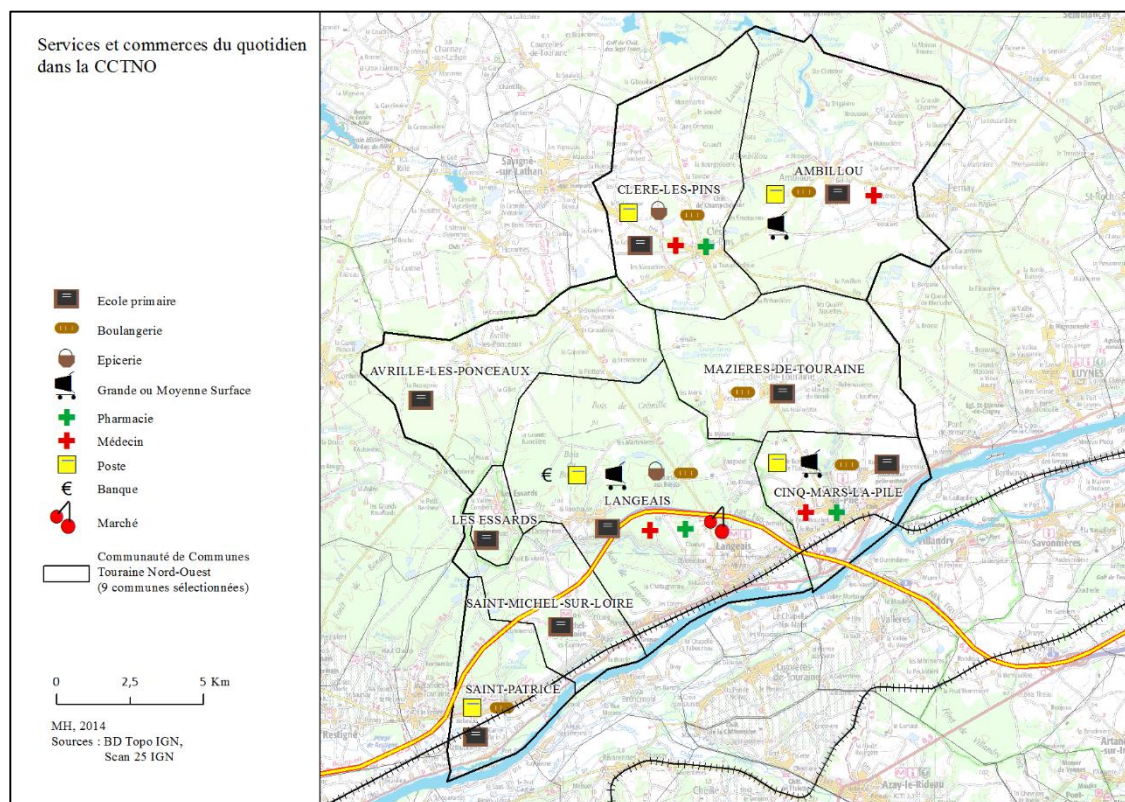
L'indicateur de concentration de l'emploi dans le territoire est de 70% : pour 100 actifs du territoire ayant en emploi, il y a 70 emplois. 58% de ces emplois appartiennent à la sphère présentielle ; cette part augmente faiblement mais régulièrement depuis 1975, où elle représentait 42% des emplois.



Graphique 22 : Evolution de la part des emplois app. à la sphère présentielle – MH, 2015

Au total, il y a 19 emplois de la sphère présentielle (services à la personne notamment) pour 100 résidents ; cette part est relativement stable depuis 1975, ce qui signifie que le territoire a adapté son offre de services à l'afflux de population, mais n'a pas cherché à augmenter la part de l'économie présentielle dans son économie globale. Par ailleurs, la part des emplois agricoles est de 6,6%.

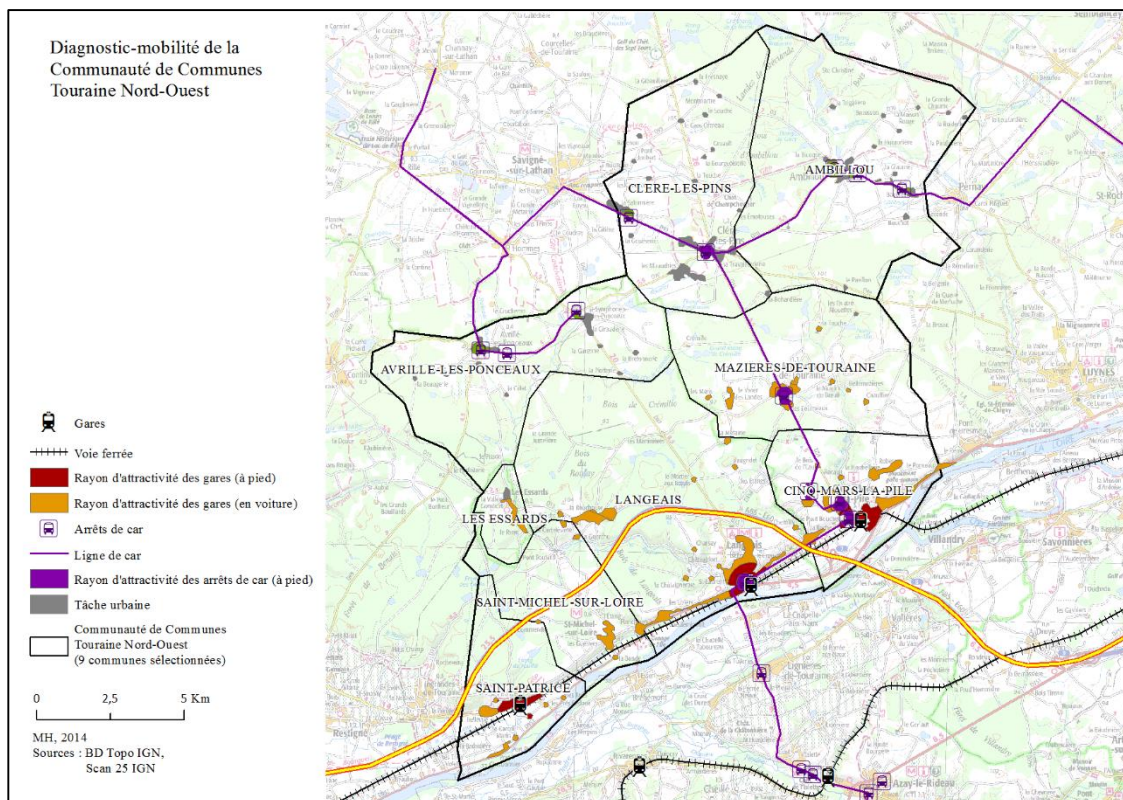
L'offre en équipements (services ou commerces) du quotidien dans le territoire est globalement bonne, tant dans sa diversité que dans sa localisation, en particulier pour les communes les plus à l'est ; les communes à l'ouest disposent en revanche de très peu d'équipements : leurs populations sont donc contraintes de se déplacer pour avoir accès à ces équipements.



Carte 30 : Localisation et offre d'équipements du quotidien dans la CCTNO – MH, 2015

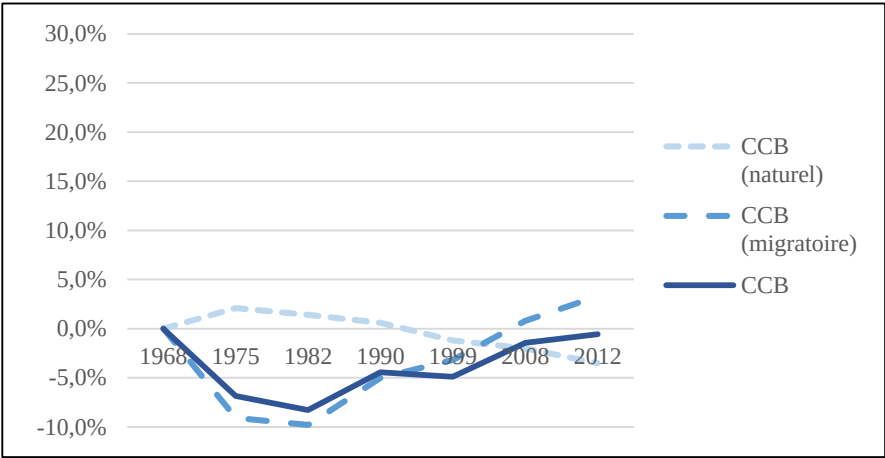
Le taux de motorisation des ménages est très élevé, puisque plus de 90% des ménages ont au moins une voiture (49% en ont 2 ou plus) ; par ailleurs, 89% des actifs réalisent leurs déplacements pendulaires en voiture.

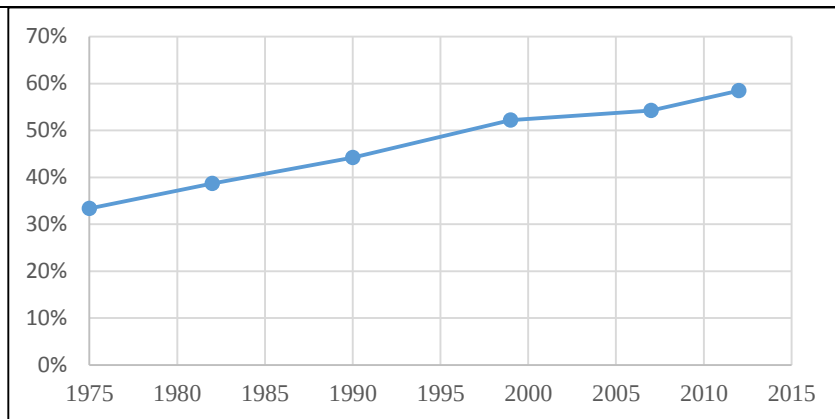
Le territoire est desservi par 3 lignes de transport en commune *de qualité*, dont une ligne de TER. 15% de la zone urbanisée a accès à pied à une offre alternative à la voiture, et 58% y a accès en voiture ; au total, 37% de la zone urbanisée est totalement dépendante de la voiture.



Carte 31 : Diagnostic-mobilité de la CCTNO – MH, 2015

Annexe 9 – Carte d'identité de la Communauté de Communes du Bouchardais

SOCIODEMGRAPHIE	Les 15 communes de la Communauté de Communes du Bouchardais accueillent 7 300 habitants (données 2012), dont 1 800 habitent dans la commune-centre de l'intercommunalité, l'Ile Bouchard ; elle affiche une densité moyenne de 31 hab/km², ce qui permet de considérer le territoire comme un territoire de faible densité, selon la définition de l'INSEE (Barthe & Milian, 2011a). Grâce à un solde migratoire positif qui a compensé un solde naturel négatif, la population de la CCB est en augmentation constante depuis 1982 (+8% entre 1982 et 2012) : cette croissance est relativement ancienne par rapport à la moyenne des territoires ruraux dits « isolés » (dont les reprises démographiques sont plus récentes, essentiellement autour de 1990 ou 1999).  Graphique 23 : Evolution démographique de la CCB – MH, 2015 – Source : RGP 2012 Dans la dernière période intercensitaire (2007-2012), le solde migratoire, toujours positif, s'est modéré : ceci se traduit par un faible taux de renouvellement des populations de l'intercommunalité, avec 78% de ménages n'ayant pas changé de commune dans les 5 dernières années. La majorité des migrants proviennent du département d'Indre-et-Loire, en particulier des intercommunalités limitrophes ; on ne note en revanche pas de migrations importantes en provenance de l'agglomération tourangelle. Ces migrants sont pour moitié des couples avec enfants, et à 20% des couples sans enfants. En termes de CSP, on note une surreprésentation des ouvriers (31% des ménages de migrants) et des professions intermédiaires (19%) ; les retraités représentent 15% des ménages de migrants.
EMPLOI	La population est composée à 72% d'actifs et à 14% de retraités. Les actifs travaillent pour 72% d'entre eux hors de leur commune de résidence, et pour 60% d'entre eux hors de leur intercommunalité ; les emplois sont peu polarisés par l'agglomération tourangelle (où travaillent seulement 15% des ménages) et se répartissent dans l'ensemble des territoires limitrophes (notamment dans Chinon et sa périphérie). La distance moyenne au travail des actifs travaillant à l'intérieur du département est de 15,6km : le territoire présente donc une vulnérabilité forte en cas de durcissement des conditions de mobilité. L'indicateur de concentration de l'emploi dans le territoire est de 64,5% : pour 100 actifs du territoire ayant en emploi, il y a 64,5 emplois, ce qui signifie qu'environ 1 actif sur 3 sera contraint d'aller chercher un travail à l'extérieur de la commune. 59% de ces emplois appartiennent à la sphère présenteielle ; cette part est en constante et régulière augmentation depuis 1975, où elle représentait 33% des emplois.



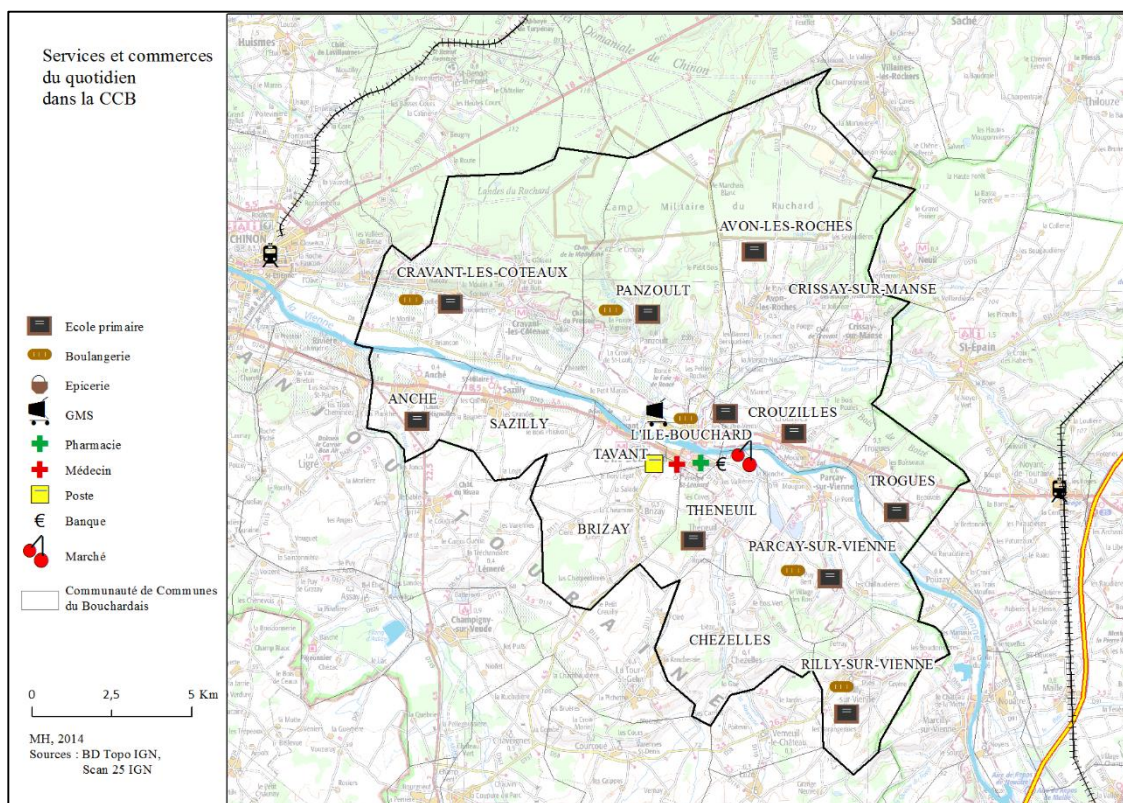
Graphique 24 : Evolution de la part des emplois app. à la sphère présentielle – MH, 2015

Au total, il y a 16 emplois de la sphère présentielle (services à la personne notamment) pour 100 résidents ; cette part a augmenté depuis 1975, où elle était de 11%, ce qui signifie que le nombre d'emplois issus du secteur présentiel a augmenté plus vite que la population. Depuis 1975, la part de l'économie du territoire reposant sur la sphère présentielle a augmenté : le territoire est donc potentiellement plus vulnérable aujourd'hui qu'en 1975 à un durcissement des conditions de mobilité et une baisse de son dynamisme démographique.

