



HAL
open science

Être mobile : récits de tactiques habitantes au service d'un habiter périurbain

Gaëtan Favrie

► **To cite this version:**

Gaëtan Favrie. Être mobile : récits de tactiques habitantes au service d'un habiter périurbain. Architecture, aménagement de l'espace. 2018. dumas-01800166

HAL Id: dumas-01800166

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01800166>

Submitted on 25 May 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

Gaëtan Favrie

ÊTRE MOBILE

Récits de tactiques habitantes au service d'un habiter périurbain

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Mémoire de master.

Eric Chauvier (Dir.)

Ensa Nantes, 2018.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ENTRÉE : AU CONTACT
D'UN TERRITOIRE PÉRIURBAIN

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ENTRÉE : AU CONTACT D'UN TERRITOIRE PÉRIURBAIN

Livre I

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Préambule	9
INTRODUCTION À L'ÉTUDE D'UN TERRITOIRE <i>PÉRI</i> URBAIN	10
De l'intérêt scientifique au sujet de recherche	10
L'approche du terrain de recherche	12
Guide à la lecture de l'ouvrage	13
MÉTHODE	14
Une démarche scientifique et personnelle	14
Un temps de recherche des interlocuteurs	14
Une première rencontre avec l'habitant	15
L'accompagnement dans la mobilité quotidienne	15
La représentation des mobilités en voiture	16
Une posture personnelle sur le terrain	17
L'analyse progressive de trois études de cas	18
L'exercice d'écriture	19
UN TRAVAIL DE TERRAIN ITINÉRANT	22
TABLE DES MATIÈRES COMPLÈTE DES CINQ OUVRAGES	23

Les deux voitures de mes parents sont garées derrière la maison. Il n'y a aucun voisin dans un rayon de cinq cents mètres autour de chez nous. Le bourg du village se situe à trois kilomètres. Le collège et le lycée sont à une quinzaine de kilomètres. Angers, la ville, est à une soixantaine de kilomètres. Jusqu'à 18 ans, j'habite un territoire rural où l'organisation de la distance n'est pas vraiment réfléchie mais vécue au jour le jour. Elle est résolue par des pratiques de mobilité aussi importantes que diverses : prendre le car scolaire, être transporté par ses parents, partager le trajet avec les amis, revenir à pied ou à vélo du bourg.

Tous ces trajets, je les vis de l'intérieur. Je romps l'ennui du car scolaire par le jeu entre amis, l'observation solitaire du paysage, le sommeil, les discussions avec le conducteur, l'écriture personnelle ou des travaux d'école. J'intègre finalement le temps de transport dans mon organisation de la journée afin d'échapper à ce temps « perdu ». Par ailleurs, je suis témoin des plannings mis en place par mes parents entre voisins et parents d'élèves pour permettre à mes frères et à moi l'accès aux loisirs tels que le sport ou la musique. Ils doivent « courir » pour assurer les transports. Nous faisons le déplacement à Angers en famille pour une demi-journée, le temps de consulter le médecin spécialiste *et* faire les soldes ensemble. Il faut anticiper et maximiser les trajets pour rendre supportable notre « habiter » sur le territoire.

L'entrée dans la vie étudiante urbaine de Nantes change mon rapport à la distance, cinq minutes à pied sont suffisantes entre mon appartement et l'école d'architecture. Je vis le contraste entre un mode de vie dirigé par la gestion de la distance et une liberté d'organisation étudiante. Je ne suis plus un enfant habitant ce territoire péri-métropolitain mais un étudiant en architecture observateur des manières d'être et d'habiter des individus. En écho à ma propre histoire résidentielle, je souhaite mesurer l'interaction entre la situation de mobilité observée en périphérie de la métropole et la définition d'un habiter.

INTRODUCTION

À l'étude d'un territoire *péri* urbain

DE L'INTÉRÊT SCIENTIFIQUE AU SUJET DE RECHERCHE

¹ **David Mangin.** Architecte urbaniste français, il délivre un enseignement sur le projet urbain dans plusieurs écoles françaises d'enseignement supérieur. Il reçoit le Grand prix de l'urbanisme en 2008.

