



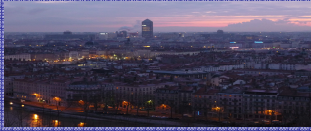
# Usages de l'automobile dans la métropole lyonnaise des clés pour comprendre les résistances aux injonctions à une mobilité plus durable ?

Thomas Buhler – doctorant - INSA de Lyon

CIFRE – SCET (Caisse des Dépôts)

Directeur: Pr. Jean-Michel Deleuil (INSA)





## Problématique

Environnements urbains dans leur acception élargie, structurés autour de dispositifs techniques qui font les espaces urbains et son l'objet de l'activité des architectes et urbanistes.

Retournement historique de l'urbanisme comme amélioration des espaces urbains (*embellissement et hygiénisme*) à l'ambition de faire changer les pratiques sociales par le cadre bâti et les services urbains développés [Cerdà, 1867]

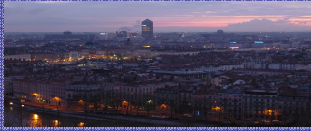
Theoria General de la Urbanizacion: L'urbanisme [...] contribue à promouvoir le développement de l'homme social ainsi que l'amélioration du bien-être individuel et du bonheur public.

Les questionnements relatifs à la durabilité urbaine réactualisent cette question du changement de comportement par les formes et les fonctions urbaines.

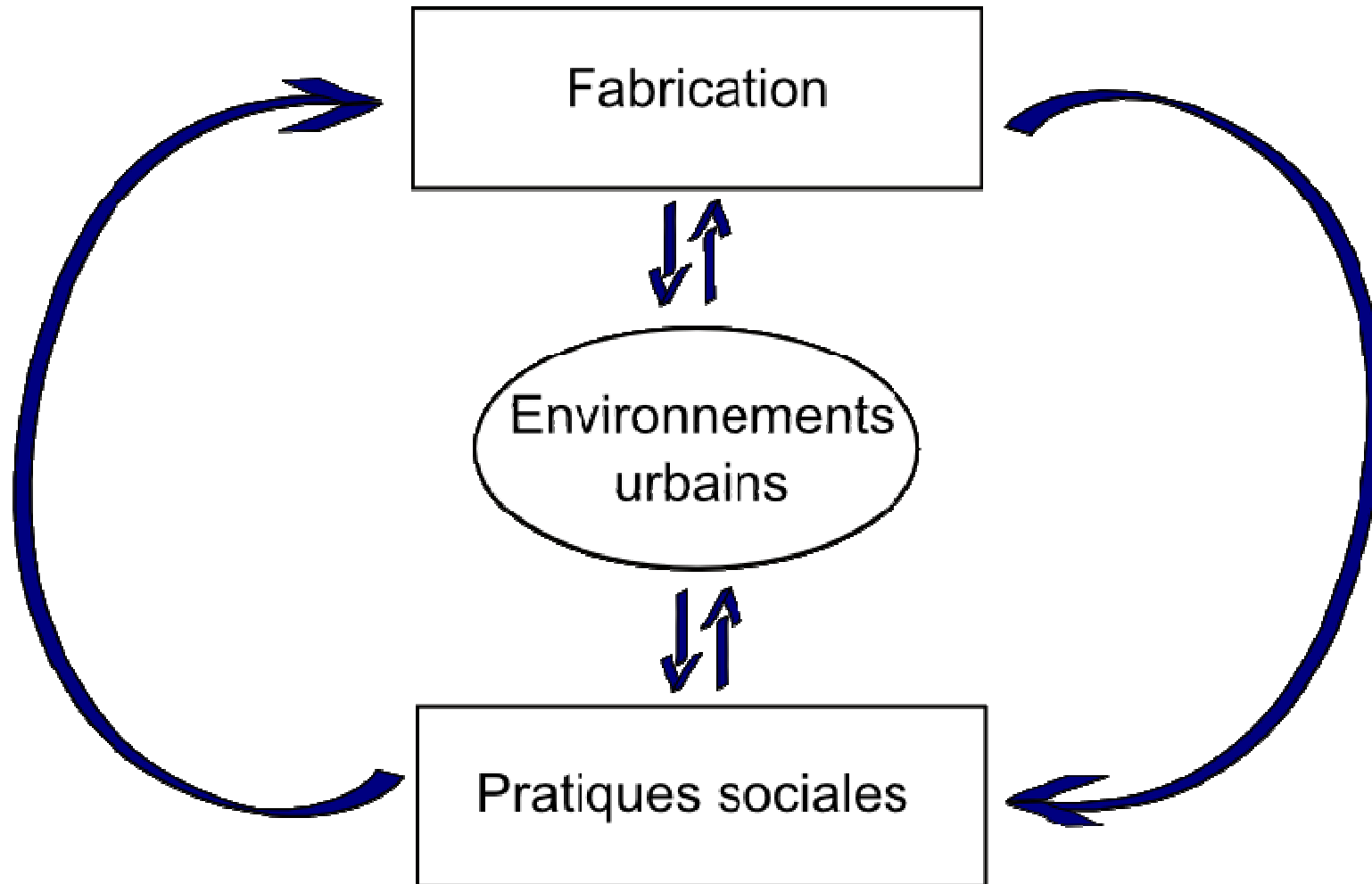
Retour des valeurs éducatives et disciplinaires de l'urbanisme et des projets urbains.