Par ailleurs, la part des emplois agricoles est de 22,3%, ce qui en fait un territoire très agricole.

EQUIPEMENTS

L'offre en équipements (services ou commerces) du quotidien dans le territoire est relativement faible (seulement 24 équipements sur l'ensemble des 15 communes de l'intercommunalité), et regroupée pour moitié d'entre eux dans la commune-centre ; les ménages de l'intercommunalité sont donc majoritairement contraints de se déplacer pour avoir accès à ces équipements.



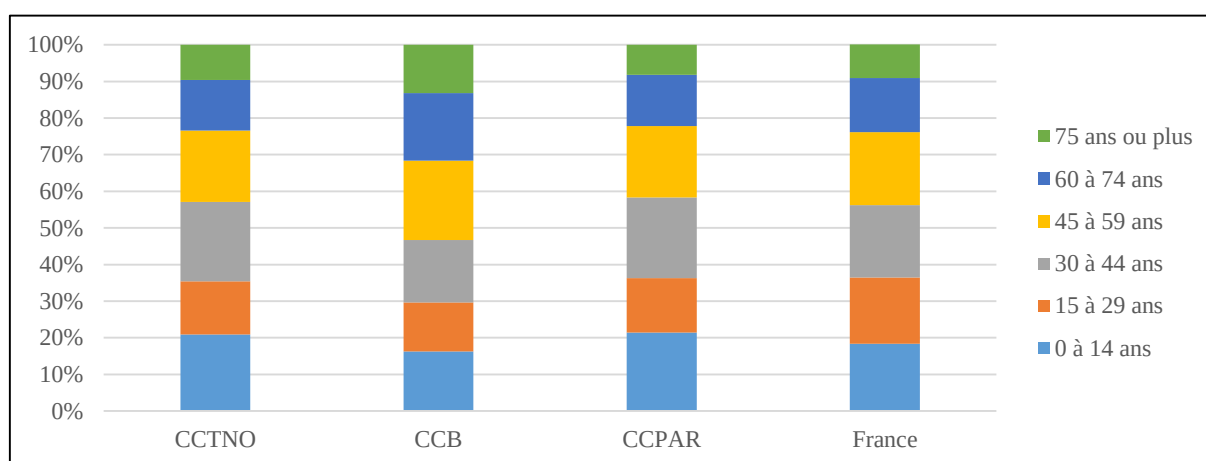
Carte 32 : Localisation et offre d'équipements du quotidien dans la CCB – MH, 2015

	L'offre en équipements de gamme supérieure est très faible, puisqu'un seul est proposé dans le territoire.
MOBILITE	Le taux de motorisation des ménages est très élevé, puisque 90% des ménages ont au moins une voiture (46% en ont 2 ou plus) ; par ailleurs, 89% des actifs réalisent leurs déplacements pendulaires en voiture. Le territoire est desservi par 3 lignes de transport en commun <i>de qualité</i>, dont deux lignes de TER. 16% de la zone urbanisée a accès à pied à une offre alternative à la voiture, et 40% y a accès en voiture ; au total, 60% de la zone urbanisée est totalement dépendante de la voiture. Diagnostic-mobilité de la Communauté de Communes du Bouchardais Carte 33 : Diagnostic-mobilité de la CCB – MH, 2015

Annexe 10 – Portrait des territoires d'étude à partir de 5 critères sociodémographiques classiques

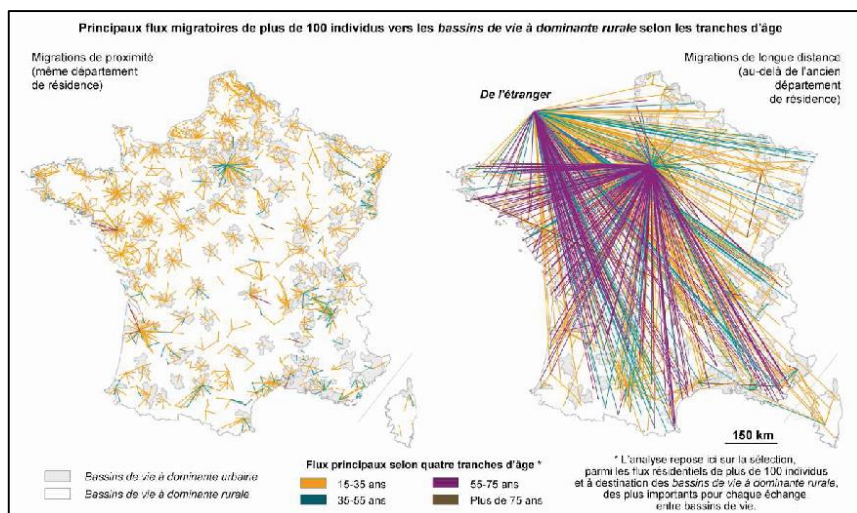
Nous présentons ci-dessous un portrait des territoires d'étude, à partir de 5 critères traditionnels : pyramide des âges, composition familiale, situation à l'emploi, catégorie socio-professionnelle et niveau de diplôme. Nous mettons nos données (issues du RGP 2012 de l'INSEE) au regard des résultats des travaux de Pistre (2012) sur le renouveau démographique des campagnes françaises.

1. Pyramide des âges



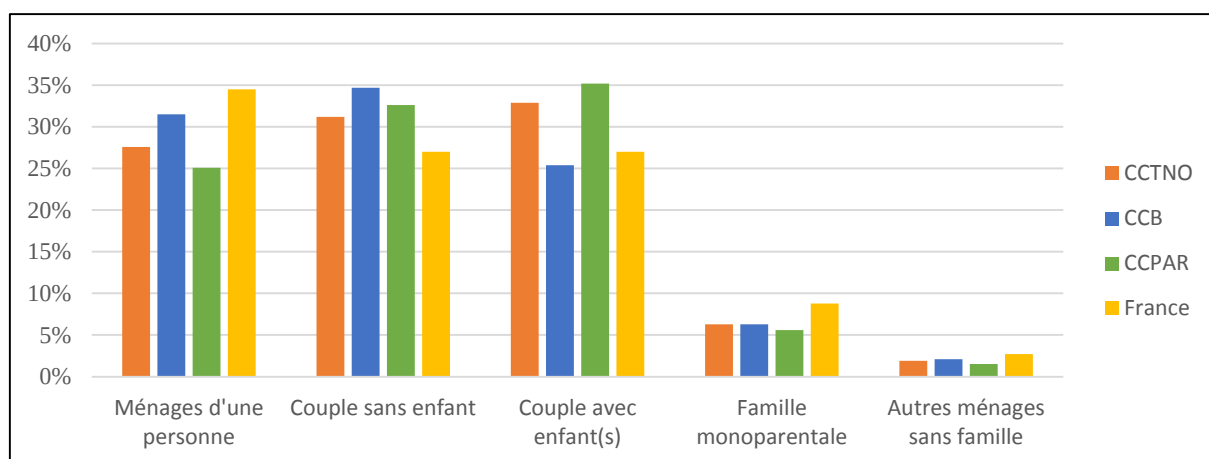
Graphique 25 : Pyramide des âges des territoires d'étude – MH, 2015 – Source : INSEE (RGP 2012)

La pyramide des âges des communautés de communes polarisées (CCTNO et CCPAR) est relativement similaire à la moyenne française ; en revanche, on note que la population de la CCB est globalement plus âgée, avec des taux de plus de 60 ans plus importants que dans les autres territoires. Par ailleurs, la population de la CCTNO et de la CCPAR présentent un taux plus important de moins de 14 ans et de 30 à 44 ans : ceci est cohérent avec les travaux de Pistre (2012), qui mettent en évidence l'arrivée massive dans ces territoires de couples (30-44ans) avec enfants (0-14ans) lors de l'exode urbain. Ces résultats laisseraient supposer que la CCB a été touchée plus tardivement par le phénomène de renouveau démographique des campagnes, ou a attiré des populations différentes.



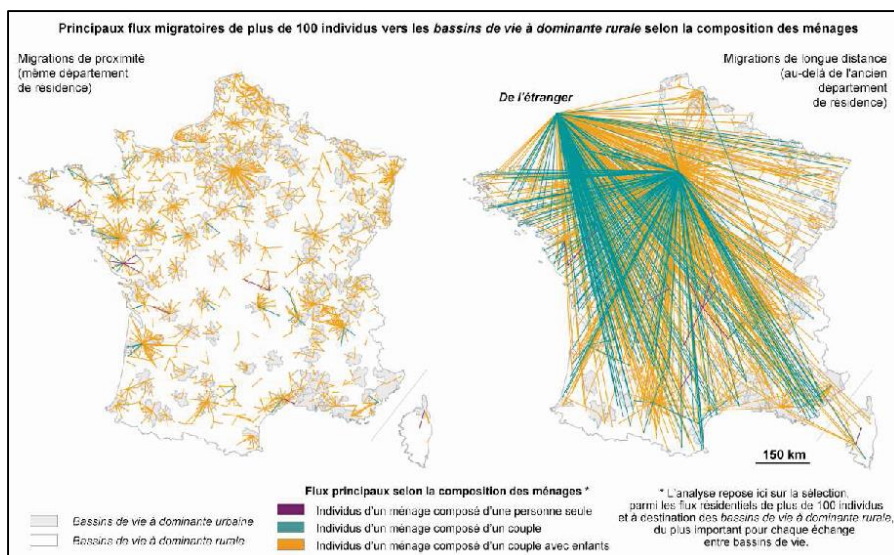
Graphique 26 : « Principaux flux migratoires de plus de 100 individus vers les bassins de vie à dominante rurale, selon les tranches d'âge » – Pistre (2012, p.88)

2. Situation familiale



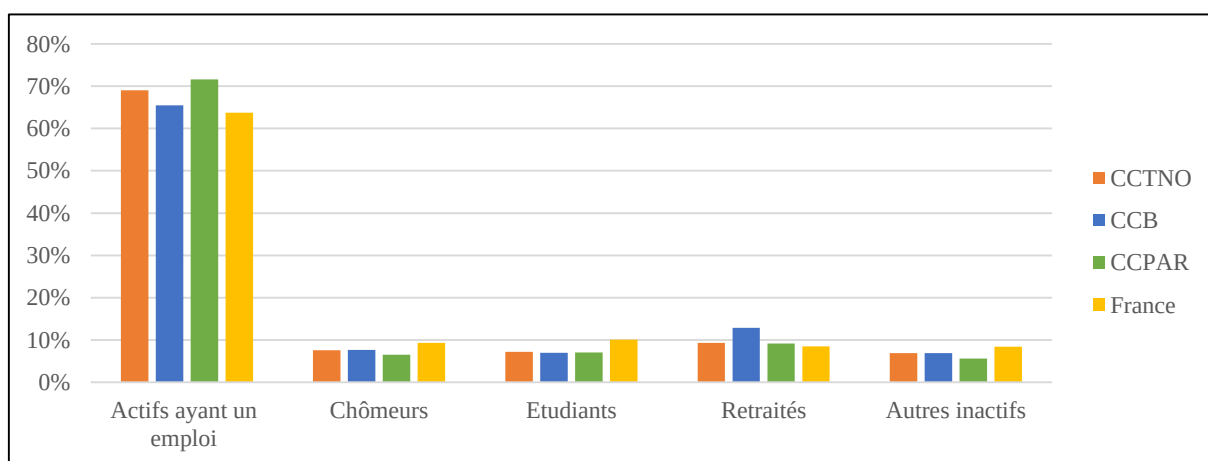
Graphique 27 : Situation familiale des ménages des territoires d'étude - MH, 2015 – Source : INSEE (RGP 2012)

On note une surreprésentation de couples avec enfants dans la CCTNO et la CCPAR par rapport à la CCB et à la moyenne française, et une surreprésentation de ménages d'une personne ou de couples sans enfants dans la CCB (l'on peut supposer qu'il s'agit entre autres de personnes âgées seules ou de couples de retraités). L'on peut relier ces résultats avec nos observations précédentes concernant la pyramide des âges, et l'arrivée massive de couples avec enfants dans les territoires ruraux polarisés lors de l'exode urbain ; ceci rejoint également les résultats de Pistre (2012, p.92), qui note que les couples avec enfants sont majoritaires dans les migrations de courtes distances, ce qui « *confirme leur implication dans les extensions des périphéries de la plupart des centres urbains* ».



