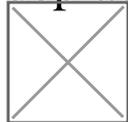


Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les déplacements



Soumis par Forum Vies Mobiles le mer, 08/26/2020 - 11:09

Mots clés

trajectoires mobilitaires

changement

Modes de vie

Discipline

Sciences sociales

Mode de transport

Tous modes de transport

Visuel

Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements

Auteur

Laurent Cailly (Maître de conférences en Géographie)

Marie Huyghe (Urbaniste)

Nicolas Oppenchain (Maître de conférences en sociologie)

Fichier vidéo

Transcription écrite

Ce travail a été réalisé dans le cadre du métaprojet qui a notamment donné lieu à la recherche [« Sortir de la dépendance »](<https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2017/09/28/sortir-dependance-voiture-dans-periurbain-et-rural-3701>).

Au sein du laboratoire CITERES, nous menons une enquête collective sur la mobilité quotidienne. Dans ce programme, nous explorons les comportements de mobilité au fil de l'existence, au cours de la vie des individus, et comment évolue le rapport au mode de transport qui structurent l'évolution des comportements de mobilité, notamment le rôle prépondérant des apprentissages et de l'expérience dans les comportements de mobilités. ## QU'EST-CE QUE LA TRAJECTOIRE MOBILITAIRE ? La notion de trajectoire se définit par son caractère continu et non sous la forme d'une succession de ruptures. Elle s'intéresse à l'ensemble des caractéristiques de la mobilité, qu'il s'agisse de retrouver les dynamiques d'évolution et les structures d'ordre pour essayer de dégager des régularités. Nous faisons appel au recours à la voiture individuelle, n'est pas synonyme d'un abandon définitif de la voiture, mais passe par une hybridation. Dans nos analyses, nous faisons l'hypothèse que les évolutions comportementales prennent la forme d'une série d'expériences par différentes phases. Et pour comprendre ces changements de comportements, nous nous sommes très librement inspirés d'un cadre théorique développé par Prochaska et Di Clemente, qui met en évidence le passage par : * des phases de contemplation, où l'individu commence à envisager un changement possible ; * des phases de détermination, pendant lesquelles il prépare l'action, en explorant les possibilités de covoiturages possibles ; * des phases d'action, de mise en œuvre de la nouvelle pratique ; * enfin, ce processus peut se stabiliser quand on considère qu'une nouvelle routine a été adoptée. [{"type": "media", "fid": "4380", "attributes": {"typeof": "foaf:Image"}}, {"type": "text", "text": "phases du changement de comportement par Prochaska et Di Clemente La seconde hypothèse que nous faisons est que les trajectoires mobilitaires sont propres à l'individu, à ses caractéristiques sociales, familiales ou professionnelles, mais aussi à des événements extérieurs. L'hypothèse classique selon laquelle le changement ne viendrait que de l'individu, en y ajoutant des facteurs extérieurs."}] MOBILITAIRE Nous avons choisi d'opérationnaliser ce concept de trajectoire mobilière sous la forme d'une représentation de la vie de l'individu : c'est le fil chronologique. Sur l'axe vertical, nous faisons figurer, d'une part, le vécu du mode de transport et les représentations des différents modes incorporés dans l'enfance et l'adolescence, les opportunités et perturbations qui pèsent sur le contexte familial, résidentiel et professionnel dans lequel il évolue. À partir de cette grille, nous faisons figurer une trajectoire personnelle et les éléments évoqués par l'individu lors de l'entretien à propos de sa mobilité ou de celle de son conjoint. Sur cette première grille, nous nommons le fil interprétatif. Ce fil interprétatif relie l'ensemble des éléments que le chercheur juge structurant pour la

également l'avantage de pouvoir représenter l'évolution des différentes phases psychologiques par lequel passe l'individu. **REPRÉSENTATIONS GRAPHIQUES** ### 1/ Mme André
[[{"type": "media", "fid": "4376", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "1985", "height": "1134", "alt": ""}}, "view_r"]
La représentation graphique de la trajectoire de Mme André constitue un bon exemple pour montrer que même les auto de déplacement et ne pas nécessairement être réfractaires aux changements de modes. Mme André à 39 ans, elle réside voiture dans un quartier de Tour qui est desservi uniquement par des bus, pour le travail, en mettant une demi-heure. T attachement affectif à la voiture. Celle-ci est présente à toutes les étapes de sa trajectoire depuis son enfance dans le ru pratiques de mobilité de Mme André tout au long de sa vie. En effet, ses trajectoires résidentielle et professionnelle, qu Londres, l'ont conduite à utiliser au quotidien d'autres modes de déplacement, en particulier le train. Même désormais voiture, Mme André est néanmoins ouvert à d'autres modes de déplacement. Par exemple, elle connaît via une collègu train plutôt qu'en voiture. Elle a également expérimenté le covoiturage pendant quelques mois avec une collègue de tra répétés de sa collègue. ### 2/ Mme Da Silva