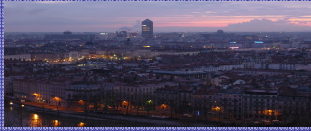
Les injonctions à des pratiques et des modes de vie plus vertueux sous forme

- d'objets (*forme implicite, par les usages prescrits*)
- d'éléments de communication et de promotion d'un changement de comportement (forme explicite)



## Problématique



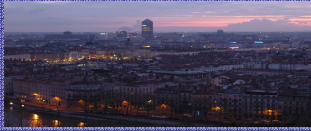


## Problématique

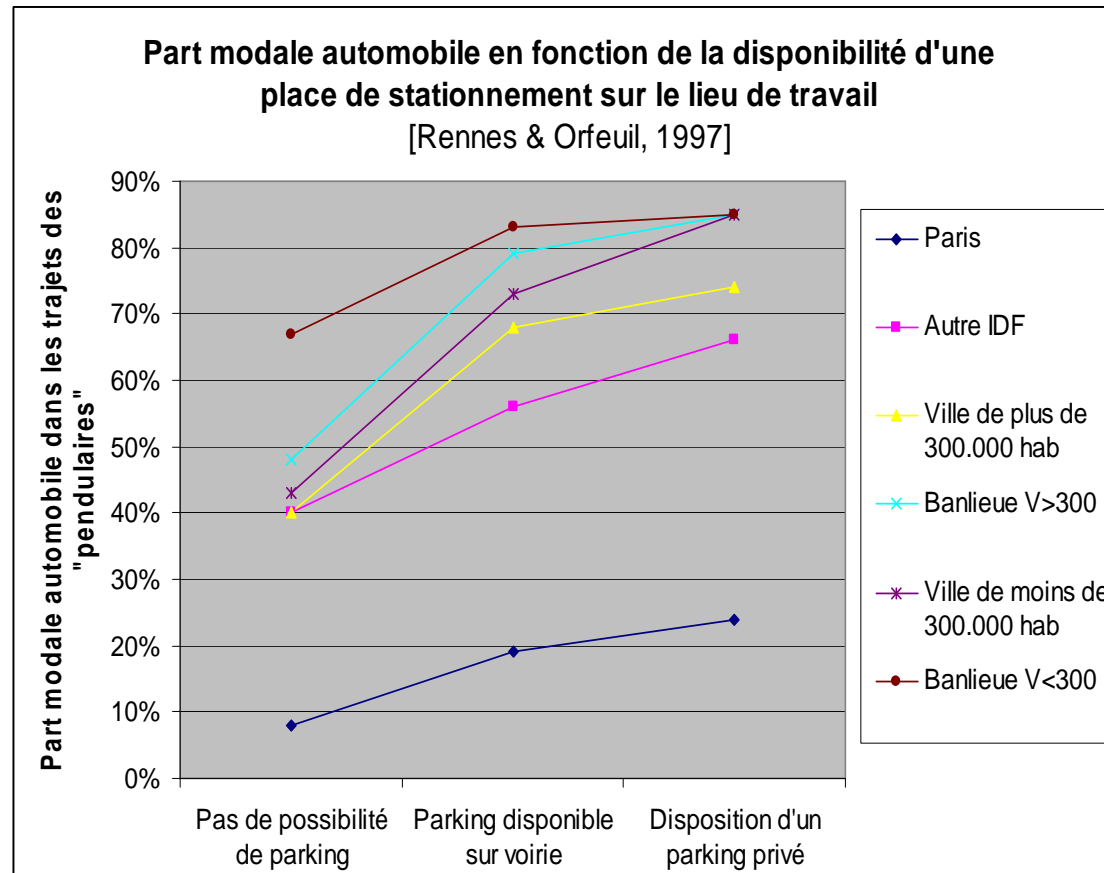
Les environnements urbains (réseaux, artefacts...) ont été choisis comme objet de recherche puisqu'ils permettent de s'approcher d'une réalité dans cette volonté de changement de comportement et plus précisément de changement modal.

La question du stationnement est particulièrement pertinente à analyser puisqu'il s'agit d'un levier identifié sur les comportements par la recherche urbaine et les opérationnels des déplacements urbains.

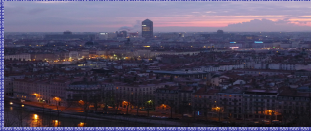
Question du changement modal participe à la légitimation des opérationnels du stationnement puisqu'il s'agit d'une profession qui a évolué d'une réponse à des problèmes d'équipement à une instrumentalisation pour un changement de comportement. L'usage devient problématique.



## Problématique



*Mise en évidence du lien longtemps présagé entre la mise à disposition d'une place de stationnement sur le lieu de travail et la part modale dans les trajets domicile-travail*

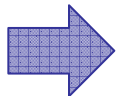


## Problématique

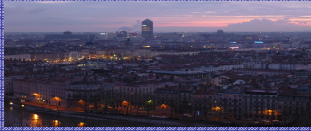
Ces injonctions à un changement modal sont faiblement suivies par des pratiques sociales, en dépit des efforts de développement d'alternatives TC, de solutions d'intermodalité et de politiques restrictives de stationnement. Forte inertie constatée.

« Baisse de la mobilité automobile » annoncée trop vite (EMD Lyon 2006)

- Baisse du nombre de déplacements
- Hausse de la distance moyenne parcourue



Hiatus de rationalités (*ajustement de moyens aux buts*) entre la mobilité planifiée et les pratiques « irrationnelles » d'un point de vue économiquement rationnel