Graphique 28 : « Couples Vs couples avec enfants : des pratiques migratoires distinctes à l'échelle nationale » – Pistre (2012, p.93)

3. Situation par rapport à l'emploi



Graphique 29 : Situation à l'emploi des ménages des territoires d'étude - MH, 2015 – Source : INSEE (RGP 2012)

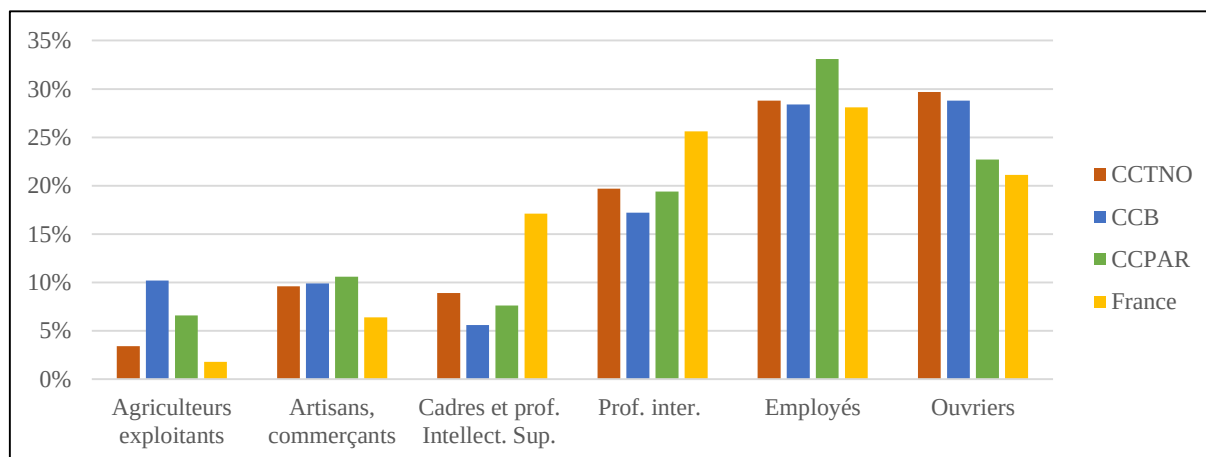
La situation des ménages par rapport à l'emploi est globalement similaires dans les territoires d'étude et en moyenne française. Néanmoins, une nouvelle fois, l'analyse met en évidence les similarités entre la CCTNO et la CCPAR, qui se distinguent de la CCB. Cette dernière se distingue par une différence d'environ 5 points en termes de population active/inactive : le taux d'actifs (actifs en emploi et chômeurs) est de 74% dans la CCB, contre 77% et 79% dans la CCTNO et la CCPAR.

Le taux de chômeurs est relativement similaire dans les trois intercommunalités, égal à 7%, ce qui est inférieur à la moyenne française ; deux interprétations peuvent en être faites : soit les actifs sans emploi quittent les territoires ruraux pour rejoindre des territoires urbains ; soit les territoires ruraux sont plus « sûrs » que les autres territoires en matière d'emploi, ce qui se traduit par un taux de chômage moindre.

En revanche, le taux de retraités de la CCB est de 13%, soit plus de 4 points de plus que les moyennes de la CCTNO et CCPAR : la CCB apparaît comme un territoire relativement âgé, ce qui rejoint les

conclusions tirées à partir de la pyramide des âges. Le taux d'étudiants et d'autres inactifs sont relativement similaires dans les trois intercommunalités.

4. Catégories socio-professionnelles

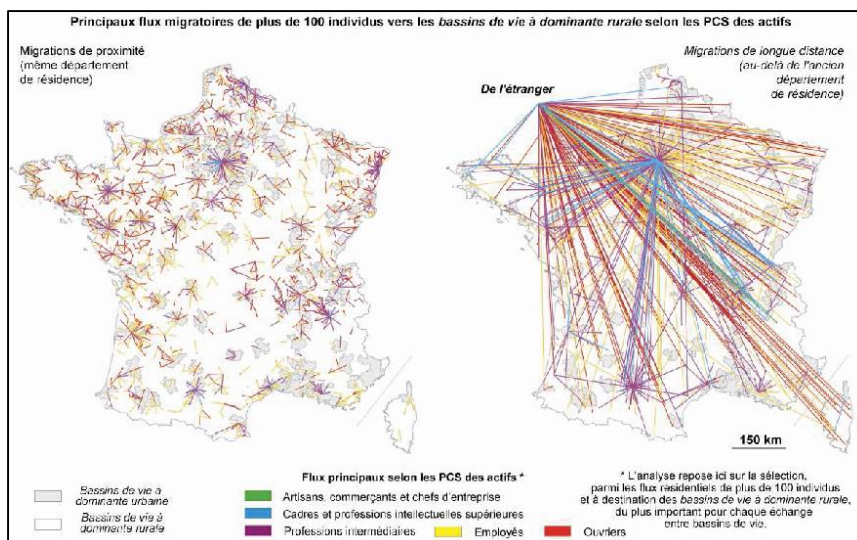


Graphique 30 : CSP des ménages des territoires d'étude - MH, 2015 – Source : INSEE

Avec un taux d'agriculteurs dans la population active de 10%, la CCB apparaît comme une intercommunalité beaucoup plus agricole que les deux autres ; néanmoins, en valeurs, le nombre d'agriculteurs est relativement similaire dans la CCB et la CCPAR. La proportion d'artisans et commerçants dans la population active des trois intercommunalités est relativement similaire, et beaucoup plus élevée qu'en moyenne française.

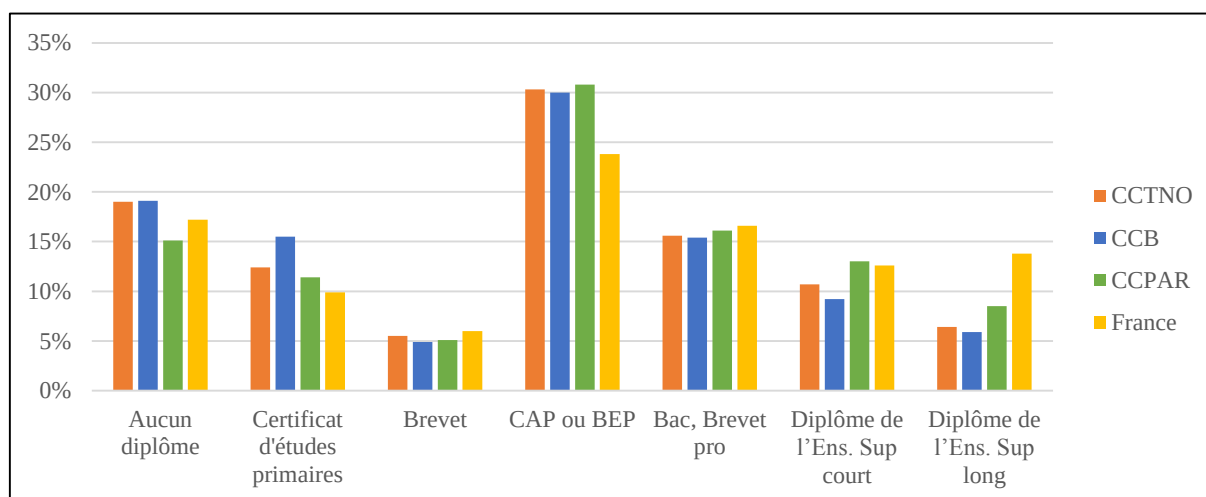
Les trois intercommunalités se distinguent par une surreprésentation des employés et ouvriers (autour de 30% de la population active, bien que la CCPAR se distingue par une proportion d'employés légèrement plus élevée, et une proportion d'ouvriers légèrement moindre) : ceci est cohérent avec les observations des géographes Guilluy & Noye (2005), qui estimaient que les employés et ouvriers représentaient 60% de la population active des zones périurbains et rurales, et les résultats de Pistre (2012) qui montre qu'en termes de volume, ces CSP ont été les plus mobiles.

Les trois intercommunalités présentent de manière générale une sous-représentation des professions intermédiaires par rapport à la moyenne nationale, sous-représentation encore plus importante dans la CCB. De même, le taux de cadres et professions intellectuelles supérieures est respectivement de 6%, 8% et 9% dans les trois intercommunalités ; cette catégorie socioprofessionnelle est donc sous-représentée dans les territoires d'étude. Pourtant, Pistre (2012) montre que ce sont les professions intermédiaires, suivies des cadres et professions intellectuelles supérieures, qui constituent la proportion de migrants la plus élevée enregistrée au recensement 2007 : l'on peut supposer que ces CSP migrent principalement et en priorité vers les territoires polarisés, ce qui explique leur sous-représentation dans la CCB.



Graphique 31 : « Des PCS d'actifs variées participent aux extensions périurbaines et à l'attrait rural national » – Pistre (2012, p.102)

5. Niveau de diplôme



Graphique 32 : Niveau de diplôme des ménages des territoires d'étude - MH, 2015 – Source : INSEE

Enfin, les niveaux de diplômes des ménages sont relativement équivalents dans les 3 intercommunalités ; on notera simplement une légère surreprésentation des diplômes de l'enseignement supérieur dans la CCTNO et la CCPAR.

Annexe 11 – Typologie de la Base Permanente des Equipements (INSEE)

	Gamme de proximité	Gamme intermédiaire	Gamme supérieure
Services	Poste	Trésorerie	ANPE
	Banque, caisse d'épargne	Police gendarmerie	Location d'automobiles
	Réparation automobile	Pompes funèbres	Agence de travail temporaire
	Maçon	Contrôle technique automobile	
	Plâtrier peintre	Ecole de conduite	
	Menuisier charpentier serrurier	Entreprise générale du bâtiment	
	Plombier couvreur chauffagiste	Vétérinaire	
	Electricien	Blanchisserie teinturerie	
	Coiffure	Soins de beauté	
	Restaurant		
	Agence immobilière		
Commerces	Epicerie et supérette	Supermarché	Hypermarché
	Boulangerie	Librairie papèterie	Poissonnerie
	Boucherie charcuterie	Magasin de vêtements	Parfumerie
	Fleuriste	Magasin d'équipements du foyer	Produits surgelés
		Magasin de chaussures	
		Magasin d'électroménager	
		Magasin de meubles	
		Magasin d'articles de sports et de loisirs	
		Droguerie, quincaillerie, bricolage	
		Horlogerie, bijouterie	
Enseignement	Maternelle	Collège	Lycée d'enseignement général ou technologique
	Ecole élémentaire		Lycée d'enseignement professionnel
Santé	Médecins omnipraticiens	Opticien lunetier	Etablissement de santé court séjour
	Chirurgien-dentiste	Orthophoniste	Etablissement de santé moyen séjour
	Infirmier	Pédicure podologue	Etablissement de santé long séjour
	Masseur kinésithérapeute	Laboratoire d'analyses médicales	Etablissement psychiatrique
	Pharmacie	Ambulance	Urgences
		Personnes âgées hébergement	Maternité
		Personnes âgées service d'aide	Centre de santé
		Garde d'enfants préscolaire	
Transports	Taxi		
Loisirs			Cinéma

Tableau 23 : Typologie de la BPE INSEE – Source : INSEE

Gamme « du quotidien » : nous la définissons comme une gamme constituée d'équipements que les ménages sont amenés à fréquenter au quotidien ; ceux-ci sont repérés par des cases grisées.

Annexe 12 - Analyse des échelles pratiquées par les ménages

1. Analyse par territoire

a. Tous motifs (y compris travail)

Terr. isolé (27 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	96%	37%
Fréq. faible à moyenne	4%	41%
Fréq. nulle	0%	22%

Tableau 24 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, en territoire rural isolé (tous motifs) – MH, 2015

Terr. polarisé (48 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	100%	58%
Fréq. faible à moyenne	0%	29%
Fréq. nulle	0%	15%

Tableau 25 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, en territoire rural polarisé (tous motifs) – MH, 2015

b. Tous motifs sauf travail

Terr. isolé (27 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	93%	26%
Fréq. faible à moyenne	7%	48%
Fréq. nulle	0%	26%

Tableau 26 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, en territoire rural isolé (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Terr. polarisé (48 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	96%	41%
Fréq. faible à moyenne	4%	44%
Fréq. nulle	0%	15%

Tableau 27 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, en territoire rural polarisé (tous motifs sauf travail) – MH, Avril 2015

c. En distinguant centre et périphérie

Terr isolé (27 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie

Fréq. forte	19%	19%	15%	11%
Fréq. faible à moyenne	44%	59%	30%	37%
Fréq. nulle	37%	22%	56%	52%

Tableau 28 : Intensité de fréquentation des pôles urbains, en rural isolé (tous motifs) – MH, 2015

Terr polarisé (48 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	23%	44%	4%	0%
Fréq. faible à moyenne	33%	46%	10%	33%
Fréq. nulle	44%	10%	85%	83%

Tableau 29 : Intensité de fréquentation des pôles urbains, en rural polarisé (tous motifs) – MH, 2015

Terr isolé (27 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	19%	7%	15%	11%
Fréq. faible à moyenne	37%	70%	30%	37%
Fréq. nulle	44%	22%	56%	52%

Tableau 30 : Intensité de fréquentation des pôles urbains, en rural isolé (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Terr polarisé (48 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	8%	27%	0%	0%
Fréq. faible à moyenne	46%	67%	13%	33%
Fréq. nulle	46%	10%	88%	67%

Tableau 31 : Intensité de fréquentation des pôles urbains, en rural polarisé (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

2. Analyse par profil de ménage

a. Tous motifs (y compris travail)

Natifs (21 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	21	7
Fréq. faible à moyenne	0	10
Fréq. nulle	0	4

Tableau 32 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les *natifs* (tous motifs) – MH, 2015

Néo-ruraux <i>projet de vie</i> (9 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain

Fréq. forte	7	6
Fréq. faible à moyenne	2	3
Fréq. nulle	0	0

Tableau 33 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les néo-ruraux *projet de vie* (tous motifs) – MH, 2015

Néo-ruraux <i>accession</i> (16 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	16	9
Fréq. faible à moyenne	0	3
Fréq. nulle	0	4

Tableau 34 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les néo-ruraux *accession* (tous motifs) – MH, 2015

Anciens néo-ruraux <i>projet de vie</i> (19 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	19	10
Fréq. faible à moyenne	0	7
Fréq. nulle	0	2

Tableau 35 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les anciens néo-ruraux *projet de vie* (tous motifs) – MH, 2015

Anciens néo-ruraux <i>accession</i> (10 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	10	4
Fréq. faible à moyenne	0	5
Fréq. nulle	0	1

Tableau 36 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les anciens néo-ruraux *accession* (tous motifs) – MH, 2015

b. Tous motifs sauf travail

Natifs (21 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	21	2
Fréq. faible à moyenne	0	15
Fréq. nulle	0	4

Tableau 37 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les *natifs* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Natifs (21 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie

Fréq. forte	1 (5%)	1 (5%)	1 (5%)	2 (10%)
Fréq. faible à moyenne	7 (33%)	18 (86%)	3 (14%)	11 (52%)
Fréq. nulle	13 (62%)	2 (10%)	17 (81%)	8 (38%)

