UCLouvain

Faculté des sciences économiques, sociales, politiques et de communication

Appréhender le défi de la mobilité douce à travers les déterminants des pratiques quotidiennes de déplacement :

Une analyse socio-biographique

Auteure : Aurélie Vandersteene
Promoteur : Philippe Roman
Lecteurs : Pierre Lannoy – Éric Bonnave
Année académique 2023-2024
Master en politique économique et sociale à finalité spécialisée
Analyse et évaluation des politiques

UCLouvain

Faculté des sciences économiques, sociales, politiques et de communication

Appréhender le défi de la mobilité douce à travers les déterminants des pratiques quotidiennes de déplacement :

Une analyse socio-biographique

Auteure : Aurélie Vandersteene
Promoteur : Philippe Roman
Lecteurs : Pierre Lannoy – Éric Bonnave
Année académique 2023-2024
Master en politique économique et sociale à finalité spécialisée
Analyse et évaluation des politiques

Remerciements

Ce mémoire est l'aboutissement d'une aventure incroyable et intense. Elle fut riche en émotions, en rencontres et surtout en questionnement.

Rien n'aurait été possible seule. Je tiens donc à remercier toutes les personnes qui ont été présentes à mes côtés tout au long de ce parcours.

Mes premiers mots vont à Julien, mon mari et à nos enfants, Baptiste et Léandre, qui ont accepté de sacrifier énormément de temps en famille pour me permettre d'aller au bout de ce cursus. Merci de votre soutien sans faille lors de mes nombreuses phases de doutes.

Merci également à ma famille et principalement à mon frère, Anthony, pour ses précieux conseils, les relectures de nombre de travaux et pour nos interminables mais constructifs échanges. Merci à mes ami·e·s pour leurs encouragements et leur bienveillance et plus particulièrement à Sylvain pour une relecture globale.

Merci à mes collègues du groupe de Tournai et principalement à mon binôme, Maxence. Les sous-groupes ont souvent été animés mais nous y sommes toujours arrivés grâce à notre complémentarité.

Je tiens également à remercier les membres de ma commission, Monsieur Philippe Roman, mon promoteur, Monsieur Pierre Lannoy et Monsieur Éric Bonnave, pour avoir accepté de m'accompagner tout au long de ce travail. Merci pour votre disponibilité, vos nombreuses suggestions et vos conseils avisés qui m'ont permis de nourrir ma recherche.

Ce travail n'aurait pas été possible sans la participation des 10 employé·e·s de la Ville de Mouscron. Merci pour votre accueil et le temps que vous m'avez accordé.

Merci également à tous les professeurs rencontrés durant ces trois années : Geert Demuynck, Bernadette Wynants, Géraldine Thiry, Olivier Brolis, Marie Van den Broeck, Stéphane Nassaut, Isabelle Callens, Éric Mangez, Bernard Fuselier, Anaïs Périlleux, David Bourguignon,

Dimitri Léonard, Matthieu de Nanteuil, Marcus Dejardin, Anne Rousseau, Andrea Catellani, Jean-François Husson, Pierre Georis et Jean de Munck.

Et enfin, merci à notre conseillère de formation, Chloé Deltour, pour sa bienveillance, sa positivité, son écoute et la pertinence de ses conseils.

Préambule

Une recherche est rarement initiée par hasard. Par honnêteté intellectuelle, il nous semble important de préciser notre ambition.

Notre intérêt pour les pratiques de mobilité est principalement lié à nos inquiétudes face au changement climatique. Il s'agit pour nous de comprendre pourquoi, malgré les nombreux appels à repenser les pratiques de déplacement, l'usage de la voiture restait dominant et le nombre de voitures par ménage continue à augmenter.

Notre volonté, derrière la compréhension de ces comportements, est donc de pouvoir agir pour réduire l'usage de la voiture et par conséquent, les émissions de gaz à effet de serre anthropocène.

Table des matières

Glossaire **9**

Introduction **10**

I. Eléments de contexte 12

1. L'automobile comme sujet de transformation sociale 12

2. La mobilité comme enjeu environnemental 14

3. La mobilité au travers d'un territoire 15

3.1. La situation wallonne 15

3.2. La situation sur le territoire de la Ville de Mouscron 17

3.3. L'argumentaire politique 19

4. Vers une meilleure compréhension de la mobilité 20

4.1. Les déterminants structurels et subjectifs 20

4.2. Les représentations sociales et les actions politiques 21

4.3. La force de l'habitude 21

4.4. La puissance du système automobile 22

II. Cadre théorique 25

1. Le concept de trajectoires mobilitaires 25

2. La motilité 27

2.1. Le rôle de la famille 28

3. La mobilité à travers la théorie des pratiques sociales 29

3.1. L'analyse de Steward Barr (2015) 29

3.2. L'analyse d'Amélie Anciaux (2020) : « se rendre sur son lieu de travail » 32

4. Le lien entre les différents concepts 32

5. Conclusion du contexte et du cadre théorique 33

III. Méthodologie 34

1. Le choix du terrain et de l'échantillon 34

2. La collecte de données 35

6. Analyse des résultats 37
IV. Résultats 38
1. Les similitudes 38
2. Analyse verticale 40
2.1. Les informateurs au cas par cas 40
2.2. Conclusion de l'analyse verticale 61
3. Analyse transversale 62
3.1. Le rôle de la famille 62
3.2. Devenir automobiliste 65
3.3. Le rôle des enfants 67
3.4. Expériences, représentations et perceptions 70
3.5. Le contexte professionnel 73
3.6. Les aménagements physiques et le partage de l'espace 74
3.7. La sensibilisation environnementale 78
3.8. La conscience du coût de la voiture 80
3.9. Des axes de tension 82
V. Discussion 84
1. Hypothèse 1 84
1.1. Les socialisations primaire et secondaire 84
1.2. Les perceptions personnelles 85
1.3. Les situations de vie 85
1.4. Les lieux de vie 86
2. Hypothèse 2 86
3. Hypothèse 3 87
VI. Limites et biais 87
VII. Conclusion 88
Bibliographie 91

Glossaire

CO2 : Dioxyde de carbone.

Emissions de CO2 : émission carbone. « *Il existe différents types de gaz à effet de serre et leur potentiel de réchauffement global varie. (…) Comme les gaz à effet de serre ont un potentiel de réchauffement global différent, leur impact est généralement converti en équivalent CO2 pour rendre les comparaisons significatives. »* (Parlement européen, 2023b)

GES : Gaz à effet de serre.

Mobilité : Le terme mobilité peut revêtir plusieurs significations. Dans le cadre de ce mémoire, il doit être entendu comme la manière dont est effectué un déplacement d'un point géographique à un autre.

Mobilité active : *« Toute forme de déplacement effectué sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur) et par le seul effort physique de la personne qui se déplace. Elle se réalise à l'aide de modes eux-mêmes dits « actifs », principalement la marche et le vélo ».* (Demers, 2015)

Modes doux : Il n'y a pas de consensus sur cette définition. Nous retiendrons donc *« qu'elle englobe le concept de mobilité active et désigne également des moyens de transports à faible impact sur l'environnement comme les transports en commun ou le vélo électrique ».*(Pro Velo, s. d.)

PIC : Plan d'Investissement Communal

PIMACI : Plan d'Investissement Mobilité active communale et intermodalité

PIWACY : Plan d'Investissement Wallonie Cyclable

SPW : Service Public de Wallonie

SRM : Stratégie Régionale de Mobilité (Belgique)

Introduction

La mobilité, et plus concrètement la réduction de l'automobile, est aujourd'hui au cœur de nombreux enjeux environnementaux, politiques, économiques et sociaux.

En effet, dans un contexte de réchauffement climatique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre est un facteur déterminant (Climat.be, 2023a). C'est pourquoi l'Europe, via la loi européenne, s'est engagée à réduire de 55 % ses émissions de CO2 d'ici 2050. Atteindre cet objectif implique inévitablement de s'intéresser au secteur du transport qui représente un quart des émissions de l'Union Européenne, dont 60,6 % sont à charge de la voiture (Parlement européen, 2023a). La Belgique, comme de nombreux pays européens, doit ainsi s'atteler à réduire à la fois le nombre de voitures en circulation mais également la part modale de ces voitures.

Outre les émissions carbones, d'autres impacts sont causés par une mobilité centrée sur l'automobile. Sur le plan environnemental d'abord, l'utilisation de la voiture se révèle être à la fois source de polluants atmosphériques et facilitatrice de l'étalement urbain, ce dernier renforçant la dépendance à la voiture. Ensuite, sur le plan de la santé et de la qualité de vie, il reprend plusieurs externalités négatives telles que les décès et blessures liés aux accidents de la route, les problèmes cardiaques et respiratoires causés par la pollution de l'air, les dégâts sur la santé psychologiques que provoque la pollution sonore, et l'obésité entrainée par l'inactivité de ce type de déplacement. Enfin, les conséquences économiques reprennent les coûts à charge de la société mais également des ménages (Laviolette & Fondation David Suzuki, 2020, p. 44-48).

Pourtant, le recours à la voiture individuelle est aujourd'hui majoritaire tant en nombre de trajets qu'en distance, comme le révèle l'enquête Monitor (2019, p. 7). Selon Buhler (2015), cette situation perdure alors même que l'image de l'automobile se dévalorise et que les conducteurs et conductrices admettent la nécessité de tendre vers d'autres pratiques de mobilité. Ces derniers doivent d'ailleurs faire face à un usage de plus en plus onéreux et contraignant. Se mouvoir en centre-ville est même souvent moins cher et plus rapide par les modes actifs ou les transports en commun. Mais « e*n dépit de cette convergence entre des injonctions de la collectivité, des discours et des représentations, on observe depuis quelques années une persistance dans l'usage quotidien de l'automobile en ville »* (Buhler, 2015, p. 34).

Par ailleurs, même si la déconstruction d'une société automobilisée devient un objectif de plus en plus désirable au vu des différents impacts cités supra, d'autres éléments sont également à prendre en compte. L'incitation à une mobilité plus durable peut, par exemple, s'avérer socialement inégalitaire. Ainsi ce que Cacciari et Belton Chevalier (2020) nomment la *misère de position automobile* démontre que l'abandon de la voiture, volontaire ou non, a tendance à vulnérabiliser davantage les classes populaires, tant économiquement que socialement. Dans nos pays développés où tout est construit autour de la voiture, satisfaire ses besoins passe en effet par l'utilisation et la possession de ce type de bien, lequel devient alors facteur d'inclusion sociale. Et cette situation est plus vraie encore dans les zones suburbaines et périurbaines que dans les centres-villes (Mattioli et al., 2020, p. 1).

Changer les pratiques modales s'avère donc particulièrement difficile et nécessite de mieux comprendre le système auquel elles sont attachées. Pour ce faire, nous tenterons de répondre à la question de recherche : **« Quels sont les déterminants des pratiques de déplacement des individus ? »**. A l'échelle d'un mémoire, il serait cependant trop ambitieux de vouloir analyser l'ensemble des éléments que constitue la mobilité. Nous nous intéresserons donc pour notre part à mieux comprendre les pratiques de mobilité et notamment au travers de l'analyse des trajets domicile-travail de dix usagers et usagères de la route.

Tout d'abord, nous analyserons les enjeux sociaux, environnementaux et politiques de la mobilité spatiale des individus. Nous traverserons ensuite la littérature afin de mieux comprendre le phénomène étudié.
La deuxième partie de ce mémoire mettra en avant le cadre conceptuel choisi pour notre étude. La suite sera consacrée à notre méthodologie. Nous y décrirons la manière dont le terrain a été choisi, l'échantillon a été constitué et les données ont été collectées.
Il s'agira alors de procéder à l'analyse des résultats. Celle-ci est divisée en deux étapes. Nous commencerons par une analyse verticale puis transversale. Cette analyse se terminera par une discussion des résultats. Nous conclurons enfin ce travail et poserons les limites et les biais de notre recherche.

I. Eléments de contexte

1. L'automobile comme sujet de transformation sociale

Certaines innovations technologiques se sont si profondément ancrées dans notre quotidien que la vie avant elles a fini par ne plus exister. Tel est le cas de l'automobile. Apparue en Europe à la fin du XIX^{e} siècle, c'est par le biais de l'industriel américain Henry Ford qu'elle a été fabriquée puis diffusée en masse à l'entame du XX^{e} siècle. Réservée dans un premier temps à un public bourgeois, la voiture est devenue accessible à de plus en plus de consommateurs grâce à son mode de production en série. En Europe, cette diffusion intensive a eu lieu entre 1950 et 1970. Après cette période, l'ascension s'est poursuivie. En effet, non satisfait de conquérir l'ensemble de la population active, le secteur continue sa progression en équipant désormais plusieurs membres d'un même ménage. Cette situation marginalise désormais celles et ceux qui n'en possèdent pas. (Demoli & Lannoy, 2019a; Héran, 2020). C'est le cas sur le territoire belge où, selon un rapport de Statbel (2023), la moyenne est d'1,06 voiture par ménage. Ce rapport indique également que 73 % des ménages comptent au moins une voiture et que, comme l'indique le tableau ci-dessous (Figure 1), les types de ménages n'ayant pas de voiture sont principalement des personnes seules (49,1 %) ou des familles monoparentales (29,7 %)

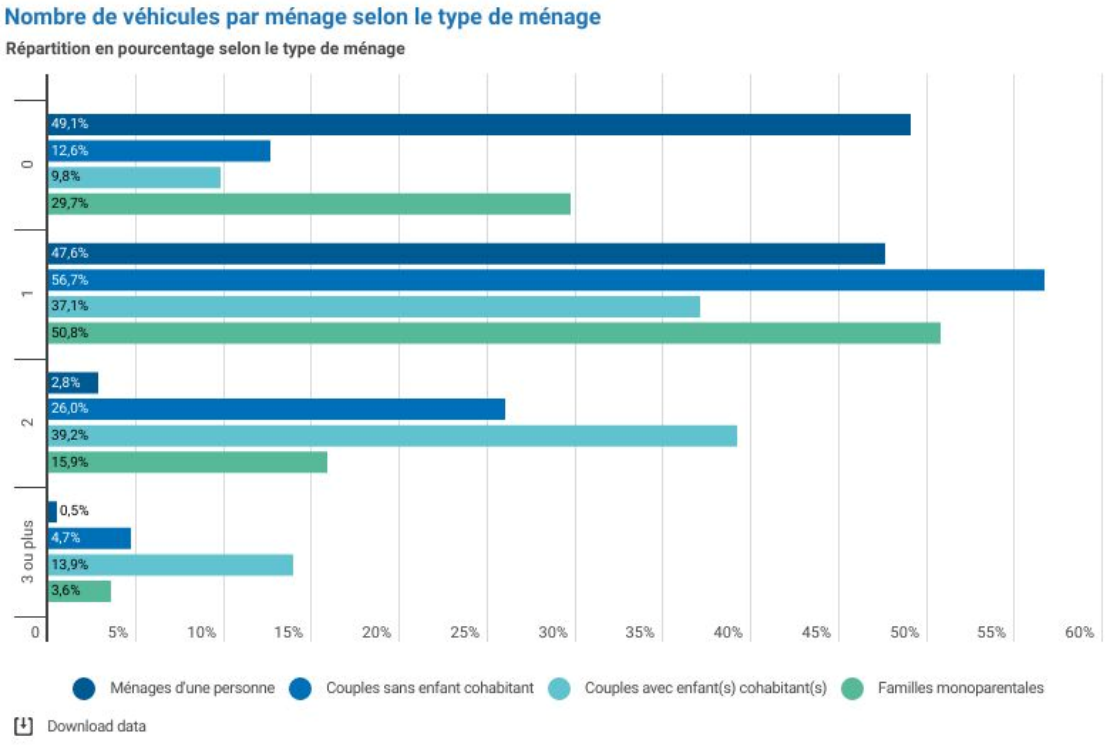


Figure 1 : Nombre de véhicules par ménage selon le type de ménage - Belgique
(Possession de voitures par ménage | Statbel, 2023)

Comme le fait apparaître Urry (2005a), cette technologie de l'automobile et sa diffusion n'ont pas été sans conséquences. Elles ont profondément transformé la société.

Tout d'abord, sa production et son utilisation a nécessité la création d'un système propre et complexe. Une série d'acteurs variés y est intégrée comme ceux permettant d'acheminer le carburant, de fournir les pièces détachées, de créer les aménagements routiers, d'organiser le partage de l'espace, etc. Son développement a également modifié la manière de se déplacer. Sa rapidité et sa facilité ont permis d'augmenter les distances entre le domicile et le travail, les lieux de loisirs, les écoles, les commerces..., composant un nouvel espace-temps. La ville s'est alors étendue avec l'arrivée de lotissements péri-urbains, de centres commerciaux, de centres de loisirs, etc. Petit à petit, la voiture a pris l'ascendant sur les autres modes de transport. Et avec elle, ce sont de nouveaux modes de vie qui sont apparus. Des nouvelles manières d'habiter, de voyager et même de socialiser se sont organisées autour de ce que l'auteur nomme l'*automobilité*. Mais alors que la liberté et la flexibilité devaient permettre de réduire les temps de déplacement et ainsi d'augmenter le champ des possibles, elles ont engendré ces mêmes contraintes qu'il s'agissait de dépasser. La voiture a en effet espacé les lieux de vie et incité les individus à parcourir des kilomètres seuls dans une bulle d'acier.

Outre les changements précités, la motorisation est également devenue source de détériorations environnementales. Selon Urry (2005a), cette innovation technologique dépasse donc de loin son système de production et de consommation. Demoli, Lannoy (2019b) et Héran (2020) ajoutent que l'automobile est parvenue à s'imposer au sein de la société se rendant indispensable. Mais leurs recherches montrent que, très vite (courant des années 1960), elle s'avèrera difficile d'accès voire même inaccessible pour un tiers des individus. Aujourd'hui, rares sont les individus qui ne s'équipent pas par conviction, écologique ou autre. La plupart des personnes qui se passent de voiture le font sous la contrainte (financière, handicap…). Mais plus la voiture se diffuse, plus le système qu'elle engendre se renforce, plus les conducteurs deviennent dépendants les uns des autres et plus les non motorisés en subissent les préjudices (Demoli & Lannoy, 2019b; Héran, 2020).

Héran (2020) évoque l'expression de cette domination de l'automobile au travers d'une hiérarchisation des modes de déplacement : la voiture, les transports publics puis la marche, les deux-roues étant considérés comme désuets. L'intérêt est devenu celui d'offrir à la voiture le maximum d'espace nécessaire à son développement. Dans ce contexte, la définition du *tout automobile* est assez éclairante. Elle *« consiste à accorder la priorité à la voiture sur tous les autres modes de déplacement, en toutes circonstances. Les autres modes ont le droit d'exister et*

même de se développer, à condition toutefois de ne pas entraver ou très peu l'usage de l'automobile ou de ne pas freiner son accès progressif à tous » (Héran, 2020, p. 91). Demoli et Lannoy (2019b) abordent également cette expression au travers du favoritisme des décideurs envers l'automobile, ou la motorisation individuelle, au détriment des autres moyens de transport. Héran (2020) nous fournit les éléments d'une remise en cause de cette supériorité automobile. En effet, face aux dénonciations des externalités négatives qu'elle crée (santé, pollution, embouteillages, accidents, bruits, consommation d'espace, épuisement des ressources, artificialisation des sols, émission de gaz à effet de serre…), les décideurs sont forcés de réagir. D'autant que la recherche met régulièrement à jour de nouvelles externalités et pousse davantage encore à sortir de ce système. Pour Héran (2020), il s'agit alors de requestionner la hiérarchie modale des moyens de transport et d'offrir la priorité aux modes les plus doux, les plus fragiles et les plus urbains (piétons, cyclistes, usagers des transports publics puis automobilistes), soit un espace public partagé.

2. La mobilité comme enjeu environnemental

Dans son rapport climatique, l'Institut Royal Météorologique (2020) évoque l'intensification du réchauffement climatique en Belgique depuis le milieu du 20^{e} siècle. Les vagues de chaleur se multiplient et plus particulièrement encore depuis 2015. Cette augmentation des températures s'explique principalement par les émissions de gaz à effet de serre (GES) anthropogéniques.

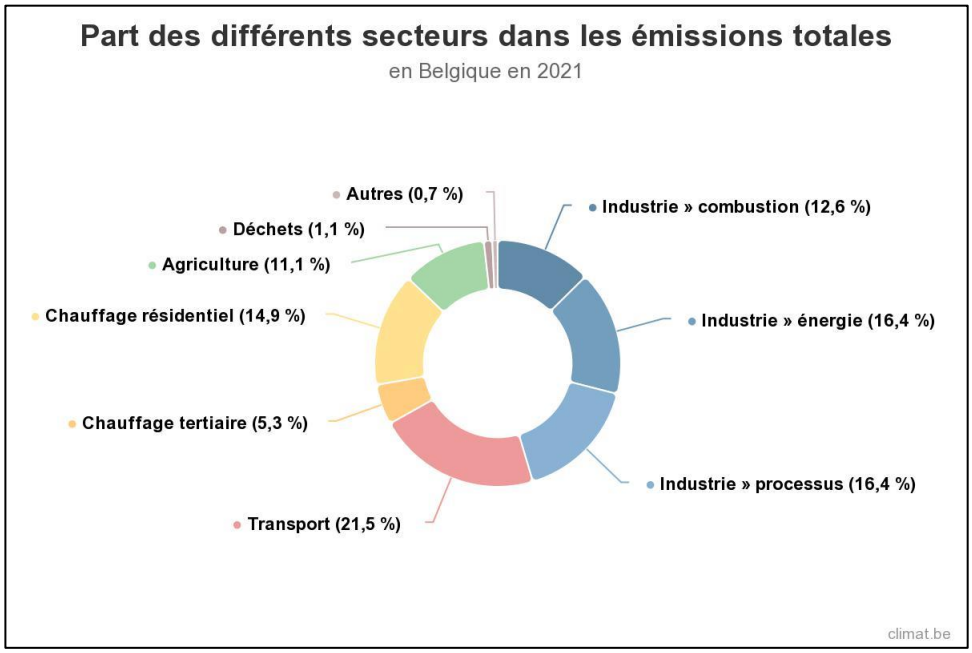


Figure 2 : Part des différents secteurs dans les émissions totales en Belgique en 2021 (Climat.be, 2023b)

En 2021, et comme le montre la Figure 2, 21,5 % des émissions nationales étaient provoquées par le secteur du transport dont 96 % concernaient le transport routier. Il s'agit du secteur le plus émetteur en Belgique, lequel continue de croître depuis 1990. Le nombre de véhicules sur nos routes connaît également une augmentation de 70% par rapport à 1990. En portant notre regard sur les véhicules particuliers, ce chiffre passe à 53 % (Climat.be, 2023b).
En 2019, l'Agence européenne pour l'environnement considérait la voiture comme le principal pollueur du secteur routier (Parlement européen, 2023a). Dans un objectif de réduction de 90% des gaz à effet de serre émis par le secteur, elle évoquait qu'« a*vec un taux d'occupation moyen de 1,6 personne par voiture en Europe en 2018, le covoiturage ou le report sur les transports publics, le vélo et la marche à pied, pourraient contribuer à réduire les émissions* ». Ces constatations confirment la contrainte des pouvoirs politiques à prendre des mesures en vue d'encourager le report modal.

Comme nous l'avons vu, la diffusion de l'automobile a profondément transformé nos modes de vie et notre paysage urbain jusqu'à nous rendre dépendants de ce moyen de transport. Ce développement n'est pas sans conséquence et de nombreuses externalités négatives ont été mises en avant, lesquelles nous amènent à repenser notre rapport à la voiture (Cacciari & Belton Chevallier, 2020; Demoli & Lannoy, 2019a, 2019b; Héran, 2020; Urry, 2005a). Ainsi, nous pouvons nous questionner sur la situation mobilitaire du territoire que nous souhaitons étudier ainsi que sur la réaction des décideurs politiques.

3. La mobilité au travers d'un territoire

3.1. La situation wallonne

Les comportements de la population wallonne sont assez similaires à la situation que nous évoquions via les chiffres de l'Agence européenne pour l'environnement. Une utilisation dominante de la voiture est constatée sur ce territoire. 83 % des kilomètres parcourus sont en effet effectués par le biais d'une voiture (SPW Mobilité et Infrastructures, 2019). Une étude de la Métropole Européenne Lilloise (2017) nous apprend qu'un individu wallon effectue 3 à 4 déplacements quotidiens pour une durée totale de 65 minutes et une distance cumulée de 33km. Pour ces trajets, il opte principalement pour la voiture (72,5%). Cette prédominance de la voiture est encore plus importante pour les trajets domicile-travail (81 %). Très loin derrière, nous pouvons retrouver les transports en commun (13 %) puis la marche (3%).

Dans le volet I de la Stratégie Régionale de Mobilité - SRM (SPW Mobilité et Infrastructures, 2019), le gouvernement wallon affirme vouloir agir sur les comportements de mobilité en vue de parvenir à atteindre son objectif : réduire de 40 % les émissions de gaz à effet de serre issues du secteur du transport d'ici 2030. Au-delà de ce but environnemental, les préoccupations des décideurs politiques sont également d'ordre économique. Il est ainsi question de fluidifier le trafic pour permettre le développement économique.

> *"En 2030, les personnes et les marchandises devront circuler sur le territoire de manière fluide, sécurisée et via un système durable utilisant au mieux chaque mode en regard de sa pertinence économique et écologique. Accessibilité, fluidité, sécurité, santé doivent être les caractéristiques du système de mobilité en 2030."* (SPW Mobilité et Infrastructures, 2019, p. 6)

Les actions sont principalement axées sur la multimodalité. Il est question d'une nouvelle répartition des parts modales. Si les perspectives de 2030 mettent toujours la voiture comme 1er moyen de transport (83% en 2017 pour 60% en 2030), il s'agit surtout d'augmenter le taux d'occupation par véhicule via l'autopartage ou le covoiturage. En parallèle, d'autres mesures devront permettre d'inciter à la marche (3 à 5%), au vélo (1 à 5%) et à l'utilisation des transports en commun comme le bus et le train (13 à 25%). Selon la stratégie wallonne, cette nouvelle répartition des modes de transport se fera selon trois principes : cohérence, amélioration de l'offre et réorientation de la demande. La cohérence s'entend par une meilleure synergie entre les différents niveaux de pouvoir belges mais aussi par un meilleur dialogue avec les parties prenantes (citoyens, les autres pays, les autres régions, les communes…). L'amélioration de l'offre vise à offrir davantage d'espace aux alternatives à la voiture individuelle en agissant sur l'infrastructure, le développement de l'offre de transport et à en favoriser l'accès par le biais de la technologie numérique. Enfin, la réorientation de la demande est vue au travers de la transformation des comportements. Pour ce faire, les leviers annoncés sont l'aménagement du territoire, l'accompagnement des citoyens et de nouveaux modes de tarification et de taxation (SPW Mobilité et Infrastructures, 2019). Cette stratégie diffusée en 2019 semble donc considérer la mobilité au travers d'un système complexe nécessitant des mesures d'envergure.