[[{"type": "media", "fid": "4377", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "1985", "height": "1134", "alt": ""}}, "view_r"]
Contrairement à Mme André, Mme Da Silva, qui utilise elle aussi quotidiennement la voiture solo pour se rendre au tr lesquels elle avait noué de nombreuses relations de sociabilité, mais aussi retrouvé le goût, et surtout le temps, de prati bien montrer l'hybridation entre les différents modes de déplacement. En effet, lorsqu'elle se rendait en tram et en trot d'utiliser ponctuellement la voiture, notamment lorsqu'elle devait aller faire des courses à la sortie du travail ou aller c Mme Da Silva est de bien montrer l'influence des différentes familles de facteurs. L'évolution de ses pratiques s'expli favorables à l'usage de la marche et des transports en commun qu'elle a acquises lors de son enfance dans une ville mo l'influence du vécu des temps de déplacements, qui explique qu'elle préfère largement le train à la voiture individuelle opportunités ou perturbations extérieures telles que le vol de vélo ou la panne de son véhicule qu'elle n'a pas les moye professionnels de son mari, qui l'ont conduite à devoir renoncer à son grand dépit au train et à retourner à la voiture in

[[{"type": "media", "fid": "4378", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "1985", "height": "1134", "alt": ""}}, "view_r"]
un moment de sa vie, Mme Pia a dû changer de travail et est venue travailler à Tour Centre. Jusqu'à présent, elle effec rapidement réalisé que cela ne serait plus possible, à cause des problèmes de stationnement. Elle a alors décidé d'accep maîtrisait absolument pas. Au fur et à mesure, elle a développé un certain nombre de compétences, que ce soit sur les l perturbations, des retards et des grèves, par exemple en organisant du covoiturage informel avec des collègues de train nouveau mode de déplacement. Tout ce nouveau bagage, qu'elle a composé finalement, a eu un impact le jour où il y a profilait une formation dans un quartier éloigné de la gare, elle a dû décider la manière de s'y rendre. À ce moment, le voiture lui a permis de trouver une solution alternative, et elle a décidé d'y aller en train puis en tram. On voit bien dan nouvelles compétences et connaissances lui a permis de trouver une alternative autre que la voiture à laquelle elle aura élément très intéressant sur cette trajectoire, c'est qu'on voit comment toutes ces compétences développées par Mme F forme de diffusion de ces nouvelles compétences, au cours de discussions conjugales par exemple. Concrètement, alor weekend en voiture, c'est M. Pia qui a un jour proposé à son épouse de s'y rendre en train. Ainsi, c'est M. Pia, qui lui- évoluer leurs pratiques. ## QUELS APPORTS POUR LA RECHERCHE ET LES POLITIQUES DE MOBILITÉ ? L' approche normative des changements de comportements de mobilité, avec cette idée qu'on devrait aller vers des mode l'expérience ordinaire des individus, dans ce travail de transformation et d'innovation par le bas, on a finalement une p Cela permet une analyse plus épaisse, moins dogmatique, qui préfigure moins ce que peut être demain la mobilité dura par le bas. Au niveau scientifique, son premier intérêt est de mieux comprendre les changements modaux et de rentrer d'expérimentations, d'hybridations des différents modes. Le deuxième intérêt au niveau scientifique est de faciliter l'a trajectoires pour pouvoir faire émerger différents facteurs explicatifs de ces évolutions de trajectoires. Enfin, le troisiè sans doute de permettre des méthodologies innovantes, notamment en revenant vers les personnes interrogées pour leu livré en entretien. Cela peut permettre à terme d'enrichir ces trajectoires et donc la compréhension qu'on peut avoir de ou cette notion de trajectoire mobilitaire peut avoir un intérêt pour aider à la réflexion sur les politiques de mobilité. C de mieux comprendre l'impact du vécu de la socialisation et des perturbations sur les choix modaux et peuvent être mi quand une collectivité doit faire un choix autour d'une tarification d'un service de transport en commun, réfléchir au c mesures d'éducation ou de formation à mettre en œuvre. Par ailleurs, l'outil de trajectoire mobilitaire peut être adapté accompagner les changements de pratiques de mobilité vers des pratiques plus durables, en tout cas moins dépendante notre approche, c'est la vision que l'on a du changement de pratique. Notre vision n'est plus celle de la rupture, qui co pratiques antérieures. Avec la trajectoire mobilitaire, on montre bien qu'on est dans un continuum avec des expérience l'outil intéressant.

Activer
Activé

Niveau de profondeur

Balise  class="logo logo-mobile"

Ajouter le triangle si ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Chapô

<p>Comment en vient-on à changer de mode de déplacement au cours de sa vie ? Qu'est-ce qui explique que l'on maintienne une pratique de mobilité alors que l'on en abandonne une autre ? Marie Huyghe, Nicolas Oppenheim et Laurent Cailly proposent la notion de trajectoire mobilitaire pour mieux appréhender la manière dont les individus opèrent des allers-retours entre différents modes au gré de leur trajectoire résidentielle, professionnelle et familiale, mais aussi de leur vécu de la mobilité, des perturbations, des compétences qu'ils intègrent au fil de leurs expériences, sans oublier des différentes phases de réflexivité qui interviennent dans les changements de comportement. Pour rendre compte des interactions entre ces différents éléments, ils ont imaginé une représentation graphique qui met en lumière la manière dont se construit la trajectoire mobilitaire des individus.</p>

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Altermobilités

Autos / Motos

Changement de pratiques

Logement

Représentations

Concepts

Méthodes