Tableau 38 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les *natifs* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Néo-ruraux <i>projet de vie</i> (9 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	8	5
Fréq. faible à moyenne	1	4
Fréq. nulle	0	0

Tableau 39 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les néo-ruraux *projet de vie* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Néo-ruraux <i>projet de vie</i> (9 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	4	3	1	0
Fréq. faible à moyenne	5	6	2	3
Fréq. nulle	0	0	6	6

Tableau 40 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les néo-ruraux *projet de vie* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Néo-ruraux « accession » (16 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	14	4
Fréq. faible à moyenne	2	8
Fréq. nulle	0	4

Tableau 41 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les néo-ruraux *accession* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Néo-ruraux <i>accession</i> (16 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	2	4	0	0
Fréq. faible à moyenne	4	9	1	3
Fréq. nulle	10	3	15	13

Tableau 42 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les néo-ruraux *accession* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Anciens néo-ruraux <i>projet de vie</i> (19 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain

Fréq. forte	19	6
Fréq. faible à moyenne	0	11
Fréq. nulle	0	2

Tableau 43 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les anciens néo-ruraux *projet de vie* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Anciens néo-ruraux « projet de vie » (19 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	2	5	2	1
Fréq. faible à moyenne	13	9	7	4
Fréq. nulle	4	5	10	14

Tableau 44 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les anciens néo-ruraux « *projet de vie* » (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Anciens néo-ruraux <i>accession</i> (10 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	10	2
Fréq. faible à moyenne	0	7
Fréq. nulle	0	1

Tableau 45 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les anciens néo-ruraux *accession* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Ancien néo-ruraux <i>accession</i> (10 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	0	2	0	0
Fréq. faible à moyenne	3	7	0	5
Fréq. nulle	7	1	10	5

Tableau 46 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les anciens néo-ruraux *accession* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

c. Par trajectoire spatiale (tous motifs sauf travail)

Natifs (21 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	21 – 100%	2 (10%)
Fréq. faible à moyenne	0	15 (71%)
Fréq. nulle	0	4 (19%)

Tableau 47 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les *natifs* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Natifs (21 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	1 (5%)	1 (5%)	1 (5%)	2 (10%)
Fréq. faible à moyenne	7 (33%)	18 (86%)	3 (14%)	11 (52%)
Fréq. nulle	13 (62%)	2 (10%)	17 (81%)	8 (38%)

Tableau 48 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les *natifs* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Anciens urbains (54 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	50 – 93%	21 (39%)
Fréq. faible à moyenne	4 – 7%	23 (43%)
Fréq. nulle	0	10 (19%)

Tableau 49 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les *anciens urbains* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Anciens urbains (54 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	8 (15%)	14 (26%)	3 (6%)	1 (2%)
Fréq. faible à moyenne	25 (46%)	31 (57%)	10 (19%)	15 (28%)
Fréq. nulle	21 (39%)	9 (17%)	41 (76%)	38 (70%)

Tableau 50 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les *anciens urbains* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

d. Par ancienneté (tous motifs sauf travail)

Natifs (21 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	21	2
Fréq. faible à moyenne	0	15
Fréq. nulle	0	4

Tableau 51 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les *natifs* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Natifs (21 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	1	1	1	2
Fréq. faible à moyenne	7	18	3	11
Fréq. nulle	13	2	17	8

Tableau 52 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les *natifs* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Néo-ruraux (25 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	21	9
Fréq. faible à moyenne	4	12
Fréq. nulle	0	4

Tableau 53 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les *néo-ruraux* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Néo-ruraux (25 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	6	7	1	0
Fréq. faible à moyenne	9	15	3	6
Fréq. nulle	10	3	21	19

Tableau 54 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les *néo-ruraux* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Anciens néo-ruraux (25 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	29	18
Fréq. faible à moyenne	0	18
Fréq. nulle	0	3

Tableau 55 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les *anciens néo-ruraux* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Anciens néo-ruraux (29 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	2	7	2	1
Fréq. faible à moyenne	16	16	7	9
Fréq. nulle	11	6	20	19

Tableau 56 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les *anciens néo-ruraux* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

e. Par « dessein » (tous motifs sauf travail)

Natifs (21 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	21	2

Fréq. faible à moyenne	0	15
Fréq. nulle	0	4

Tableau 57 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les *natifs* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Natifs (21 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	1	1	1	2
Fréq. faible à moyenne	7	18	3	11
Fréq. nulle	13	2	17	8

Tableau 58 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les *natifs* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Projet de vie (28 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	26	11
Fréq. faible à moyenne	2	15
Fréq. nulle	0	2

Tableau 59 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les *projet de vie* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Projet de vie (28 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	6	8	3	1
Fréq. faible à moyenne	18	15	9	7
Fréq. nulle	4	5	16	20

Tableau 60 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les *projet de vie* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Accession (26 ménages)	« Proximité »	Pôle urbain
Fréq. forte	24	6
Fréq. faible à moyenne	2	15
Fréq. nulle	0	5

Tableau 61 : Intensité de fréquentation par échelle fréquentée, pour les *accession* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Accession (26 ménages)	Tours centre	Tours périphérie	Chinon centre	Chinon périphérie
Fréq. forte	2	6	0	0
Fréq. faible à moyenne	7	16	1	8

Fréq. nulle	17	4	25	18

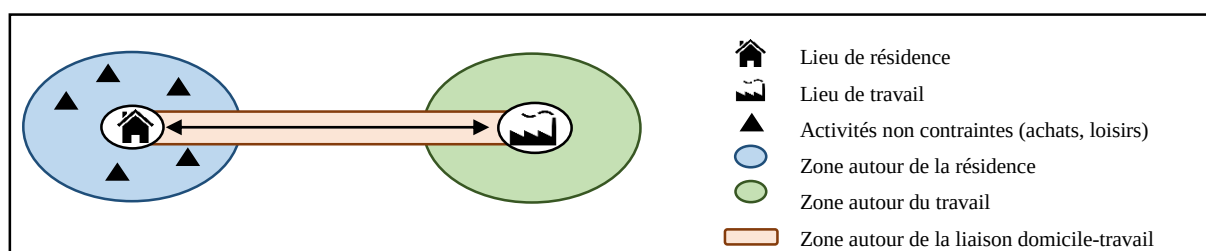
Tableau 62 : Intensité de fréquentation des pôles urbains par les *accession* (tous motifs sauf travail) – MH, 2015

Annexe 13 - Analyse du rôle structurant du lieu d'emploi sur les activités non contraintes – méthodologie

Comment évaluer si le travail a un effet polarisant sur les activités non-contraintes ?

- (1) Il s'agit tout d'abord de regarder si les activités sont plutôt⁴⁶¹ localisées dans une zone autour du travail ou sur le trajet domicile-travail, ou autour de la résidence.

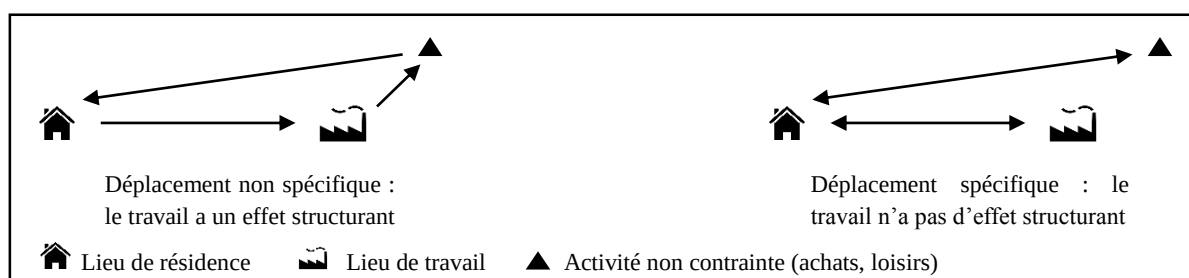
Si les activités sont majoritairement situées autour du lieu de résidence, on pourra conclure à l'effet non structurant du travail.



Graphique 33 : Analyse de l'effet polarisant du lieu de résidence et de travail sur les activités non-contraintes – MH, 2015

- (2) Dans le cas où la majorité des activités est localisée à proximité du travail ou sur le trajet domicile-travail, il s'agit ensuite de voir si elles sont pratiquées dans la même temporalité que le travail (avant ou après) et ne nécessitent pas un déplacement spécifique, ou si elles sont pratiquées à un autre moment, et nécessitent un déplacement spécifique.

Dans le premier cas, on pourra considérer que le travail a effectivement un effet structurant ; dans le second, on considèrera que la localisation du travail n'influence pas la localisation de l'activité.



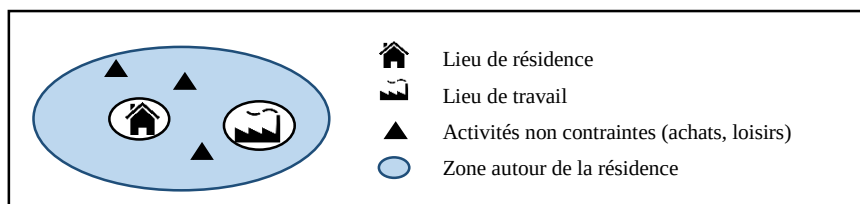
Graphique 34 : Analyse de l'effet polarisant du lieu de résidence et de travail sur les activités non-contraintes – MH, 2015

- (3) Déterminer l'effet structurant du travail est difficile lorsque l'ensemble des activités (travail et activités non contraintes) sont localisées dans un même territoire (soit dans la

⁴⁶¹ Aucun ménage ne localise la totalité de ses activités dans un seul et même territoire ; on considèrera donc dans notre analyse les lieux où sont localisées la *majorité* des activités.

proximité, pour un travail à domicile ou dans la commune de résidence ; soit dans un pôle urbain) :

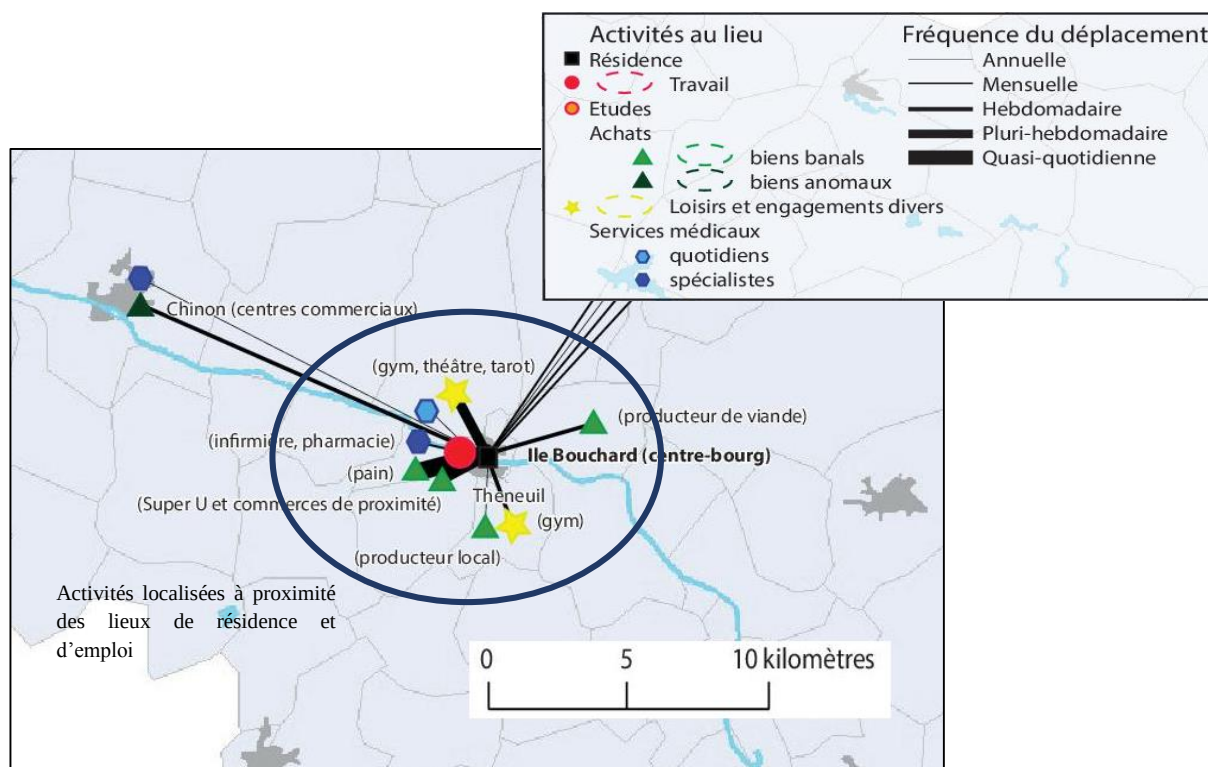
- a. dans le cas où toutes les activités sont localisées dans la proximité : les ménages cherchent-ils à localiser leurs activités non contraintes près de leur travail, ou près de leur lieu de résidence ? Dans ce cas, on ne pourra conclure quant à l'effet structurant ou non du travail.



Graphique 35 : Impossibilité à conclure de l'effet structurant ou non du travail – MH, 2015

- b. dans le cas où toutes les activités sont localisées dans un pôle urbain : est-ce le travail en tant que tel, ou bien le pôle urbain et ses aménités, qui polarisent les activités non contraintes ? Dans ce cas, seuls les discours des ménages nous permettent d'identifier l'effet polarisant ou non du travail : on saura notamment si les loisirs/achats sont pratiqués « sur le trajet », avant ou après le travail.

Pour notre analyse, nous avons donc exclu les ménages dont l'ensemble des activités (travail et activités non contraintes) sont localisées à proximité du lieu de résidence.