3.2. La situation sur le territoire de la Ville de Mouscron

Le territoire wallon étant constitué de 262 communes, il importe que la stratégie régionale puisse également s'implémenter à l'échelle communale. C'est d'ailleurs ce qui est évoqué dans le premier axe de la Stratégie Régionale de Mobilité : une ouverture vers les parties prenantes dont les communes.

Ce mémoire se concentrera sur une analyse au sein de la Ville de Mouscron. Nous proposons donc d'observer de manière plus précise la situation sur ce territoire.

En termes de mobilité, deux plans sont publiés par la commune.

Le **Plan Communal de Mobilité** (PCM) doit aider *« à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire concerné* (Portail de la Mobilité en Wallonie, 2023b). Il répond à une obligation sur base d'un décret du 2 avril 2004 relatif à la Mobilité durable et l'accessibilité. Son élaboration se déroule en 3 phases : diagnostic, objectifs et plan d'actions concrètes. Le dernier plan de la Ville de Mouscron datant de 2003, une actualisation est en cours. Les objectifs fixés rejoignent le principe STOP qui hiérarchise les modes de déplacements. A l'instar des conclusions de Héran (2020), il s'agit d'organiser les priorités dans cet ordre : piétons, cyclistes, transports en commun et transport privé. La 3^{e} et dernière phase vient de se terminer. Après avoir été présenté à la Commission Consultative de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité (CCATM) ainsi qu'en Commission du Conseil communal, le plan a été communiqué en séance du Conseil communal de Mouscron. S'en est suivie une réunion citoyenne menée par le bureau d'étude chargé de l'élaboration du plan. Durant 6 semaines, les citoyennes et citoyens ont ainsi pu émettre leurs avis ou remarques par le biais d'une enquête publique. Ces différentes phases accomplies, la mise en œuvre est prévue à partir de juin 2024 (Ville de Mouscron, 2024a).

Mais que contient un plan communal de mobilité ? Le dernier rapport annuel communiqué le 19 février 2024, nous permet de le comprendre. Nous y retrouvons quelques faits marquants de l'année 2023, à savoir : le retour d'expérience d'un système de carsharing et d'une station Cambio en centre-ville ; ainsi que l'avancement d'un chantier de réaménagement des abords de la gare de Mouscron (Ville de Mouscron, 2024b).

Figure 3 : Station Cambio
© Ville de Mouscron

Il liste également des projets en phase d'étude, en cours ou réalisés, et très diversifiés :

- Des projets de voirie (création, réfection ou réaménagement) ;
- Le réaménagement de parkings ;
- L'aménagement de liaisons cyclo-piétonnes ;
- La création et la réfection de trottoirs ;
- L'instauration de rues scolaires dans lesquelles la circulation est interdite aux heures d'arrivée et de sortie des élèves ;
- La pose de signalisation (totem « crayons » aux abords des écoles) ;
- Des actions de sensibilisation (opération « gilets fluos », village « Mobicity » ; brevet cycliste pour les élèves du primaire…)
- Et une réflexion sur le transport de marchandises entre les zonings…

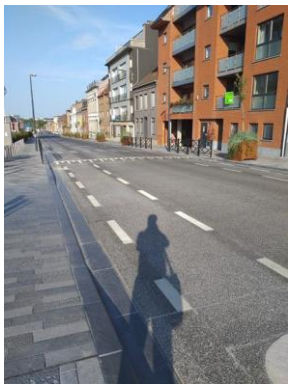


Figure 4 : Rue de Courtrai Mouscron ©Ville de Mouscron

Figure 5 : Aménagement cyclo-piétons rue de la Persévérance Mouscron © Ville de Mouscron

Nous remarquons que ces actions reprennent soit des infrastructures comme des plateaux ralentisseurs, des aménagements à destination des piétons et des personnes à mobilité réduite, des Sens Unique Limité, des bandes cyclables suggérées, des zones 30, etc. ; soit une réflexion sur la multimodalité et l'intermodalité.

Dans ce plan, figurent enfin des projets initiés dans le cadre de programmes de subsidiations. Les enveloppes budgétaires du Plan d'Investissement Communal (PIC) poussent les communes à *« rendre leurs rues et leurs espaces publics plus conviviaux et attractifs »* (SPW Infrastructures, s. d.). En matière de mobilité, elles les encouragent à avoir une vision partagée de l'espace public (SPW, 2022a). Le Plan d'Investissement Mobilité active communale et intermodalité (PIMACI) vise à développer la mobilité cycliste, piétonne mais aussi l'intermodalité. Ces deux programmations, PIC et PIMACI, ont été étroitement reliées afin de favoriser la mobilité durable (SPW, 2022b). Enfin le Plan d'Investissement Wallonie Cyclable (PIWACY) incite les autorités locales à développer « *une véritable stratégie de développement de l'usage du vélo au quotidien, à travers un réseau structurant qui relie différents pôles d'attractivité (gare, commerces, zoning, administration, hôpital, école, etc.)* » (SPW, 2021a, p. 1). Il est à noter que ces différents plans viennent servir la Stratégie Régionale de Mobilité évoquée supra.

Le **Plan Communal Cyclable** est le deuxième plan développé par la Ville de Mouscron**.** Il a été élaboré dans le cadre de l'appel à projets régional PIWACY. Il reprend un état des lieux de la situation cyclable sur le territoire, la vision et les ambitions ainsi que les actions à mettre en œuvre pour améliorer la cyclabilité. Par le biais de ce plan, Mouscron est devenue commune-pilote et a pu bénéficier de subsides wallons en vue de développer la pratique du vélo sur son territoire (Mouscron.be, 2023). En 2020, un nouvel appel à projets PIWACY a été lancé et Mouscron fait une nouvelle fois partie des villes et communes sélectionnées. A ce titre, elle bénéficie d'un subside de 1.200.000 € pour mettre en œuvre de nouvelles actions en faveur du vélo (Portail de la Mobilité en Wallonie, 2023a).

3.3. L'argumentaire politique

Ces politiques de déplacement visent donc à transformer l'infrastructure publique afin d'encourager les citoyennes et citoyens à adopter des pratiques de déplacement plus durables (SPW, 2022a, p. 4). Par ailleurs, elles nous amènent à dresser un constat similaire à celui que fait Thomas Buhler (2015, p. 25) pour les villes françaises : *« elles tablent principalement sur des changements de comportements modaux de la part des individus ».* Cette dynamique individuelle du comportement mobilitaire apparait même clairement dans une communication publiée dans le cadre de la semaine de la Mobilité en septembre 2023 (Portail de la Mobilité en Wallonie, 2023c) : *« quels que soient les moyens que les pouvoirs publics mettent en œuvre : les choix individuels posés restent le principal facteur qui détermine les flux des déplacements. La modification de ces choix repose nécessairement sur la plus-value qu'elle va générer pour chacun. »*

L'analyse que nous offre Buhler (2015) nous permet de mettre en évidence deux hypothèses sous-jacentes de ces programmes d'actions. D'une part, l'usager est un *acteur instrumental* (1). Il est ainsi incité à se détacher de la voiture au travers *d'injonctions implicites*. Celles-ci prennent la forme de différentes mesures destinées à transformer les dispositifs urbains (aménagements cyclables, élargissement de l'offre, accessibilité…). D'autre part, l'usager est un *acteur axiologique*. (2) Sous forme *d'injonctions explicites*, il est encouragé à et accompagné pour modifier son comportement via des actions de communication (salon de la mobilité, campagnes de communication…).

Force est pourtant de constater que ces invitations à réduire l'usage de la voiture peinent à y parvenir. L'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (2023) relève

que le parc automobile continue d'augmenter, tout comme le nombre de voitures par ménage. Les voitures particulières représentent 75 % des véhicules à moteur.

Ce chapitre nous a montré que des mesures politiques sont prises afin d'encourager les pratiques alternatives à la voiture individuelle (SPW, 2021a, 2022b; SPW Mobilité et Infrastructures, 2019; Ville de Mouscron, 2024a). Même si une part de l'argent public est investie en vue de repenser le partage de l'espace, nous constatons que l'individu reste perçu comme le principal acteur du changement (Buhler, 2015; Portail de la Mobilité en Wallonie, 2023c). Les chiffres démontrent pourtant que la part de l'automobile reste prédominante en ce qui concerne les déplacements (MEL, 2017; SPW, s. d.). Dès lors, nous pouvons réfléchir à la manière dont se construisent ces pratiques de mobilité.

4. Vers une meilleure compréhension de la mobilité

Nous constatons que des stratégies sont adoptées pour changer les comportements mobilitaires des individus et réduire l'usage de la voiture individuelle. Cette situation démontre donc que la mobilité préoccupe les décideurs politiques. Mais pourquoi les chiffres peinent à rejoindre leurs ambitions ? Répondre à cette question nécessite de mieux comprendre les comportements mobilitaires des individus dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. De nombreux chercheurs se sont déjà intéressés à la question (Demoli & Lannoy, 2019c; Gandit, 2007; Héran, 2020; Laviolette & Fondation David Suzuki, 2020; Mattioli et al., 2020; Munafò et al., 2015; Urry, 2005a).

4.1. Les déterminants structurels et subjectifs

La thèse de Gandit (2007) met notamment en évidence le fait que les déterminants socio-démographiques sont peu explicatifs des pratiques modales observées. Une meilleure compréhension du phénomène nécessiterait de prendre en considération les déterminants structurels (disposition d'un véhicule, offre d'alternatives, aménagement...) et subjectifs (normes, attentes, attitudes, habitudes, intentions…). Parmi ces éléments subjectifs, il porte un intérêt tout particulier aux aspects instrumentaux (gain de temps, liberté, flexibilité, confort...) du mode de déplacement choisi ainsi qu'à ses aspects affectifs (plaisir, détente...). Il met également l'accent sur la force de l'habitude et du conditionnement. En ce sens, le taux de motorisation et l'accessibilité à la voiture encourageraient le recours à ce moyen de transport.

Enfin, alors qu'Urry (2005, p. 69) laisse apparaitre une forme de hiérarchie sociale créée entre les possesseurs de voiture, la recherche de Gandit (2007) n'a pas constaté d'effet de cette catégorisation sociale symbolisée sur le choix modal. Il apporte cependant une distinction intéressante entre les notions de symboles et de normes sociales. La première se rapportant à la valorisation de soi et la deuxième à la pression du groupe.

4.2. Les représentations sociales et les actions politiques

Les recherches de Munafo et al. (2015) se sont, quant à elles, intéressées au report modal. Elles nous amènent à le considérer au travers des représentations à l'égard de la voiture (liberté, facilité, pollution...) mais aussi des politiques mises en œuvre pour l'encourager. Au niveau des représentations, les nouvelles générations auraient un regard moins positif de l'automobile. Et cette vision générationnelle pourrait avoir un impact sur le changement mobilitaire si elle est couplée à une offre de transports publics attractive et séduisante. A contrario, si les politiques se concentrent exclusivement sur des contraintes d'usage qui compliquent l'utilisation de la voiture, celles-ci ne suffiraient pas à se tourner vers d'autres moyens de transport.

4.3. La force de l'habitude

Revenons maintenant sur le rôle de l'habitude mis en avant par Gandit (2007) qui est aussi au cœur de l'étude de Buhler (2015). Ce dernier considère que *« les habitudes construites par l'appartenance sociale et par l'expérience individuelle vont à l'encontre de possibilités objectives du changement de mode pour les déplacements quotidiens »* (Buhler, 2015, p. 40-41).

Le concept d'habitude, selon Buhler (2015), comprend les comportements eux-mêmes mais aussi les inclinations à adopter certains comportements dans des contextes spécifiques. Ces habitudes fonctionnent souvent entre elles et forment un système d'actions synchronisées. Elles ont pour effet de freiner les intentions de changement. Elles peuvent également expliquer les dissonances entre les normes sociales et les actions des individus. Dans le cas de l'habitude automobile, l'auteur évoque trois caractéristiques constitutives. (1) Le temps automobile fait référence au temps passé dans sa voiture et à la manière dont ce temps va être vécu par l'automobiliste. Il s'agit de ce que l'auteur appelle *« habiter l'habitacle »*. Les conductrices et conducteurs développent des stratégies pour que leur trajet soit le plus agréable, rapide, utile, distrayant… possible (éviter les embouteillages, écouter de la musique, observer le paysage, passer des appels, etc.). Plus l'usage de la voiture est fréquent, plus diverses sont les pratiques

synchronisées et plus le temps automobile est perçu positivement. Une boucle s'enclenche, accroît la force de l'habitude et la renforce. (2) Les territoires participent également à l'habitude automobile. Les usagers fréquentent des lieux habituels qui forment un système à partir duquel se construisent des trajets habituels. (3) Les représentations constituent la troisième caractéristique de l'habitude automobile. Un recours intense à la voiture donne le sentiment de ne pas avoir le choix et a pour effet de renforcer davantage la pratique automobile.

4.4. La puissance du système automobile

L'approche de Mattioli et al. (2020) ajoute encore à la compréhension des pratiques de mobilité. Leurs recherches aboutissent à des systèmes de transport dépendants de la voiture (*car-dependent transport systems)* et étroitement liés. Cinq facteurs économiques les constituent :

(1) L'industrie automobile, pour assurer sa rentabilité, nécessite de produire à des niveaux élevés, ce qui explique, d'une part, qu'une baisse de la demande l'expose à un risque majeur pour ses investissements. Il faut donc maintenir la pression sur la vente et l'utilisation des véhicules produits. Et les grandes multinationales qui portent ce secteur en ont la capacité. Elles représentent en effet une quantité d'emplois directs et indirects répartis sur un petit nombre de sites de production. Encourager la demande permet ainsi d'éviter à l'Etat de devoir intervenir en cas de crise. D'autre part, cela éclaire quant à la production de véhicules lourds, et donc plus néfastes pour l'environnement, tels que les SUV. Ce type de véhicules offre en effet une marge bénéficiaire beaucoup plus élevée puisqu'ils ne sont pas plus chers à produire mais que les consommateurs sont prêts à dépenser plus pour les acquérir. Ils sont donc, à ce titre, plus rentables que les modèles plus légers, à tel point que les constructeurs privilégient les premiers au détriment des deuxièmes.

(2) La mise à disposition d'infrastructures automobiles est parfaitement intégrée. L'argent public qui y est attribué est ainsi peu contesté. Il est même souvent invisible. Et la priorité donnée à la voiture sur l'espace public reste encore aujourd'hui largement appliquée. La nouvelle hiérarchisation évoquée supra semble encore difficile tant du point de vue de l'opinion publique que des politiques. Ces dernières justifient même la poursuite du développement de nouveaux axes routiers via des arguments parfois contradictoires tels que la *croissance économique* qu'il s'agit tantôt d'accompagner, tantôt de stimuler ; le *consumérisme populaire*, c'est-à-dire une réponse aux besoins des consommateurs ; le *développement régional* qui permettrait d'offrir aux régions moins favorisées de rattraper leur retard ; la réponse à la

congestion automobile ; et, enfin le recours à *l'expertise technique* pour dire que cela relève de l'intérêt général.

(3) Les politiques économiques d'étalement urbain ont encouragé et renforcé le recours et la dépendance à la voiture. Ce type de politique a, selon les pays, permis de stimuler la demande de biens en faveur de certaines industries clés comme celles du pétrole, de l'automobile, de l'immobilier ou encore de la construction.

(4) La mise à disposition de transport en commun a généralement diminué en même temps que l'utilisation de la voiture s'accentuait, et ce, à la fois en termes d'espaces et d'utilisateurs. Par ailleurs, les nouvelles zones d'habitation, moins densément peuplées, nécessitent un étalement du réseau, ce qui complexifie davantage encore la mise en œuvre d'une offre de qualité.

(5) La culture de la consommation automobile s'est créée avec la diffusion de l'objet automobile. Elle s'est ensuite auto-renforcée, devenant l'un des principaux moteurs de la dépendance à la voiture. Liberté, flexibilité, masculinité mais aussi émancipation féminine, autant de qualificatifs qui y sont associés. Les voitures sont même vues comme les protectrices d'une circulation de plus en plus hostile alors qu'elles ont elles-mêmes participé à la création de cette hostilité. Cette culture de la consommation automobile est devenue si forte qu'il est aujourd'hui nécessaire de justifier le fait de vouloir s'en passer mais pas d'en acheter.

Ces 5 facteurs agissent de manière interconnectée. Ils évoluent ensemble et se soutiennent, créant ainsi un terrain très défavorable à une sortie du système de dépendance. Les auteurs ont d'ailleurs identifié 4 caractéristiques transversales qui révèlent de nouveaux éléments explicatifs au phénomène de mobilité :

(1) Le rôle des aspects sociotechniques intégrés à l'offre. Il s'agit du fait que l'industrie automobile gourmande en capitaux maintient un niveau de production intense pour engendrer des bénéficies suffisants. Au vu de la rigidité de cette production, sortent principalement des voitures polyvalentes qui vont elles-mêmes créer des pratiques de dépendance à leur égard encouragées par la culture automobile mais la renforçant également. La transformation de l'espace public pour accueillir cette production ajoute encore au système en ne laissant que peu de place aux autres modes de transport.

(2) L'utilisation opportuniste d'arguments économiques contradictoires au service des agendas industriels aborde 3 types de situations. Premièrement, quel que soit le contexte économique, croissance ou déclin, il y a toujours de très bonnes raisons de soutenir les secteurs liés à

l'automobile. Il faut respecter le marché libre mais dès qu'une crise apparait, il faut un soutien public soit pour maintenir l'emploi, soit pour booster la croissance. Deuxièmement, l'intervention de l'état dans l'infrastructure automobile passe souvent inaperçue. Les subventions de l'automobile sont pourtant bien supérieures à celles des transports publics. Troisièmement, l'espace étant davantage axé sur la voiture, il est avancé que la sécurité des piétons nécessite de les mettre à l'abri du trafic. Se faisant, la domination de la voiture dans l'espace public se renforce.

(3) Une façade apolitique autour de la prise de décision pro-automobile. Le soutien au système automobile, qu'il s'agisse de subventions publiques pour soutenir le secteur ou pour créer des infrastructures routières, paraît normal et va de soi. Il en est de même pour la création de zone de logement périurbaine et moins densifiée. Or, ces décisions sont loin d'être neutres puisqu'elles encouragent la dépendance à l'égard de la voiture.

(4) La capture de l'État par des systèmes de transport dépendants de l'automobile. Cette caractéristique est liée aux 3 précédentes mais elle met également en lumière un lobbying réussi en faveur de l'automobile. Aujourd'hui, est observée une interdépendance entre l'Etat, l'industrie automobile et les syndicats.

Comprendre le recours intensif à l'automobile, selon Mattioli et al (2020), nécessite donc une approche interdisciplinaire au vu de la complexité du phénomène. Elle permettra de nommer et d'identifier les intérêts visés et de mieux les dépasser, car ne s'attaquer qu'à un seul de ces facteurs, au vu de la puissance du système, ne suffira pas.

Dans un objectif de faisabilité, nous devons rester humbles quant à notre recherche. Nous n'aurons donc pas l'occasion d'analyser l'ensemble de ces facteurs. Cette mise en contexte nous permet néanmoins de mesurer le défi que représentent la sortie du tout-automobile et la réduction des émissions de gaz à effet de serre que cette forme de mobilité engendre.

II. Cadre théorique

Pour participer, à notre échelle, à une meilleure compréhension de la mobilité, nous nous intéressons à la manière dont se construisent les comportements de mobilité. Qu'est-ce qui détermine les pratiques de mobilité ? Pour ce faire, nous avons fait le choix d'une approche sociologique et plus particulièrement de concepts de *trajectoires mobilitaires*, de *motilité* et de *pratique sociale*.

1. Le concept de trajectoires mobilitaires

Cailly, Huyghe et Oppenchaim (2020) apportent un éclairage sur les changements de mobilité. Plutôt que de s'intéresser aux choix de mobilité des individus à un temps T, ils ont ouvert le champ de recherche en observant leurs histoires de vie. Ils ont ainsi mutualisé et réanalysé des entretiens individuels menés auprès d'individus testant de nouvelles pratiques modales. Leur concept de *trajectoire mobilitaire* considère la socialisation des individus à la mobilité et la socialisation au travers de leur expérience de mobilité.

> *« La socialisation désigne les mécanismes de transmission de la culture ainsi que la manière dont les individus reçoivent cette transmission et intériorisent les valeurs, les normes et les rôles qui régissent le fonctionnement de la vie sociale. »* (Paugam, 2010, p. 97)

La mobilité serait ainsi influencée par les pratiques modales expérimentées dans l'enfance, les événements en lien avec la mobilité (permis, panne de voiture…) et les étapes personnelles de la vie (déménagement, parentalité…).

Nos auteurs formulent trois hypothèses.

La première suppose que les changements de pratiques surviennent selon des éléments propres à l'individu, au contexte dans lequel ce dernier évolue mais aussi selon des événements venus perturber ses routines quotidiennes. Cailly et al. (2020) ont identifié 4 familles de facteurs susceptibles de créer un processus de changement de mobilité et d'influencer son déroulement :

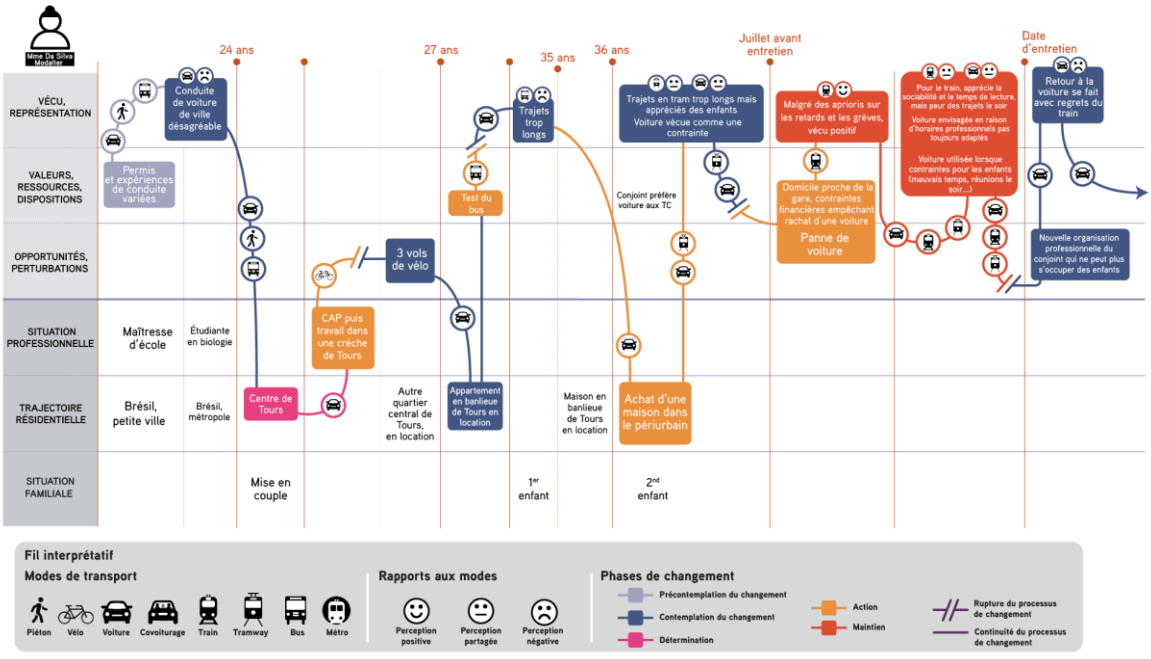
- Les ressources, compétences et dispositions acquises par sa propre expérience mobilitaire ou celle d'un membre du ménage ;
- L'évolution des contextes de vie ;

- Les événements fortuits ;
- La manière dont ont été ressenties les expériences mobilitaires associées aux représentations sociales des modes de déplacement.

La deuxième hypothèse considère les pratiques modales comme des expérimentations successives passant par plusieurs phases (préparation, action, réflexivité) avant de pérenniser la nouvelle routine de déplacement ou de revenir à l'ancienne.
La troisième hypothèse voit le changement de mobilité comme un processus linéaire avec des allers-retours et plus comme une rupture avec un autre mode de déplacement

En prenant en compte ces trois hypothèses, la trajectoire mobilitaire observe l'évolution de la mobilité quotidienne individuelle depuis l'enfance et l'influence de la socialisation tant envers la mobilité elle-même que via les expériences de mobilité. La mobilité individuelle est pensée tel un système formé par une série de caractéristiques (distances, vitesse, parcours, habitabilité du déplacement…). Elle est influencée par les expériences mobilitaires, la socialisation ou les contextes familiaux, sociaux, professionnels et géographiques.

Figure 6 : Exemple de représentation graphique (*Forum Vies Mobiles | Préparer la transition mobilitaire*, 2020)



La trajectoire mobilitaire révèle plusieurs déterminants des pratiques modales : socialisations primaire et secondaire, cycle de vie, choix résidentiels/localisations, besoins professionnels,

etc. Le changement de mobilité est vu via l'expérimentation, les compétences acquises et la réflexivité.

Le concept est opérationnalisé par une représentation graphique des entretiens comportant deux axes : un axe chronologique retraçant le parcours de vie de la personne interrogée et un axe divisé en 6 lignes, à savoir 6 facteurs identifiés comme explicatifs d'un changement de mobilité. Il s'agit des 4 familles de facteurs repris dans la première hypothèse. S'y trouvent le vécu et les représentations des modes de déplacement ; les valeurs, ressources, dispositions acquises tout au long de la vie ; les opportunités et perturbations qui surviennent durant la phase d'expérimentation et qui peuvent impacter les pratiques et enfin trois autres éléments indicateurs du contexte de vie (professionnel, résidentiel, familial).