## Problématique

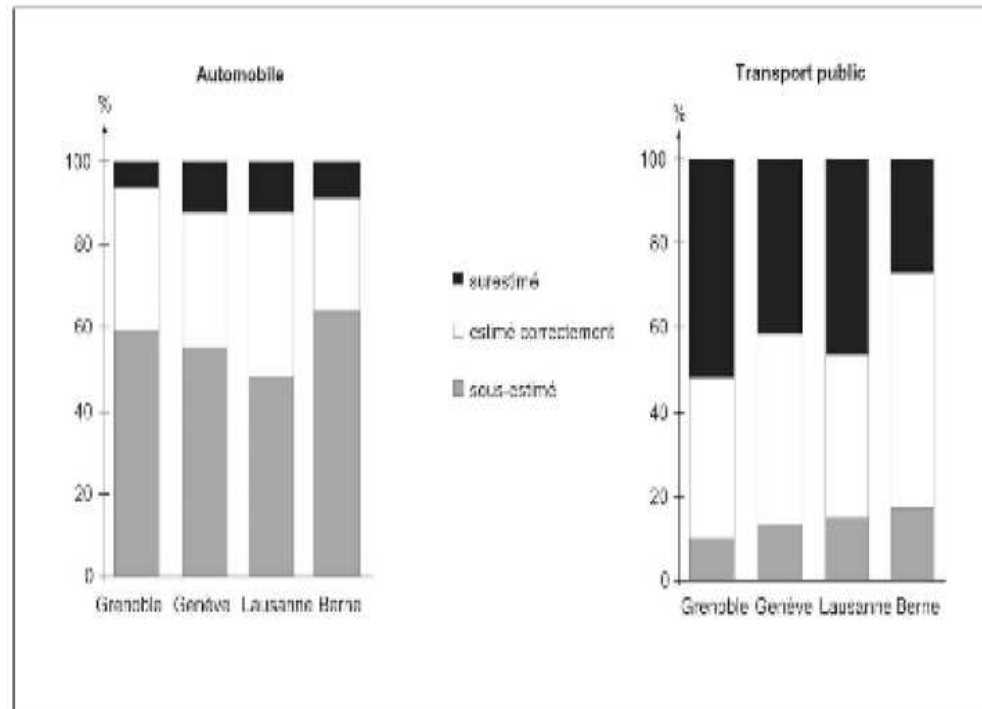
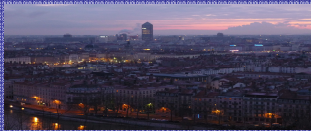
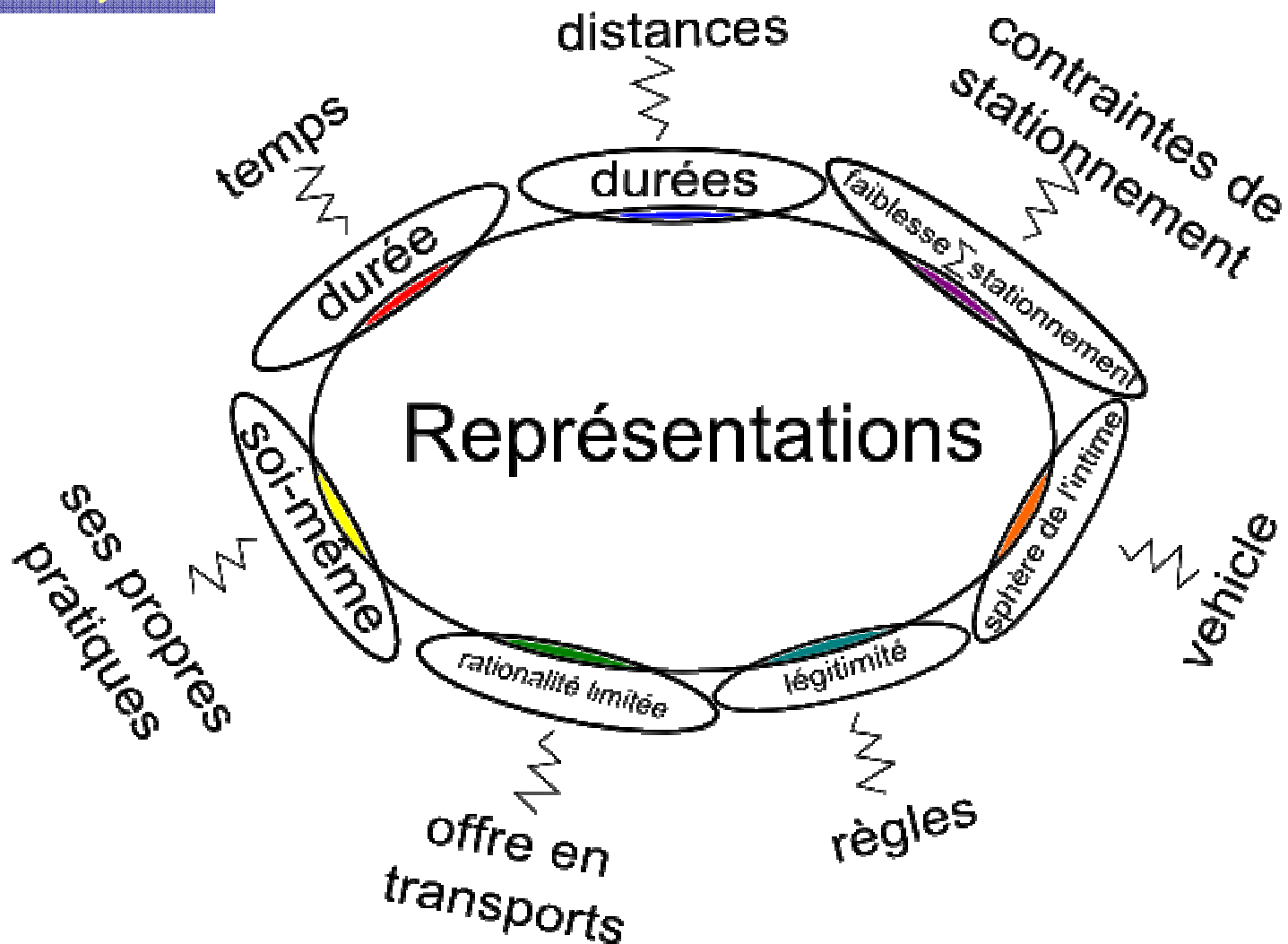


Fig. 1. Biais de perception des temps de déplacement en automobile et en transport public pour les déplacements domicile-travail.

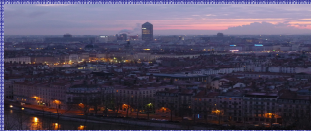
[Kaufmann, 2002]