Graphique 36 : Ménage dont la majorité des activités sont localisées à la fois à proximité des lieux de résidence et d'emploi, pour lequel il est impossible de conclure quant au rôle structurant du travail – MH, 2015

Annexe 14 – Récapitulatif des comportements alternatifs adoptés par les ménages

Limitation des déplacements				30/37
Changement de mode de transport	Covoiturage	Travail	Pratique	7/40
			Aimerait pratiquer	9/40
		Accompagnement des enfants	Pratique	7/20
			Aimerait pratiquer	5/20
		Loisirs		
	TER	Travail	Pratique	6/40
			Aimerait pratiquer	3/40
		Loisirs		
	Modes doux (marche à pied, vélo)	Travail		1/40
		Loisirs		20/43
Démotorisation partielle			Pratique	3/37
			Aimerait pratiquer	2/37
Relocalisation des activités				2/43

Tableau 63 : Comportements alternatifs adoptés par les interviewés du panel – MH, 2013

Annexe 15 – Carnet de pratiques

CARNET DE PRATIQUES DU LUNDI 8 AVRIL

NOM-PRÉNOM :

MARQUE DE LA VOITURE :

	TRAJET 1	TRAJET 2	TRAJET 3	TRAJET 4	TRAJET 5	TRAJET 6	TRAJET 7
POINT DE DÉPART							
POINT D'ARRIVÉE							
DISTANCE (KM)							
HORAIRE ET DURÉE							
MODE(S) DE TRANSPORT + PARKING							
MOTIF DU DÉPLACEMENT							
PERSONNES PARTICIPANT AU DÉPLACEMENT							
TRAJET HABITUEL OU EXCEPTIONNEL							

Figure 7 : Modèle de Carnet de Pratique à remplir par les participants à l’expérimentation – MH, 2013

Annexe 16 – Document d’information sur les véhicules

INFORMATIONS SUR VOS VÉHICULES

1- Voitures

	MARQUE	MODÈLE	ANNÉE DE CONSTRUCTION	DIESEL/ESSENCE	PUISSANCE FISCALE
VOITURE 1					
VOITURE 2					
VOITURE 3					

2- Kilométrage en voiture

	ESTIMATION KILOMÉTRAGE ANNUEL	ESTIMATION KILOMÉTRAGE POUR VACANCES	TYPE DE TRAJETS (%)	
			URBAINS	EXTRA-URBAINS
VOITURE 1				
VOITURE 2				
VOITURE 3				

3- Deux-roues

	TYPE DE DEUX-ROUES*	ESTIMATION KILOMÉTRAGE ANNUEL
DEUX-ROUES MOTORISÉ		

* Cyclomoteur 50 cm³ ; moto < 125 cm³ ; moto ≥ 125 cm³

4- Budget essence moyen

	VOITURE 1	VOITURE 2	VOITURE 3	DEUX-ROUES
BUDGET				

Figure 8 : Modèle de Document d’information à remplir par les participants – MH, 2013

Annexe 17 - Exemple de Programme de Transport Personnalisé



Nom : **PELLEREAU**
Commune : **Azay-le-Rideau**

PROGRAMME DE TRANSPORT PERSONNALISÉ

Voici votre PTP, votre **Programme de Transport Personnalisé** !

Vous y trouverez un bilan de vos habitudes de mobilité : il vous permettra de faire un point sur le nombre de km que vous parcourez chaque année, sur votre budget-mobilité ou sur vos émissions de CO₂.

Des alternatives vous sont proposées : basées sur des changements de modes de transport ou une réorganisation de vos activités quotidiennes, elles vous permettront de conserver vos habitudes actuelles, tout en limitant votre utilisation de la voiture.

Les gains réalisés grâce à l'adoption de ces alternatives, sur une semaine et sur un an sont ensuite présentés.

Enfin, la rubrique 'Aller plus loin' vous donnera des astuces pour limiter vos dépenses et vos émissions de CO₂ dans d'autres domaines que la mobilité.

Et maintenant, à vous de jouer... Quelle(s) alternative(s) allez-vous tester ?

Les résultats par semaine ont été déterminés à partir de votre carnet de pratiques. En nous basant sur une moyenne de 45 semaines travaillées et de votre kilométrage vacances, nous en avons déduit des résultats annuels. Ces résultats peuvent diverger de vos propres estimations à l'année (en termes de km parcourus et de budget) : n'oublions pas que la semaine de suivi ne peut pas être parfaitement représentative !



Figure 12 : Page de garde – MH, 2013



Bilan des Carnets de Pratiques... Où en êtes-vous ?

 En une semaine, vous avez effectué **690 km** avec la Clio et **580 km** avec la Picasso, soit **1 270 km**.
En comptant vos trajets de vacances, vous réalisez donc en moyenne **31 100 km** avec la Clio et **31 100 km** avec la Picasso, soit **62 200 km**.

 En une semaine, vous avez roulé environ **13h20** avec la Clio et **13 h** avec la Picasso.
Sur un an, vous passez donc en moyenne **43 journées**¹ dans la Clio et **42 journées** dans la Picasso.

 En une semaine, votre budget mobilité a été d'environ **200 €** pour la Clio et **165 €** pour la Picasso.²
En comptant vos trajets de vacances, votre budget-mobilité annuel global est en moyenne de **10 000 €** pour la Clio et **10 000 €** pour la Picasso, soit un total de **20 000 €**.

 En une semaine, vous avez émis lors de vos déplacements **91 kg de CO₂** avec la Clio et **79 kg de CO₂** avec la Picasso.
Sur un an, ces émissions représentent un total de **4,1 tonnes de CO₂** avec la Clio et **4,2 tonnes de CO₂** avec la Picasso, alors que pour un développement durable, la moyenne française devrait se limiter à **0,6 tonnes de CO₂** par habitant.

 Enfin, en une semaine, Pierre a brûlé **50 Kcal** et Christine **300 Kcal**, soit **2250 Kcal** par an pour Pierre et **13 500 Kcal** pour Christine!

¹ Nous considérons une journée de 8h à 22h.

² Le budget global associé à la voiture comprend le carburant, le péage, le stationnement, les frais pour assurances, entretien, achat du véhicule, etc. Le budget global est en moyenne égal à 3 fois le budget carburant (études réalisées par l'ADENE, B. Cordier ou J.M. Beauvais).

Figure 12 : Bilan des pratiques – MH, 2013



Voici quelques alternatives... Lesquelles allez-vous tester ?

>>>> Covoiturage pour le travail (Pierre)

Le covoiturage peut être une bonne alternative à la voiture les jours où vous pouvez maîtriser vos horaires de travail.

Trajets concernés :
Trajets quotidiens pour se rendre au travail à Langeais.

Détails concrets :
Pour trouver une personne avec qui covoiturer :
- recherchez sur des sites tels que <http://covoiturage.agglo-tours.fr/> ;
<http://www.covoiturage.fr/> ;
- renseignez-vous dans votre entreprise ou dans votre entourage

Gains : € ++  ++  +++

Par semaine	Coût	Temps	Emissions CO ₂
Actuel	42 €	3h20	18,2 kg
Alternatif	21 €	3h20	9,1 kg
Gain	21 €	0	9,1 kg

À savoir...
Covoiturer tous les jours permet de réduire ses émissions de CO₂ et son budget-mobilité-travail ; plus il y a de covoitureurs, plus on divise !
Pour fonctionner à long terme, le covoiturage ne doit pas être source de trop de contraintes. Ainsi, si vous avez des obligations certains matins ou soirs de la semaine, vous pouvez choisir de ne covoiturer que les 3 ou 4 autres jours ! C'est déjà un bon départ !

Gains en termes de

 Argent
  Temps
  Environnement
  Vie sociale

Figure 12 : Prop. d'alternatives : covoiturage – MH, 2013



Voici quelques alternatives... Lesquelles allez-vous tester ?

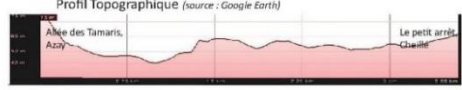
>>>> Changement de mode de transport (Pierre et Christine)

Privilégier le vélo

Trajets concernés :
Trajets en direction du terrain d'apiculture.

Détails concrets :
A vélo, ce trajet de 3,6km dure moins de 15 minutes (le vélo permet de prendre des raccourcis dans Azay-le-Rideau) - hormis une côte dans Azay, le trajet s'effectue facilement.

Profil Topographique (source : Google Earth)



Gains : € ++  +++

Par semaine	Coût	Temps	Emissions CO ₂
Actuel	14 €	1h40	6,5 kg
Alternatif	0	3h20	0 kg
Gain	14 €	-1h40	6,5 kg

À savoir...
Activité sportive complète, le vélo est bon pour le corps, le cœur, le sommeil et le moral !

Figure 12 : Prop. d'alternatives : modes actifs – MH, 2013



Figure 16 : Prop. d'alternatives : TC – MH, 2013

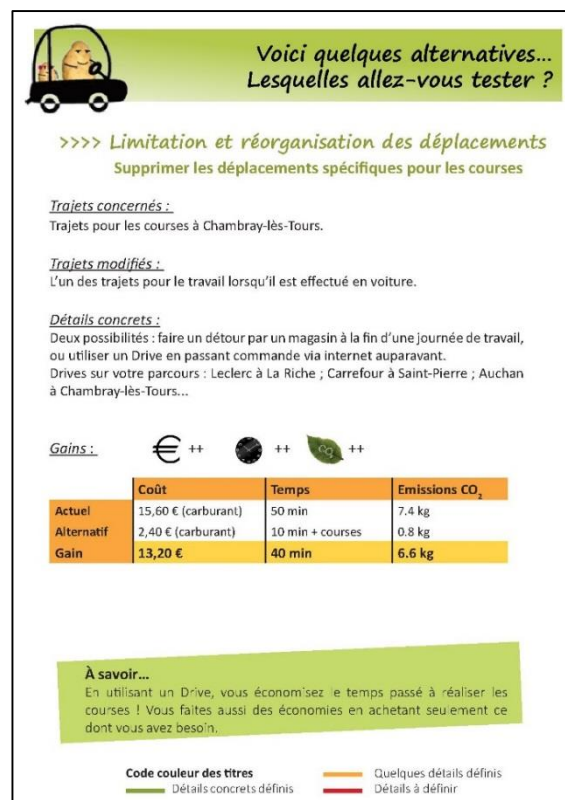


Figure 16 : Prop. d'alternatives : réorganisation/relocalisation des activités – MH, 2013

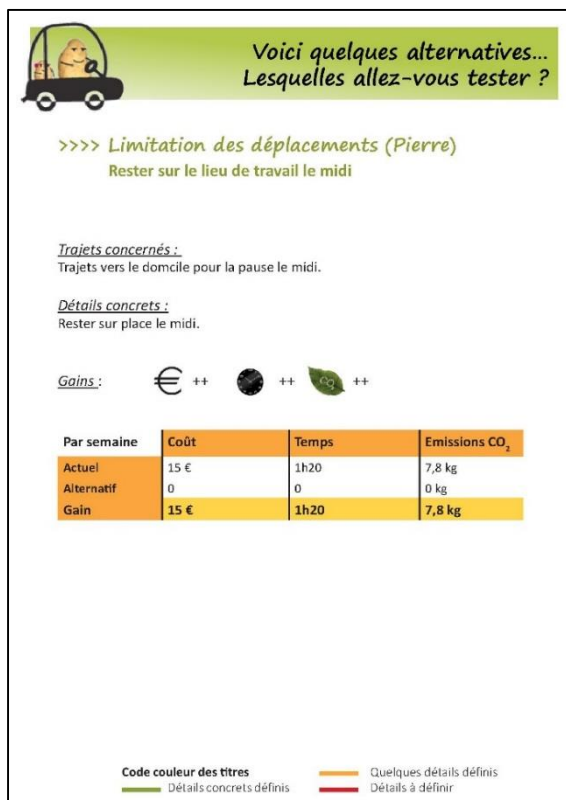


Figure 16 : Prop. d'alternatives : limitation des déplacements – MH, 2013

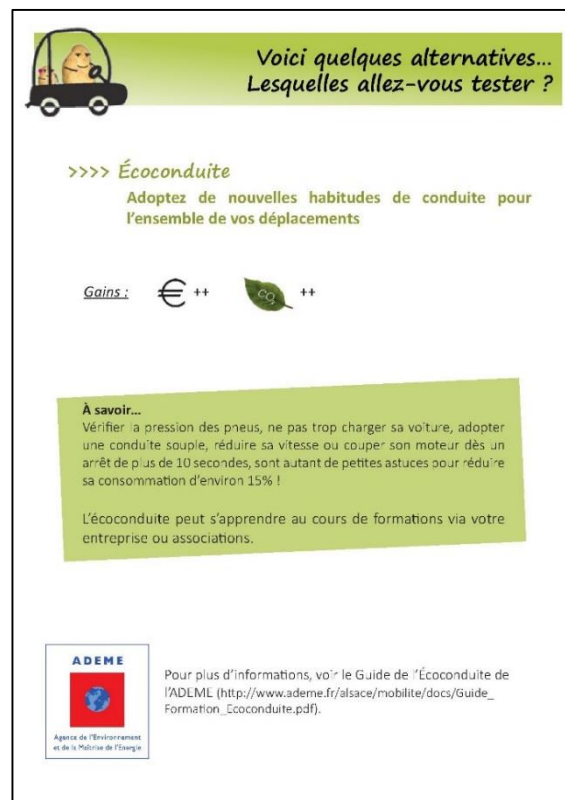


Figure 16 : Prop d'alternatives : écoconduite – MH, 2013

Gains : € ++ ⌚ ++ ♻️ ++			
	Coût	Temps	Emissions CO ₂
Actuel	15,60 € (carburant)	50 min	7.4 kg
Alternatif	2,40 € (carburant)	10 min + courses	0.8 kg
Gain	13,20 €	40 min	6.6 kg

Figure 19 : Bilan avant/après mise en place de l'alternative – MH, 2013

Et si vous mettiez en pratique toutes ces alternatives...

Sur une semaine, vous pourriez réaliser **150 km** de moins avec la Clio, soit **7 100 km** par an. Au total, vous réaliseriez en moyenne **23 000 km** par an, contre **31 000 km** aujourd'hui.

Avec vos deux voitures, vous réalisez **590 km** de moins par semaine, soit **27 100 km** par an. Au total, vous réaliseriez en moyenne **34 000 km** par an, contre **62 200 km** aujourd'hui.

Sur une semaine, vous pourriez passer **1h20** de moins dans la Clio, soit **5 journées** de temps libre en plus par an ; et **3h20** en plus à vélo, soit **3,5 journées** par an.

Sur une semaine, vous pourriez réaliser **440 km** de moins avec la Picasso, soit **20 000 km** par an. Au total, vous réaliseriez en moyenne **11 000 km** par an, contre **31 000 km** aujourd'hui.

Sur une semaine, vous pourriez passer **4h** de moins dans la Picasso, ce qui équivaut à **12 journées** de temps libre en plus par an.

Sur une semaine, vous pourriez économiser **50 €** avec la Clio, soit **2 300 €** par an. Au total, vous auriez un budget-mobilité de **2 300 €**. En adoptant une conduite souple, vous pourriez économiser en plus **145 €** par an.

Sur une semaine, vous pourriez économiser **140 €** avec la Picasso, soit **6 200 €** par an. Au total, vous auriez un budget-mobilité de **4 100 €**. En adoptant une conduite souple, vous pourriez économiser en plus **71 €** par an.