De leurs entretiens ressort, sur le temps long, l'influence de la socialisation. D'une part, l'individu socialisé dans l'enfance à d'autres modes que la voiture s'ouvrirait plus facilement aux alternatives à condition que l'expérience ait été agréable. Dans le cas contraire, l'alternative pourrait être rejetée. D'autre part, les expériences de l'entourage sont impactantes. Sur le temps court, ils notent que l'origine du changement, choisi ou contraint, va influencer différemment le ressenti de l'expérimentation et sa pérennisation. Ce changement peut nécessiter la coexistence de plusieurs de ces facteurs : insatisfaction, opportunités, perturbations des habitudes. La consolidation ou la mise à mal de la pratique modale dépend aussi des ressources acquises durant la pratique.

2. La motilité

L'une des composantes de la notion de trajectoire mobilitaire de Cailly et al.(2020) comprend les ressources, compétences et dispositions acquises. Ce qui fait lien avec le concept de *motilité* développé par Kaufmann & Widmer (2005). Celui-ci s'assimile à un capital de mobilité au même titre que les autres capitaux culturel, social et économique qu'un individu acquiert par le biais de la socialisation tout au long de sa vie.

> *« La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ des possibles en matière de mobilité et en fait usage. »* (Kaufmann & Widmer, 2005, p. 200)

Ce champ des possibles s'inscrit dans un système organisé autour de trois facteurs interdépendants : l'accessibilité (1) qui relève de l'offre disponible, les compétences (2) qui font référence à la maîtrise d'un mode de déplacement dans l'espace et le temps au travers de la socialisation, et l'appropriation (3) par le biais de normes et de valeurs associées aux différents pratiques. Cette motilité, quand elle se transforme en pratique de déplacement, peut avoir des temporalités sociales différentes en fonction des trajets ou activités. Elles peuvent être quotidiennes pour le travail, hebdomadaires pour des courses ou des activités sociales, trimestrielles ou annuelles pour des vacances voire le cycle de vie pour des déménagements ou l'histoire d'une vie pour la migration (Kaufmann & Widmer, 2005, p. 201-202). Ce concept mis au regard de celui de trajectoire mobilitaire nous ramène à questionner le rôle de la famille dans ce type d'expériences, ce qu'ont fait Kaufmann et Widmer (2005). Ils nous permettent ainsi une nouvelle approche contextualisée des comportements mobilitaires.

2.1.Le rôle de la famille

Il s'agit, pour les auteurs, de rendre compte des effets du fonctionnement de la famille et de sa structure sur la motilité. Le fonctionnement se comprend au travers de 3 axes : l'axe autonomie/fusion (1), c'est-à-dire la perception des individualités par les membres de la famille, l'axe ouverture/fermeture (2) aux relations extérieures et l'axe de régulation (3) ou la logique de coordination des membres qui va du consensus au dialogue.

> *« Ainsi, on peut faire l'hypothèse qu'une famille à la fois fermée, fusionnelle et statutaire (…) donnerait lieu chez les enfants à une motilité plus réduite qu'une famille ouverte, valorisant l'autonomie et relativement peu marquée par une régulation statutaire »* (Kaufmann & Widmer, 2005, p. 206).

Certaines structures familiales peuvent également agir différemment sur la motilité. Les enfants en garde alternée peuvent, par exemple, développer des compétences de mobilité qui leur permettent de mieux gérer les différents lieux de vie et d'activités.

3. La mobilité à travers la théorie des pratiques sociales

Comme nous l'avons appris au travers de notre brève[1] exploration de la littérature existante, la mobilité n'est pas seulement la conséquence d'un choix individuel. Elle se met en lien avec de nombreuses autres composantes. En ce sens, la théorie des pratiques sociales est un angle de vue intéressant qui vient compléter les deux précédents concepts.

La théorie des pratiques considère que le changement de comportement s'inscrit dans une relation dynamique entre plusieurs éléments. De nombreux auteurs se sont intéressés à cette théorie et ont participé à en déterminer les composantes. Nous en retiendrons la synthèse réalisée par Anciaux (2020, p. 26). Une pratique sociale est ainsi déterminée par 4 composantes : (1) les savoir-faire et routines, c'est-à-dire les compétences à développer ou intégrées au point de pouvoir la reproduire ; (2) les procédures institutionnalisées qui encadrent et dirigent la pratique ; (3) les structures téléo-affectives qui portent les objectifs perçus, les normes, les valeurs, les émotions, les croyances… qui y sont liés ; et enfin (4) les arrangements matériels qui lui offrent les équipements nécessaires.

La diffusion d'une pratique invite surtout à tenir compte du contexte dans lequel ces éléments se lient entre eux (Shove & Pantzar, 2005). *« For a practice to endure and exist as an identifiable if mutable entity, it must be continually reproduced by those who do it. »* (Pour qu'une pratique perdure et existe en tant qu'entité identifiable bien que mutable, elle doit être continuellement reproduite par ceux qui la pratiquent. [traduction libre]) (Shove & Pantzar, 2005, p. 49)

3.1. L'analyse de Steward Barr (2015)

Barr (2015) a analysé la mobilité sous l'angle de cette théorie. Il a ainsi cherché à mieux comprendre le passage vers une mobilité durable. Sa recherche a été menée au travers de groupes de discussions et d'entretiens approfondis réalisés en Angleterre, dans une ville d'environ 120.000 habitants.

En considérant à la fois les contextes historique, social, économique et physique dans lesquels les déplacements ont lieu, il a mis en évidence trois points d'observation offrant une nouvelle

[1] Nous disons brève dans le sens où la littérature au sujet de la mobilité est de plus en plus fournie. Nous sommes donc conscients que nous n'en avons exploré qu'une toute petite partie.

manière de saisir le phénomène mobilitaire : les architectures de choix physiques, les architectures de choix socio-économiques ainsi que la politique et l'aménagement de l'espace urbain.

3.1.1. Les architectures de choix physique

Il s'agit d'observer la manière dont est construite la ville et non de s'arrêter aux seuls équipements technologiques. Les aménagements cyclables, par exemple, doivent être pris en compte dans un contexte plus large. Ils sont en effet intégrés à un paysage urbain, lequel devient un élément clé pour appréhender la mobilité. L'observation des comportements mobilitaires invite à prendre en compte toutes les infrastructures, en ce compris l'installation du bâti et la manière de l'habiter. L'agencement urbain s'inscrit dans une histoire de la mobilité où la voiture joue le rôle principal.

Ce premier point apporté par Barr rejoint l'analyse d'Urry (2005) quant aux transformations sociétales qu'a provoquées l'émergence de la voiture.

> *« L'importance de la voiture réside dans le fait qu'elle reconfigure la société civile, induisant des manières distinctives d'habiter, de voyager et de socialiser, dans et à travers un espace-temps automobilisé. »* (Urry, 2005b, p. 70).

L'environnement dans lequel vivent les usagers privilégie donc certaines pratiques modales. L'étude de Barr (2015) met ainsi en évidence ; d'une part, le rôle que joue cette conception de la ville sur l'adoption des modes de déplacement et ; d'autre part, cette conception qui repose elle-même sur des valeurs liées à la mobilité. L'espace n'est ainsi plus partagé comme lieu de vie. Il est principalement consacré aux déplacements en véhicule privé.

3.1.2. Les architectures de choix socio-économiques

Les conditions socio-économiques de la population étudiée sont un deuxième point d'observation proposé par Barr (2015). Les pratiques modales s'imbriquent dans un système de relations entre les différents acteurs qui façonnent la société.

Les modèles familiaux, les modes de production et de consommation, les relations au travail, etc. changent. De nouveaux rythmes apparaissent et le besoin de rapidité s'accroît. La mobilité sert aussi à répondre à de nouvelles attentes sociales.

Cet angle de vue permet de cerner toute l'ambiguïté entre les objectifs économiques d'une part et les enjeux environnementaux d'autres part. Les premiers doivent faire face à une temporalité accélérée, le *« temps instantané »* (Urry, 2005b, p. 133). En ce sens, ils favorisent la multiplication des déplacements. Alors que les deuxièmes exigent une réduction des émissions de CO_2 et, pour ce faire, encouragent des politiques axées sur un changement de comportement, à savoir une plus grande multimodalité mais surtout une réduction de l'intensité des déplacements et des distances parcourues (Heinen & Mattioli, 2019).

3.1.3. La politique et l'aménagement de l'espace urbain

Le dernier axe d'observation proposé par l'étude de Barr (2015) relève des politiques publiques. Il invite à questionner la mobilité sous l'angle des actions publiques. Jusqu'alors, les perspectives de changement semblent s'être limitées à des choix individuels sans remettre en cause des contextes dans lesquels ils s'opèrent. Pourtant, les usagers interrogés perçoivent des incohérences entre les politiques mobilitaires et les autres politiques, notamment économiques. Les premières encouragent une mobilité plus douce, décarbonée. Les deuxièmes, par leurs objectifs de croissance, cherchent à booster l'activité économique et incitent des déplacements libres de toute contrainte. Sous l'angle de la théorie des pratiques, Barr (2015) propose dès lors de recontextualiser la mobilité et de prendre en compte les évolutions politiques ou sociales qui l'encadrent. Il invite également à mesurer la place laissée à l'individu dans les perspectives offertes de changement. Peut-il se montrer créatif pour envisager sa future mobilité ou est-il limité à choisir parmi des modèles mobilitaires conçus par des experts ?

Pour Barr (2015), analyser la mobilité, c'est donc s'interroger sur les raisons qui poussent les individus à se déplacer en examinant où ils vivent et comment ils vivent. Il s'agit aussi de comprendre comment l'individu a intégré les pratiques de mobilité et ce qui les fait perdurer. Enfin, il est question d'observer la manière dont le territoire est aménagé, et dont l'espace est partagé et habité, ainsi que les conditions économiques.

3.2. L'analyse d'Amélie Anciaux (2020) : « se rendre sur son lieu de travail »

L'activité « travail » fait partie intégrante de notre société au point que les indicateurs de taux d'emploi et de taux de chômage font l'objet de nombreux sujets d'actualité et occupent la scène politique. La pratique « se rendre sur son lieu de travail » est en ce sens intéressante à observer quand on s'intéresse à la question de la mobilité puisque « *72,2 % des 20 à 64 ans exercent un emploi* » (*Emploi et chômage | Statbel*, 2023)

Anciaux (2020, p. 120-167) a consacré une partie de sa thèse à la question. Elle a mis en avant l'influence de la situation familiale sur l'utilisation de la voiture. Pour comprendre cette influence, elle s'est appuyée sur l'observation des trajets domicile-travail et a analysé la manière dont ces trajets se construisent. Il est apparu que la gestion des courses et/ou des enfants encourage le recours à la voiture. Dans un couple, une organisation entre partenaires peut libérer l'un des deux de cette ou ces tâches. Et généralement, ce sont les femmes qui prennent ces activités à leur charge. *« Etant donné que les femmes sont plus régulièrement en charge des courses […] mais également de la gestion des enfants, et que ces deux pratiques semblent intimement liées à l'utilisation de la voiture, il semble donc logique que ces dernières fassent une utilisation plus fréquente de la voiture. »* (Anciaux, 2020, p. 141)

4. Le lien entre les différents concepts

Les concepts de *trajectoire mobilitaire*, de *motilité* et de *pratiques sociales* nous apparaissent comme complémentaires. Toutes trois considèrent les comportements mobilitaires au travers d'individus imbriqués dans un système qui les dépasse. Le premier nous amènera à entendre une histoire personnelle de mobilité (socialisation, expérimentation, environnement personnel…) et à voir dans quelle mesure cette histoire a amené les comportements actuels et peut encourager le changement. Le deuxième choisit d'analyser la socialisation sous l'angle d'un capital mobilité et notamment à observer le contexte familial. Et le troisième nous invite à observer une situation plus large en observant comment les pratiques modales ont été adoptées par l'individu et les différents contextes qui les encadrent dont les procédures institutionnalisées et les arrangements matériels.

5. Conclusion du contexte et du cadre théorique

Nos différentes lectures nous ont appris toute la difficulté du phénomène de mobilité et l'histoire qui nous lie à l'automobile. Nous avons pu nous rendre compte de la multitude de facteurs qui peuvent influencer les comportements mobilitaires, sur le court comme sur le long terme. Et nous avons découvert que ces facteurs sont souvent interdépendants et agissent de manière systémique. Comme concluaient Mattioli et al. (2020), une meilleure compréhension de la mobilité nécessite une démarche interdisciplinaire. Mais dans le cadre de ce mémoire, nous n'avons pu répondre à ces multiples points de vue. Pour des questions de faisabilité, nous avons dû limiter notre axe de recherche et donc choisi d'aborder les pratiques de déplacements d'un point de vue sociologique.

Notre question de départ était : quels sont les déterminants des pratiques de mobilité des individus ? A la lecture de différentes enquêtes, telle que celle de la Métropole Européenne de Lille (MEL, 2017), nous pouvons observer que les modes de déplacement sont très majoritairement tournées vers la voiture et encore plus lorsqu'il s'agit des trajets domicile-travail. Face à l'enjeu climatique et au phénomène de congestion provoqué par l'augmentation du trafic, les recommandations invitent pourtant à réduire l'usage de ces véhicules individuels. Des politiques sont également mises en place pour encourager le report modal vers des modes doux. Nous souhaiterions donc comprendre cette domination automobile. Qu'est-ce qui pousse certains individus à se rendre au travail en modes actifs alors que d'autres vont opter pour la voiture ? Notre intérêt porte principalement sur les trajets courts, soit moins de 5 kilomètres.

D'un point de vue sociologique, certaines pistes de compréhension ont été apportées via les concepts *de trajectoires mobilitaires,* de *motilité* et de *pratiques sociales*. Nous posons donc plusieurs hypothèses :

1. Les comportements en matière de déplacement sont liés aux contextes dans lequel l'individu évolue. Ces contextes sont multiples, se transforment et s'entremêlent. Dans cette optique,
    - Les socialisations primaire et secondaire de l'individu lui attribue certaines compétences pour se mouvoir, lesquelles vont lui permettre d'accroître le panel de possibilités quand il s'agira de se déplacer ;

- Les perceptions personnelles façonnées par l'expérience, les normes, les valeurs favorisent certaines pratiques plutôt que d'autres. Elles dépendent du cadre sociétal dans lequel vit l'individu ;
- Les situations de vie (familiale, professionnelle et résidentielle) peuvent amener le pratiquant à transformer ses routines de déplacements ;
- Les lieux de vie (configuration du bâti, aménagement physique de l'espace, la structure socio-économique …) permettent voire facilitent certaines pratiques plutôt que d'autres.

2. Les pratiques de déplacement s'adaptent à ces contextes et en sont imprégnées. C'est ainsi que l'individu peut passer d'une pratique à l'autre au cours de sa vie.
3. Ces multiples contextes occultent ou dévoilent certaines pratiques, ce qui ferme ou ouvre les possibilités prises en compte par l'individu en termes de pratiques de déplacement.

III. Méthodologie

Pour adopter notre méthodologie, nous avons pris en compte nos hypothèses mais aussi le critère de faisabilité de notre recherche.

1. Le choix du terrain et de l'échantillon

Comme nous l'avons évoqué supra, les trajets domicile-travail sont les trajets où la prédominance de la voiture est particulièrement importante. Ils sont également inévitables et récurrents pour les personnes présentes sur le marché du travail et qui ne pratiquent pas du tout, ou partiellement, le télétravail. L'enquête nationale belge MONITOR montre que « *Chez les adultes, jusqu'à 65 ans, les déplacements domicile-travail occupent une part importante des motifs de déplacement, même si les pourcentages diminuent progressivement jusqu'à l'âge de la retraite.* » (Service public fédéral Mobilité et Transports, 2019, p. 12) Nous nous sommes donc focalisés sur ces types de trajets.

Afin d'éviter d'avoir trop de variables à traiter en même temps, nous avons cherché un échantillon de personnes qui sont face à un contexte professionnel, urbain et institutionnel très similaire. Aussi, nous voulions observer les comportements sur des distances courtes (< 5 km), lesquelles nous paraissent plus accessibles en modes actifs. C'est dans cet objectif que nous nous sommes adressés à des personnes travaillant pour le même employeur, à savoir la Ville de

Mouscron et vivant dans le même périmètre géographique, la commune de Mouscron. Les autres communes de l'entité, Luingne, Herseaux et Dottignies ont ainsi été écartées.

Nous sommes entrés en contact avec notre échantillon par le biais d'un mail adressé à l'ensemble du personnel de la Ville de Mouscron (Annexe II). Pour éviter toute réaction à l'objet « dérèglement climatique » qui peut parfois créer de l'irritation, des tensions et/ou du blasement, nous nous sommes limités au sujet propre de l'étude : « la compréhension des pratiques de mobilité » en évitant d'aborder notre ambition. Parmi les réponses obtenues, nous avons veillé à sélectionner des personnes travaillant à temps complet ou à 4/5^{e}, ce qui permettait d'avoir un nombre suffisant de trajets vers le lieu de travail. En effet, le télétravail à la Ville de Mouscron n'est pas la norme et n'est autorisé que dans des situations exceptionnelles.

Une attention particulière a été donnée à la parité homme-femme, et à la variété des modes de déplacements domicile-travail. Nous n'avons cependant obtenu aucune personne utilisant les transports en commun pour se rendre au travail. Cela pourrait s'expliquer par la faible distance à parcourir des répondant·e·s puisque tou·te·s vivent à moins de 3km du Centre Administratif de Mouscron.

Les 10 personnes (5 femmes et 5 hommes) qui ont participé à notre enquête sont âgées de 31 à 59 ans et ont un statut d'employé·e administratif·ve de fonctions différentes et parfois avec des missions plus techniques.

2. La collecte de données

Les concepts que nous avons retenus ont orienté la collecte des données. Pour mieux comprendre les comportements de mobilité, notre attention s'est portée sur le quotidien des individus et les multiples contextes (sociaux, physiques, politiques, économiques…) de leurs déplacements.

Notre recherche s'inscrit dans une démarche qualitative. Les enquêtes socio-anthropologiques servent cet objectif en s'approchant au plus près des sujets d'études. Elles permettent de *« produire de connaissances in situ, contextualisées, transversales, visant à rendre compte du "point vue de l'acteur", des représentations ordinaires, des pratiques usuelles et de leurs*

significations autochtones. » (de Sardan, 2008, p. 41) C'est donc à travers ce type d'enquête que nous avons récolté notre matériau.

Si notre intérêt principal se portait sur la compréhension des trajets domicile-travail, il nous a fallu recontextualiser ces trajets par une approche plus globale. Dans un premier temps, les répondant·e·s ont ainsi été invité·e·s à compléter un carnet (Annexe III), lequel servait à répertorier chaque déplacement effectué durant une semaine de 7 jours (lieu et l'heure approximative de départ et d'arrivée, le ou les modes de déplacement utilisés, les étapes, accompagnants et notes éventuels). Les jours de week-ends ont donc fait partie de notre observation. Afin que les données reflètent le comportement mobilitaire sur le trajet domicile-travail, il était demandé que la complétion se passe durant une semaine habituelle de travail. En fin de carnet, 2 questions supplémentaires étaient posées, à savoir « quel temps faisait-il cette semaine et quelle était votre situation familiale cette semaine ? » Enfin, une place était laissée pour permettre à la personne d'ajouter quelque chose.

Après avoir récupéré le carnet, nous nous sommes entretenus avec les différentes participant·e·s. La collecte des données a utilisé le procédé de *l'entretien comme conversation* (de Sardan, 2008), pour permettre à nos interlocuteur·rice·s de se sentir le plus à l'aise possible. En effet, pour obtenir un maximum d'informations, nous ne souhaitions pas que nos informateur·rice·s perçoivent l'échange comme un interrogatoire. Nous ne voulions pas non plus nous enfermer dans nos hypothèses, l'objectif étant de laisser la porte ouverte à tout élément nouveau ou impensé. Des précautions ont aussi été prises afin de rester vifs à tout élément, même digressif, qui pouvait amener un nouvel éclairage sur la situation étudiée. Les entretiens ont également été dynamiques en laissant place à d'éventuelles nouvelles questions que ces éléments pouvaient susciter. Pour permettre cette ouverture, nous avons tenté d'accepter les discours des informateur·rice·s tels qu'ils ont été déposés.

Sur base de nos hypothèses, nous avions réalisé un guide d'entretien (Annexe I). Celui-ci nous a permis de ne pas passer à côté de certains thèmes qui demeuraient importants pour notre compréhension. Cependant, pour que les échanges entre l'enquêté·e et l'enquêteur soient les plus fluides possibles, nous avons réduit ce guide à certains mots clés. Les questions étaient donc adaptées au discours des répondant·e·s. L'enquêteur a introduit les entretiens de la manière suivante :

« Comme tu le sais, cet entretien a lieu dans le cadre de la réalisation d'un mémoire sur le thème de la mobilité. Je suis donc ici en qualité d'observatrice d'un phénomène qui est celui de la mobilité. Si tu es d'accord, j'aimerais enregistrer notre entretien.
Je tiens aussi à préciser qu'aucun jugement ne sera porté sur ce qui est dit. Tu peux parler librement. Notre conversation sera entièrement anonyme. »

Les entretiens ont duré entre 15 minutes et 1h37, avec une moyenne de 52 minutes. Ils ont ensuite été retranscrits à des fins d'analyse. En vue de garantir l'anonymat, les prénoms ont été modifiés. L'enquêteur ayant un contact régulier avec les enquêté·e·s, il lui a été possible de demander des détails matériels qui lui paraissaient peut-être intéressants a posteriori tels que son âge, son statut de propriétaire ou non de l'habitation...

En parallèle de l'entretien, et comme nous le suggère l'étude de Barr (2015), une attention particulière a été accordée au contexte physique des personnes enquêtées. Nous avons donc veillé à nous rendre au domicile des répondant·e·s afin d'en faire une description la plus complète possible : appartement / maison / studio…, liaisons piétonnes / cyclables routières / transports en commun…, circulation, fréquentation, commerce, écoles, lieux de loisirs…. Cela a été possible pour 9 enquêté·e·s sur 10. Pour le 10^{e}, l'entretien n'a pu avoir lieu au domicile. Il a été mené en partie au domicile de l'enquêteur et en partie au bureau de l'enquêté. Cependant, l'adresse a été fournie et les observations ont pu avoir lieu via « Google street view ».

6. Analyse des résultats

Pour faire décanter notre matériau, nous avons d'abord cherché à retracer le parcours de vie de chaque participant. Pour nous aider dans cette tâche, nous avions demandé à nos interlocuteurs de nous conter l'histoire de leur mobilité et notamment la manière dont ils se déplaçaient pour se rendre à l'école (primaire, secondaire, et éventuellement supérieure) et ensuite au travail. Pour l'analyse, nous nous sommes inspirés de la représentation graphique de la *trajectoire mobilitaire* développée par Cailly et al. (2020). S'y sont ajoutés les thèmes développés dans notre guide d'entretien au regard de notre cadre théorique.

Par cette méthode, une analyse verticale du matériau récolté nous a paru intéressante.

> *L'analyse verticale offre, sous la forme de quelques études de cas prises dans l'échantillon, la possibilité de pénétrer plus avant dans les mécanismes de réaction d'un individu à la thématique de l'entretien et, par là même, d'atteindre un contenu socio-affectif, non pas exemplaire, mais révélateur de la réalité intime d'un univers culturel (tel qu'il se module chez quelques individualités)* (Robert & Bouillaguet, 2007, p. 109)

Chaque parcours mobilitaire nous a permis d'entrer plus profondément dans le système de déplacement créé par l'usager et d'en saisir les compétences acquises via la socialisation. Le fait d'annoncer le thème « mobilité » au répondant a, par ailleurs, mis en évidence sa relation avec la thématique.

Après cette analyse cas par cas, nous avons posé un regard transversal sur les entretiens. Cela nous a fait ressortir les différents contextes intéressants à observer pour comprendre la mise en place des pratiques de déplacement.

IV. Résultats

Ce chapitre présente les analyses des discours (Annexe IV) de notre échantillon. Mais avant d'entrer dans ces deux axes d'analyse, nous présentons d'abord les similitudes entre chaque cas étudié. Ces similitudes sont notamment présentes en raison de la sélection de notre échantillon.

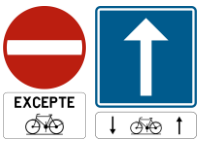
1. Les similitudes

Rappelons que le choix de notre terrain s'est volontairement tourné vers un public qui, en termes de distance domicile-lieu de travail, semblait capable de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle, et même en mobilité active. Alors que nous visions un échantillon vivant à moins de 5 km de son lieu de travail, il s'est avéré que nos répondant·e·s ne doivent parcourir qu'1 à 2,6 km pour y parvenir. La distance maximum entre chaque personne enquêtée est de 4,7 km. Nous avons dès lors pu relever un terrain identique en termes d'infrastructures physiques.

Comme nous l'avons déjà mentionné, les 10 interviewé·e·s travaillent au Centre Administratif de Mouscron, lequel est situé en centre-ville. Plusieurs parkings sont présents dans un rayon allant de 50 mètres à 500 mètres, comptabilisant 3.010 places gratuites et non limitées. A ce nombre s'ajoutent d'autres places de parkings gratuites mais limitées, selon les emplacements, de 30 minutes à 2 heures. (Mouscron.be, s. d.) Les parkings situés jusqu'à 250 mètres sont souvent encombrés aux heures de bureau. Il est à noter qu'au moment de réaliser cette recherche, des travaux de rénovation du parking haut du Centre Administratif ont été entrepris empêchant ainsi le stationnement. Les autres parkings sont restés accessibles mais pour pouvoir parquer sa voiture, il fallait soit arriver plus tôt au travail afin d'avoir accès à un parking tout proche ou accepter de se garer à des distances plus éloignées allant de 150 à 500 mètres.

Plusieurs parkings à vélo existent aussi en centre-ville (Ville de Mouscron, s. d.-b) mais l'employeur a installé un parc sécurisé à destination de son personnel. Du point de vue de la cyclabilité, il est à préciser que depuis une quinzaine d'années, les autorités locales et régionales ont lancé le développement d'aménagements cyclables. Cela participe à modifier petit à petit l'infrastructure physique de la Ville. De nouveaux panneaux de signalisation ont aussi vu le jour comme le *tourne-à-droite*, le *sens unique limité*, la *rue cyclable*…

« Tourne-à-droite »[2]



Sens unique limité (SUL)[3]

Rue cyclable[4]

Depuis 2022, une société privée a placé une station d'autopartage à côté du Centre Administratif. Deux véhicules sont mis à disposition moyennant une inscription et l'adhésion à un abonnement (Ville de Mouscron, s. d.-a).