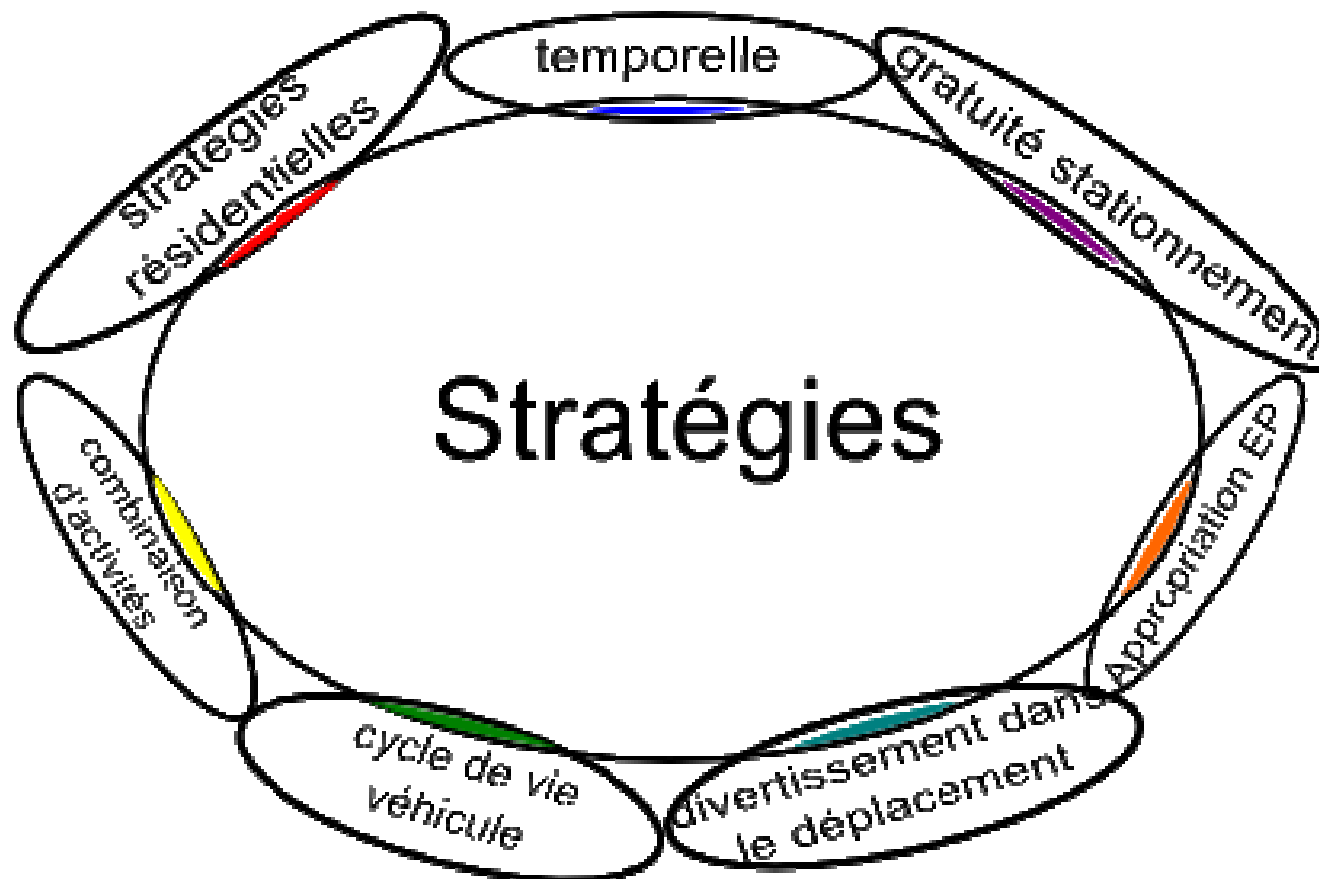
## Cadre d'analyse

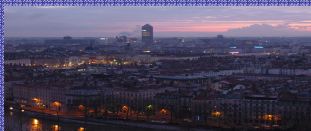




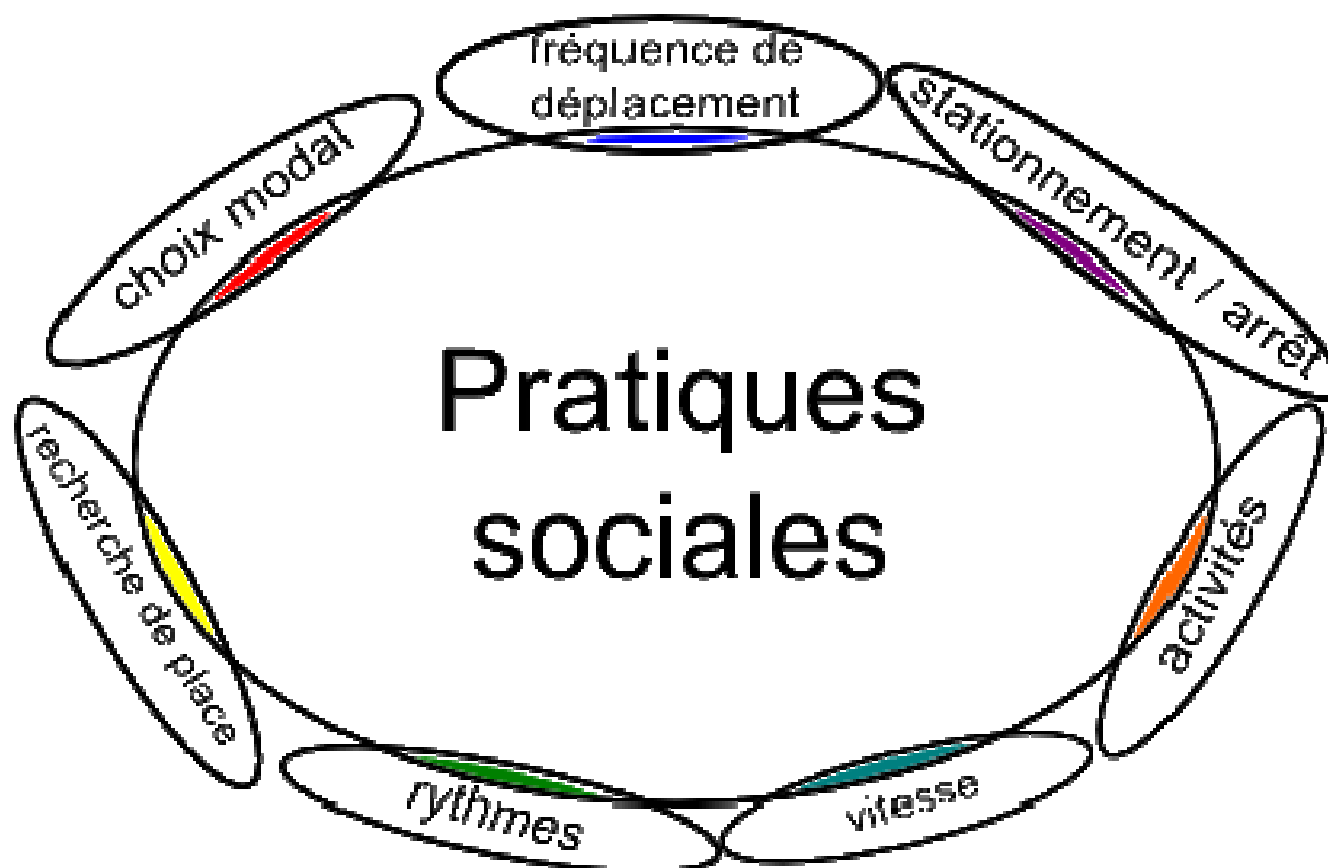


## Cadre d'analyse



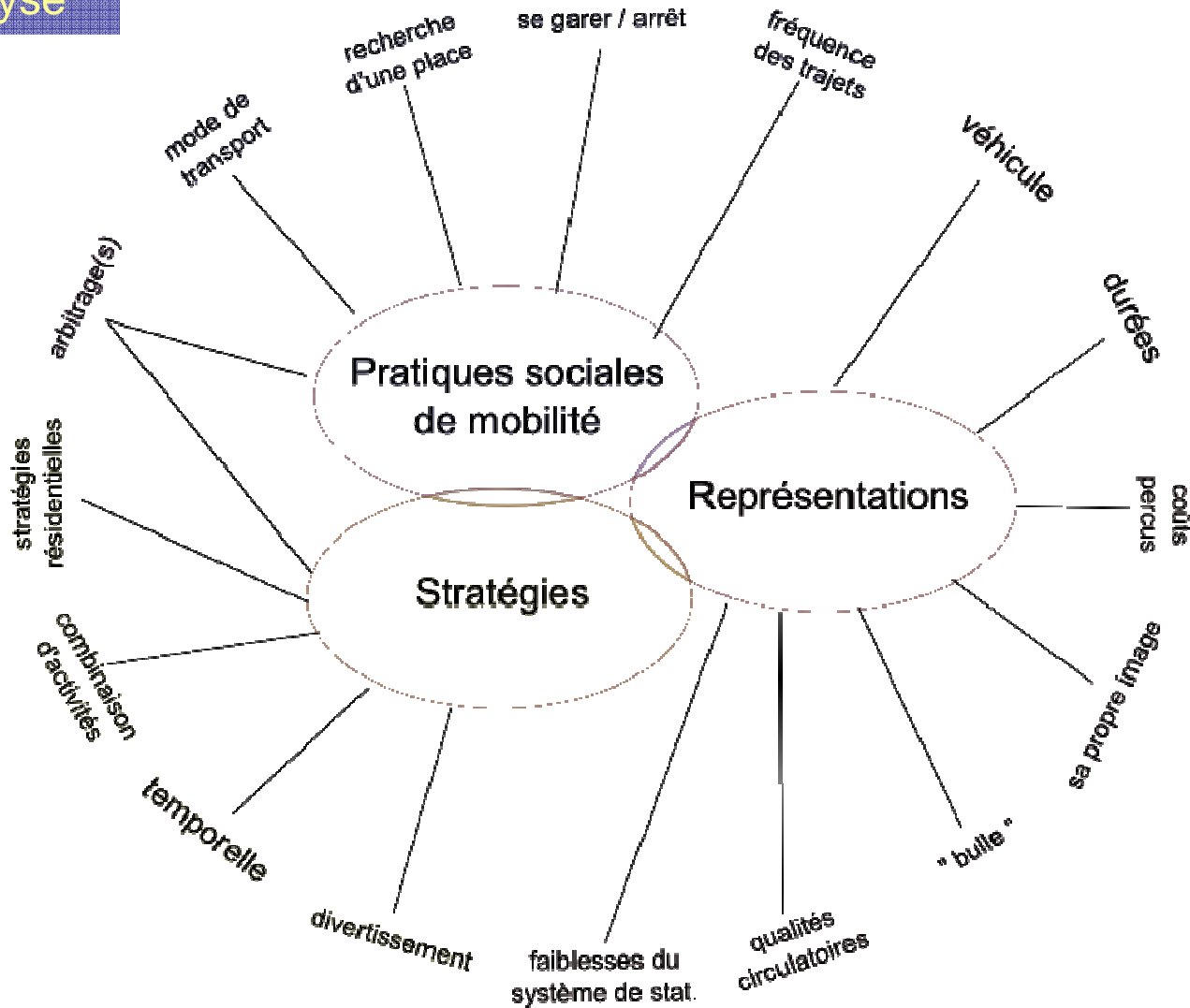


## Cadre d'analyse





## Cadre d'analyse



Thomas Buhler - Usages de l'automobile dans la métropole lyonnaise, des clés pour comprendre les résistances aux injonctions à une mobilité durable ?

Journée doctorale Eric Tabourin 2010 – Lyon



# Méthodologie

VENDREDI 7 MAI 2010 GRAND LYON 3

**THOMAS BUHLER** Ce chercheur lance une étude sur l'usage de la voiture face aux modes alternatifs  
**« IL Y A DES RÉSISTANCES DES AUTOMOBILISTES »**

**RECUEILLI PAR FÉLIX CROUET**

**Pourquoi les automobilistes lyonnais continuent-ils à prendre leur voiture alors que les transports alternatifs se développent ?** Thomas Buhler, 26 ans, élève ingénieur à l'université de Lyon, rattaché au laboratoire d'aménagement et d'urbanisme, a choisi de se pencher sur cette question, pour son doctorat. Il lance une étude qualitative pour comprendre « les stratégies et tactiques » des usagers de la route. Et recherche, par l'intermédiaire de notre journal, une trentaine d'automobilistes lyonnais pour participer à son enquête.

**En quoi cette étude est-elle originale ?**  
 Par sa méthodologie. Durant une semaine, j'ai confié aux automobilistes un dictaphone pour qu'ils puissent s'exprimer à la fin de chacun de leurs déplacements. Il s'agit d'approcher au plus près la réalité du terrain, d'obtenir des informations de l'usager dans le réel. C'est assez rare. On connaît généralement peu de choses sur les déplacements automobiles, ce qui les motive. La plupart des études sont quantitatives, basées sur des questionnaires et des sondages.

**Quels sont les objectifs de cette enquête ?**  
 Comprendre les freins des automobilistes pour passer à d'autres modes de déplacement, ainsi que la ville se développe sur un mode durable. Et déterminer des leviers pour les inciter à laisser leur voiture. Des études menées sur le nouveau métro de Rennes ont montré que seulement 10 % des utilisateurs étaient des automobilistes. Le report modal est loin d'être évident. On ajoute des solutions de mobilité, sans forcément créer une alternative pour les automobilistes.