Sur une semaine, vous pourriez économiser **190 €** avec vos deux voitures, soit une économie de **8 500 €** par an. Au total, vous auriez un budget-mobilité de **11 500 €**, au lieu de **20 000 €** aujourd'hui. En adoptant une conduite souple, vous pourriez économiser en plus **220 €** par an.

Figure 19 : Bilan des alternatives – MH, 2013

Et si vous mettiez en pratique toutes ces alternatives...

Sur une semaine, vous pourriez émettre **23 kg de CO₂** en moins avec la Clio, soit une réduction de **1,2 tonnes de CO₂** par an. Au total, vous émettriez en moyenne **2,9 tonnes de CO₂**, contre **4,1** aujourd'hui. En adoptant une conduite souple, vous pourriez émettre **275 kg de CO₂** de moins. Au total, cela représente une baisse de **36%**.

Sur une semaine, vous pourriez émettre **50 kg de CO₂** en moins avec la Picasso, soit une réduction de **2,2 tonnes de CO₂** par an. Au total, vous émettriez en moyenne **2,1 tonnes de CO₂**, contre **4,3** aujourd'hui. En adoptant une conduite souple, vous pourriez émettre **135 kg de CO₂** de moins. Au total, cela représente une baisse de **55%**.

Sur une semaine, vous pourriez émettre **73 kg de CO₂** en moins avec vos deux voitures, soit une réduction de **3,4 tonnes de CO₂** par an. Au total, vous émettriez en moyenne **5 tonnes de CO₂**, contre **8,4** aujourd'hui. En adoptant une conduite souple, vous pourriez émettre **410 kg de CO₂** de moins. Au total, cela représente une baisse de **41%**.

Pierre, sur une semaine, vous pourriez brûler **1 200 Kcal**, contre **50** aujourd'hui.

Christine, les alternatives que nous vous proposons ne modifieraient pas significativement vos dépenses énergétiques pour vos déplacements.

Figure 19 : Bilan des alternatives 2 – MH, 2013

Annexe 18 - Outils de calculs

Nous présentons ici les outils utilisés pour calculer les résultats présentés dans les deux bilans des Programmes de Transport Personnalisés.

1. Calculs à la semaine

a. Nombre de km

$$Km_{\text{semaine}} = \sum km_{\text{trajet}}$$

Le nombre de km effectués pendant la semaine a été obtenu à partir des deux premières lignes des carnets de pratique : « Point de Départ » et « Point d'arrivée ». En utilisant l'application Google Maps, nous avons déterminé les distances entre les deux points, par la route : si plusieurs distances étaient proposées, nous avons choisi celle correspondant à l'itinéraire le plus pratique et le plus rapide.

Nous ne nous sommes pas basés sur la ligne 3 des carnets « Distance (km) » : nous avons supposé que les participants auraient tendance à sous-estimer les distances effectuées, et à ne pas vérifier sur le compteur kilométrique de leur voiture les distances réelles avant de les indiquer sur les carnets de pratiques.

Le nombre de km hebdomadaire a ensuite été déterminé en ajoutant les distances de tous les trajets réalisés pendant la semaine.

b. Temps

$$T_{\text{semaine}} = \sum T_{\text{trajet}}$$

Le temps passé en voiture a été obtenu à partir de la ligne 4 des carnets de pratiques « Horaires et Durées » ; nous avons ensuite ajouté l'ensemble des temps de trajet pour déterminer le temps moyen pour la semaine.

Nous n'avons pas présenté dans le premier bilan des Programmes de Transport Personnalisés le temps passé dans les autres modes de transports (essentiellement TER).

c. Budget-mobilité

$$Bm_{\text{semaine}} = Km_{\text{semaine}} \times 0.33$$

Nous avons déterminé le budget-mobilité de chaque véhicule à partir des études réalisées par Cordier (2012) et Beauvais (2011).

Cordier a déterminé qu'un km en voiture coûtait en 2012 0,34€ ; Beauvais a déterminé qu'un km coûtait 0,32€ à un autosoliste⁴⁶² (chiffres de 2008). En faisant une moyenne de ces deux résultats, nous obtenons un coût kilométrique moyen de 0,33€.

Le coût réel de la voiture en 2012, Cordier (2012)

En 2008, les véhicules français ont parcouru 433,3 milliards de km, et les ménages dépensé 132,2 milliards d'euros : le prix moyen au km était donc de 0,31€.

Les prix à la pompe ont augmenté de presque 20% entre 2008 et juin 2012, faisant passer le poste carburant de 9,3 à 10,7 centimes par km ; avec une inflation de 7%, les autres frais ont augmenté de 1,5 centime d'euro. En 2012, le prix de revient kilométrique était donc de 0,34€.

Le budget-carburant ne représente que 32% des dépenses totales liés à la voiture.

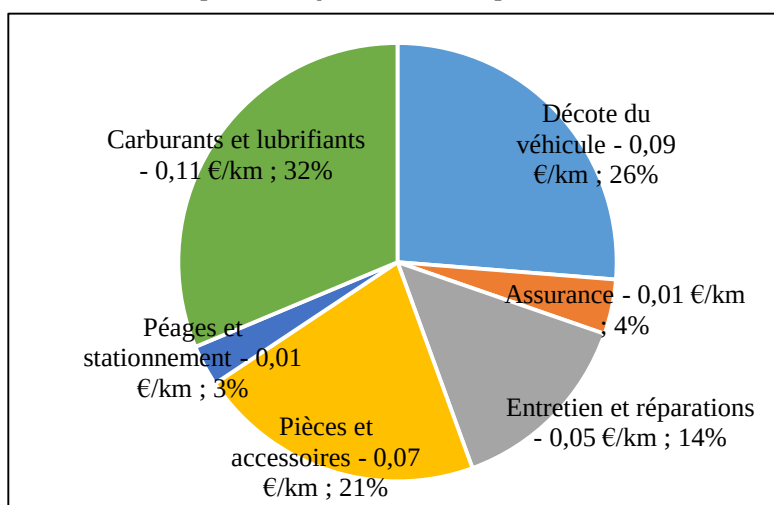


Figure 20 : Prix de revient kilométrique d'une voiture ; Source : CORDIER, 2012

⁴⁶² Nous avons supposé que la plupart des participants effectuaient la majorité de leurs déplacements seuls dans leur voiture.

Déplacements de proximité, les coûts pour le consommateur, FNAUT – Beauvais (2011)

En 2008, les ménages français ont parcouru 601 milliards de km, et dépensé 137 milliards d'euros : le prix moyen au km (par voyageur, et non par véhicule) était donc de *22,8 centimes d'euro*. Le coût marginal moyen est de 7,3 centimes (carburants, péages et stationnement), le coût variable de 16,1 centimes (coût marginal, carburants, pièces et accessoires, entretien et réparation), et le coût complet de 22,8 centimes (coût variable, achat du véhicule, auto-école et assurance).

Le coût kilométrique moyen pour un déplacement courte distance (10, 8 km en moyenne) était de *25,1 centimes d'euro*, ce qui s'explique par une

consommation moyenne plus importante et un taux d'occupation moyen plus faible.

Enfin, le coût kilométrique moyen pour des déplacements autosolistes était de *32 centimes d'euro* (soit $22,8 \times 1,28$; 1,28 étant le taux d'occupation moyen pour les déplacements courts).

En multipliant le nombre de km total parcouru en voiture par chaque participant par le prix kilométrique moyen, nous avons obtenu un budget-mobilité moyen pour la semaine-test.

d. Emissions de CO₂

$$EmCO_2 \text{ semaine} = \left(\lambda \times \frac{1.1}{1000} \right) \times Km_{\text{semaine}} \times ((\%_{\text{urbain}} \times \beta) + (\%_{\text{extra-urbain}} \times \gamma))$$

EmCO₂ : Emissions de CO₂ (kg.CO₂)

λ : facteur d'émission moyen du véhicule (g.CO₂/km)

β : facteur correctif attribué aux trajets urbains

γ : facteur correctif attribué aux trajets extra-urbains

Le calcul des émissions de CO₂ moyennes a été réalisé grâce à un outil de calcul Excel développé par G. Dubois⁴⁶³ (voir la figure ci-dessous).

⁴⁶³ Directeur du TEC (Cabinet de Conseil sur le transport, le tourisme et l'environnement), et Professeur Associé à l'Université de Versailles-St-Quentin-en-Yvelines.

	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Votre voiture 1							
2	Marque, modèle et année							
3	Motorisation diesel/ essence							
4	Puissance fiscale	CV						
5								
6		Votre véhicule	Unité	Facteur	Incertitude	Emissions CO₂ annuelles	Min	Max
7	A-t-il moins de 10 ans ?		oui/non	40	0%	0	0,000	0,000
8	Votre kilométrage annuel		km/ an			0,000	0,000	0,000
9	TOTAL des émissions annuelles					0,000	0,000	0,000
10								
11	Répartition des km par trajet							
12	Type de trajets							
13	Urbains		%					
14	Extra-urbains		%					
15								

Figure 21 : Outil de calcul de G. Dubois – 2013

Les calculs se basent sur les informations suivantes :

- (1) Age du véhicule : issu du document « Informations Voiture »
- (2) Kilométrage : calculé par nous-même, c.f. Nombre de km moyen
- (3) Type de trajets (en %), urbains ou extra-urbain : issu du document « Informations Voiture »
- (4) Facteur d'émission moyen, qui dépend des caractéristiques de la voiture (marque, modèle, année, motorisation, puissance fiscale) : issu du document « Consommations Conventionnelles de Carburant et Emissions de Gaz Carbonique », ADEME, 2009 (voir la figure ci-dessous);

MARQUES - Modèles, Versions	CNIT	Puiss.		Consom.			CO ₂ g/km	Carburant	Classe CO ₂	Bonus (-) / Malus (+)
		Admin. CV	Max. kW	BV	Urb. L/100 km	Ex-urb. L/100 km				
NOUVELLE KA 3 p. 1250 TDCi (75ch) FAP	MF051H1J7529	4	55.0	M5	5.2	3.7	4.2	112	60	-700 €
S-MAX 2000 TDCi (140ch)	MF056E3X404	9	103.0	M6	7.7	5.0	6.0	60	D	+200 €
S-MAX 2000 TDCi (140ch) BVA6 FAP	MF07666XP553	9	103.0	A6	9.9	5.8	7.3	63	D	+750 €
S-MAX 2000 TDCi (140ch) FAP	MF056H6XU462	8	103.0	M6	7.7	5.0	6.0	59	D	+750 €
S-MAX 2000 TDCi (175ch) FAP	MF05766KX549	10	129.0	M6	9.0	5.2	6.6	176	F	+1600 €
TOURNEO 2200 TDCi (115ch)	MF05463D8724	8	85.0	M6	10.1	6.6	7.9	208	G	+1600 €
TOURNEO 2200 TDCi (115ch) FAP	MF054H3D1616	8	85.0	M6	10.1	6.6	7.9	208	G	+1600 €
TOURNEO 2200 TDCi (140ch)	MF056G3D722	9	103.0	M6	10.1	6.6	7.9	208	G	+1600 €
TOURNEO 2200 TDCi (140ch) FAP	MF056H3D2615	9	103.0	M6	10.1	6.6	7.9	208	G	+1600 €

Modèle de la voiture

Puissance fiscale

$\lambda =$ Facteur d'émission (g/km)

Motorisation

Figure 22 : Extrait de *Consommations Conventionnelles et Emissions de Gaz Carbonique*, ADEME, 2009

e. Nombre de calories

Le nombre de calories dépensées pour les déplacements des participants a été déterminé grâce à un outil internet⁴⁶⁴, qui prend en compte :

- (5) le « sport » effectué (mode de déplacement actif) : marche ou vélo ;
- (6) la durée de l'activité ;

⁴⁶⁴ Disponible à l'adresse www.ligne-en-ligne.com

(7) le poids de la personne : nous avons pris une moyenne de 60 kg pour les femmes et 80 kg pour les hommes.

2. Calculs à l'année

a. Nombre de km annuel

$$\text{nb km}_{\text{annuel}} = \text{nb km}_{\text{semaine}} \times 45 + \text{nb km}_{\text{vacances}}$$

Le nombre de km annuel a été déterminé en multipliant le nombre de km hebdomadaire par 45, et en ajoutant le nombre de km réalisés pour les vacances.

- le nombre de 45 correspond à une moyenne du nombre de semaines travaillées par les actifs⁴⁶⁵ : nous avons supposé que les actifs auraient des pratiques de mobilité similaires pendant l'ensemble de leurs semaines travaillées ;
- le nombre de km réalisés pour les vacances a été indiqué par les participants dans le document « Informations voitures ».

Pour plus de cohérence dans nos résultats, nous avons utilisé cette même formule pour l'ensemble des participants, actifs ou retraités : nous sommes néanmoins conscients qu'elle est certainement peu représentative des habitudes réelles des retraités.

b. Temps

$$T_{\text{annuel}} = T_{\text{semaine}} \times 45$$

Le temps moyen annuel a été calculé en multipliant par 45 le temps moyen hebdomadaire. Nous n'avons pas tenu compte du temps passé dans les transports pendant les vacances, qui produiraient des résultats peu significatifs.

Le temps moyen annuel présenté dans les bilans des PTP a été calculé en journées de 14h (de 8h à 22h), qui correspond approximativement à la durée d'une journée moyenne d'un adulte : de tels résultats sont plus parlants pour les participants.

Exemple : un participant a passé 13h dans sa voiture pendant la semaine-test : en extrapolant à l'année, cela équivaut à 585h, soit 24 journées de 24h, mais 42 journées de 14h.

3. Comparaison avec d'autres outils de calcul

⁴⁶⁵ En réalité, selon l'INSEE, le nombre de jours travaillés dans l'année était de 209, soient 42 semaines travaillées.

Nous justifions dans cette partie le choix des outils de calcul utilisés pour déterminer le budget-mobilité et les émissions de CO₂ : nous justifions notamment le choix de ne pas utiliser les « éco-calculettes » développées par l'ADEME.

a. Budget-mobilité⁴⁶⁶

Le budget-mobilité total d'un véhicule est égal à la somme des frais liés :

- au carburant (environ 1/3 du budget global) ;
- à l'assurance (autour de 4%) ;
- aux réparations et à l'achat de pièces (environ 1/3 du budget global) ;
- aux péages et stationnement (autour de 3%) ;
- à la décote du véhicule (autour de 26%).