---

[2] *« Le panneau B22 autorise les cyclistes et les conducteurs de speed pedelecs à franchir les signaux lumineux mentionnés à l'article 61 et 62ter afin de tourner à droite lorsque ceux-ci sont soit rouges soit jaune-orange, à condition qu'ils cèdent le passage aux autres usagers de la route circulant sur la voie publique ou la chaussée. »* (institute Vias, 2024)

[3] « *Le sens unique limité (SUL) permet d'ouvrir une voirie dans les deux sens de circulation pour les cyclistes et, éventuellement, les cyclomotoristes de classe A et les speed pedelecs, tout en maintenant un sens unique pour les autres véhicules. La mise en place de cette signalisation offre la possibilité aux cyclistes d'éviter des détours pénalisants »* (SPW, 2021b)

[4] « *Dans les zones cyclables, le cycliste peut utiliser toute la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation. Toute zone cyclable est accessible aux véhicules à moteur. Ils ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes. La vitesse ne peut jamais y être supérieure à 30 km/h. »* (SPW, 2023)

Un arrêt de bus intitulé « centre administratif » voit aussi passer plusieurs lignes de bus desservant de nombreux quartiers de la commune de Mouscron.

Enfin, depuis le 1er mars 2021, l'hypercentre de Mouscron est limité à 30km/heure et ce, dans un objectif annoncé d'apaisement (Vanderbrugge, 2021).

2. Analyse verticale

Cette analyse verticale cherche donc à situer chaque personne ayant participé à l'enquête. Tout d'abord, nous avons souhaité pointer les situations familiale et résidentielle de chacune et chacun au moment de l'entretien. Au travers notre fil conducteur, à savoir la notion de *trajectoire mobilitaire* (Cailly et al., 2020), nous avons ensuite veillé à retracer l'histoire des déplacements des individus dans le cadre scolaire puis professionnel. Il a été tenu compte du carnet qu'ils ont complété avant la rencontre. Enfin, nous avons tenté de mettre en évidence le rapport de l'individu quant au thème abordé, à savoir les déplacements physiques entre différents lieux.

2.1. Les informateurs au cas par cas

2.1.1. Amélie

a) Description

Amélie et sa fille de 10 ans forment une famille monoparentale. Le papa est absent de la vie de l'enfant. La répondante se déplace donc souvent avec sa fille.

Elle vit au sein d'un quartier densément peuplé, dans une maison mitoyenne dont elle est propriétaire. Une caméra est couplée à la sonnette sur la porte d'entrée. L'habitation est dépourvue de garage mais dispose d'un grand parking public gratuit à moins de cent mètres.

De nombreux commerces de proximité sont installés à moins de cinq cents mètres de chez elle (pharmacie, primeurs, boucheries, boulangeries, fleuristes, coiffeurs…). Des écoles sont également implantées dans le quartier.

Elle se déplace exclusivement en voiture et n'envisage pas de se déplacer autrement. Lors de ses trajets domicile – travail, Amélie fait généralement une halte pour récupérer sa fille soit à l'école (2,2 km de son travail et 2,5 km de son domicile), soit chez ses parents (1,9 km de son travail et 1,1 km de son domicile).

Durant sa scolarité maternelle et primaire, Amélie fréquentait une école de quartier et se déplaçait exclusivement en voiture avec ses parents. Son récit mentionne un accident de vélo en fin de 6e primaire, ce qui a engendré beaucoup de stress. Depuis cet événement, elle n'est jamais remontée en selle mais réfléchit, 23 ans après, à passer le cap pour des balades en famille.

Au moment de passer à l'école secondaire, à 10 kilomètres de son domicile, elle a pris les transports publics, précisément le bus. Elle a ensuite entamé des études supérieures et s'est éloignée à environ 25 kilomètres. Elle a alors combiné le train et le bus. De ces expériences, elle ne retient que les retards, les trains annulés et les horaires inadaptés à ceux des cours.

Dès qu'Amélie a atteint l'âge légal pour passer le permis, elle s'est empressée de le passer et a acquis une voiture qu'elle considère comme indispensable. Elle assimile spontanément la voiture à la facilité, au confort et à la liberté, et précise qu'elle n'a pas envie de s'en passer.

La mobilité n'est pas un sujet qui questionne beaucoup Amélie au point que l'entretien s'est très vite transformé en séance de questions-réponses alors que nous souhaitions éviter cette forme d'échange.

b) Interprétation

Amélie est une automobiliste exclusive et son récit montre que cet appel à la voiture remonte à la plus tendre enfance. Quand elle s'est tournée vers d'autres modes de déplacement, ses expériences n'ont pas été positivement vécues. Il y a d'abord un accident de vélo qui semble avoir fermé la porte à ce mode de déplacement et ensuite, un usage du bus et du train dont elle

ne retient que les retards et les annulations. Mais Amélie est aussi une maman solo. Cette situation fait reposer sur elle toute la gestion familiale et notamment celle de sa fille.

2.1.2. Stéphanie

a) Description

Stéphanie vit avec son compagnon. De sa précédente union, elle a deux enfants qui ne vivent plus à la maison. Elle se déplace souvent seule la semaine.

Elle vit dans la maison de son compagnon : une maison individuelle type villa avec garage au sein d'un clos résidentiel assez calme. Toutes les maisons du clos sont équipées d'un garage. Pour accéder à l'habitation de Stéphanie, il faut s'annoncer via un interphone devant un portail sécurisé, lequel permet d'accéder, via une allée, au garage et à la maison. Un complexe commercial (supermarchés, bricolage, chaussures, animalerie…) est situé à six cents mètres.

Elle se rend au travail en voiture ou à vélo selon la météo et son degré de motivation. Elle effectue ses trajets seule et s'arrête régulièrement pour faire des courses.

Stéphanie a très vite été amenée à se débrouiller seule. Ses parents travaillaient tôt le matin ou durant la nuit. Elle se rendait à l'école à pied, l'établissement scolaire étant situé dans son quartier. Elle était malgré tout accompagnée par une connaissance de la famille qui passait devant chez elle et les emmenait, sa sœur et elle.

A l'école secondaire, elle devient plus autonome au niveau de ses déplacements. Elle fréquentait un établissement du centre-ville et s'y rendait en bus avec des amis. Elle obtient son permis de conduire à 19 ans, parce que *« c'était la suite logique »* pour *« dire d'avoir le petit papier pour plus tard »*. Elle n'achète pas de voiture pour autant. Quand elle est entrée dans le monde du travail, ses trajets s'effectuaient principalement à vélo. C'est l'arrivée de leur premier enfant qui les ont poussés, son mari et elle, à acheter leur première voiture.

Avant son arrivée à l'Administration communale, Stéphanie a régulièrement changé de travail mais est toujours restée relativement proche de son domicile. Ses pratiques de déplacement se sont souvent adaptées. Souvent, c'est à vélo qu'elle partait travailler sauf quand le lieu de travail était proche de celui de son mari. Dans cette situation, ils effectuaient le trajet ensemble. Une fois engagée à l'Administration, elle a adopté le covoiturage avec son mari qui travaillait au même endroit. Il y a six ou sept ans, elle s'est décidée à acheter un vélo électrique et, depuis, elle s'est remise à cette pratique. Dès que le temps lui convient (elle n'aime pas porter des vêtements de pluie), elle prend donc son vélo pour aller travailler. L'assistance électrique lui permet d'être plus confortable physiquement mais ne l'empêche pas de voir cette pratique comme une activité physique. Elle considère le vélo comme bon pour la santé, plus rapide et plus facile en termes de stationnement. Cette pratique lui permet d'éviter les embouteillages, les difficultés de stationnement… qui rendent, selon elle, la voiture de moins en moins attrayante.

De manière générale, elle pointe beaucoup la responsabilité des pouvoirs publics et les incohérences de leurs politiques. En termes de cyclabilité par exemple, elle dénonce le manque d'aménagements sécurisés en Wallonie et surtout à Mouscron. Elle prend également en compte la responsabilité individuelle et parfois le manque de volonté des individus à faire des déplacements en modes actifs alors que : *« Bon, ils vont se plaindre que l'essence coûte chère ou que ci, ou que là. Mais ils n'ont pas envie de faire des économies non plus. »*

Stéphanie aime aussi la liberté : *« Si j'ai quelqu'un avec moi ou que je dois aller avec quelqu'un, ben pour moi, c'est un frein. (…) Je n'ai personne, je fais ce que je veux. »*

b) Interprétation

La pratique de déplacement domicile-travail de Stéphanie passe principalement par le vélo sauf quand la météo nécessite de se protéger de la pluie ou du froid. Dans ce cas, elle se tourne vers la voiture.

Le récit de Stéphanie nous montre une capacité à remettre en question ses pratiques. Depuis l'enfance, elle a développé plusieurs compétences en termes de déplacement (marche, bus, vélo, covoiturage, voiture). Nous remarquons que la situation professionnelle de ses parents l'a

poussée à acquérir beaucoup d'autonomie. Au fil de son parcours professionnel, elle n'a cessé d'adapter ses pratiques.

Dans le permis, elle ne voit qu'un investissement, une ressource pour trouver un emploi. Pourtant, c'est l'arrivée des enfants qui lui a fait passer le cap de l'achat d'une voiture. Une fois acquise, cette ressource n'a plus quitté son foyer mais n'est pas restée son unique mode de transport. Elle est aujourd'hui en mesure de poser un choix en fonction du trajet, des conditions de ce trajet et du contexte de son déplacement.

2.1.3. Béatrice

a) Description

Béatrice a deux enfants étudiants qui logent en kot durant la semaine. La semaine, elle ne vit donc qu'avec son mari et se déplace souvent seule.

Elle réside au sein d'un quartier densément peuplé, dans une maison mitoyenne dont elle est propriétaire. L'habitation est dépourvue de garage mais dispose d'un grand parking public gratuit à moins de cent-cinquante mètres. Elle a installé un crochet sur sa façade afin de pouvoir parquer son vélo. De nombreux commerces de proximité sont installés à deux-cent-cinquante mètres de chez elle (pharmacie, primeurs, boucheries, boulangeries, fleuristes, coiffeurs…). Des écoles sont également implantées dans le quartier.

Elle se rend principalement au travail à vélo. Elle effectue ses trajets seule et s'arrête régulièrement pour faire des courses, se rendre à un rendez-vous médical, rendre visite à ses parents. Il lui arrive de prendre la voiture lorsqu'elle doit transporter des charges plus lourdes (grosses courses, recyparc, brasseurs …) ou pour conduire l'un de ses enfants à la gare. Elle se déplace régulièrement à pied pour se rendre dans l'un des commerces proches de son domicile (boucherie, boulangerie…). Elle s'est toujours beaucoup déplacée à pied ou à vélo.

Enfant, elle se rendait à l'école à pied avec sa maman ou seule via le système de rang scolaire.

A l'adolescence, elle intègre une école du centre-ville et s'y rend à vélo ou à pied avec une copine, parfois même le vélo à la main. A seize ans, elle reçoit un scooter. Ce mode de transport avait l'avantage de pouvoir transporter quelqu'un à l'arrière, ce qui était pratique pour ses déplacements dans le cadre du mouvement de jeunesse qu'elle fréquentait et animait.

Son grand-père lui a ensuite offert son permis de conduire. Elle n'était pas demandeuse car elle avait peur. Mais elle trouve que c'est important pour travailler. C'est d'ailleurs la première chose qu'on lui a demandé quand elle s'est rendue à vélo à son entretien d'embauche à la Ville de Mouscron.

Durant ses études supérieures, elle continue de se déplacer d'abord en scooter quand elle entame un cursus dans une haute école de sa ville. Ensuite, elle se dirige dans une ville à 25 kilomètres et commence par s'y rendre en train. Mais avec d'autres Mouscronnois, elle décide d'organiser un covoiturage. Cela lui permettait d'éviter les retards de train, la marche à pied entre la gare et l'école, et c'était convivial.

Quand elle commence à travailler à 1,5 km, elle effectue le trajet à vélo jusqu'à ce qu'elle se le fasse voler. Elle est alors passée à la voiture. Très vite sont arrivés son premier puis son deuxième enfant. Cette situation l'a installée dans cette "routine" de déplacement. Le couple avait alors deux voitures. A l'époque, elle ne s'imaginait pas se rendre à la crèche, à l'école puis au boulot à pied ou à vélo mais aujourd'hui, elle se dit qu'elle aurait pu faire autrement. Le retour au vélo a eu lieu avec l'autonomie des enfants. Elle a également évoqué une action au travail pour inciter les travailleurs à venir à vélo, ce qui a été un déclencheur.

Directement dans l'entretien, Béatrice fait part des difficultés liées à l'absence de garage et cette problématique revient souvent dans son discours. Elle a donc mis un crochet sur sa façade pour l'attacher mais quand il pleut ou la nuit, elle le rentre dans la maison. C'est un vélo pliable électrique. C'est avantageux car avec ses problèmes de cœur, elle ne pourrait pas utiliser un vélo classique. Le vélo lui permet de se faufiler et d'être rapide. Elle ne sait pas tout transporter quand elle fait ses courses mais elle a des sacoches et un panier. Elle possède aussi une remorque pour aller au potager et des vêtements de pluie.

Un autre élément important dans le discours de Béatrice est le rapport au temps. Elle considère qu'il faut pouvoir revenir à un temps à l'échelle humaine et notamment en termes de déplacement. Sensible à la nature et à l'environnement, elle pose des gestes quotidiens pour préserver le milieu dans lequel elle vit (achats en vrac, commerces locaux, brasseurs, récupération, recyclage, potager urbain zéro phyto, etc.).

b) Interprétation

La pratique de déplacement domicile-travail de Béatrice est presque exclusivement le vélo. Il est rare qu'elle prenne sa voiture. Son récit offre plusieurs pistes de compréhension. Comme Stéphanie, Béatrice a été guidée très tôt vers d'autres modes de déplacement que la voiture. Petit à petit, elle a développé une autonomie de déplacements et des compétences associées (marche, vélo, scooter, train, covoiturage, voiture…).

L'historicité des déplacements de Béatrice prend souvent un sens positif. Béatrice est également un être très sociable et très sensible à la nature et aux relations humaines. Elle aspire à un rythme de déplacement plus apaisé, plus en connexion les uns avec les autres. Ses perceptions à l'égard de la voiture sont, quant à elles, plutôt négatives. Elle avait peur de conduire et elle peut être malade durant un trajet. Quand son vélo a été volé et qu'elle est ensuite devenue maman, une période voiture s'est installée, laquelle a été interrompue quand les enfants ont grandi et sont devenus plus autonomes.

Aujourd'hui, Béatrice est en mesure de dépasser les contraintes matérielles (absence de garage) voire même de créer de nouvelles ressources (remorque vélo, sacoches, panier, équipements vestimentaires, etc.) afin de pouvoir effectuer ses trajets à vélo et se passer un maximum de la voiture.

2.1.4. Thibaut

a) Description

Thibaut est en charge de la conduite des enfants à l'école et se déplace donc souvent avec eux durant la semaine. Le couple attend son 3e enfant.

Il vit au sein d'une maison type bourgeoise, face au parc communal dans un quartier densifié, à sept cents mètres du centre-ville. L'habitation n'est pas pourvue de garage. Sont tracées de chaque côté de la rue des bandes de stationnement ainsi que des pistes cyclables. Une petite zone commerciale se situe à 450 mètres. Elle dispose d'un supermarché, d'une station essence et de quelques chaines de magasin. Du côté opposé, le centre-ville offre des commerces locaux (horeca, boulangeries, boucheries, vêtements, coiffeurs…) ou encore quelques chaines de magasins (opticiens, téléphonie…). Plusieurs écoles sont également présentes au cœur de la ville, du fondamental au secondaire.

Thibaut se rend très majoritairement au travail à vélo. Il possède, depuis plusieurs mois, un vélo électrique cargo sur lequel il peut transporter ses deux enfants. Avant de se rendre au travail, il dépose ses enfants à l'école à 2,2 km de son domicile puis rejoint son travail à 1,4 km. Il a dû très jeune se déplacer de manière autonome. Ses parents ne l'accompagnaient pas. D'ailleurs, sa maman n'a pas de permis de conduire et se déplace toujours à pied, à vélo et en transport en commun.

Enfant, Thibaut prenait donc le vélo pour se rendre à l'école, laquelle était située à près de 3km de chez lui. Il était accompagné de son grand frère et d'autres amis. Il s'est ensuite déplacé à pied pour se rendre à l'école secondaire. Quelques fois, il lui arrivait de prendre le bus quand il avait *« la flemme »* mais le bus était alors bien rempli. De plus, le fait d'y aller à pied lui permettait de faire des économies puisqu'il gardait l'argent du ticket de bus que lui donnait sa maman.

A la fin de l'école secondaire, il a commencé à travailler à 10 km de son domicile et enchainait avec des cours du soir. Il a donc, durant cette période, utilisé la voiture pour réduire son temps de trajet et arriver plus vite en cours. Dès qu'il a été engagé à la Ville de Mouscron, il a repris la marche. Il habitait le centre-ville, travaillait au centre-ville et ses enfants étaient à déposer au centre-ville. Le couple possédait alors deux voitures. Voyant qu'ils ne se servaient plus de la deuxième voiture, il a décidé de s'en séparer.

Ils ont ensuite déménagé mais ont veillé à rester à proximité du centre-ville et des membres de leur famille. Thibaut a continué à effectuer les conduites jusqu'à la crèche et l'école à pied. Quand les enfants ont intégré une école un peu plus éloignée de son domicile, il a pensé à l'acquisition de son vélo électrique cargo. Cela fait maintenant quelques mois qu'il se déplace avec ce vélo et il est convaincu par son utilisation, et ce, même s'il n'a pas de garage et qu'il doit, chaque soir, porter son vélo dans l'escalier pour le rentrer.

Il est ouvert à beaucoup de modes de transport doux et les privilégie par rapport à la voiture individuelle. Cependant, leur véhicule privé reste obligatoire pour sa compagne qui travaille dans le secteur du service à domicile. Il sert aussi pour les courses hebdomadaires et les vacances.

b) Interprétation

La pratique de déplacement domicile-travail de Thibaut est le vélo. Thibaut a été autonome, très jeune, en termes de déplacement. Il avait également l'exemple d'un parent sans permis. Il a ainsi développé des compétences envers le vélo, la marche et le bus. Il passe facilement d'un mode de transport à un autre. Au moment où il combinait travail et études, il s'est tourné vers la voiture car il était plus éloigné de son domicile et avait un temps très court pour passer de son travail à son école. Mais dès qu'il a changé d'emploi, il a repris la marche.

Son expérience enfant lui a ouvert le champ des possibles au point que le fait d'avoir des enfants ne l'a pas amené à reprendre la pratique quotidienne de la voiture. Ayant régulièrement à charge la conduite des enfants, il a commencé par des déplacements en poussette puis s'est adapté en s'équipant d'un vélo cargo. Il est à noter que son lieu de résidence a été réfléchi en termes de distances accessibles en modes actifs et pour éviter de passer du temps en voiture.

Thibaut apprécie être à l'extérieur et notamment, le temps passé dans les parcs ou à la plaine avec ses enfants. Il est donc aujourd'hui en mesure de penser son quotidien au travers d'autres modes de déplacement même si une voiture reste nécessaire pour les courses hebdomadaires, les vacances ou encore le travail de sa compagne.

2.1.5. Matthieu

a) Description

Matthieu n'a pas à charge la conduite des enfants à l'école. Son fils est à l'école secondaire, il s'y rend en covoiturage avec un voisin et revient à pied. Sa fille est à l'école primaire. C'est sa compagne qui la dépose à l'école. Il n'a pas non plus la charge des courses. Il se déplace souvent seul durant la semaine.

Il vit au sein d'un quartier densément peuplé dans une maison mitoyenne avec garage attenant. Le couple possède également un deuxième garage situé dans une allée, un peu plus loin dans la rue. Le stationnement est autorisé en partie sur le trottoir via des bandes de stationnement et des panneaux de signalisation. Deux petites zones commerciales sont installées de part et d'autre de son habitation, l'une à 500 mètres et l'autre à 550 mètres. Elles disposent de supermarchés, de station essence et d'autres enseignes rattachées à une chaine commerciale. Plusieurs écoles fondamentales sont situées à proximité de son domicile. Celle de sa fille est à 1,1 km. Quant à son fils, il fréquente l'école secondaire la plus proche, soit à 1,6 km de son domicile.

Enfant, Matthieu se rendait à l'école en voiture avec sa maman, enseignante dans l'école qu'il fréquentait. Il a pu s'y rendre à pied quand il est entré en cinquième ou sixième primaire. Mais par facilité, il a continué à beaucoup se déplacer avec sa maman.

Quand il est entré en secondaire, il est passé au vélo jusqu'à l'âge de 16 ans, moment où il a pu avoir un scooter pour *« faire comme les autres »*. Il a ensuite enchainé avec une mobylette et

une moto. Cela lui a offert un peu plus d'autonomie de déplacement car il pouvait rejoindre les différents clubs de foot qu'il fréquentait, lesquels étaient situés à des distances plus éloignées de son domicile. Avant cela, il s'y rendait en voiture avec ses parents ou en covoiturage avec d'autres joueurs.

Matthieu a ensuite effectué ses études supérieures à 50 km de Mouscron. Il s'y rendait en train. Il a aimé ce moyen de transport car il pouvait s'occuper, discuter et il ne devait pas être attentif au trajet. Durant son cursus, il a passé son permis parce qu'« *il avait l'âge et pour suivre l'air du temps.* » A partir de cette période, il a privilégié la voiture pour se rendre à la gare.

Son premier job demandait beaucoup de déplacements. Il a commencé par utiliser son propre véhicule mais vu les coûts que cela engendrait, il a utilisé une voiture de fonction mise à disposition du personnel. Ensuite, il a eu un emploi dont les bureaux étaient situés au centre-ville. A cette période, il s'est remis à la marche sauf quand il avait un déplacement à effectuer. Aujourd'hui, Matthieu travaille au Centre Administratif de Mouscron et il s'y rend principalement à vélo ou à pied. S'il prend la voiture, c'est que la météo est trop pluvieuse ou qu'il doit enchainer avec une conduite pour les enfants.

Matthieu n'aime pas conduire. Il est plutôt sportif et apprécie beaucoup la marche et le vélo. Lorsque sa famille se déplace en voiture, il laisse volontiers le volant à sa compagne. Il a déjà eu des accidents sans gravité. Il se méfie toujours et ne se sent pas à l'aise comme conducteur.

b) Interprétation

Les pratiques de déplacement de Matthieu oscillent principalement entre la marche et le vélo. Il utilise de temps à autre la voiture quand le temps est pluvieux ou qu'il a à charge la conduite des enfants. Pour mieux comprendre ce comportement, nous relevons plusieurs éléments.

Matthieu a d'abord été initié à un usage exclusif de la voiture pour se rendre à l'école. Vers 11 ans, il est autorisé par ses parents à se rendre à l'école à pied. Il alterne alors cette nouvelle pratique avec l'ancienne. Sa maman, qui travaillait au sein de cet établissement scolaire proche de son domicile, se déplaçait elle-même en voiture. Il a alors dû attendre l'école secondaire pour obtenir davantage d'autonomie pour se mouvoir. Il enchaine alors le développement de diverses compétences pour le vélo, le scooter, la mobylette, la moto, le train puis la voiture.

Matthieu n'apprécie pas conduire une voiture, il est même plutôt craintif. Par ailleurs, il est une personne sportive et en ce sens, aime l'activité physique que revêtent la marche et le vélo. Il est également à noter que Matthieu ne s'occupe pas de la conduite des enfants à l'école, c'est généralement sa compagne qui s'en charge. Les alternatives à la voiture lui sont donc plus accessibles. Cette pratique est d'ailleurs mise à mal dès que la responsabilité d'un trajet avec les enfants lui revient. En effet, à ces occasions, il opte automatiquement pour la voiture. Il considère d'ailleurs que deux voitures sont nécessaires au sein du couple pour assumer les trajets des enfants.

2.1.6. Stéphane

a) Description

Stéphane vit avec son épouse et leur dernier enfant qui est maintenant autonome pour ses déplacements. Les deux ainés ont quitté la maison. La semaine, il se déplace souvent seul.

Sa maison est située au sein d'un quartier densément peuplé. Elle dispose d'un garage. Un arbre face à la porte d'entrée lui est utilisé pour attacher son vélo entre deux trajets. Le stationnement est possible d'un côté de la voirie via des bandes de stationnement tracées. Il vit à sept cents mètres d'un premier supermarché. D'autres sont un peu plus éloignés. Le centre-ville est à 800 mètres.

Enfant, Stéphane se rendait à pied à l'école avec ses frères et sœurs. Il vivait au centre-ville et fréquentait un établissement scolaire de son quartier. A l'âge de 12 ans, il a reçu un vélo en cadeau à l'occasion de sa communion solennelle. Il a alors pu se déplacer seul. Outre ses trajets vers l'école, il roulait également dans le cadre de ses loisirs et aimait faire des balades.

Il a effectué ses études supérieures à 60 km de son domicile. Il logeait en internat et s'y rendait en train. C'est à cette époque qu'il a passé son permis durant une période de grève scolaire. Il

voyait ce document comme *« un outil »* car « *à cette époque-là, on se disait qu'on allait être libres* ». Il a ensuite reçu la voiture de sa maman qu'il a gardée plusieurs années. C'est quand la famille s'est agrandie que le couple a changé de voiture. A une période, il a même eu une deuxième voiture qu'il a par la suite abandonnée.

Son premier travail était situé dans sa ville et il s'y rendait à vélo. Il a ensuite travaillé dans d'autres villes situées à 50 km puis à 25 km. Pour s'y rendre, il prenait le train. Au moment où il avait à charge la conduite des enfants (qui n'avaient pas très envie d'aller à vélo), il les emmenait en voiture et se stationnait ensuite au parking des navetteurs. A d'autres moments, il prenait un vélo pliable qu'il transportait dans le train.

Aujourd'hui, il travaille à l'Administration communale. Son poste lui demande de se déplacer vers différents sites mais toujours à Mouscron. C'est le vélo qui est devenu son moyen de transport quotidien. Quand il a des formations dans d'autres villes, il opte pour le train.

Stéphane a déjà beaucoup pensé à la manière de se déplacer, aux alternatives à la voiture qui pourraient être mises en place et aux coûts des déplacements. Il est également très sensibilisé à l'environnement. Au niveau du vélo, il considère que l'expérience qu'il a acquise lui permet de se sentir en sécurité sur l'espace public.

b) **I**nterprétation

La pratique de déplacement domicile-travail de Stéphane est le vélo. En analysant son récit, des éléments de compréhension nous apparaissent.