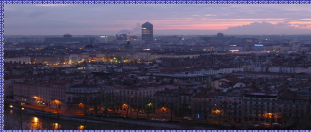
**CONTACT**  
 Pour son enquête, Thomas Buhler recherche une trentaine de personnes qui se déplacent majoritairement en voiture dans l'aire urbaine de Lyon.  
 Contact : 06 12 16 56 94 ou thomas.buhler@insa-lyon.fr

**A Lyon, la part de la voiture a pourtant tendance à baisser...**  
 Oui, mais les déplacements sont plus longs. Il y a encore une forte inertie, des résistances des automobilistes. Elles sont liées à l'habitude, à des facteurs culturels, à l'habitat. Les conducteurs évoquent aussi le gain de temps alors qu'ils minimisent la durée passée en voiture. Mais, l'environnement urbain, comme le nombre de places de parking par exemple, joue aussi un rôle. Cette étude doit permettre de voir comment les espaces et les projets conçus par les architectes, les urbanistes sont perçus par les individus. Et comment cela peut aider à renverser les pratiques d'aménagement de la ville. ■

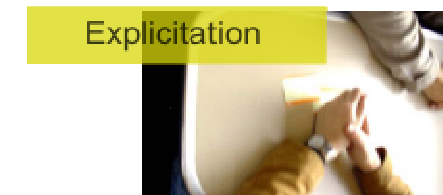
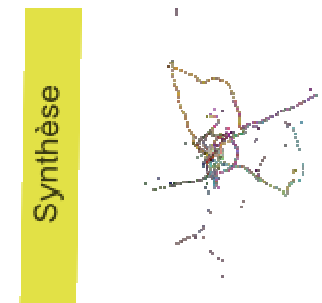
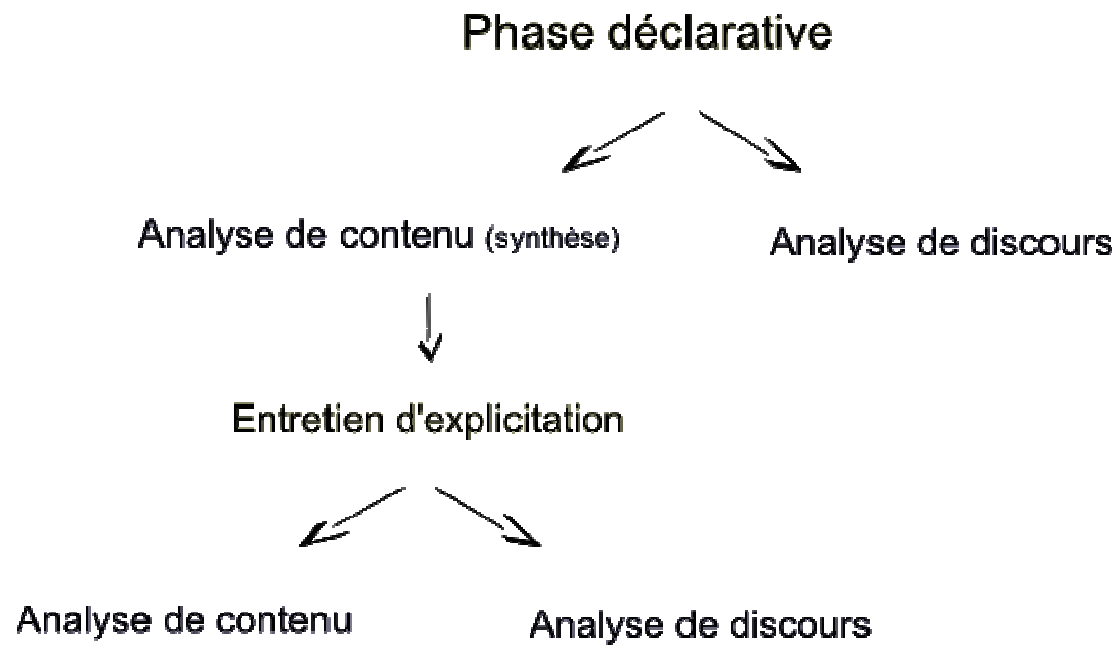
Name	Activity	M/F	Age	Status
Eline	factory quality controlor	F	56	divroced person - 3 children
Sarah	real estate agent	F	38	divored person - 1 child
Jonathan	technical employee	M	42	married - 1 child
Michel	IT engineer	M	28	in a relationship
Kamel	accountant	M	34	single
Justine	administrative employee	F	29	single
Hubert	craftsman	M	62	married - 3 children
Elodie	secretary	F	57	married - 2 children
Mathilde	housewife	F	58	married - 3 children
Rémi	interim engineer	M	26	married
François	administrative employee	M	44	single
Anne	student	F	23	single
Lili	shop assistant	F	31	in a relationship
Charles	unemployed person	M	38	married - 1 child
Liliane	retired person	F	66	divorced person

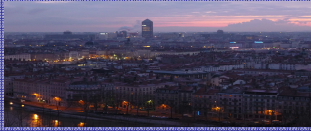
Thomas Buhler - Usages de l'automobile dans la métropole lyonnaise, des clés pour comprendre les résistances aux injonctions à une mobilité durable ?