Nous avons six options possibles pour déterminer le budget-mobilité des véhicules de nos participants :

- passer par les coûts liés au carburant, et les multiplier par 3 pour obtenir un budget mobilité global ;
- utiliser un coût kilométrique moyen :
 - celui déterminé par CORDIER : 34 cents/km ;
 - celui déterminé par BEAUVAIS : 32 cents/km ;
 - celui déterminé par l'ADEME, qui dépend de la motorisation et de la taille du véhicule.
- utiliser des outils de calcul disponibles sur internet :
 - Eco-calculette ADEME, qui se base sur un coût kilométrique de 50 cents/km ;
 - Actioncarbone SNCF

Nous avons choisi d'utiliser une moyenne des coûts kilométriques déterminés par Cordier et Beauvais ; nous comparons ces outils de calculs avec les 4 autres :

i. Critères pris en compte dans les calculs

	Km	Motorisation voiture (D/E)	Type voiture	Conso. moyenne voiture (lié au type de trajet)
Budget-carburant	x	x	/	x
Coût km Cordier/Beauvais	x	/	/	/
Coût km par type voiture ADEME	x	/	x	/
Eco-calculette ADEME	x	/	/	/
Actioncarbone	x	x	x	x

Tableau 64 : Critères pris en compte par les outils de calcul des budgets-mobilité – MH, 2013

⁴⁶⁶ Pour plus d'informations sur les détails de calcul, voir l'annexe Outils de calcul du rapport MOUR (Huyghe et al, 2013, p. 279).

ii. Comparaison des outils à travers deux exemples

Comparons les résultats obtenus avec chacun de ces outils, pour les deux exemples suivants :

	Exemple 1	Exemple 2
Kilométrage	8 600 km annuels (20 km aller ⁴⁶⁷)	8 600 km annuels (20 km aller)
Voiture	Clio 1998, Diesel, 6CV	Modus 2012, Essence, 5 CV
Type Voiture	Citadine	Familiale
Conso moyenne	4,5 L/100km	4,2 L/100km
Type de trajets	Mixte (50% urbain, 50 % rural)	Majoritairement rural

Tableau 65 : Données utilisées pour les exemples – MH, 2013

	Exemple 1		Exemple 2	
	Coût	Différence avec moyenne C/B	Coût	Différence avec moyenne C/B
Moyenne Cordier/Beauvais	2 800 €	/	2 800 €	/
Budget-carburant	1 625 €	-42%	1 730 €	-38%
Coût km par type voiture ADEME	3 180 €	14%	7 310 €	161%
Eco-calculette ADEME	4 140 €	48%	4 140 €	48%
Actioncarbone (SNCF)	30 €	-99%	30 €	-99%

Tableau 66 : Comparaison des outils de calcul à partir de deux exemples – MH, 2013

- Les résultats obtenus avec le calculateur actioncarbone de la SNCF sont totalement incohérents avec les autres outils, et nous font écarter cet outil.

- La différence de 48% entre la moyenne Cordier/Beauvais et l'éco-calculette ADEME n'est pas surprenante, puisque la calculette se base sur un coût kilométrique de 50 cents/km : nous n'avons pas connaissance des calculs qui ont permis de déterminer ce coût kilométrique.

⁴⁶⁷ D'après le recensement 2008, les distances pour se rendre au travail étaient de 19,8 km en moyenne dans les communes multipolarisées (François, 2010) ; les calculateurs disponibles sur internet demandent soit un kilométrage total (actioncarbone), soit un km quotidien.

- La méthode de l'ADEME basée sur les coûts kilométriques par type de voiture semblait intéressante, puisqu'elle permettait de différencier les types de voitures (de la voiture citadine au 4x4) et de produire ainsi des résultats précis. Néanmoins, nous n'avons pas pu trouver d'informations qui nous auraient permis de catégoriser sans hésitation les véhicules étudiés : cela nous aurait en particulier permis de différencier les « Familiales » des « Monospaces Compact », voitures relativement semblables à nos yeux, dont les coûts kilométriques passent de 0,85 à 0,64 pour les Essence, et de 0,71 à 0,53 pour les Diesel (cf. Tableau). Une erreur de catégorisation pour ces deux types de voitures entraîne une sur- ou sous-estimation des budgets d'environ 25% : pour notre 2nd exemple, si nous avions catégorisé la Modus en Monospace Compact, nous aurions conclu à un budget mobilité de 5 500€, au lieu de 7 300€.

Pour éviter ces erreurs de calcul, nous avons donc fait le choix d'écarter cet outil.

- Enfin, la méthode des budgets-carburants est basée sur des chiffres de consommation moyenne en fonction des types de trajets : les consommations moyennes sont issues du document de l'ADEME *Consommations Conventionnelles et Emissions de Gaz Carbonique*, qui les a faites mesurer par l'UTAC (Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle) ; trois valeurs sont proposées, suivant le type de trajets effectués (Urbain, Extra-Urbain et Mixte).

MARQUES - Modèles, Versions	CNIT	Puiss.		BV	Consom.		
		Admin. CV	Max. kW		Urb.	Ex-urb.	Mixte
					litres aux 100 km		
FORD - Véhicules Diesel (suite)							
NOUVELLE KA 3 p. 1250 TDCi (75ch) FAP	MFD51H1J7529	4	55,0	M 5	5,2	3,7	4,2
S-MAX 1800 TDCi (125ch)	MFD55E6X4404	7	92,0	M 6	7,9	5,2	6,2
S-MAX 2000 TDCi (140ch)	MFD56H6XW464	8	103,0	M 6	7,7	5,0	6,0
S-MAX 2000 TDCi (140ch) BVA6 FAP	MFD76G6XP553	9	103,0	A 6	9,9	5,8	7,3

Figure 23 : Consommation moyenne par type de trajet - Extrait de Consommations Conventionnelles et Emissions de Gaz Carbonique, ADEME, 2009

Calculer les budgets-carburants par cette méthode est risqué à double titre :

- d'une part, elle est basée sur les réponses des participants, qui ont dû estimer un pourcentage de type de trajets (urbain et extra-urbain) effectués : à partir de ces estimations, nous avons affecté une consommation moyenne au véhicule. Or, l'on voit sur la figure ci-dessus que les consommations indiquées dans le document de l'ADEME peuvent varier de plusieurs litres suivant le type de trajets, ce qui va avoir des répercussions importantes sur les budgets-carburants. Dans notre 1^{er} exemple, nous avons utilisé une consommation correspondant à des trajets mixtes (4,5L/100 km) ; si les trajets étaient en réalité plutôt de type urbain, la consommation serait de 5,7L/100 km, ce qui entraînerait un budget-carburant de 2 060€ contre un budget « théorique » de 1 625€, soit une sous-estimation de plus de 20 %.
- d'autre part, suivant le type de conduite des participants, il est possible que leur consommation moyenne réelle soit supérieure à la consommation indiquée par type de voiture ; or, une différence d'1L/100 km entraîne des différences de budget conséquentes. Dans notre 2nd exemple, une consommation de 5,2 km/100 entraîne un budget-carburant de 2 150€, contre un budget « théorique » calculé de 1 730€, soit une sous-estimation de 20%.

Pour éviter ces potentielles erreurs aux répercussions importantes, nous avons choisi d'écarter également cet outil.

En conclusion, nous avons choisi de calculer les budgets-mobilité de nos participants en prenant un coût kilométrique de 0,33€, moyenne des coûts kilométriques déterminés par Cordier et Beauvais. Ceci ne nous donnera qu'une valeur approchée des budgets réels des ménages, mais nous évitera toute erreur trop importante.

b. Emissions de CO₂

Nous avons utilisé l'outil de calcul de G. Dubois pour déterminer les émissions de CO₂ des véhicules, mais d'autres outils existent :

- Une variante de l'outil de calcul de Ghislain Dubois, qui utilise des facteurs d'émission basés uniquement sur la motorisation et la puissance fiscale des véhicules, mais pas sur le modèle précis des voitures ;
- L'éco-comparateur de l'ADEME (version 2007)
- L'éco-calculatrice de l'ADEME (version 2007)
- Le calculateur de la SNCF

Nous comparons ci-dessous ces 4 outils avec l'outil de Dubois que nous avons utilisé :

i. Critères pris en compte dans le calcul

	Km	Modèle voiture	Motorisation voiture (D/E)	Puissance fiscale/cylindrée	Type trajets	Méthode calcul
Outil G. Dubois	x	x	x	x (Puis.Fis)	x	Livret ADEME ⁴⁶⁸
Outil G. Dubois 2	x	/	x	x (Puis.Fis)	x	Valeurs estimées de l'outil
Eco- comparateur	x	/	x	x (Cyl)	x	« Données ADEME »
Eco-calculatrice	x	/	/	/	/	n.c.
Actioncarbone	x	/	x	x (Cyl)	/	« Données ADEME »

Tableau 67 : Critères pris en compte dans le calcul des émissions de CO₂, par outil de calcul – MH, 2013

ii. Comparaison des outils à travers deux exemples

Comparons à présent ces outils de calculs, à partir de deux exemples :

⁴⁶⁸ Nous avons utilisé les données fournies dans le document « Consommations Conventionnelles de Carburant et Emissions de Gaz Carbonique » de l'ADEME, 2009.

Exemple 1		Exemple 2
Kilométrage	20 km aller ⁴⁶⁹ , soient 8 600 km annuels	20 km aller, soient 8 600 km annuels
Véhicule	Clio 1998, Diesel, 6CV	Modus 2012, Essence, 5 CV
Type de trajet	Mixte (50% urbain, 50 % rural)	Majoritairement rural

Tableau 68 : Données utilisées pour les exemples – MH, 2013

Notre objectif ici est de comparer les résultats calculés pour un même trajet réalisé en voiture ; nous ne ferons pas la comparaison avec d'autres modes de déplacement.

Exemple 1				Exemple 2		
	Facteur d'émission	Bilan Energie	Différence avec outil de Dubois	Facteur d'émission	Bilan Energie	Différence avec outil de Dubois
Outil G. Dubois	125 g/km	1270 kg.CO ₂	/	135 g/km	1050 kg.CO ₂	/
Outil G. Dubois 2	197 g/km	2 000 kg.CO ₂	+ 57%	178 g/km	1 380 kg.CO ₂	+ 31%
Eco-comparateur ADEME	nc	1580 kg.CO ₂	+24%	nc	1730 kg.CO ₂	+65%
Eco-calcullette ADEME	nc	2590 kg.CO ₂	+104%	nc	2590 kg.CO ₂	+147%
Actioncarbone (SNCF)	nc	1590 kg.CO ₂	+25%	nc	1430 kg.CO ₂	+36%

Tableau 69 : Comparaison des outils de calcul à partir de deux exemples – MH, 2013

Le tableau ci-dessus montre de réelles disparités entre les résultats obtenus avec l'outil de calcul de G. Dubois que nous avons utilisé, et les autres outils de calcul (variante de G. Dubois, ADEME et SNCF).

Ces divergences s'expliquent tout d'abord par le nombre de critères pris en compte dans le calcul : c'est notamment flagrant avec les chiffres donnés par l'éco-calcullette de l'ADEME (+ 104% et + 147% par rapport à l'outil de G. Dubois), dont les calculs sont uniquement basés sur le kilométrage.

Les outils de calculs de G. Dubois, G. Dubois 2 et l'éco-comparateur sont plus complets, et prennent en compte plus de critères liés aux caractéristiques de la voiture : on note néanmoins des différences importantes entre les résultats de l'outil de G. Dubois, ceux de l'éco-comparateur (+24% pour l'exemple 1, +65% pour l'exemple 2) et ceux de G. Dubois 2 (+57%

⁴⁶⁹ D'après le recensement 2008, les distances pour se rendre au travail étaient de 19,8km en moyenne dans les communes multipolarisées (François, 2010).

pour l'exemple 1, +31% pour l'exemple 2). Ceci s'explique certainement par les facteurs d'émissions utilisés :

- ceux de l'outil de G. Dubois sont issus du document de l'ADEME Consommations Conventionnelles et Emissions de Gaz Carbonique (2009) ;
- ceux de l'outil Dubois 2 sont issus de la base Carbone de l'ADEME⁴⁷⁰ ;
- nous n'avons pas d'informations sur ceux utilisés par l'éco-comparateur ADEME.

Les facteurs d'émission de Dubois 1 sont déterminés pour chaque voiture, alors qu'il est probable que ceux de l'outil Dubois 2 et de l'éco-comparateur ADEME soient moyennés sur le parc existant roulant, plutôt ancien, ce qui surestimerait les deux exemples.

En conclusion, l'intérêt de l'outil de calcul de G. Dubois pour déterminer les émissions de CO₂ était double :

- d'une part, parmi les 5 outils de calcul disponibles c'est celui qui prend en compte le nombre le plus important de critères, et le seul qui tient compte du modèle de la voiture : ceci doit selon nous garantir une justesse des résultats (en évitant notamment une surestimation des facteurs d'émission).
- d'autre part, à la différence des autres outils, nous connaissions précisément les formules utilisées pour obtenir les résultats.

En outre, G. Dubois a démontré l'efficacité de son outil de calcul au cours de différents projets de recherche (projet GICC « Budget Carbone » et projet PREMIO).

4. Des résultats à prendre avec précaution

Comme nous l'avons mentionné précédemment, les résultats chiffrés obtenus grâce à ces outils de calcul n'ont qu'une visée informative et sensibilisatrice ; nous ne les utilisons ni ne les analysons en tant que tels. Ces chiffres sont à prendre avec précaution :

- Représentativité des pratiques : les carnets de pratiques ont été remplis par les participants pendant une semaine entière, et recensent l'ensemble des déplacements qu'ils ont effectués lors de cette semaine-test. Hors, pour la plupart des 19 ménages interrogés (en particulier pour les retraités), il n'existe pas de « semaine-type », parfaitement représentative de leurs habitudes de déplacement. Il est donc possible (plusieurs d'entre eux l'ont d'ailleurs fait remarquer lors des entretiens de suivi) que certains participants aient effectué beaucoup plus, ou beaucoup moins de déplacements lors de la semaine-test que « d'habitude » : les résultats à l'année, extrapolés à partir des résultats à la semaine, peuvent donc être peu représentatifs de la réalité.

Par ailleurs, le remplissage des carnets de pratiques s'est déroulé du 8 au 14 avril 2013, semaine relativement pluvieuse : ces conditions météorologiques ont pu influencer sur les pratiques de mobilité des participants, et notamment sur les déplacements potentiellement réalisables à pied ou à vélo.