Très tôt, Stéphane a développé des compétences pour se déplacer (marche, vélo, train, voiture) et a acquis une certaine autonomie. Il garde un bon souvenir de ses différents déplacements qu'il a vécus comme une liberté et principalement celle obtenue grâce au vélo. D'ailleurs, malgré plusieurs vols, Stéphane n'a jamais voulu abandonner cette pratique qu'il apprécie beaucoup sur le plan de l'activité physique, de la gestion du temps, de la rapidité en milieu urbain, etc.

Stéphane est aussi particulièrement sensible à la question environnementale, laquelle anime ses comportements quotidiens (tri, consommation, déplacements, etc.). Il a également une conscience aiguisée du coût de la voiture.

2.1.7. Alexandre

a) Description

Alexandre vit chez ses parents. Il s'agit d'une maison de type villa avec garage située dans un clos résidentiel proche d'une route régionale. Des bandes de stationnement sont tracées tant dans le clos que sur la route toute proche.

Sur cette voirie régionale et à 290 mètres de chez lui se trouve un supermarché, une friterie et plusieurs restaurants.

Alexandre se déplace exclusivement en voiture par *« habitude »* comme il le dit. Enfant, il a beaucoup changé d'école et il y était chaque fois conduit par ses parents. À l'école secondaire, il a tout d'abord intégré un établissement scolaire à une dizaine de kilomètres de son domicile et a pris le bus. Puis il s'est encore éloigné vers un autre établissement, lequel mettait en place un ramassage scolaire en car. Quand il évoque les transports en commun, il fait allusion à la personnalité du chauffeur et à leur relation. C'est ainsi qu'il n'a apprécié qu'une partie de ses trajets scolaires, principalement ceux où le chauffeur et lui partageaient les mêmes goûts musicaux et échangeaient à ce propos. Quand il parle également du vélo, il se rappelle le souvenir d'une chute et de la douleur qu'il a ressentie.

Il a ensuite eu un travail au centre-ville et s'y rendait à pied parce qu'il n'avait pas encore de permis. Mais dès qu'il a obtenu son permis, il n'a plus quitté sa voiture. Il a ainsi pu travailler pour une entreprise un peu plus éloignée de son domicile, dans une autre commune de l'entité mouscronnoise. Il n'envisageait pas ce type de trajet possible sans voiture.

Le passage de son permis n'a pas été simple. L'obtenir a suscité beaucoup d'émotions et une grande satisfaction. Rouler en voiture crée chez lui un sentiment de bien-être et d'apaisement.

Aujourd'hui, pour se rendre au Centre Administratif, il n'envisage pas de se passer de sa voiture même s'il a conscience qu'il existe des alternatives accessibles.

Tout au long de l'entretien, Alexandre évoque les relations humaines. Ses perceptions sont souvent liées aux échanges, à un besoin de confiance… Il est plutôt casanier et apprécie passer du temps seul en écoutant de la musique, en jouant à la console ou en naviguant sur son téléphone. Quand il sort, c'est principalement pour passer du temps chez des amis. Ceux-ci sont dispersés dans plusieurs villes de Wallonie. S'il s'y rend, c'est parce qu'il a la voiture.

b) Interprétation

La pratique de déplacement domicile-travail d'Alexandre se focalise exclusivement sur la voiture. Ce comportement peut trouver des sources dans son récit.

Tout d'abord, Alexandre a été initié à une pratique automobile exclusive pour se rendre à l'école. C'est à l'entrée en secondaire qu'il a expérimenté les transports publics mais leur usage s'est inscrit dans un contexte scolaire évocateur de mauvais souvenirs. Il a également effectué des trajets en car scolaire dont le ressenti a été fonction de la personnalité du chauffeur. En effet, Alexandre accorde énormément d'importance au relationnel et le fait de partager l'espace avec d'autres personnes peut s'avérer insatisfaisant. Il aime être seul, dans sa bulle. Ce qui ne lui semble possible qu'au travers de la voiture.

2.1.8. Isabelle

a) Description

Isabelle vit seule avec son fils de 23 ans, dans une maison mitoyenne située en centre-ville. Elle dispose d'une place dans un garage collectif situé un peu plus loin dans sa rue. Le stationnement est possible dans sa rue via des bandes de stationnement tracées. Un parking gratuit est également situé à 200 mètres.

Isabelle est à proximité de plusieurs commerces de proximité installés en centre-ville. Elle est se trouve à 1 km de deux supermarchés.

Depuis l'enfance, Isabelle a voyagé de part et d'autre de la frontière franco-belge. A l'école primaire, elle vivait dans l'entité mouscronnoise. Elle fréquentait un établissement proche de son domicile et s'y rendait à pied. Sa maman qui était seule à les élever, ses sœurs et elle, n'avait pas de permis de conduire. A l'entrée en secondaire, sa famille a déménagé de l'autre côté de la frontière. Pour éviter de devoir changer d'école entre le collège et le lycée, elle a intégré une école plus éloignée. Chaque jour, elle marchait 45 minutes pour s'y rendre. La majorité du trajet était effectué seule et le dernier tiers avec une copine. Le midi, pour éviter de rentrer à la maison et de ne pas devoir manger à la cantine, elle dînait chez son amie que la maman défrayait.
Plus tard, en raison de problèmes de santé, sa famille déménage à nouveau mais se rapproche de son école. Elle continue donc à s'y rendre à pied.

Quand elle a commencé à travailler, elle n'avait pas de permis de conduire. Sa maman avait voulu lui offrir à ses 18 ans mais elle a refusé. Elle n'était pas intéressée. Pour se rendre au travail, elle utilisait le vélo. Quand elle a été mutée vers un site à 20 km de son domicile, elle prenait le bus ou effectuait du covoiturage avec une collègue. Cette distance et les horaires en équipe rendaient son déplacement en bus plus compliqué. C'est ce qu'il l'a incitée à passer son permis de conduire et à acheter une voiture. Pourtant dès qu'il pleuvait ou qu'il neigeait, elle laissait sa voiture au garage et sollicitait sa collègue. Elle n'avait pas confiance en sa voiture qu'elle considérait comme *« un vrai savon »*.
Elle a ensuite déménagé en Belgique, dans une zone péri-urbaine de l'entité mouscronnoise. C'est à cette période qu'elle est devenue maman. Elle a alors utilisé davantage la voiture car elle avait à charge de récupérer son fils à la crèche après son travail qu'elle terminait à 18h.

Quand le papa de son fils et elle ont acheté leur maison au centre-ville de Mouscron, ils avaient en tête de se rapprocher du travail de monsieur. Ils ont ainsi pu se rendre à pied au travail et le couple a pu se séparer d'une des deux voitures qu'ils possédaient. Ensuite, Isabelle a arrêté de travailler en France et a trouvé un emploi à proximité de son domicile. Elle s'y rendait également à pied.

Au moment de la séparation, le couple n'avait donc qu'un seul véhicule. Au départ, il avait trouvé un système de partage. C'est celui qui avait la garde de l'enfant qui prenait la voiture. Cela a duré jusqu'au moment où monsieur s'en est acheté une. De son côté, Isabelle ne roulait que très peu, environ 3.000 km par an. Dès qu'elle le pouvait, elle se déplaçait à pied ou en covoiturage.

Aujourd'hui, elle se rend au travail à pied et ce, quel que soit le temps. Mais si la météo est vraiment mauvaise, elle ne va pas rentrer chez elle à midi. Dans ces conditions, si un voisin ou un collègue lui propose de l'emmener, elle accepte également plus rapidement.

Durant l'entretien, Isabelle a fait part de son attention pour la protection de l'environnement et même de son inquiétude pour l'avenir en raison du changement climatique. Elle a également discuté de ses difficultés à comprendre les nouveaux aménagements en faveur des cyclistes. En tant que piétonne mais aussi en tant qu'automobiliste occasionnelle, elle n'a pas assimilé ces nouveaux réflexes. Enfin, elle parle du manque d'offre de transports publics et de la nécessité de parking à proximité des commerces pour leur permettre de vivre.

b) Interprétation

La pratique de déplacement domicile-travail d'Isabelle est constituée exclusivement de la marche. Plusieurs pistes de compréhension sont offertes.

Isabelle a vécu au sein d'une famille sans voiture ni permis. Enfant, elle a tout de suite appris à se déplacer à pied même pour des trajets plus longs. Pour les loisirs, elle a appris à se servir des transports publics (bus, tramways, métro, train, etc.). La nécessité du permis et de la voiture sont arrivés plus tard quand plusieurs contraintes se sont accumulées comme l'augmentation de la distance domicile-travail, des horaires en équipe, l'arrivée de son fils, etc. Dès qu'elle en a eu l'occasion, elle est revenue à la marche et au covoiturage.

Isabelle a aussi appris à créer un réseau d'entraide avec des amis et connaissances pour du covoiturage ou même pour d'autres services (repas de midi chez une amie, courses de rentrée scolaire avec une connaissance, etc.). Son entourage est aujourd'hui encore un atout (trajet avec une voisine, une collègue, sa famille, etc.). Sa conscience de l'impact financier et environnemental joue également sur l'usage de la voiture qu'elle limite au maximum.

2.1.9. Philippe

a) Description

Philippe vit avec son épouse et son fils adulte.

Il vit dans une maison mitoyenne en centre-ville. L'habitation dispose d'un garage.

Sa rue est commerçante. Des bandes de stationnement sont tracées mais la zone est limitée à deux heures. Un parking souterrain gratuit est proche. Philippe est donc très proche de plusieurs commerces locaux.

Enfant, il vivait à Mouscron et se rendait à l'école à pied dans un établissement de son quartier. L'école secondaire était située un peu plus loin. Avant d'y entrer, il a reçu un vélo afin de pouvoir faire le trajet. A partir de cette période, il se déplaçait seul à vélo pour toutes ses activités (sport, mouvement de jeunesse, visite chez les grands-parents, balades avec les copains…).

Il a ensuite changé d'école et s'est dirigé vers un établissement à 25km. Quand son papa se déplaçait dans ce secteur pour son travail, il l'accompagnait en voiture. Mais quand il ne s'y rendait pas, Philippe prenait le train. Pour rentrer le soir à la maison, il faisait le trajet, depuis la gare jusqu'à son domicile, à pied. Durant sa scolarité, il évoque également un stage et un job étudiant d'été dans une autre ville. Pour s'y rendre, son papa le déposait dans une gare à 25 km de son domicile. S'y trouvait son vélo qu'il avait entreposé pour effectuer le reste du trajet, soit une dizaine de kilomètres.

Arrivé aux études supérieures, il était en internat à Bruxelles, à environ 90 km de son domicile. A cette période, il se déplaçait en train pour rejoindre la capitale. Sur place, il utilisait le tram et le métro.

En fin d'études, il a passé son permis afin de pouvoir décrocher un stage plus facilement. Il s'est alors déplacé avec la voiture de sa maman pour se rendre au lieu de stage et avec la voiture

de la société pour effectuer ses déplacements durant les heures de travail. Mais une fois à la maison, il reprenait facilement son vélo pour ses activités.

Il commence ensuite à travailler à Bruxelles. Selon ses horaires et ses activités après le travail, il s'y rendait soit en train, soit en voiture. S'il rentrait tard, il prenait la voiture.

Quand ses parents ont déménagé en zone péri-urbaine et qu'il a commencé à travailler pour la Ville de Mouscron, il a davantage pris la voiture. Puis il a emménagé au centre-ville à proximité de son lieu de travail. Ses déplacements domicile-travail étaient alors effectués à pied jusqu'au jour où il a changé de fonction et devait effectuer plus de déplacements dans la ville mais également dans d'autres villes wallonnes. Il a alors davantage utilisé son véhicule.

Il y a quelques années, il a été réaffecté dans un autre service où il effectue de nombreux trajets dans les différentes communes de l'entité mouscronnoise. Ceux-ci se font avec son véhicule et il est défrayé par son employeur. Il prend donc presque quotidiennement sa voiture. Les rares moments où il se rend à pied, c'est quand il doit aller visiter un site à quelques centaines de mètres de son domicile.

Philippe et son épouse ont chacun un véhicule. Quand il ne travaillera plus, il envisage de se débarrasser d'une voiture. Il souhaiterait alors reprendre son vélo car il aura plus de temps. Mais il pointe le manque d'aménagements et le manque de respect des usagers entre eux. Chacun ne pense qu'à ses droits sans penser aux dangers ou aux autres usagers. Il fait aussi le récit d'expériences avec des sociétés d'assurance qui poussent le consommateur à changer de véhicule au lieu de lui permettre de réparer.

b) Interprétation

La pratique de déplacement domicile-travail de Philippe est principalement axée sur la voiture même s'il lui arrive de temps en temps de se déplacer à pied. Mais ce comportement n'a pas toujours été adopté.

Dans l'enfance, Philippe a appris à se déplacer à pied, à vélo, en train et ensuite en voiture. Il a même développé des compétences d'intermodalité.

Quand Philippe a eu l'occasion d'habiter en centre-ville et de pouvoir se rendre au travail à pied, il a saisi cette opportunité. Dans sa vie privée, il marche facilement pour faire des courses ou rendre visite à sa famille. Il envisage même un retour à la pratique du vélo quand il sera à la retraite et d'abandonner son véhicule pour ne garder que celui de son épouse. Sa conscience de l'impact environnemental et financier de l'automobile semble compter.

Aujourd'hui, dans le cadre de ses missions professionnelles, il est quotidiennement amené à se déplacer et régulièrement à l'improviste. La charge de travail l'empêche aussi de passer du temps sur la route. Et enfin, il se méfie de la météo. Par ailleurs, son employeur rembourse les frais kilométriques d'un véhicule pour les déplacements dans le cadre du travail, ce qui a également tendance à privilégier l'usage d'une voiture.

2.1.10. Sophie

a) Description

Sophie s'est récemment séparée et vient d'emménager dans un appartement, au 3e étage, avec sa fille dont elle partage la garde.

Elle ne dispose pas de garage et a placé son vélo, qu'elle considère comme vieux, sur le palier. Une place de parking lui est réservée face à son immeuble. Dans les rues avoisinantes, il existe des bandes de stationnement tracées. Un supermarché est situé à 350 mètres mais elle le juge trop cher. Une friterie et des restaurants sont présents à la même distance.

Sophie a passé sa jeunesse en France. En primaire, elle a fréquenté plusieurs établissements scolaires mais elle s'y est toujours rendue à pied. Elle était accompagnée par sa maman au départ puis petit à petit, elle a pu faire le trajet avec son frère. A son entrée au collège, elle se déplaçait soit à pied, soit à vélo pour rejoindre l'école mais aussi le centre de loisirs ou voir des copines. Au lycée, elle a choisi des études en alternance et s'est éloignée de son domicile en

intégrant un établissement situé à 16 km. Pour aller à l'école, elle prenait le train. A la campagne, elle était distante de la gare et elle réalisait donc le trajet domicile-gare en voiture.

Quand elle a passé son permis, à 19 ans, c'était la liberté pour elle car elle habitait dans une zone rurale où *« sans permis là-bas, tu ne peux rien faire »*. Trois ans auparavant, elle avait vécu un accident de voiture qui a créé une peur de la voiture. Sans cette expérience, elle aurait passé son permis plus tôt. Mais avec le temps, elle a réussi à surmonter sa peur.

Après avoir rejoint le monde du travail, elle a repris des études. A cette période, elle a expérimenté le covoiturage avec une personne qui habitait à proximité de chez elle. Elle a ensuite alterné des emplois en France. Elle a alors beaucoup utilisé la voiture. Quand elle a trouvé un emploi à 400 mètres de son domicile, elle a repris la marche.

Puis, elle est venue vivre à Mouscron, dans une commune en zone périurbaine, qui n'est pas bien desservie. Elle a donc à nouveau utilisé la voiture. Quand elle a été engagée à la Ville de Mouscron, elle vivait toujours dans cette commune et a toujours effectué ses trajets en voiture.

Suite à une séparation, elle a emménagé dans un appartement. Son choix a été précipité et s'est porté sur un logement accessible à son budget. Si elle avait pu prendre le temps de choisir, elle se serait davantage rapprochée du centre. Aujourd'hui, quand elle a sa fille, elle prend la voiture car elle passe la déposer à l'école située à 2,5 km de chez elle. Mais quand elle est seule, elle expérimente d'autres modes de déplacement. Elle a pu avoir une trottinette électrique à prêter et a testé plusieurs trajets en vue d'en trouver un le plus sécurisé possible. Elle a aussi pensé à acheter un vélo électrique mais le fait de ne pas avoir de garage la freine.

Sophie fait beaucoup attention à son budget. Elle tient un tableau de ses dépenses. Elle se plaint d'ailleurs des différences de législations fiscales entre la France et la Belgique en matière de véhicules motorisés (taxe de mise en circulation, taxe de circulation…). Elle réfléchit également au carburant qu'elle utilise et avait, à ce propos, équipé son précédent véhicule au bio-éthanol. En termes de mobilité active, elle déplore le manque de protection des cyclistes et trottinettistes qui n'ont pas conscience du danger que peuvent représenter les automobilistes.

b) Interprétation

La pratique domicile-travail de Sophie est principalement la voiture même si elle a entamé une phase réflexive et expérimentatrice en faveur d'autres modes de déplacement. En s'attachant à l'enfance de Sophie, nous pouvons observer une initiation progressive vers des pratiques modales alternatives.

Au regard de son passage à des zones résidentielles rurales ou périurbaines, son recours à la voiture s'est ancré dans une perception de liberté et d'indépendance. Mais cette liberté est entravée par le coût de la voiture (assurance, taxes, carburant, etc.). Elle est également sensible à l'impact écologique de ses déplacements. Ses compétences, sa perception du coût de la voiture et de son impact écologique semblent l'encourager à envisager d'autres modes de déplacement pour se rendre au travail.

2.2. Conclusion de l'analyse verticale

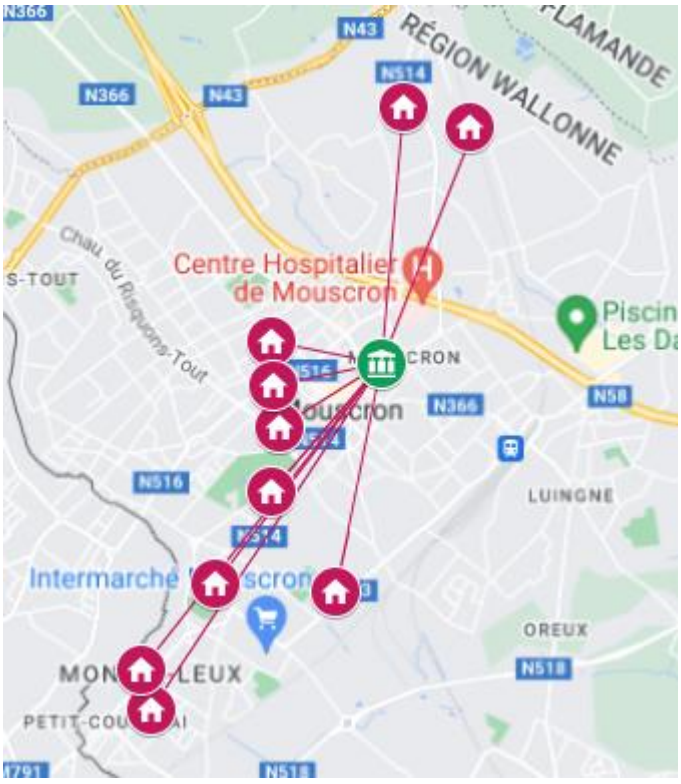


Figure 7 : Carte distance « domicile-travail » des 10 entretiens

Dans la continuité des travaux de Cailly et al. (2020), nous constatons, au travers de ces dix témoignages, que les pratiques de déplacement ne sont pas des processus figés. Elles sont capables d'évoluer et de s'adapter, de revenir sur d'anciennes routines ou d'en créer de nouvelles.

Nous pouvons également pointer un rôle important lié à la socialisation primaire et notamment celle relative au cercle familial. Certaines familles, en accompagnant leur enfant vers une autonomie de déplacement, leur permettent de développer des compétences pour se mouvoir. Ces enfants, une fois adultes, ont une palette de possibilités plus variées quand il s'agit de définir la manière dont ils vont rejoindre leur lieu de travail.

Enfin, le rapport de l'individu à son environnement influe sur ses pratiques modales. Le besoin ou la nécessité d'agir pour réduire son impact écologique le pousse à dépasser les obstacles qui pourraient se créer.

3. Analyse transversale

Après une entrée dans la singularité de chaque entretien, nous proposons de prendre de la hauteur pour analyser les entretiens dans leur globalité. Pour ce faire, comme nous le suggérions supra, nous traverserons chaque entretien par thème. La majorité de ces thèmes ont été guidés par notre cadre théorique. Une première lecture a été donc été réalisée sur base des éléments conceptuels que nous avions sélectionnés dans notre carnet d'entretien. Le matériau a ensuite été malaxé avec un regard plus ouvert, lequel a permis de mettre en évidence certaines récurrences des éléments de discours.

3.1. Le rôle de la famille

Nos premières observations prennent appui sur les études de Cailly et al. (2020) ainsi que de Kaufmann et Widmer (2005). Nos informateur·rice·s nous invitent à penser le rôle de la famille dans l'adoption d'une pratique de mobilité. De ce point de vue, nous constatons plusieurs effets.

Le premier effet que nous observons est lié à l'**autonomie**. Sept intervenants sur dix effectuaient le trajet jusqu'à l'école en mode actif. Généralement, l'établissement scolaire était tout proche de leur habitation et le déplacement se faisait à pied. Ils s'y rendaient avec un parent, un adulte de confiance ou avec les membres de leur fratrie. Puis, en grandissant, les distances se sont étendues et les adolescents ont pu adopter des pratiques de plus en plus autonomes, principalement à travers le vélo ou les transports en commun. Plusieurs interlocuteurs ont conté ce qui pourrait s'apparenter à un rite de passage lors de leur entrée en secondaire. A cette occasion, certains recevaient même un vélo en cadeau en vue de les guider vers leurs nouveaux apprentissages **:** l'introduction dans la circulation.

> *« Ma maman, elle m'accompagnait mais parfois j'allais toute seule ou je revenais toute seule. Il y avait les rangs donc. (…) Quand je suis montée en secondaire, ne fût-ce qu'à l'école ***, j'avais un vélo blanc là de chez Tuyttens. J'allais à vélo. »* (Béatrice – 47 ans)

> *« Je suis issu d'une fratrie de cinq et donc on allait tous en rang entre guillemets. Mais on était deux, trois. (…) Et en fait, tu vois, sur le parcours, il y avait ma grand-mère qui habitait. Donc si jamais on avait un petit problème ou on se devait se… faire un arrêt, on avait ma grand-mère qui était à… à la moitié du parcours. (…) Pour passer de la primaire au secondaire, on recevait un vélo quand on avait son CEB et après on se mettait à faire du vélo. (…) J'allais à vélo à l'école, ça allait super vite. »* (Stéphane – 49 ans)

> *« Tu vas rigoler. C'était à l'époque euh que tu faisais ta grande communion tiens, un vélo pour aller au collège »* (Philippe – 59 ans)

Thibaut, lui, était un peu plus éloigné de son domicile. Cette initiation à vélo a eu lieu plus précocement que les autres. Nous supposons que cela est dû à la distance qui est peut-être plus longue à accomplir quand on est petit. D'autant qu'en grandissant, il l'a parcourue à pied.

> *« Ben j'étais déjà un cycliste. J'habitais ***, j'allais à l'école *** à vélo. Déjà donc en primaire, j'allais déjà à vélo. Puis en secondaire, j'allais à pied carrément. Donc je faisais mes 5 kilomètres aller, 5 kilomètres retour, à pied. Plutôt à pied ouais. Mais j'avais pas papa et maman qui me déposaient en bagnole quoi lorsque euh… C'était à vélo. »* (Thibaut – 42 ans)

Deux participants relatent une autre étape, à l'âge de 16 ans : celle du scooter.

> *« C'était tous les jeunes qui avaient un scoot… un scooter. Donc euh c'était pour faire comme les autres et euh avoir un scooter. (…) Et puis ça m'était utile parce que j'allais au foot en scooter, j'allais… Et c'était parfois plus loin. »* (Matthieu – 42 ans)

> *« Ça allait plus vite que le vélo (rires). Et puis, on pouvait transporter quelqu'un. (…) De temps en temps hein, si on devait aller poster, et tu sais, pour les enfants du patro, euh du courrier. J'avais une copine qui venait… »* (Béatrice – 47 ans)

Pour nos deux automobilistes exclusifs, le chemin est un peu différent. A l'école primaire, ils étaient accompagnés par leurs parents, en voiture. Puis à l'école secondaire, ils se sont éloignés de leur domicile. La distance les a guidés vers les transports en commun. Pour Alexandre, l'autonomie a commencé avec les transports publics. Une expérience qu'il met en lien avec un épisode difficile de son parcours scolaire. En effet, son intégration dans l'enseignement secondaire a été difficile. Il a donc rejoint un établissement spécialisé, lequel organisait un ramassage en bus avec des encadrants. Pour Amélie, l'expérience des transports n'a pas non plus réussi à la convaincre. Qu'il s'agisse du bus ou du train, elle n'en retient rien de positif. Elle ne s'est pas sentie aussi indépendante que lorsqu'elle a pu conduire en voiture.

Nous observons donc que les familles guident leur enfant vers **des pratiques de déplacement émancipatrices.** Elles fonctionnent de manière progressive. Les enfants commencent par se déplacer sur de courtes distances et/ou avec un accompagnant. Puis en grandissant, le parcours s'étend, les équipements et les modalités évoluent.

Nous constatons que plus cet affranchissement a démarré tôt et a été varié, plus l'individu a développé des compétences de mobilité et plus il est capable de s'ouvrir aux alternatives de la voiture individuelle.

Le deuxième effet que nous observons est celui lié aux **relations extérieures**. Dans le même ordre d'idée que l'autonomie, certains enfants et adolescents ont été tournés plus vite que d'autres vers le monde extérieur. Cette relation avec l'extérieur a pu, par exemple, être concrétisée, par des activités extrascolaires (sports, mouvements de jeunesse, etc.) ou par des sorties sans adulte (promenades à vélo, se rendre chez un ami, etc.). Ces individus semblent plus aptes à affronter leurs craintes. Même s'ils pointent des dangers pour les usagers des modes actifs, ils ont davantage confiance en leurs capacités. Ils sont aussi plus à l'aise avec les personnes qu'ils ne connaissent pas. Alors que pour les autres, l'habitacle automobile semble représenter un refuge.