Journée doctorale Eric Tabourin 2010 – Lyon



# Méthodologie





# Méthodologie

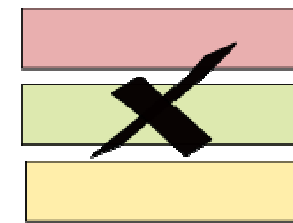
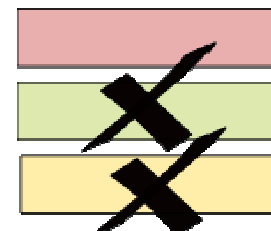
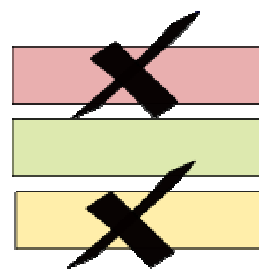
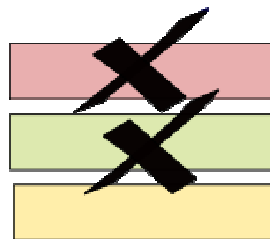
Phase déclarative

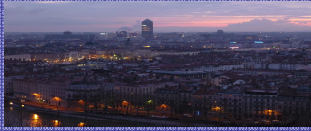
Synthèse

Entretien explicitation

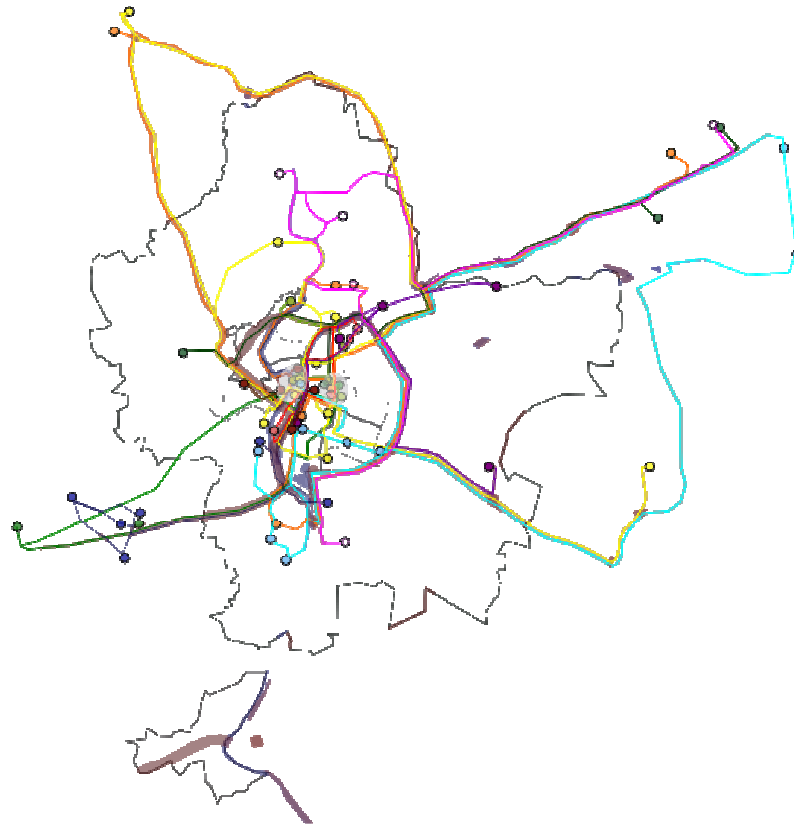
Comparaison env. réel

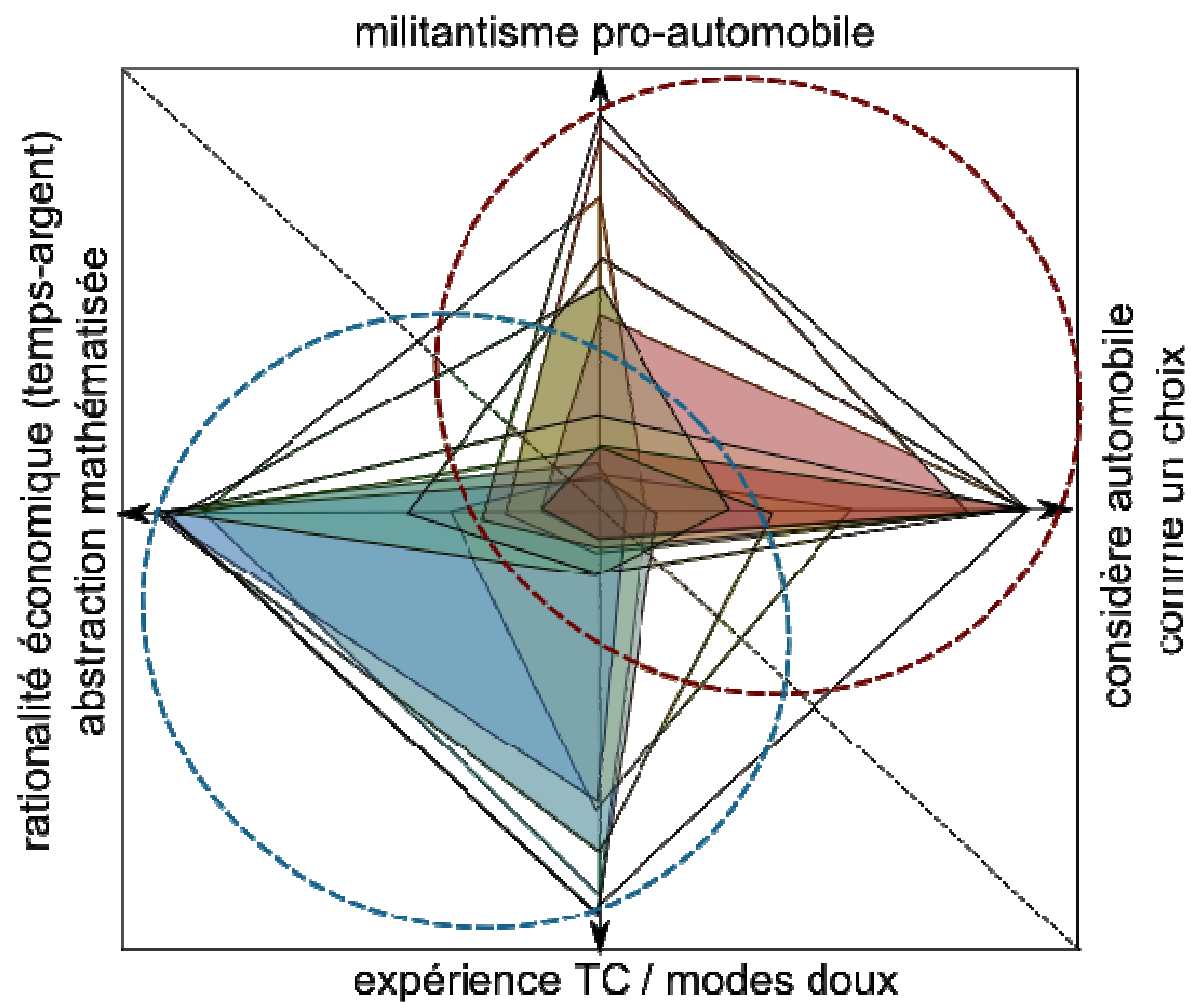
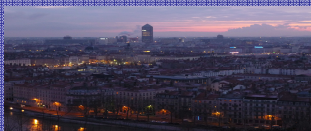
- pratiques sociales
- représentations
- stratégies