⁴⁷⁰ www.basecarbone.fr

- Fiabilité des informations communiquées par les participants : les ménages ont dû, dans le Document d'information sur les véhicules, donner des informations telles que le nombre de km effectués pendant leurs vacances ou le type de déplacements réalisés (urbain, extra-urbain ou mixte) ; ces informations ont ensuite été réutilisées telles quelles pour déterminer le budget-mobilité annuel et les émissions de CO₂. Or il est possible que ces valeurs, estimées par les participants, soient légèrement, ou totalement, erronées.
- Marges d'erreur dans les outils de calcul : les budgets-mobilité globaux présentés dans les PTP ont été calculés à partir d'un coût kilométrique moyen de 0.33€. Ce coût kilométrique ne tient aucunement compte du nombre de km parcourus ou du type de déplacements effectués, ni du type de voiture utilisée : les résultats obtenus sont donc très approximatifs.

Annexe 19 - Grille d'entretien pour le 2^{ème} entretien de suivi

Contexte de l'entretien

Ce second entretien se déroulera à partir du 3 juin 2013, suite à la seconde réunion de Défi Mobilité au cours de laquelle seront présentés les Bilans de pratiques et les Programmes de Transport Personnalisé.

L'objectif de ce second entretien est d'avoir les réactions des participants aux documents présentés.

Déroulement de l'entretien

L'entretien se fera par téléphone : les RDV téléphoniques seront pris lors de la réunion du 3 juin, puis par mail pour les personnes non présentes à la réunion.

Ils se feront entre le 4 juin et le 11 juin, pour que les participants se rappellent de leurs 1ères réactions.

Les entretiens téléphoniques ne devraient pas excéder une vingtaine de minutes.

Introduction

Présentation très rapide du but de l'entretien (qui aura déjà été présenté lors de la réunion).

Questions :

1. Est-ce que depuis la dernière fois vous avez modifié certaines de vos pratiques ?
2. Questions par rapport au bilan de pratiques - « Conscience » des pratiques de mobilité
 - a. Nombre de km : pensiez-vous faire autant de km par semaine ? par an ? Est-ce que le chiffre annoncé dans le carnet de pratiques correspond à peu près à ce que vous faites annuellement ?
 - b. Temps : aviez-vous conscience de passer autant de temps dans votre voiture ?
 - c. Budget : vous attendiez-vous à un tel montant ? Comment réagissez-vous ? Cela vous semble-t-il beaucoup ?
 - d. Émissions de CO₂ : avant le bilan, aviez-vous une idée du nombre de kg de CO₂ émis lors de vos déplacements ?
 - e. Est-ce qu'un bilan de pratiques présenté tel quel (sans alternatives) pourrait vous encourager à changer vos pratiques ? y a-t-il un critère qui vous marque plus que les autres ? (budget ? CO₂ ? nb de km ?)
3. Questions sur les alternatives
 - a. Que pensez-vous des alternatives qui vous-sont proposées ? Correspondent-elles à vos pratiques et contraintes ?

Si non : qu'est-ce qui ne convient pas ? Est-ce un problème de communication (façon dont sont présentées les alternatives ? Trop d'informations, qui « noient l'information » ?)
 - b. Pouvez-vous classer les alternatives proposées selon leur « degré de difficulté » ? Quelles difficultés prévoyez-vous dans la mise en place des alternatives ?

- c. Lesquelles de ces pratiques vous êtes-vous engagés à tester ? Pourquoi ? (simplicité, gains induits ?) Pourquoi avez-vous éliminé les autres ? Pensez-vous que vous pourrez les mettre en pratique sur du long terme ?
- d. Pensez-vous tester d'autres de ces alternatives ultérieurement ?
- e. Voyez-vous d'autres alternatives, que nous ne vous avons pas proposées, mais qui pourraient être adaptées à vos pratiques et diminuer votre utilisation de la voiture ?

4. Questions sur le « bilan des alternatives » (Bilan calculé en supposant que les ménages mettent en place l'ensemble des alternatives proposées)

- a. Est-ce que le « bilan des alternatives » présenté (en termes de km, tps, budget et émissions de CO₂) vous encourage à mettre en place les alternatives ?
 - a. Si oui : lequel des critères (km ? tps ? budget ? émissions CO₂)
 - b. Si non : pourquoi tester les alternatives ? Que pensez-vous qu'elles peuvent vous apporter ?
 - b. Entre le bilan de vos pratiques, et la présentation des gains permis par la mise en place des alternatives, qu'est-ce qui a le plus d'impacts, et vous encourage le plus à changer vos pratiques ?

5. Impact de l'accompagnement personnalisé

À ce point de l'expérimentation, est-ce que l'accompagnement personnalisé (sous la forme d'un entretien, puis du PTP) a déjà eu un impact sur vos pratiques ? Quelle partie de l'accompagnement ? (la discussion lors de l'entretien, le bilan de pratiques présenté dans le PTP, les alternatives proposées « clé en main » ?)

Annexe 20 – Grille d’entretien pour le 3^{ème} entretien de suivi

Contexte de l’entretien

Ce 3^{ème} entretien se déroulera à partir de début juillet 2013, suite au mois de test des alternatives. L’objectif de cet entretien est de savoir comment s’est passée la période de test des alternatives pour les ménages.

Déroulé de l’entretien

L’entretien se fera par téléphone : les RDV téléphoniques seront pris début juillet, par mail. Ils se feront pendant les 2 premières semaines de juillet. Les entretiens téléphoniques ne devraient durer que quelques minutes.

Introduction

Présentation très rapide du but de ce 3^{ème} entretien.

Questions sur le test des alternatives (sauf covoiturage : alternatives clés en main)

1. Quelles alternatives avez-vous testées ? Les avez-vous testées une seule fois, ou mises en place sur du long terme ?
2. Comment le test s’est-il passé ? Avez-vous rencontré des difficultés ? *Même question pour les conjoint/enfants.*
3. Si vous avez mis en pratique plusieurs fois les alternatives, quels avantages en tirez-vous ? financiers ? gain de temps ? *Idem pour conjoint/enfants.*

Questions sur le covoiturage (pour tout le monde : il leur fallait encore trouver un covoitureur)

Avez-vous testé le covoiturage – cherché un covoitureur ?

1. Si oui : Quel type de covoiturage avez-vous testé ? (travail/loisirs/loisirs des enfants ?) Avez-vous réussi à trouver un/des covoitureurs ?
 - Si oui : Par quel biais ? en combien de temps ? Comment s’est passé le test ? avez-vous vu des inconvénients ? (pb de confiance, pb de ponctualité) ou uniquement des avantages ?
 - Si non : pensez-vous continuer à chercher un covoitureur ?
2. Si non : pourquoi ? (pensent qu’il est trop dur de trouver un covoitureur ?)

Questions générales sur les alternatives

1. Mettre en place des alternatives vous a-t-il demandé de gros efforts ?
2. Voyez-vous les fruits de ces efforts ? pensez-vous que ces efforts valent le coup ?

Questions subsidiaires

1. Pourquoi avez-vous accepté de participer à Défi Mobilité lorsque je vous l’ai proposé ? Par intérêt « financier » (car possibilité de faire des économies) ? par intérêt intellectuel ? par gentillesse ?

2. À la fin d'une telle expérience, qu'en retirez-vous ? Des intérêts financiers ? une meilleure connaissance de vos pratiques de mobilité ? l'envie de modifier vos pratiques ? Ou est-ce que ça n'a rien changé ?
3. Pensez-vous que vous auriez fait des changements dans vos pratiques si vous n'aviez pas été accompagné ?

Annexe 21 – Pistes d’action à mettre en œuvre dans des PCET

Analyser les déplacements sur le territoire
- Repérer les carences et les dysfonctionnements : étude des sources de flux, des spécificités logistiques...
- Mieux comprendre l’interdépendance des espaces et la complémentarité fonctionnelle des territoires. Etudier les pratiques à l’échelle intercommunale afin de comprendre les pratiques urbaines ; aux échelles départementales et régionales dans le cadre d'un SCOT ; à l’échelle de la ville pour un projet d'aménagement.
- Pour les structures qui n'ont pas de compétence transport : s'appuyer sur des pôles de recherche (universités) pour la réalisation d'études locales.
Intégrer les transports dans une vision globale de l'aménagement pour limiter la demande en mobilité contrainte
- Travailler sur l’espace public et l’organisation de la ville pour promouvoir un équilibre habitat - emploi - équipements (écoles, commerces, services...) et une densification à proximité des transports publics.
- Localiser les grands équipements générateurs de déplacement en tenant compte de leur impact sur lesdits déplacements ; favoriser leur accessibilité par des transports collectifs.
- Lutter contre l'étalement urbain : favoriser la densité ; intégrer l'objectif de maîtrise des déplacements dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU) ; privilégier le renouvellement urbain des centres ; favoriser la mixité fonctionnelle des quartiers ; équilibrer la place accordée aux différents modes...
- Définir des règles claires d'utilisation de l'espace dans les PLU, SCOT, etc. : zones 30 ; aires de partage ; circulations douces ; limiter le trafic de transit sur la route ; itinéraires de poids lourds...
- Agir sur les capacités des aires de stationnement en fonction de l’accessibilité aux transports et de l’usage : créer des parkings relais aux entrées des villes en lien avec les transports en commun assurant la multimodalité des déplacements (voiture, bus, vélo...) ; espaces de stationnement pour le co-voiturage...
- Limiter la circulation de poids lourds en ville : créer des plateformes logistiques extérieures et prévoir les emplacements réservés : centralisation et acheminement des marchandises par véhicules légers ou voie d'eau vers les magasins du centre-ville. Cela permet également de limiter la production d'ozone.
- Favoriser le maillage du territoire en adéquation avec la réalité locale des déplacements par une coopération entre Autorités Organisatrices des Transports et une intermodalité entre les réseaux.
Etre exemplaire et gérer sa flotte de véhicules
- Mettre en œuvre un Plan de Déplacement Administration au sein de sa collectivité.
- Former les agents à l'écoconduite.
- Réaliser un audit énergétique de la flotte de véhicules et fixer des critères énergie, carbone et polluants atmosphériques pour les achats.

Favoriser les modes propres et peu polluants
- Créer une centrale d'information multimodale : information sur le réseau des transports en commun, sur les correspondances, sur la diversité de l'offre...
- Développer les transports alternatifs et soutenir la création de nouvelles filières : réseaux cyclables et pédestres, transport à la demande, autopartage, location de mobylettes, systèmes d'autopartage et de covoiturage, bus rural à la demande...
- Créer et allonger les continuités cyclables, les voies piétonnes et les sites propres bus en favorisant les interconnexions entre collectivités.
- Encourager l'intermodalité en agissant sur les lieux, les parcs relais, les interfaces (qualité des aménagements, sécurité), la tarification commune et l'information multimodale.
- Développer l'offre de transports publics en travaillant sur le réseau et sur une offre quantitativement et qualitativement suffisante en jouant sur les fréquences, les amplitudes, le confort, les prix.
- Développer les véhicules propres (transports collectifs et individuels) pour les établissements publics.
- Développer les infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides.
- Inciter/accompagner les entreprises à l'élaboration de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE).
- Mettre en place auprès des établissements scolaires des systèmes de déplacement en commun à pied (type Carapatte, Pédibus) ou des Plans de déplacement Campus auprès des Universités.
- Favoriser la création de zones "30".
- Mettre en place un service de Conseil en Mobilité pour les particuliers, entreprises et établissements scolaires.
- Faciliter la pratique du vélo en ville et sur les trajets interurbains par une sécurisation des routes et la création de parkings dédiés et sécurisés.
- Coordonner les différents plans de déplacements urbains (PDU), schémas départementaux et régionaux de transports (SDT et SRT) afin de mutualiser l'utilisation des équipements et des moyens de transport.
Faire évoluer les représentations sociales et impliquer les usagers
- Créer une nouvelle "qualité de ville" pour favoriser une modification profonde des représentations sociales : espaces publics attractifs, services proches, déplacements facilités, moins coûteux et plus conviviaux.
- Lancer un programme de requalification des espaces publics : travailler sur la qualité et la convivialité des espaces publics pour faire accepter des mesures volontaires de limitation de l'usage de l'automobile.
- Favoriser l'appropriation de nouvelles solutions de transports par une communication ad hoc, des événements dédiés (semaine de la mobilité, journées à thème), des campagnes d'information, des concertations (réunions publiques, débats...), l'éducation dans les écoles...

- Déterminer les processus climatiques et les impacts qui pourront perturber les services de transports ; définir des plans d'action renforcés pour atténuer leurs effets et permettre un maintien du service.

Tableau 70 : Les leviers d'actions possibles – PCET/ADEME [Consulté le 24/02/2015 sur <http://www.pcet-ademe.fr/domaines-actions/transports/les-leviers-dactions-possibles>]

Habiter les territoires ruraux

Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages

Résumé

« *Le rural n'existe plus* », annoncent certains chercheurs au vu de l'urbanisation généralisée des territoires ou de la disparition des spécificités sociologique ou économique des campagnes. Pourtant, le « rural » est encore présent dans les discours politiques, dans les représentations des ménages, dans la littérature scientifique actuelle. Qu'est-ce que le rural aujourd'hui ? A partir d'une approche compréhensive et inductive, notre recherche analyse les déterminants permettant de comprendre les pratiques spatiales, les relations sociales ou les formes d'appartenance territoriale des ménages ; elle met en évidence l'influence sur les modes d'habiter ruraux du territoire et du profil des ménages. La thèse aborde également la question de l'évolution du dynamisme démographique et économique des territoires ruraux dans un contexte de durcissement probable des conditions de mobilité des ménages. Elle s'intéresse aux marges de manœuvre des populations rurales, au potentiel d'évolution de leurs pratiques de mobilité vers des pratiques moins dépendantes de la voiture. A partir d'une expérimentation de recherche-action elle met en évidence le rôle du levier « accompagnement personnalisé » et apporte des éléments prescriptifs en faveur de politiques globales de mobilité.

Mots-clés : territoires ruraux ; mobilité généralisée ; modes d'habiter ; projet de vie ; énergies fossiles ; développement durable ; Grenelle II ; accompagnement personnalisé ; évolution comportementale

Résumé en anglais

What is rural today? Based on a comprehensive and inductive approach of the rural households' ways of living, our research shows the influence of the rural area's features and of the households' profile (in particular their spatial origin, their seniority in the area and their life project) on their daily practices. They are underlain by easy and cheap car-mobility, which could evolve as a result of three phenomena (rarefaction of fossil energy; stronger injunctions to sustainable development; public policies that incite to develop only the territories that are served by public transport). Our research evaluates the households' leeway in terms of mobility practices and their potential for transition towards more sustainable practices. Thanks to the analysis of an action-research project we highlight the role of a lever of "personalized accompaniment" in terms of behavioral evolution and propose some prescriptive elements in favor of global mobility policies.

Keywords: rural areas; mobility; ways of living; life project; fossil energy; sustainable development; personalized accompaniment; behavioral transition