De ce point de vue, certaines attitudes sont particulièrement intéressantes tant elles sont opposées. D'une part, il y a les personnes qui n'ont pas eu beaucoup d'opportunités de se déplacer seules et qui ont besoin d'un lien de confiance.

> *« Il y a tellement de cinglés que ça me ferait peur de prendre un inconnu dans ma voiture. »* (Amélie - 35 ans)
>
> *« C'est très bien le covoiturage. Pour moi, c'est très bien parce que ça économise beaucoup de choses. Mais ça implique une relation de confiance avec l'usager. »* (Alexandre - 31 ans)

Et d'autre part, celles qui ont très vite pu effectuer des trajets en autonomie et qui semblent plus ouvertes aux autres.

> *« Quand j'étais jeune, j'ai tenté l'auto-stop. (..) J'avais raté mon train. »* ou encore *« La première fois que j'ai pris le train en venant de Tournai, j'ai fait confiance à une jeune*

fille qui s'est trompée et on s'est retrouvé à Baisieux (rires) *au lieu d'arriver à Mouscron quoi. »* (Philippe – 59 ans)

« A l'époque de la covid, par exemple, je m'étais mis sur le groupe Facebook covoiturage, mais je n'ai jamais eu de demande et ça ne s'est pas développé. Il manquerait peut-être une sorte de Blablacar, mais tu vois de courtes distances. Un Blablacar Wapi quoi par exemple. » (Stéphane – 49 ans)

« Si j'ai de la place cet été, pourquoi pas proposer à quelqu'un une place dans ma voiture pour faire un bout de trajet ? Tout ça, ce ne serait pas des choses qui me dérangent. » (Sophie – 40 ans)

Le troisième effet est celui de **l'exemple** offert par les membres de la famille quand il s'agit de se passer de la voiture individuelle. Nos entretiens ont en effet mis en avant 2 situations avec des parents sans permis de conduire. Ces enfants, à l'âge adulte, semblent davantage en mesure de penser leurs déplacements sans la voiture. Nous n'avons pas de verbatims reliés à l'effet que cela a eu. Il nous est donc difficile de mettre en évidence le rôle de l'expérience vécue par les membres de la famille comme le mettant en avant Cailly et al (2020). Il se pourrait que cela soit dû à l'expérimentation d'autres modes de transports ou véritablement au fait d'avoir vu ses parents se déplaçer autrement qu'en voiture. Ce point pourrait être une porte d'entrée pour une autre recherche afin de mettre en avant le rôle que cela a pu jouer.

3.2. Devenir automobiliste

Pour l'ensemble des enquêté·e·s, **le passage du permis de conduire** répond à une évidence. Personne n'a envisagé de ne pas se lancer dans cette phase d'apprentissage. Et même si parfois la formation ou l'examen ont été difficiles, aucun·e n'a abandonné. Avoir un permis de conduire et une voiture répond à une **norme sociale**. Les discours sont d'ailleurs significatifs.

Certains évoquent **l'évidence, la suite logique**.

« Ben, on était tous contents. A 18 ans, il fallait…euh…fallait passer son permis, qu'on ait une voiture ou pas. (…) C'était la suite logique. » (Stéphanie – 56 ans)

« J'avais l'âge de passer le permis et j'ai fait. (…) Naturellement. Pas spécialement eu un cadeau ou quoi que ce soit. C'était vraiment euh pour suivre l'air du temps. » (Matthieu – 42 ans)

D'autres font référence aux **symboles de liberté et indépendance** associés à la voiture.

« *Allez à cette époque-là même aussi, on se disait allez qu'on va être libre entre guillemets quand on aura le permis.* » (Stéphane – 49 ans)

« Le fait de l'indépendance que ça procurait. » (Alexandre – 31 ans)

« C'était pour faire euh… pour avoir mon indépendance. » (Isabelle – 54 ans)

« Il y a beaucoup de monde qui travaille à la ville et qui viennent là parce que c'est la campagne, mais sans permis là-bas, tu peux rien faire. (…) Mon permis, je l'ai payé moi-même euh. Donc ouais, si, moi j'avais ce besoin d'indépendance. » (Sophie – 40 ans)

Mais il y a surtout, un **côté indispensable, obligatoire** qui s'est imposé. Sans permis et sans voiture, tous nos interlocuteurs considèrent qu'ils vont se trouver en marge de la société. C'est une étape cruciale pour entrer dans l'âge adulte et surtout faire partie du monde du travail.

« J'ai passé mon permis de conduire à 20 ans parce que je devais faire mon année de stage et on demandait d'être détenteur du permis de conduire. Donc là, je l'ai passé en un mois pendant les vacances et je commençais mon stage au mois d'août. Et là, ben j'allais dans un bureau à Lys-Lez-Lannois, puis à Lens. Je roulais quoi. Mais avant, je faisais tout à vélo. » (Philippe – 59 ans)

*« Mais c'est vrai que c'était pratique quoi. Et puis voilà euh… On le voit pour travailler et tout ça. C'est la première chose que *** (le responsable du service) y'a demandé quoi. J'étais en vélo pour me présenter et tout ça mais... est-ce que t'as le permis ? Et oui, j'avais le permis.* » (Béatrice – 47 ans)

« Euh ben je pense que j'ai pas eu un travail stable avant d'avoir une voiture pour y aller. » (Alexandre – 31 ans)

« J'étais en usine, donc 5 à 1 et d'1 à 9. Donc voilà. Et c'est ça que j'ai dû me... C'est ça que j'ai dû me secouer les puces pour dire de passer mon permis. Et de m'acheter une petite voiture parce que c'était impossible à 5 h du matin de trouver... Enfin, même avant puisqu'on commence à 5 h du matin. C'est plus dans ce cas-là quoi. C'est plus euh... » (Isabelle – 54 ans)

Le chemin vers le permis de conduire semble avoir des conséquences sur la manière dont les individus vont envisager leurs déplacements futurs. Plus l'attrait pour la voiture est fort et précoce, plus le recours à l'automobile va être prégnant. Un recours plus tardif et plus contraint va avoir tendance à venir ajouter la voiture à d'autres formes de pratiques de déplacement.

Après le passage du permis vient la question de l'achat de la voiture. Alors que pour certains l'achat de la voiture est allé de pair avec le permis, pour d'autres, ces deux événements étaient

relativement espacés dans le temps. Mais pour tous, une fois que la première voiture a été achetée ou offerte, il n'est plus envisageable de s'en passer. Elle est devenue ressource indispensable. Certains ont pu réduire le nombre de voitures du ménage mais tous s'accordent sur le fait qu'au moins un véhicule doit être à disposition. Si ce n'est pour les trajets quotidiens, tout au moins pour le transport de charges lourdes comme les courses ou se rendre au parc à conteneurs mais aussi pour les vacances.

> *« En fait, moi je pense qu'il faut garder une voiture. Ça, obligé, parce que comment on fait pour partir en vacances ? Ça, c'est impensable. »* (Béatrice – 47 ans)

> *« Si j'ai besoin de transporter quelque chose euh... c'est la voiture. »* (Thibaut – 42 ans)

Les automobilistes exclusifs sont d'ailleurs les seuls à penser que se passer de la voiture n'est qu'une *question de volonté*. Est-ce que s'essayer à d'autres formes de pratiques de déplacement renforcerait le besoin d'une voiture individuelle ? Ou s'agit-il d'un biais cognitif où les personnes qui, malgré une volonté à réduire l'usage de la voiture, ne parviennent pas à s'en passer autant qu'elles le souhaiteraient ? Ce qui pourrait les amener à dire que la voiture est indispensable.

3.3. Le rôle des enfants

L'arrivée des enfants amène aussi à repenser les pratiques de déplacement. Trois femmes sur les cinq de notre échantillon ont évoqué spontanément **l'arrivée des enfants** comme le déclencheur d'une phase majoritairement tournée vers la voiture.

> *« Mais après bon quand je suis tombée enceinte, bah que ... après avec un bébé, bah on a acheté une voiture à ce moment-là quoi. »* (Stéphanie – 56 ans)

> *« Faut dire aussi que quand on m'a volé mon vélo, je n'avais pas d'enfant. Et après, j'ai eu euh Marie assez vite et donc là pour faire le trajet jusqu'à là.... à la crèche puis le boulot j'm'voyais pas faire ça en vélo ni à pied. »* (Béatrice – 47 ans)

> *« Après j'ai eu mon fils, donc euh ben quand je devais aller le chercher euh à la crèche ou tout ça. Donc là j'ai plus pris ma voiture hein. »* (Isabelle – 54 ans)

Mais c'est surtout la **gestion de ces enfants** qui semble déterminante pour l'utilisation de la voiture. Nos observations viennent ici rejoindre celles d'Anciaux (2020). À une exception près,

les cyclistes et marcheurs de notre échantillon n'ont pas ou plus à charge la conduite de leur(s) enfant(s) lors de leur trajet. A ce propos, le témoignage de Matthieu est très intéressant.

> *« Moi, je ne m'occupe pas de la conduite des enfants. C'est Aline qui les conduit. (…) Aline conduit Rachel chez ses parents qui n'habitent pas loin de l'école. Et Axel, lui, maintenant, il va à pied chez un copain qui habite dans la rue d'à côté et c'est lui qui le prend parce que ses fils vont à la même école. Et pour revenir, Rachel va chez sa mamie avec le rang. Aline la récupère là. Et Axel, il revient tout seul en fait. Il revient à pied. »* (Matthieu – 42 ans)

Ce constat est encore plus flagrant quand il évoque les situations où il a un déplacement à effectuer avec sa fille. :

> *« Demain, je dois aller à Tournai avec la petite chez le dentiste. Ben je vais prendre ma voiture au matin, comme ça, je peux directement y aller. Si je dois préparer, réfléchir au travail et déjà avec les horaires, ça va être compliqué. »*

Sophie, récemment séparée, fait également référence à la gestion de sa fille par rapport à sa mobilité.

> *« La semaine où j'ai pas Evy, maintenant c'est vrai que je vais privilégier la trottinette. »* (Sophie – 40 ans)

La gestion des enfants est à tel point liée à l'utilisation de la voiture qu'elle peut même engendrer l'achat d'un deuxième véhicule. Stéphane l'évoque très clairement.

> *« Pour des activités avec les enfants. En fait, quand ils étaient en primaire ou au début du secondaire. Et après globalement, ils se débrouillaient tout seuls pour se déplacer soit à vélo, soit à pied, mais quand même aussi en voiture. Voilà. Mais maintenant en fait, ils sont partis de la maison donc on a considéré que la deuxième voiture c'était du luxe. » (*Stéphane - 49 ans)

Au travers des différents récits, **l'autonomie laissée aux enfants** au sein de la famille semble avoir évolué. Nous le disions : la majorité de notre échantillon a été guidée, par leurs parents, vers des pratiques de déplacement émancipatoires. Devenus parents, nos interlocuteurs n'ont pourtant pas reproduit ce schéma. Seul Stéphane a fait spontanément référence à la nécessité de rendre ses enfants autonomes.

*« Allez euh pour les activités en centre-ville, non, ils allaient à pied. (…) Toute une période aussi où alors j'ai un de mes enfants qui n'a pas été en centre-ville à l'école et qui était du côté de la Marlière. Et là...euh, il faisait du covoiturage avec mon épouse. (…) Mais moi j'ai quand même dit à un moment donné euh... c'est aussi bien pour l'autonomie. Et alors…euh, quand il était en âge d'être en première secondaire, j'ai dit vélo. Et alors au début : "Ah quand c'est l'hiver, non". Mais depuis lors... Et puis... Enfin, petit à petit, il a pris confiance en lui aussi. Et donc maintenant il va à vélo. Il va à vélo au **** et euh... il aime bien. Et il a pris le pli en fait. C'est euh... Il faut se mettre en... allez, il faut se mettre en jambe entre guillemets. »* (Stéphane – 49 ans)

Les autres interlocuteurs ont défini la nécessité de recourir à la voiture au travers des conduites de leurs enfants. A titre d'exemple, Béatrice accompagnait ses enfants à l'école et à l'académie en voiture. Il s'agit pourtant du même trajet qu'elle effectue aujourd'hui à vélo pour se rendre au travail. Elle-même, enfant, réalisait un trajet similaire seule à vélo. Le discours de Stéphanie va également dans ce sens quand elle se positionne sur le caractère obligatoire de la voiture.

« Moi j'ai plus d'enfants à aller...euh... déposer à l'école. Quand on a des enfants, beaucoup de gens sont obligés. » (Stéphanie – 56 ans)

Plusieurs pistes ressortent de notre enquête. L'affaire Dutroux est clairement exprimée par Stéphane :

« Mais là, moi je... Allez... Enfin, c'était les années 90-80. Euh... Moi j'avais une liberté vélo euh... Enfin je faisais des tours, j'allais jusque... Enfin, j'aimais bien faire le mont Gallois et le mont de Tombroek et tout ça. J'allais à Luingne à vélo. Je faisais des tours de vélo de 3 ou 4 h sans problème. Ce qui, après, entre guillemets, la fameuse année 1996 et de Marc Dutroux, euh... ça a changé dans notre société. Avec…euh, une crainte euh et qui a vraiment euh... Et pourtant, ben je n'étais pas encore parent. Et après, quand on est devenus parents, oui, on a été plus protecteurs. (…) Ça a marqué quand même un... une cassure dans la liberté euh... de circuler des jeunes entre guillemets. Je crois que ça revient tout doucement. Mais bon, on est presque 30 ans plus tard hein. Et euh... Et donc voilà. Et pourtant, aujourd'hui, on a des outils de géolocalisation. On peut vraiment être euh sécurit'. Euh on peut vite se téléphoner. Avant, il fallait trouver télécabine si tu crevais entre guillemets. Euh... Donc tout ça... Allez, on a des outils de communication qu'on n'osait même pas imaginer dans les ann... années nonante. Et pourtant on avait entre guillemets, nous jeunesse, plus de liberté. » (Stéphane – 49 ans)

D'autres parlent de l'évolution de l'offre de transports publics ou de la circulation automobile qui s'est densifiée.

« C'est les situations qui font que... euh... les enfants sont un peu, je trouve, malmenés par rapport à notre situation avant. Euh. Mon plus jeune aimait bien faire du vélo, il a encore son vélo. Il en a fait moins que moi évidemment. Mon plus vieux, il n'a pas fait beaucoup de vélo. Mais euh c'est vrai que, ben ils ont une auto parce qu'ils ont besoin

mais... Il doit aller à la formation IFAPME le mercredi. Ben en fonction de l'horaire du train, c'est pas toujours possible. Malgré que c'est pas loin de la gare donc euh. Voilà quoi. » (Philippe – 59 ans)

« Ben on le voit à Mouscron, c'est de plus en plus embouteillé. Il y a de plus en plus de voitures » (Matthieu – 42 ans)

La position des parents à l'égard de leurs enfants semble donc avoir changé au fil des années

3.4. Expériences, représentations et perceptions

Les effets des **expériences vécues** divergent d'une situation à une autre. Dans le cas d'Amélie, elles ont été rédhibitoires en ce qui concerne le vélo et le train.

« Bah après en fait, j'ai eu un accident de vélo quand j'étais euh, je devais être en 6e primaire, je pense. Et depuis, je ne suis jamais remontée sur un vélo donc euh… »

« Beaucoup de retard… souvent ou des trains annulés ou euh… Et alors, bah des horaires qui correspondent pas forcément tout le temps avec tes horaires de cours quoi. (…) Après ça m'a pas dérangé de le faire, mais maintenant que j'ai la voiture, je la ferai plus quoi. »

D'autres anciens navetteurs ont relaté ce type de vécu. Comme Stéphane qui considère que pour parcourir 25 km, *« la voiture, ça sera quand même mieux »* et concède que *« la SNCB, c'est pas tous les jours fiable »*. Pourtant, lui continue de se déplacer en train parce qu'il considère qu'en faisant cela, c'est un *« acte citoyen »* dans la mesure où ce comportement réduit le nombre de voitures sur l'autoroute.

Les conclusions de Cailly (2020) n'ont pas pu être vérifiées dans le cadre de notre enquête en ce qui concerne l'origine du changement. Mais nous constatons que face à une situation similaire, l'expérience n'est pas ressentie de la même manière d'un individu à l'autre. Les représentations préalables à la phase d'expérimentation semblent avoir un rôle à jouer. Si, durant l'expérience, des représentations négatives se confirment alors qu'aucun point positif n'apparaît, l'usager peut rejeter le mode de déplacement. Mais si des points positifs sont soulevés et qu'en plus, la pratique s'intègre dans le système de valeurs de l'usager, il est probable que celui-ci dépasse les désagréments constatés. Revenons sur le cas de Stéphane qui concède le caractère imprévisible du train (bug des passages à niveau, personne heurtée, aléas météorologiques, etc.) mais qui continue pourtant de l'utiliser. Il y trouve plusieurs points

positifs comme le fait de pouvoir lire ou télétravailler. Il apprécie le fait de ne pas avoir à chercher de parking et de pouvoir marcher ensuite. Enfin, il voit dans le train une manière d'agir pour l'environnement et d'éviter de *« rajouter des voitures sur l'autoroute ».*

La notion d'**opportunité** à laquelle font référence les travaux de Cailly (2020) est également apparue dans nos entretiens. Béatrice parle d'une action lancée par son employeur, laquelle l'a incitée à reprendre le vélo. Sophie fait quant à elle référence aux travaux de rénovation du parking pour justifier son essai de la trottinette électrique.

> *« Oui, maman. Elle m'en a... Enfin elle en avait acheté une, il y a quoi ? Il y a un an ou deux qu'ils l'ont. Mais bon, ils s'en servent pas beaucoup. Et entre deux, ils ont acheté des vélos électriques. Et puis euh comme il y a le souci du... du parking en bas, enfin du parking en haut qui est en travaux, je me suis dit euh, ça va peut-être un peu être moins galère pour trouver une place quoi. Et je peux partir plus tard d'ici... aussi quoi. »* (Sophie – 40 ans)

> *« En fait, c'est quand y a eu, au boulot euh... la première action là pour...euh... motiver les gens à venir au travail en vélo que là je me suis dit : "Tiens ? Ça serait bien quand même euh d'avoir un vélo. (…) Là ben à un moment donné... ben souvent, c'était la voiture. Avec l'action en fait je suis revenue un peu plus au vélo. »* (Béatrice – 47 ans)

Les différents témoignages relatent un autre élément particulièrement intéressant : **le rapport au temps**. Pour tous nos interlocuteurs, il s'agit de trouver le moyen de déplacement le plus efficace en termes de rapidité. Cela révèle une autre *« dimension téléoaffective majeure de nos sociétés contemporaines, à savoir : ne pas perdre de temps »* (Anciaux, 2020, p. 141).

> *« J'ai l'impression, c'est du temps perdu... euh d'être dans une voiture tout le temps. »* (Béatrice – 47 ans)

> *« Donc ça c'était pratique quoi. Je perdais pas de temps dans les transports quoi. »* (Sophie – 40 ans)

C'est dans ce but que chacun met en place une stratégie pour aller plus vite et ce, quel que soit le mode déplacement. Les automobilistes comme Amélie vont chercher à se garer *« à un autre endroit pour éviter la circulation »* et ainsi pouvoir repartir plus rapidement. Ces embouteillages et l'encombrement lié à la voiture, les cyclistes vont aussi chercher à en réduire l'impact.

« Je trouve que c'est vraiment pratique quoi pour aller au centre. Tu ... Les voitures y font la file, ben tu te faufiles et tu... tu continues. Je vois que c'est plus euh... ou moins stressant que d'être dans la voiture et de dire : "tin, j'vais être en retard et tout euh..." Là, j'ai pas l'impression que euh... en prenant le vélo, j'vais être en retard euh.... à mon travail quoi. Je me faufile et je continue... » (Béatrice – 47 ans)

« J'préfère aller à vélo au travail qui m'permet d'aller plus vite euh...et aussi de... de pas devoir chercher une place à garer et ... et voilà quoi. » (Stéphanie – 56 ans)

« Quelquefois, je vais chez le… le kiné. Mon kiné, il est ici au bout de la rue. Donc euh… tu vois, c'est plus pratique en trottinette, tu n'as pas à stationner euh. Tu vois, je rentre la trottinette au cabinet et hop, je repars euh. Je suis là en cinq minutes après si je repars entre midi. Parce que les rendez-vous, c'est souvent entre midi et deux. Si tu repars, qu'il faut retrouver une place, c'est la galère totale. » (Sophie – 40 ans)

Le temps disponible peut aussi devenir un outil pour définir la manière dont l'individu va se mouvoir.

« Ça, on marche mais plus pour le plaisir. Mais ça nous arrive, par exemple d'aller, de temps en temps, faire nos courses quand on a bien le temps, tu vois, qu'on est pas pressés par... euh... le fait qu'il faut faire à manger ou quoi, on va parfois faire les courses déjà euh... à pied. » (Béatrice – 47 ans)

« Forcément, tout ce qu'on sait faire à pied, on le fait à pied aussi, Mais c'est plus en mode s'oxygéner, promener enfin tu vois. Si c'est un peu plus euh, comment dire, distant ou si t'es un peu plus pressé par le temps. Ben là, là je prends le vélo quoi. » (Thibaut – 42 ans)

« Et... Et quand je prends la voiture, c'est parce que je dois faire des grosses courses ou que je dois aller chez une copine ou un autre qui habite très... allez... assez loin et... Et je ne peux pas perdre mon temps euh... Allez. Enfin le soir, le temps est compté. » (Isabelle – 54 ans)

Mais **la perception du temps** passé à faire un trajet diffère d'un individu à l'autre. Dans le même temps, chacun va faire en sorte de rendre ce trajet le plus agréable ou le plus efficace possible. Différentes pratiques vont alors se combiner comme lire, travailler, écouter de la musique, observer la nature, etc. Ce qui rejoint les conclusions de Buhler (2015) sur la pratique automobile et que nous pouvons appliquer à d'autres pratiques de déplacement.

« En voiture, tu dois toujours être attentif et tout ça. Tandis que dans le train-là ben tu peux t'occuper, relire tes cours euh, discuter avec les copains et tout ça. Moi j'aimais bien le train. » (Matthieu – 42 ans)

« Mettons si je prends ma voiture, donc je prends ma voiture, je la gare... je la mets dans le garage, hop. J'arrive ici. Voilà, j'ai pas... Que le fait de marcher. Bah déjà en plus, j'essaie de ne pas prendre toujours le même euh, le même chemin. Comme ça ben ça me change quoi si tu veux. Et puis ça me permet de décompresser. C'est pas toujours évident au boulot. Avec euh... Ben voilà on sait ce que c'est au boulot quoi, mais pas toujours évident. Donc c'est un sas de décompression pour moi. » (Isabelle – 54 ans)

« Allez. Et ce qui fait beaucoup, c'est la musique qu'il y a dans mon véhicule. Sans musique, je pense que je ressentirais le même ennui si j'étais à pied. Je mets la musique, mon Spotify avec mon Apple, etc. Et rien que ça ben, c'est pas que j'oublie un peu, mais j'ai la musique. Je suis dans mon truc etc. Même des fois, quand une musique, quand j'arrive ici, il y a une musique qui a démarré sur Spotify. Ben j'attends limite qu'elle soit terminée pour enlever le moteur et clac, sortir du véhicule. » (Alexandre – 31 ans)

3.5. Le contexte professionnel

Les ressources mises à disposition par l'employeur ont également un impact. Dans le cadre de ce mémoire, nous avons ciblé un groupe d'individus travaillant au même endroit. Ce qui permettait de réduire l'impact du contexte professionnel sur le mode de déplacement. Mais en analysant l'histoire mobilitaire des individus, nous avons pu observer que le contexte professionnel peut aussi être déterminant en matière de déplacement et à différents points de vue.

Tout d'abord, au niveau **des ressources mises à disposition**. Au moment de l'entretien, Amélie, Béatrice, Philippe et Sophie ont évoqué le besoin de se déplacer dans le cadre de leur mission professionnelle. Toutes et tous ont mentionné des ressources offertes par l'employeur. Amélie et Sophie utilisent souvent les véhicules communaux. Béatrice nous parle d'alternatives acquises par la Ville de Mouscron comme *« les véhicules électriques, un scooter électrique ou encore un vélo »* mais ne s'en sert pas. Ce qui nous laisse penser que si cette mise à disposition n'est pas accompagnée ou encadrée, le recours à la voiture prédomine. Par ailleurs, une autre ressource disponible pour les salariés de la Ville de Mouscron, c'est l'abri vélo sécurisé. C'est ce qui permet à nombre de cyclistes, trottinettistes ou cyclomotoristes de se stationner facilement et rapidement. Cette facilité est un argument que nous avons pu entendre au travers des différents récits.

Ensuite, au niveau des **procédures** mises en place par l'employeur, certains modes de déplacements sont avantagés par rapport à d'autres. Sur le plan des déplacements

professionnels, Philippe a d'ailleurs développé un savoir-faire bien rôdé afin de bénéficier du défraiement des kilomètres parcourus avec sa voiture personnelle. Il partage même ce savoir-faire avec d'autres collègues. Mais ce type de note de frais n'existe pas pour les modes actifs. Seuls les déplacements en transports publics et en voiture personnelle font l'objet d'un remboursement.

Toutefois, d'autres avantages sont octroyés par l'employeur au niveau des déplacements domicile - travail. Dans ce cadre, l'utilisation des transports en commun fait l'objet d'un remboursement intégral. Il s'agit d'ailleurs d'une obligation (Ridole, 2022). Les kilomètres parcourus à vélo ou à trottinette sont, eux-aussi, indemnisés à hauteur de 27 centimes par kilomètre et à concurrence de 2 allers-retours quotidiens. Ce système d'indemnisation ne s'applique par contre pas à la voiture ni aux piétons. Si la volonté de l'employeur est d'encourager la mobilité durable, l'indemnité piétonne serait sans doute une piste à explorer. C'est d'ailleurs une des revendications de l'ASBL Tous à pied (tousapied.be, 2021).

3.6. Les aménagements physiques et le partage de l'espace

Comme nous l'avons brièvement évoqué, les aménagements physiques peuvent encourager ou dissuader les usagers à opter pour telle ou telle pratique. Force est alors de constater que **ces aménagements ont tendance à encourager la voiture au détriment des autres modes de déplacements.** En effet, nos observations sur le terrain, comme décrites lors de notre analyse verticale, montrent que l'ensemble des participants ont la possibilité de stationner leur voiture sur la voirie. D'ailleurs, pour celles et ceux qui ne possèdent pas de garage privatif, se déplacer en voiture ne semble pas poser de problème.