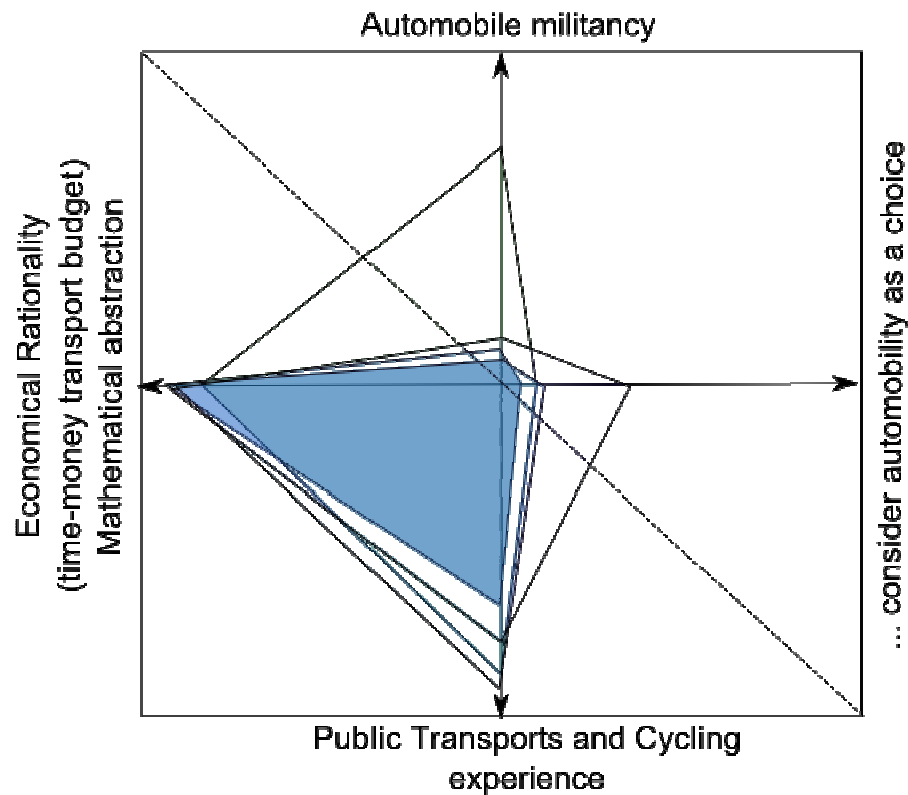
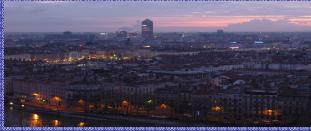


## Méthodologie



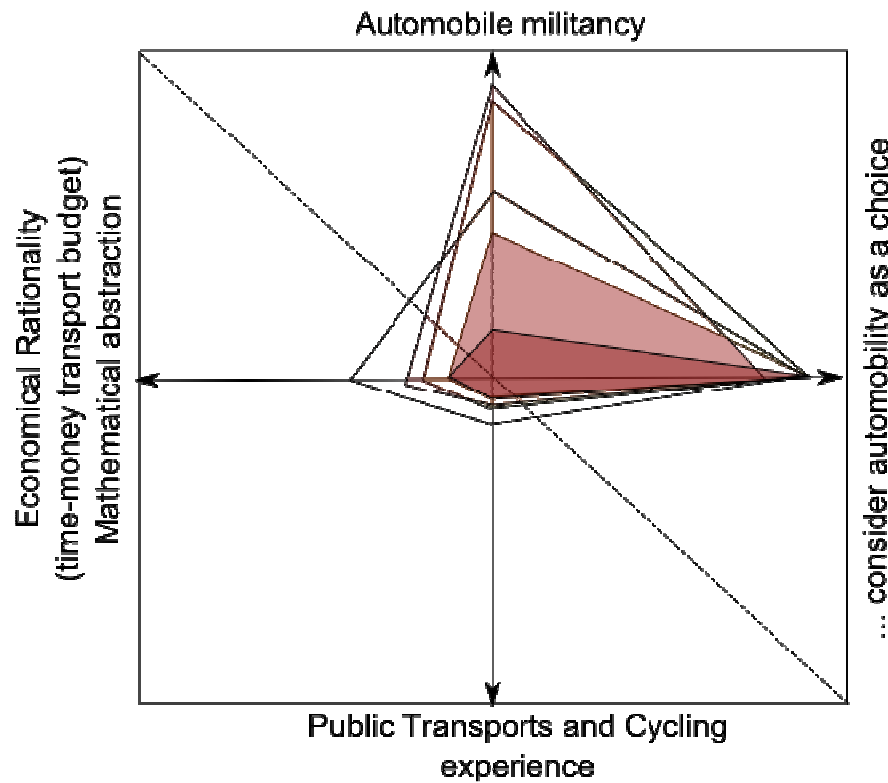
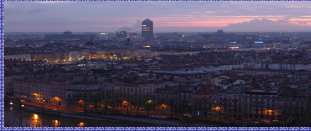






## Convergences dans les justifications

- Difficultés à supporter le temps de transport en TC avec d'autres personnes (« mémoire sensorielle » : bruit, odeurs, regards, frissons, transpiration... )
- Comparaison avec un trajet imaginaire équivalent en transport public vers le lieu de travail (focalisée sur la question du temps)
- Comparaison des « *activités possibles* » en une période de temps donnée (samedi PM)



## Convergences dans les justifications

- Ne peuvent pas se « permettre » les transports publics et leurs prétendues « faiblesses »
- Souligner les souffrances des usagers de TC (d'un point de vue d'automobiliste)



Thomas Buhler

ITUS – EVS (UMR 5600)

INSA de Lyon

[thomas.buhler@insa-lyon.fr](mailto:thomas.buhler@insa-lyon.fr)