> *« Enfin, je veux dire que la voiture, elle est devant chez toi, tu la prends quand t'as envie et quand tu veux faire quelque chose quoi. »* (Amélie – 35 ans)

La situation n'est pas semblable pour les cyclistes. L'absence de zone de stationnement vélo invite à plus d'ingéniosité. Béatrice a par exemple installé un crochet sur sa façade pour y stationner son vélo. Mais cette solution dépend de la météo.

> *« Quand il fait beau, sera plus vite le vélo... Même pour faire une petite course ou quoi...euh..., là c'est tout le temps le vélo. Je trouve que ça va plus vite et tout ça... et du coup euh... Ça, je peux l'attacher devant tu vois sans rentrer à chaque fois... parce que*

moi, comme on n'a pas de garage fin, c'est ça le truc aussi quoi... C'est que, regarde aujourd'hui il est là. Parce qu'y'a le sapin (de noël) *et donc, euh, quand je vais aller faire une course ben... je vais plus vite aller chercher ma voiture, alors que... quand il fait beau, ben automatiquement, lui, il reste dehors... au crochet. Y a que la nuit, alors que je le rentre... Tu comprends »* (Béatrice – 47 ans)

De son côté, Thibaut *« se casse le dos »* chaque soir pour rentrer son vélo. C'est pourquoi il réfléchit à des alternatives comme la construction d'un garage vélo privé ou la mise à disposition d'un abri vélo partagé et sécurisé.

Ce manque de stationnement vélo pose une autre question, celle du **vol**. En effet, le vélo est beaucoup plus exposé au risque de vol. C'est notamment pour cette raison que Béatrice et Thibaut le rentrent chaque soir. Ce risque est connu. Il demande une certaine adaptation et peut même engendrer un renoncement.

« *Il y avait le fameux local tout pourri là.... euh. Ouais c'est là que je le mettais, sinon... il prend la poudre d'escampette. (...) Même au début avec le CAM, t'as... faut venir à vélo, mais t'as même pas un... endroit sécurisé pour les vélos. Hein y'en a combien qui sont pas fait voler ?*» (Stéphanie – 56 ans)

« Ça va pas me mettre un frein. C'est pas spécialement un frein de savoir où je vais mettre mon vélo. Il faut que j'aie un endroit pour l'attacher. Un poteau, un grillage ou... Tu vois, j'vais pas... Je me vois pas le laisser tout seul sur son pied ou avec un cadenas ou... le gars en camionnette ben... Le gars s'il veut le voler, il va le voler. De toute façon, on est... Le gars, il s'arrête avec sa camionnette et qu'il a juste à ouvrir ses portes, ils prennent un... Il faut qu'il y ait quand même un peu de boulot pour eux, pour disquer le grillage, pour savoir le piquer quoi. C'est pas une phobie du tout. D'ailleurs, on l'a fait euh assurer notre vélo. Y'est assuré contre le vol, contre euh… Y'est assuré comme une espèce de mini omnium sur genre euh... Si on se le fait choper ou quoi, on paye une mini omnium pas cher. C'est... Je crois c'est 8 € par mois. Si un jour on me le vole ou si y'est accidenté ben... j'ai un nouveau. » (Thibaut – 42 ans)

« Après moi j'avais regardé aussi pour acheter un vélo électrique, mais le problème ici c'est que j'ai pas de garage tu vois. Je vais pas mettre mon vélo électrique ici. Tu vois, on n'a pas de local sécurisé. Donc je me dis si j'achète un vélo électrique euh. Ça coûte un petit peu euh... » (Sophie – 40 ans)

En ce qui concerne les autres modes (cyclomoteurs, motos, trottinettes, etc.), nous n'avons pas eu de témoignages directs sur le sujet. Toutefois, nous pouvons supposer que pour les trottinettes, leur volume rend le rangement plus facile. Pour les cyclomoteurs et les motos, le vol est sans doute moins aisé qu'avec un vélo mais reste cependant un risque. Nous pouvons

supposer qu'en ce sens, les cyclomotoristes et les motards ont également besoin d'un abri sécurisé.

L'impact de **l'insuffisance ou de l'absence d'aménagement à l'égard des usagers faibles** met aussi à mal leur sécurité. S'ils sont dits faibles, c'est qu'ils sont plus vulnérables que les autres.

> *« C'est pas parce que t'es dans un zoning industriel que t'as pas des gens qui vont à vélo ou à pied au travail. Y a même pas un trottoir. Par contre, t'arrives...euh... sais pas moi par exemple euh le petit point près de l'Intermarché là, y'a pas de trottoir pour les gens, mais par contre, on laisse tout le temps la possibilité aux camionnettes, aux camions de se garer là. Pour moi, j'appelle pas ça la sécurité. Et toi qui... qui... qui... qui es piéton ou même un vélo ben…* » (Stéphanie – 56 ans)

Si beaucoup soulignent les améliorations notamment en termes de cyclabilité du territoire, ce **sentiment de vulnérabilité** est toujours très présent tant pour les piétons que pour les cyclistes. Il est également perçu par certains automobilistes qui n'osent pas franchir le pas d'une autre pratique. Il trouve ses sources à la fois dans **les aménagements urbains, la méconnaissance des nouvelles règlementations et le partage de l'espace public** entre les différentes modes. Les usagers voyagent aussi hors de leur territoire, ce qui leur permet de comparer les différences entre les régions ou les pays. Leurs attentes évoluent en fonction des situations exemplaires qu'ils découvrent. Nous retiendrons à ce propos le témoignage éloquent de Thibaut, cycliste du quotidien mais aussi d'Isabelle, piétonne.

> *« Souvent, je dois faire mon râleur sur certains automobilistes euh au niveau sécurité ouais. Il y a quand même un gros problème de euh signalisation. Enfin les... les automo... les automobilistes savent plus lire les panneaux. Ne serait-ce que les... les rues à double sens pour les cyclistes. Si tu arrives en bas, il regarde à droite et ils regardent jamais à gauche. Enfin la plupart. Et euh... Et c'est vrai que moi je me rends compte qu'avec mon vélo euh motorisé, ben je roule quand même à 30 à l'heure, tu vois? Euh... Tu peux... Fin, je suis hyper prudent, surtout quand j'ai les deux derrière, tu vois? Il faut... Je trouve c'est vraiment pas euh sécurisant. On a toujours dit, euh... J'ai toujours dit un jour euh... je vais me faire choper par euh... Ou alors quand on ira... ou frôler par une bagnole, ça m'est déjà arrivé ou quoi euh... Ou alors les bagnoles qui roulent sur la piste cyclable. C'est pas vraiment une piste cyclable parce que c'est juste des démarcations au sol. C'est pas une vraie piste cyclable comme euh... il y a partout en Flandres par exemple. Donc clairement euh... dans Mouscron. Ben je trouve que c'est encore euh... difficile quoi. On a tous notre gilet fluo, les lampes, machin... Et c'est pas encore suffisant. Les gens y sont trop... surtout le matin. Ils sont trop...Ils sont au taquet. Tac, on est speed on fait pas... on fait attention à rien. Une priorité de droite. Que tu sois un vélo ou fin... Ils captent pas que même à vélo, t'as priorité. Et... cet*

fameuses routes prioritaires. La plupart des gens, tu leur montres le panneau... Les automobilistes, ils savent même pas ce que c'est. Tu peux rouler dans la rue à vélo, ils savent même pas ce que c'est... Les rues...euh les... Allez aux carrefours ou enfin quand il y a un feu, que le vélo peut tourner à droite avec le petit triangle "Tourne à droite", la plupart des automobilistes, tu leur montres ça, Ils savent même pas ce que c'est comme panneau. » (Thibaut – 42 ans)

« Allez ou des fois, je suis... Donc je suis à pied... Comment c'est ça, cette histoire ? Donc je passe euh devant Kruidvat et bazar et je tourne... ben là où il y avait le... avant la Cuve à Bières là sur la droite. Rue de Tourcoing. Donc qu'est-ce que tu fais machinalement ? Ben tu regardes à droite parce que les voitures viennent de droite... Et puis tu essaies de traverser, puis tout à coup il y a une trottinette hé hé hé... Il te râle parce que ben lui il arrive comme ça. Alors je sais pas si il peut arriver de ce sens-là, mais en tout cas ça fait peur. C'est... Et là, à pied, c'est même pas... » (Isabelle – 54 ans)

Nos observations montrent également que **ce partage de l'espace public maintient toujours la souveraineté de la voiture**. Nous ne disons pas qu'aucune évolution n'existe. Nous pouvons toutefois constater que la nouvelle hiérarchisation proposée par Héran (2020) et reprise dans la Stratégie Régionale de Mobilité (2019) peine à se mettre en place. En termes de stationnement, par exemple, nous avons souligné supra que plus de 3.000 places de parkings sont disponibles en centre-ville. Pourtant, tous les enquêtés ont mentionné des difficultés à se garer. Si nous nous concentrons sur parkings dits « bas et haut » du Centre Administratif de Mouscron, environ 200 places de stationnement y sont installées. D'après nos mesures, chaque place consomme aux alentours 12 m^2 d'espace public par véhicule, soit l'équivalent de 2.400 m^2 pour cette espace. En comparaison, le parking destiné aux deux-roues (motorisées ou non) du personnel communal monopolise environ 92 m^2, soit un peu plus de 7 places de parking. A cela s'ajoutent deux parkings vélo de $10m^2$ chacun accessible au public. Nous ne comptabilisons ici que l'espace dédié au stationnement et non l'espace de dégagement. Pourtant cela révèle déjà un espace affecté à la voiture vingt fois plus important que celui accordé au stationnement des deux-roues. L'espace consacré aux piétons reste tout aussi inégalitaire malgré la rénovation de la Grand'Place et la nouvelle esplanade cédée à la piétonisation.

*« L'espace public qui est utilisé par les voitures, moi je trouve ça affolant. En plus, ici maintenant, nous, on a densifié dans notre quartier euh le nombre d'habitants. Vu qu'il y a eu 60 hab... 60 appartements où il y a souvent deux personnes qui ont peut-être deux voitures. Enfin 60 habitants x deux voitures, ça fait 120 voitures. Et il faut mettre 120 voitures dans le ***** [quartier]. *On n'y pense pas, mais ça prend de la place. C'est combien de mètres carrés une voiture ? C'est vite euh six mètres carrés. Mais on a pas... On n'a pas plus d'espace hein... Notre trottoir, il reste toujours le même. La rue, elle, reste toujours la même. Et donc euh ben ces voitures ? Oui, il y a souvent maintenant*

*du parking en souterrain, mais euh tout le monde n'a pas acheté la location du parking en souterrain. Euh on n'a pas envie d'aller jusqu'au **** mettre sa voiture. Et donc euh ben les places, elles deviennent chères. Alors que, quand moi je trouve ça assez hallucinant, c'est que des voitures qui restent H24 à la même place quoi. »* (Stéphane – 49 ans)

3.7. La sensibilisation environnementale

Un facteur déterminant pour les modes doux est celui de la sensibilité à la question écologique. Réduire l'usage de la voiture individuelle est un objectif particulièrement évocateur des écologistes [5] de notre panel. Nous observons que les deux automobilistes exclusifs de l'échantillon ne se préoccupent pas ou peu de l'impact environnemental de leurs déplacements.

« Je comprends ce que ça implique, de ce que... J'ai le projet allez quand j'aurais... quand j'aurais les moyens de prendre un véhicule plus électrique. Mais je ne suis pas du tout. Allez, je ne m'intéresse pas du tout à cet aspect écologique qu'il y a là-dedans. Pas du tout. » (Alexandre – 31 ans)

« Normalement il faut y prêter attention, mais je le fais pas assez. Ça je le sais. » (Amélie – 35 ans)

A l'opposé, trois participants laissent apparaître **une forte sensibilité en termes de préservation de la nature**. Ce sont aussi ces trois personnes qui ont adopté les pratiques de déplacements les plus actives, lesquelles s'inscrivent dans un panel d'écogestes. Elles citent notamment l'achat local, l'achat en circuit-court, la limitation du chauffage, etc.

« J'ai toujours été euh... assez écolo et enfin attentionné à ça. Je dis pas que je suis le meilleur à faire attention à la planète attention euh. Mais euh clairement ouais, ça joue euh ouais. (…) l'impact écologique euh la consommation, la surconsommation. Quand j'entends au CAM... Je ne juge pas, mais je... Y'a parfois des collègues qui habitent à un kilomètre du CAM et qui viennent en bagnole. Ça me saoule quoi. J'ai aucune leçon à donner ou quoi que ce soit. Qui tournent en rond en plus pendant dix minutes pour trouver une place de parking. Mais non, non, le côté écolo clairement. Ça fait longtemps donc ça joue » (Thibaut – 42 ans)

Ces participants montrent une capacité plus importante à dépasser les contraintes de leurs pratiques quotidiennes. Ils se sont équipés pour y faire face.

[5] Nous ne faisons pas ici référence aux militants d'un parti politique mais bien à la définition du Robert *« Partisan de la défense de la nature, de la qualité de l'environnement. »* (Le Robert, s. d.)

> *« Ah ouais ouais. C'est vrai que même parfois, bah... tu pars d'ici... il pleut pas donc t'es partie, il fait bon euh.. Mais même quand il fait un peu froid, si t'es bien habillée, y'a pas de problème quoi. Mais euh ... c'est vrai que le plus désagréable, c'est quand il pleut et que t'arrives euh ... t'es trempée quoi. Ça c'est...J'ai un k-way, j'ai... Mais parfois y'est là dans mon, mon vélo, et j'l'ai pas mi quoi... j'l'ai pas enfilé. Mais bon voilà, il faut bien se couvrir bien... avoir les bons, les bons vêtements pour euh... le temps qu'il fait. Mais c'est vrai que ça m'arrive en effet... de...euh...de partir en vélo. Même s'il pleut, c'est pas grave quoi. Du moment que j'suis bien habillée. Non, c'est... ouais... »* (Béatrice – 47 ans)

> *« Ça me dérange pas qu'il pleuve, ça me dérange pas. (…) Le soir, si je ... si je sors du boulot que j'ai pas mon... j'ai pas mon parapluie, c'est rien puisque je rentre ici après je vais... Je me change, Je me mets en pyj. C'est pas grave. Nan. Et je vais pas aller plus vite. Je vais.... peut-être presser le pas, évidemment, mais... Voilà. Si je veux prendre un autre chemin pour rentrer chez moi, je prendrai un autre chemin, même s'il pleut. »* (Isabelle – 54 ans)

> *« Mais euh le vélo étant pratique euh, je peux avoir soit un sac à dos, j'ai une sacoche sur mon vélo. Donc euh je peux même faire des petites courses euh, aller à la boulangerie ou euh... enfin faire euh... L'alimentation épicerie ou des choses comme ça, tu peux le faire à vélo sans problème quoi. »* (Stéphane – 49 ans)

Entre les deux se trouvent deux autres profils. Il y a celles qui ont tendance à penser les limites des actions individuelles en rejetant davantage la responsabilité sur d'autres groupes considérés comme plus pollueurs. Ces profils vont plus facilement revenir à la voiture quand des obstacles se présentent.

> *« Ben c'est vrai que pour la planète, ce serait bien qu'il n'y ait plus de pollution. Mais on est toujours occupé de taper sur le dos des gens avec leurs petites voitures et tout ça. Alors qu'il y a des beaucoup plus gros consommateurs et pollueurs. Que là, on laisse... on laisse sans frein quoi... Je parle des avions, je parle des gros bateaux euh... »* (Stéphanie – 56 ans)

> *« Un petit peu, mais pas... pas énormément parce que... Même si on fait tous les efforts du monde, quand tu vois comment ça se passe en Amérique... c'est... Il n'y a rien qui est fait là-bas. Donc euh un petit peu mais pas énormément. »* (Matthieu – 42 ans)

Et enfin, il y a ceux que l'environnement interpelle mais qui se trouvent dans une situation qu'ils n'imaginent pas compatible avec un autre mode de déplacement. Mais ils réfléchissent à la manière dont ils vont pouvoir modifier certains paramètres afin de rendre le changement possible.

« Tu vois, moi je cherche à acheter sur Luingne, sachant que Evy, elle va à Luingne. J'aimerais bien. Tu vois, c'est aussi une question de pratique. J'aimerais bien qu'elle aille à pied, que moi je puisse aussi aller à pied au travail. (…) Je vais dire tout seul, on va vite ensemble, on va plus, enfin on va plus loin, tu vois,. On va plus loin dans le sens où ben on gaspillera pas de CO2 pour rien si... Enfin, tu vois, ce sera déjà ça en moins pour la planète. Je le vois dans le sens-là, tu vois le covoiturage, des trucs comme ça. Après, c'est un peu compliqué à mettre en place parce que ben moi tu vois, une semaine sur deux, j'ai Evy. Et puis euh, ça dépend si elle a une activité à côté. Tu vois. Il y a plein de choses qui rentrent en compte que... Ici, est ce que je pourrais le faire ou pas euh? Je sais pas, tu vois. (…) » (Sophie – 40 ans)

3.8.La conscience du coût de la voiture

Un autre point a attiré notre attention. Il s'agit de la manière dont les répondants perçoivent le coût de leurs déplacements. En général, ils limitent les coûts des déplacements à ceux de la voiture. Différentes composantes de ces coûts ont été mentionnées mais pas spécialement au moment d'aborder l'impact financier des déplacements. Ils ont plutôt traversé le discours des interlocuteurs. Il n'est pas surprenant que le carburant apparaisse parmi les premières dépenses qu'engendre l'utilisation d'une voiture. L'élément a ainsi été cité par huit des dix participants. Certains vont même jusqu'à réduire le coût de la voiture à cet unique critère. Il est alors fonction des kilomètres parcourus.

« Ben comme je n'utilise pas beaucoup, beaucoup la voiture, ça ne coûte pas une blind non plus. » (Matthieu – 42 ans)

« Bah après je vois qu'il y a une différence sur quelques années-là que ça a bien pris en... allez en... en coût. Mais je trouve que c'est encore raisonnable. Enfin je veux dire, je fais quoi en un plein de 40 ou 50€ par mois quoi. Pas plus parce que je fais des petits trajets, je roule moins de 5000 km par an, tu vois, je fais... Pourtant j'utilise... je te dis que j'utilise tout le temps ma voiture mais c'est pour faire des petits trajets donc au final, je trouve que niveau coût c'est encore raisonnable. » (Amélie – 35 ans)

Composantes des coûts de la voiture évoqués durant l'enquête

Utilisation voiture	Carburant	Prix d'achat	Assurance	Entretien	Autres (usure, taxes)
Amélie	✓				
Stéphanie	✓	✓			
Béatrice	✓		✓	✓	
Thibaut	✓				

Matthieu	✓				
Stéphane	✓		✓	✓	✓
Alexandre			✓		✓
Isabelle	✓	✓			
Philippe		✓			
Sophie	✓		✓	✓	✓

Ces observations rejoignent celles figurant dans la recherche de Ramirez et al. (2024, p. 11), à savoir une sous-estimation du coût de la voiture. Comme ces auteurs, nous observons aussi que les frais qui incombent à son usage sont balayés alors que d'autres justificatifs sont mis en avant comme le fait Thibaut en évoquant l'absence de choix.

> *« Enfin, je suis incapable de dire combien coûte l'essence aujourd'hui enfin précisément. Mais clairement on essaie de faire attention. Ouais ouais. On a pas le choix, à un moment si euh il faut faire le plein de la bagnole, il faut le faire quoi. C'est pas comme si on pouvait faire enfin... Notre voiture par exemple, pour Périne, c'est son travail, elle fait beaucoup de dépla... de domicile. Donc pareil, elle a... Elle est obligée d'avoir la voiture tu vois. »* (Thibaut – 42 ans)

Trois personnes sur dix ont aussi cité le prix d'achat du véhicule en tant que tel. Pour Stéphanie, il s'agissait de s'interroger sur l'accès des ménages à l'achat d'un véhicule électrique. Pour Philippe, c'est la rapide perte de valeur du véhicule qui posait question. Seule Isabelle a fait mention de la somme d'argent importante que nécessitait l'achat d'un véhicule.
En comparaison, quatre personnes ont mentionné la somme financière que représente l'achat d'un vélo électrique.

Par ailleurs, le vélo est généralement perçu comme synonyme d'économie dans la mesure où il permet de réduire les frais de carburant. Une perception partagée à la fois par les cyclistes quotidiens comme Thibaut mais aussi par les automobilistes exclusifs comme Amélie.

> *« Pour ma part, tout ce que je sais faire déjà moi à vélo, ben ça nous fait du bien aussi financièrement hein. »* (Thibaut – 42 ans)

> *« Bah déjà niveau coût... c'est enfin je veux dire une fois que t'as acheté ton vélo... si bon t'as de temps en temps un petit entretien à faire mais je veux... t'as pas de coût particulier. »* (Amélie – 35 ans)

3.9. Des axes de tension

Nous l'avons vu, il existe un système mobilitaire dont il faut avoir une certaine conscience pour comprendre les pratiques de déplacement physique des individus. La complexité de ce système est telle que dans le cadre d'un mémoire, nous ne pouvons en appréhender qu'une infime part. Toutefois, ce travail de recherche nous a permis de relever plusieurs tensions existantes. Nous avons choisi de nous arrêter sur certains axes.

Une première tension que nous observons est celle entre **volonté et réalité**. Nous avons demandé à nos interlocuteurs quelles seraient leurs pratiques de déplacement idéales. Nous pouvons nous apercevoir qu'aucun de nos interlocuteurs ne perçoit la voiture comme un idéal à atteindre. Pour neuf répondants, il s'agit plutôt du vélo et un peu la marche. Les propos de Philippe et de Stéphanie illustrent les contraintes auxquels ils doivent faire face.

> *« Ben, j'aimerais bien pouvoir le faire un vélo et dire euh j'ai le temps de le faire à vélo. Ben que je ne suis pas pressé euh à devoir faire un tas de trucs sur le même temps quoi. »* (Philippe – 59 ans)

> *« Ben pour le travail, le vélo, ce serait l'idéal. Pour la rapidité. Pour euh... Maintenant, c'est le temps qui freine. C'est les saisons, il y a des moments... pouh... ça ne donne pas envie quoi. »* (Stéphanie – 56 ans)

Le dernier interlocuteur pense aussi que son mode de déplacement, la voiture individuelle, n'est *« en rien idéal »*.

> *« Si je dois penser plus raisonnablement, des fois je me dis, plein de fois, ben prends pas la voiture quoi. Mais c'est plus fort que moi. Pour les aspects justement de liberté, etc. Et à côté de ça, c'est... Je trouve ça irresponsable le fait de prendre la voiture pour aller à 100 mètres chercher des bricoles au Spar. »* (Alexandre – 31 ans)

Quand nous tentons de distinguer leur vision à long terme sur les pratiques de déplacement futures, les principaux arguments tendent vers une réduction de l'usage de la voiture. Et quand il s'agit de réfléchir à la mise en œuvre, leurs propositions vont dans le sens d'une transformation des mentalités, du paysage urbain et de l'encadrement. Aucun n'a d'idée simpliste de la situation. Au contraire, pour illustrer toute la complexité du sujet, nous retenons le mot « rêve » utilisé par Béatrice.

> *« Le rêve, évidemment, c'est qu'il y ait beaucoup moins de voitures surtout à Mouscron. »* (Béatrice – 47 ans)

Alors que les pouvoirs publics font beaucoup référence à la responsabilité individuelle, nos observations démontrent que les citoyens ne parviennent pas à agir comme ils le souhaiteraient.

Dans ce même sens, l'individu est pris dans un autre étau : **environnement – économie**. D'un côté, les politiques de mobilité veulent encourager les modes de déplacement doux. De l'autre, le système économique exige rapidité et flexibilité. Si ce n'est la densité de la circulation qui entrave la fluidité des déplacements, tout invite à recourir à la voiture pour pouvoir tenir le rythme entre vie de famille et vie professionnelle. Or, les modes doux invitent à accepter de prendre le temps. Dans le cas des conduites matinales, cet appel à aller toujours plus vite est exprimé par Béatrice et Thibaut.

> *« Mais y en a, j'pense que s'ils pouvaient rentrer dans l'école pour jeter leurs enfants par la fenêtre... Euh... Je sais pas pour aller plus vite quoi. (...) Je peux comprendre hein que c'est toujours rapidité, rapidité, mais y a moyen, je pense, de... d'être cool quoi... » (Béatrice – 47 ans)*

> *« Les parents qui veulent absolument déposer leur enfant quasi dans la cour de l'école avec leur bagnole euh... Je trouve ça irréel quoi. Ils savent pas se garer à 100 mètres et faire le reste à pied. »* (Thibaut – 42 ans)

Une autre tension que nous avons choisi de mettre en évidence, c'est celle entre **individualité et collectivité**. Chacun souhaite se déplacer de manière rapide, autonome et direct. Les cyclistes apprécient la possibilité de *« se faufiler »* entre les voitures et de ne pas être entravés dans leur mouvement. En ce sens, c'est ce qui est commun aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons, ils ne dépendent de personne et veulent se sentir libres de leurs mouvements. Notre société tend à valoriser l'indépendance.

> *« Enfin, tu vois, moi, ma mère, elle m'a... Voilà, elle m'a appris à... Il fallait être indépendante dans la vie. »* (Sophie – 40 ans)

> *« Les étudiants qui, malheureusement, n'ont pas le permis. Il leur demande si... ils vont faire du vélo alors, du coup... pour faire ce qu'on leur demande de faire, ce qu'ils... euh... Aller répertorier euh... dans les zones si à tel ou tel animal euh.... 'observer hop. Ils doivent aller en ville quoi ! On doit pas nous conduire les jeunes euh pour pouvoir faire leur travail quoi... pour les aider à faire leur travail. »* (Béatrice – 47 ans)

Mais l'espace public est un lieu à partager. Il demande de pouvoir compter les uns sur les autres pour se sentir en sécurité. Ce qui provoque de la tension quand les différents modes de transport se confrontent les uns aux autres.

> *« C'est vrai que le problème du vélo, c'est que... c'est les autres. »* (Matthieu – 42 ans)
>
> *« Mais on a parfois l'impression aussi que la sécurité, les gens abordent ça en disant j'ai droit à ça et je roule comme ça. Alors que l'espace devrait être partagé euh»* (Philippe – 59 ans)
>
> *« Ben la fois passée, j'suis prête à passer avec mon vélo, ben j'dois... j'dois freiner sec parce que...euh.... y en a qui ont décidé de traverser, alors que le piéton aussi bien que n'importe quel usager de la route peut attendre aussi sur le trottoir quelques secondes, le temps que le... que le steward au moins se mette en place pour faire passer les gens. »* (Stéphanie – 56 ans)

V. Discussion

Après cette analyse, nous pouvons mettre en avant plusieurs facteurs capables d'influencer les pratiques de déplacement des individus, lesquels tendent à confirmer nos hypothèses.

1. Hypothèse 1

« Les comportements sont liés aux contextes dans lequel l'individu évolue. Ces contextes sont multiples, se transforment et s'entremêlent. **Nos analyses vont dans ce sens. »**

1.1. Les socialisations primaire et secondaire

« Les socialisations primaire et secondaire de l'individu lui attribuent certaines compétences pour se mouvoir, lesquelles vont lui permettre d'accroître le panel de possibilités quand il s'agira de se déplacer. »

Tout d'abord, les pratiques de déplacement sont influencées par la socialisation primaire et principalement par la famille. Nous avons pu mettre en évidence l'importance d'un apprentissage précoce et progressif à des déplacements autonomes. L'individu qui aura pu expérimenter la marche, le vélo, le scooter, les transports en commun… sera plus ouvert à revenir à ces pratiques lorsque son contexte de vie lui permettra. Nous revenons sur ces contextes de vie ci-après.

1.2. Les perceptions personnelles

« Les perceptions personnelles façonnées par l'expérience, les normes, les valeurs favorisent certaines pratiques plutôt que d'autres. Elles dépendent du cadre sociétal dans lequel vit l'individu. »

Les perceptions personnelles aussi jouent un rôle dans la manière dont l'individu se déplace. Ainsi le cadre normatif de la société pousse à la possession et à l'usage d'une voiture individuelle. Pourtant l'usage de la voiture n'est plus valorisé principalement en raison de son impact environnemental. Si la question écologique préoccupe l'usager, ce dernier aura alors tendance à envisager l'adoption d'alternatives sans pour autant parvenir à s'en passer totalement.

1.3. Les situations de vie

« Les situations de vie (familiale, professionnelle et résidentielle) peuvent amener le pratiquant à transformer ses routines de déplacement. »

Nous n'avons pas eu l'opportunité d'approfondir le thème du contexte résidentiel dans la mesure où une très grande partie de notre échantillon a toujours vécu dans la même ville. Mais certaines pistes tendent à faire penser que selon le lieu où on vit, les opportunités de déplacement ne sont pas les mêmes. Cette situation peut directement affecter la manière de se déplacer. Ainsi, vivre en milieu rural encourage davantage l'usage de la voiture individuelle.

En ce qui concerne la situation familiale, les liens apparus au sein de notre échantillon concernent la gestion des enfants. S'occuper des enfants invite davantage à l'utilisation d'une voiture individuelle. A contrario, une fois que les enfants grandissent, les possibilités d'alternatives redeviennent possibles.

Pour ce qui revêt de la situation professionnelle, nous avons observé des employés d'un même site de travail et résidant à proximité. Sur leur situation actuelle, il nous est donc difficile de considérer les liens. Mais au travers de la mobilité professionnelle de certains enquêtés, il semblerait que les ressources mises à disposition par l'employeur, la distance domicile-travail

et les offres de transport disponibles peuvent amener à modifier ses pratiques de déplacements. Être éloigné de son lieu de travail et avoir une offre de transport réduite et/ou non adaptée à ses horaires de travail oriente vers la voiture individuelle. A contrario, vivre à proximité de son emploi et disposer d'un parc à vélo sécurisé incite davantage à la pratique du vélo.

1.4. Les lieux de vie

Les lieux de vie (configuration du bâti, aménagement physique de l'espace, la structure socio-économique …) permettent voire facilitent certaines pratiques plutôt que d'autres.

Au niveau des lieux de vie, nous avons pu découvrir plusieurs éléments capables d'influer. D'une part, les aménagements physiques et la manière dont l'espace public est partagé créent un cadre influent sur les perspectives de déplacement. Nous constatons une souveraineté toujours présente de la voiture. Mais des améliorations en faveur des cyclistes et la réduction des vitesses en centre-ville invitent à des alternatives. D'autre part, le contexte socio-économique demande aux individus d'être capables de déplacements rapides et de cumuler plusieurs rôles en même temps. Ce qui, une nouvelle fois, pousse à utiliser la voiture. Ces messages s'avèrent contradictoires. Mais ce recours généralisé à la voiture individuelle crée des embouteillages, lesquels ont un effet dissuasif et se positionnent en faveur des alternatives.

Ces différents contextes (socialisation, perceptions, situation et lieux de vie) s'influencent. Ainsi la famille agit sur les perceptions individuelles. Les normes sociétales influencent les familles. Les lieux de vie offrent une certaine représentation de la société et impactent les décisions parentales.

2. Hypothèse 2

Ces différents facteurs mis en lumière, nous avons pu vérifier notre deuxième hypothèse à savoir *« les pratiques de déplacement s'adaptent aux contextes et en sont imprégnées. C'est ainsi que l'individu peut passer d'une pratique à l'autre au cours de sa vie »*. Nous l'avons vu en fonction de leur situation, les individus sont capables de passer d'une pratique de déplacement à un autre. Par exemple, en devenant parent, nombre de répondants sont revenus à une pratique automobile, mais ont repris un mode actif quand les enfants ont grandi.

3. Hypothèse 3

Enfin, notre troisième hypothèse *« ces multiples contextes occultent ou dévoilent certaines pratiques »* est également vérifiée durant notre recherche. Par exemple, le recours exclusif à l'automobile durant l'enfance tend à occulter la capacité de cet enfant à avoir accès à des modes doux à l'âge adulte. Il en est de même pour la gestion d'enfants, laquelle étant associée à une utilisation de la voiture. Alors que l'usage d'autres modes de déplacement durant l'enfance ou la présence d'aménagements cyclables dévoilent de nouvelles perspectives.

VI. Limites et biais

« Il est vain pour le sociologue, de travailler dans l'obsession des biais » (Barbot, 2012, p. 123)

Une première limite de notre recherche concerne la constitution de l'échantillon. Il est à noter que notre position de chercheur était combinée avec celle d'employé au sein du lieu de travail ciblé. Un lien de collègue existait donc entre l'enquêteur et les enquêtés, ce qui peut faciliter l'échange mais peut aussi avoir empêché certaines confidences.

Dans ce même ordre d'idée, cette base volontaire a pu attirer des personnes soucieuses de leur mobilité. Il aurait pu être intéressant de mener des interviews aléatoires même si en pratique, cela semble plus compliqué.

Au niveau du terrain, nous nous sommes concentrés sur un même site de travail, lequel peut influencer directement les pratiques de déplacement. Observer d'autres sites avec d'autres employeurs sur le même territoire pourrait être intéressant.

Seules des distances domicile-travail de moins de cinq kilomètres ont été sélectionnées. Or, nous avons vu que de plus grandes distances peuvent rendre les modes actifs moins accessibles. Elles peuvent également nécessiter une offre de transport en commun adaptée aux horaires. Une recherche avec des employés du même site de travail mais domiciliés à des distances plus éloignées auraient pu enrichir cette recherche. La sélection de petits trajets a aussi limité

l'observation à quelques pratiques de déplacements pendulaires, à savoir la marche, le vélo et la voiture.

Enfin, l'enquêteur appartient à la société observée. Même si un effort de distance a été réalisé, il reste imprégné par les normes et le système de valeurs qui sont en œuvre au sein de ladite société. Il est aussi un individu à part entière et est habité en ce sens par ses émotions, son vécu, ses représentations, etc. Là aussi, une prise de recul maximale a été mise en œuvre mais un être humain ne peut néanmoins devenir une machine. Une analyse du matériau par d'autres chercheurs pourrait amener un nouveau regard et confirmer, minimiser ou compléter les analyses effectuées.

VII. Conclusion

Ce mémoire s'est intéressé à la question de la mobilité spatiale. Il s'agissait de répondre à la question de recherche : *« Quels sont les déterminants des pratiques de déplacement des individus ? »*.

Nous avons démarré par mettre en avant les transformations sociales que l'essor de la voiture a provoqué pour ensuite nous diriger vers les enjeux environnementaux qui y sont aujourd'hui associés (Demoli & Lannoy, 2019c; Héran, 2020; Urry, 2005a). Pour avancer dans notre mise en contexte, nous avons observé la mobilité au sein des territoires wallon et mouscronnois. Nous avons pu constater la prédominance de la pratique automobile mais aussi la manière dont la politique tente de réduire ce phénomène.

Une analyse de la littérature nous a guidés vers différents éléments de compréhension des pratiques de mobilité. Notre regard s'est ainsi posé sur la force des déterminants structurels et subjectifs (Gandit, 2007; Urry, 2005a). Le changement de comportement nécessite à la fois de prendre en compte les représentations sociales mais aussi l'offre de transport disponible (Munafò et al., 2015). Nous avons ensuite vu toute l'importance de l'habitude automobile comme un système auto-renforçant (Buhler, 2015). Enfin, la dépendance à l'automobile a été abordée sous l'angle de facteurs économiques interconnectés. Le tout nous invite à une approche interdisciplinaire si l'objectif est de sortir du *tout-automobile* (Mattioli et al., 2020).

Avant d'entrer dans notre propre recherche, nous avons sélectionné un cadre conceptuel, lequel a été présenté. Pour mieux comprendre les comportements des individus, nous avons donc utilisé les concepts de *trajectoire mobilitaire* (Cailly et al., 2020), de motilité (Kaufmann & Widmer, 2005) et de *pratique sociale* (Shove & Pantzar, 2005), laquelle a surtout été utilisée au travers des recherches d'Anciaux (2020) et Barr (2015).

A travers l'analyse de 10 entretiens menés auprès de travailleur·se·s domicilié·e·s à moins de 3 km de leur lieu de travail, nous avons approché les comportements mobilitaires et la manière dont ils se construisent. Au fil de cette recherche, nous nous sommes aperçus de la complexité du défi lié à la mobilité. Le système automobile est alimenté de toute part. Et il semble aujourd'hui difficile d'en sortir malgré les nombreuses injonctions à changer d'habitude de déplacement.

Nous voyons cependant que sur de petites distances, il est davantage possible de se déplacer à l'aide de modes de déplacement moins invasifs que la voiture. Mais pour rendre ces alternatives envisageables, une réflexivité sur nos modes de vie est primordiale. Nous pouvons notamment repenser le partage de l'espace public, l'aménagement du territoire, l'urbanisation, réfléchir à notre système économique, revenir à un temps moins instantané…

Dans notre recherche, nous avons également vu tout l'intérêt d'une éducation à la mobilité. En ce sens, il y a donc lieu aussi d'intégrer les enfants à ce processus de réduction du tout à la voiture. En termes d'éducation, nous avons remarqué une certaine frilosité des parents à voir leurs enfants se déplacer seuls. Alors que nos interlocuteurs n'ont fait écho d'aucune crainte de leurs parents à leur égard au moment de les laisser faire les trajets jusqu'à l'école. Au-delà de la peur liée à la circulation, il y a également une autre peur plus difficile à identifier. Il serait peut-être intéressant de comparer les attitudes des parents aujourd'hui avec celles des générations précédentes. Il s'agirait de répondre à plusieurs questions. La protection et les inquiétudes envers les enfants se sont-elles accentuées au fil des générations ? Et cela a-t-il un impact sur leurs pratiques de déplacement à l'âge adulte ? Se sentent-ils plus dépendants à l'égard de leurs parents jusqu'au jour où ils deviennent eux-mêmes automobilistes ? Dans la continuité de ces interrogations, l'automobilité va-t-elle de pair avec l'individualisme ? Et le vélo électrique n'est-il pas une autre manière de vivre l'individualisme ? Serait-il une version

plus durable de la voiture individuelle dans le sens où il répondrait aux mêmes objectifs d'automobilité ?

Notre étude a également mis en avant l'importance accordée par notre société à la possession d'un permis de conduire et d'une voiture, principalement pour avoir accès au marché du travail. Le contexte professionnel est aussi apparu comme influent en termes de ressources et de procédures mises à disposition des travailleur·se·s dans le cadre de leurs trajets domicile-travail. Il pourrait être intéressant d'aborder le thème de la mobilité du point de vue des employeurs et tenter de mesurer la pertinence de cette exigence envers l'automobile mais aussi les alternatives possibles.

Aussi, nous avons pu voir à quel point la sensibilisation environnementale peut encourager les individus à adopter des pratiques alternatives à la voiture individuelle. Poursuivre la conscientisation aux conséquences du dérèglement climatique peut, par conséquent, faire partie des actions à mettre en œuvre en vue de réduire l'usage de la voiture.

Enfin, la méconnaissance des automobilistes envers le coût de la voiture est interpellante. Amener une certaine lucidité sur l'impact budgétaire de la possession et de l'utilisation d'une automobile pourrait aussi être un axe de réflexion. Quel impact cette perception à l'égard du coût de la voiture pourrait avoir sur les comportements de déplacement ?

Ce mémoire nous a offert de nombreux éléments d'analyse pour mieux comprendre le phénomène de mobilité spatiale. Mais il ne nous était pas possible de tous les aborder. Il ouvre cependant d'autres pistes de réflexion pour celles et ceux qui souhaiteraient s'intéresser au sujet.

Bibliographie

Anciaux, A. (2020). *Compartimentalisations ordinaires : Coexistence et transmissions de pratiques quotidiennes aux impacts environnementaux différents*. UCL.

Barbot, J. (2012). 6 – Mener un entretien de face à face. In S. Paugam, *L'enquête sociologique* (p. 115). Presses Universitaires de France. https://doi.org/10.3917/puf.paug.2012.01.0115

Barr, S. W. (2015). *Beyond behaviour change : Social practice theory and the search for sustainable mobility*. Edward Elgar. https://ore.exeter.ac.uk/repository/handle/10871/23762

Buhler, T. (2015). *Déplacements urbains : Sortir de l'orthodoxie plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*. Presses polytechniques et universitaires romandes.

Cacciari, J., & Belton Chevallier, L. (2020). La misère de position automobile : Socialisation de classes et rapport social à l'automobile. *Populations vulnérables*, *6*, Article 6. https://doi.org/10.4000/popvuln.1314

Cailly, L., Huyghe, M., & Oppenchaim, N. (2020). Les trajectoires mobilitaires : Une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements ? *Flux*, *121*(3), 52-66. https://doi.org/10.3917/flux1.121.0052

Climat.be. (2023a). *2023—Rapport de synthèse du GIEC : les risques sont beaucoup plus élevés que dans les prévisions antérieures*. Klimaat | Climat. https://climat.be/changements-climatiques/changements-observes/rapports-du-giec/2023-rapport-de-synthese

Climat.be. (2023b). *Émissions par secteur*. Klimaat | Climat. https://climat.be/en-belgique/climat-et-emissions/emissions-des-gaz-a-effet-de-serre/emissions-par-secteur

CNRTL. (s. d.). *AUTOMOBILISME : Définition de AUTOMOBILISME*. Consulté 8 mai 2024, à l'adresse https://www.cnrtl.fr/definition/automobilisme

Demers, M. (2015, juin 22). *« Mobilité active », Préparer la transition mobilitaire.* https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/2888/mobilite-active

Demoli, Y., & Lannoy, P. (2019a). *I. Décrire la diffusion de l'automobile* (p. 7-21). La Découverte. https://www.cairn.info/sociologie-de-l-automobile--9782707197955-p-7.htm

Demoli, Y., & Lannoy, P. (2019b). *II. Expliquer la diffusion de l'automobile* (p. 23-39). La Découverte. https://www.cairn.info/sociologie-de-l-automobile--9782707197955-p-23.htm

Demoli, Y., & Lannoy, P. (2019c). *Sociologie de l'automobile*. la Découverte.

de Sardan, J.-P. O. (2008). *La rigueur du qualitatif : Les contraintes empiriques de l'interprétation socio-anthropologique*. Academia-Bruylant.

Emploi et chômage | Statbel. (2023, décembre 14). https://statbel.fgov.be/fr/themes/emploi-formation/marche-du-travail/emploi-et-chomage

Gandit, M. (2007). *Déterminants psychosociaux du changement de comportement dans le choix du mode de transport : Le cas de l'intermodalité.*

Heinen, E., & Mattioli, G. (2019). Multimodality and CO2 emissions : A relationship moderated by distance. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *75*, 179-196. https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.08.022

Héran, F. (2020). *La remise en cause du tout automobile*. 90-101. https://doi.org/10.3917/flux1.119.0090

institute Vias. (2024, mars 6). *Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique | Règlements | Code de la route*. https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/1975120109~hra8v386pu

Iweps. (2023, décembre 1). Parc automobile et immatriculations en Wallonie [Iweps.be]. *Iweps*. https://www.iweps.be/indicateur-statistique/parc-automobile-immatriculations/

Kaufmann, V., & Widmer, É. D. (2005). L'acquisition de la motilité au sein des familles : État de la question et hypothèses de recherche. *Espaces et sociétés, n° 120-121*(1), 199-217. https://doi.org/10.3917/esp.120.0199

Laviolette, J., & Fondation David Suzuki. (2020). *L'état de l'automobile au Québec : Constats, tendances et conséquences*. https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2020/10/Rapport_Fondation-David-Suzuki-Final-Part1-Dependance-auto-10.2020.pdf

Le Robert. (s. d.). *écologiste—Définitions, synonymes, prononciation, exemples | Dico en ligne Le Robert*. https://dictionnaire.lerobert.com/. Consulté 7 mai 2024, à l'adresse https://dictionnaire.lerobert.com/definition/ecologiste

Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K., & Brown, A. (2020). The political economy of car dependence : A systems of provision approach. *Energy Research & Social Science*, *66*, 101486. https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486

MEL. (2017, juin 27). *Enquête déplacement 2016*. http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/transfrontalier/tournai%20lille%20mouscron/20170602_EUROMETROPOLE_BELGIQUE_V2.pdf

Mouscron.be. (s. d.). *Je me stationne* [Document]. Ville de Mouscron. Consulté 12 avril 2024, à l'adresse https://www.mouscron.be/fr/ma-ville/administration/mobilite/je-me-stationne/je-me-stationne

Mouscron.be. (2023). *Plan communal cyclable* [Document]. Ville de Mouscron. https://www.mouscron.be/fr/ma-ville/administration/mobilite/je-me-deplace/a-velo/amenagements/plan-communal-cyclable/plan-communal-cyclable

Munafò, S., Kaufmann, V., Christie, D., Vincent-Geslin, S., & Ravalet, E. (2015). Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011 : Analyse des cas de Berne, Genève et Lausanne. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, *Décembre*(5), 753-782. https://doi.org/10.3917/reru.155.0753

Parlement européen. (2023a). *Émissions de CO2 des voitures : Faits et chiffres (infographie) | Actualité | Parlement européen*. https://www.europarl.europa.eu/topics/fr/article/20190313STO31218/emissions-de-co2-des-voitures-faits-et-chiffres-infographie

Parlement européen. (2023b, mars 23). *Changement climatique : Les gaz à effet de serre à l'origine du réchauffement climatique*. Thèmes | Parlement européen. https://www.europarl.europa.eu/topics/fr/article/20230316STO77629/les-gaz-a-effet-de-serre-a-l-origine-du-rechauffement-climatique

Paugam, S. (2010). Concepts. In *Les 100 mots de la sociologie* (p. 44-102). Presses Universitaires de France. https://www.cairn.info/les-100-mots-de-la-sociologie--9782130574057-p-44.htm

Portail de la Mobilité en Wallonie. (2023a). *Les communes Wallonie cyclable*. Mobilité. http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/les-communes-wallonie-cyclable.html

Portail de la Mobilité en Wallonie. (2023b). *Plans communaux et intercommunaux de mobilité (PCM et PICM)*. Mobilité. http://mobilite.wallonie.be/home/outils/plans-de-mobilite/plans-communaux-et-intercommunaux-de-mobilite-pcm-et-picm.html

Portail de la Mobilité en Wallonie. (2023c, septembre 13). *Un calculateur pour estimer les impacts de vos déplacements domicile—Travail*. Mobilité. http://mobilite.wallonie.be/fr_FR/home/actus/zone-maincontent/actualites/un-calculateur-pour-estimer-les-impacts-de-vos-deplacements-domicile---travail.html

Possession de voitures par ménage | Statbel. (2023). https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/possession-de-voitures-par-menage

Pro Velo. (s. d.). *Lexique de la mobilité pour les débutant·es*. Pro Velo. Consulté 8 mai 2024, à l'adresse https://www.provelo.org/conseils/lexique-mobilite-active/

Ramirez, V., Sigrist, M., & Grison, E. (2024). De la prégnance de l'automobile à la perception de ses limites. Une étude ethnographique du choix modal en territoires peu denses en France : *Flux, N° 134*(4), 50-67. https://doi.org/10.3917/flux.pr1.0004

Rapport climatique. (s. d.). Consulté 21 septembre 2023, à l'adresse https://www.meteo.be/uploads/media/5f7c6bded29cb/fodb17-0001-raclimat2020-250x180-fr-v5-web.pdf?token=/uploads/media/5f7c6bded29cb/fodb17-0001-raclimat2020-250x180-fr-v5-web.pdf

Ridole, M. (2022, avril 18). *Comment votre employeur peut ou doit-il intervenir dans vos frais de déplacement ?* L'Echo. https://www.lecho.be/monargent/analyse/travail/comment-votre-employeur-peut-ou-doit-il-intervenir-dans-vos-frais-de-deplacement/10381054.html

Robert, A. D., & Bouillaguet, A. (2007). *Chapitre VI. Différentes formes d'analyses quantitatives et qualitatives: Vol. 3e édition* (p. 90-121). Presses Universitaires de France. https://www.cairn.info/l-analyse-de-contenu--9782130563839-p-90.htm

Service public fédéral Mobilité et Transports. (2019). *Enquête Monitor sur la mobilité des Belges*. https://news.belgium.be/sites/default/files/news-items/attachments/2019-12/2019_Monitor_FINAL_FR.pdf

Shove, E., & Pantzar, M. (2005). Consumers, Producers and Practices : Understanding the invention and reinvention of Nordic walking. *Journal of Consumer Culture*, *5*(1), 43-64. https://doi.org/10.1177/1469540505049846

SPW. (s. d.). *Répartition modale du transport de personnes—État de l'environnement wallon*. Etat de l'environnement wallon. Consulté 22 septembre 2023, à l'adresse http://etat.environnement.wallonie.be/cms/render/live/fr_BE/sites/eew/contents/indicatorsheets/TRANS 4.html

SPW. (2021a, mai). *Circulaire Plan d'investissement Wallonie cyclable 2020-2021 (PIWACY 20-21)*. Wallonie Infrastructures SPW. https://mobilite.wallonie.be/files/velo/Circulaire_PIWACY-mai-2021.pdf

SPW. (2021b, mai 3). *Les sens uniques limités ou contresens cyclables—Sécurothèque*. Sécurotheque. https://securotheque.wallonie.be/cms/render/live/fr/sites/securotheque/contents/articles/E-amenagements-usagers-et-vehicules/cyclistes/amenagements-cyclables/les-sens-uniques-limites-ou-contresens-cyclables.html

SPW. (2022a, janvier 31). *Circulaire relative à la mise en oeuvre des plans d'investissement communaux (PIC) 2022-2024*. Wallonie Infrastructures SPW. https://infrastructures.wallonie.be/files/PDF/POUVOIR%20LOCAL/4-INFRASTRUCTURES-LOCALES/1%202%20B%c3%a2timents%20et%20espaces%20publics/1%202%201%20Plan%20d'investissement%20communal/Circulaire%20du%2031.01.2022%20-%20PIC%202022-2024.pdf

SPW. (2022b, février 18). *Circulaire Plan d'Investissement Mobilité active communale et Intermodalité (PIMACI) 2022-2024*. Wallonie Infrastructures SPW. https://infrastructures.wallonie.be/files/PDF/POUVOIR%20LOCAL/4-INFRASTRUCTURES-LOCALES/1%202%20B%c3%a2timents%20et%20espaces%20publics/1%202%201%20Plan%20d'investissement%20communal/2%20Circulaire%2018.02.202.pdf

SPW. (2023, avril 6). *F111 – Signaux indication – Zone cyclable—Sécurothèque*. Sécurotheque. https://securotheque.wallonie.be/cms/render/live/fr/sites/securotheque/contents/articles/C-equipements/signalisation/verticale/de-police/article-12666.html

SPW Infrastructures. (s. d.). *PIC – PIMACI 2022-24*. Consulté 19 mai 2024, à l'adresse http://infrastructures.wallonie.be/cms/render/live/nl/sites/routes/pouvoirs-locaux/nos-thematiques/infrastructures-locales/batiments-et-voiries/pic--pimaci-2022-24.html

SPW Mobilité et Infrastructures. (2019). *Stratégie régionale de mobilité. Volet 1—Mobilité des personnes*. https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%c3%a9/SRM_PERSONNES_2019.pdf

tousapied.be. (2021, novembre 25). Budget Mobilité 2022 : Les piétons enfin reconnus (un petit peu). *Tous à Pied*. https://www.tousapied.be/articles/budget-mobilite-2022-les-pietons-enfin-reconnus-un-petit-peu/

Urry, J. (2005a). *Sociologie des mobilités* (N. Burch, Trad.). Armand Colin. https://doi.org/10.3917/arco.urry.2005.01

Urry, J. (2005b). Temporalités. In *Sociologie des mobilités* (p. 111-134). Armand Colin; Cairn.info. https://doi.org/10.3917/arco.urry.2005.01.0111

Vanderbrugge, D. (2021). *Mouscron passe tout son hypercentre en zone 30*. RTBF. https://www.rtbf.be/article/mouscron-passe-tout-son-hypercentre-en-zone-30-10708960

Ville de Mouscron. (s. d.-a). *Les véhicules partagés sont opérationnels* [Document]. Mouscron.be. Consulté 29 avril 2024, à l'adresse https://www.mouscron.be/fr/les-vehicules-partages-sont-operationnels

Ville de Mouscron. (s. d.-b). *Parkings vélo*. Consulté 12 avril 2024, à l'adresse https://www.mouscron.be/fr/ma-ville/administration/mobilite/je-me-stationne/en-velo/parkings-velo.pdf

Ville de Mouscron. (2024a). *Plan Communal de Mobilité—Rapport annuel 2023*.

Ville de Mouscron. (2024b). *Ville de Mouscron—Rapport annuel 2023 de la Cellule Mobilité*.