David Mangin¹ nous livre une étude du territoire français conséquente. Il développe le concept d'un « urbanisme de secteur ». Dans un contexte mondialisé de libération des flux économiques, l'auteur explique l'influence de la croissance des infrastructures de transport sur l'évolution d'un territoire français vers la périphérisation de morceaux de territoires :

« A l'échelle des agglomérations, ce maillage progressif du territoire a des conséquences décisives sur les formes de la croissance urbaine. » (Mangin, D. 2004, p.78).

Différents secteurs plus ou moins éloignés de la métropole prennent forme : d'un territoire périurbain sous influence directe de métropoles au territoire péri-métropolitain marqué davantage par un isolement géographique. Cette distanciation au réseau de desserte des métropoles va avoir des influences économiques sur le prix de l'immobilier et encourager une différenciation socio-économique entre territoires périphériques. (Ibid, p.94) Ainsi, l'usage de la voiture et la construction d'infrastructures adaptées à ce mode de transport génère des « effets de cisaillement importants » dans le territoire français : « Ce découpage physique atomise la pratique quotidienne de la ville. » (Ibid, p.99).

La sectorisation du territoire crée alors un « effet de structure » (Cailly, L. 2008) sur la manière d'habiter au quotidien le ter-

ritoire périurbain. Laurent Cailly¹ emploie l'expression d'un « pack périurbain ». La relation au territoire des habitants devient conditionnée par l'élaboration de stratégies de mobilité connectant le lieu de résidence au réseau diffus des lieux d'activités. Des « boucles programmées » sont élaborées afin d'articuler les différentes échelles du territoire traversé dans une même journée.

Par ailleurs, Eric Charmes² parle d'un émiettement de la ville et développe l'idée d'une clubbisation des territoires périphériques. En faisant référence aux travaux de l'économiste Charles Tiebout, l'auteur affirme que :

« sous l'effet du développement d'une culture de la mobilité, le rapport à l'environnement local est de moins en moins politique et de plus en plus consumériste. » (Charmes, E. 2011, p.74).

En ce sens, l'installation du ménage dans son territoire résulterait d'un choix stratégique visant à satisfaire sa consommation de biens et de services. Nous sommes alors bien loin de la définition de l'acte d'habiter formulée par Martin Heidegger³ : « Le trait fondamental de l'habitation est ce ménage. Il pénètre l'habitation dans toute son étendue. Cette étendue nous apparaît dès lors que nous pensons à ceci, que la condition humaine réside dans l'habitation, au sens du séjour sur terre des mortels. » (Heidegger, M. 1965, p.432-433)⁴.

Selon l'auteur, le sens du mot habiter entend la construction d'un chez soi dans un ménage de son environnement.

Ce travail de recherche va convoquer l'étude des ruses habitantes (Certeau, M de. 1990)⁵ dans une analyse du territoire périurbain pour rendre compte d'un habiter par la mobilité. Les périurbains vont développer des mesures de contournement, afin de soutenir une organisation dominée par les déplacements pendulaires. Cette richesse du détail, invisible des statistiques, constitue le liant d'un territoire. Ce sont ces tactiques qui vont permettre aux populations de s'émanciper de leur territoire, de franchir les limites d'un urbanisme sectorisé.

¹ **Laurent Cailly.** Enseignant chercheur, il est maître de conférences en géographie à l'Université de Tours

² **Eric Charmes.** Sociologue et urbaniste, il est chercheur en sciences sociales appliquées aux questions urbaines et à l'urbanisme Directeur du laboratoire Recherches interdisciplinaires ville espace société (École nationale des Travaux publics de l'État, Université de Lyon)

³ **Martin Heidegger.** (1889-1976) De nationalité allemande, il est philosophe de l'Etre et de la réalité humaine.

⁴ « **Bâtir, habiter, penser.** » Conférence prononcée en 1951 à Darmstadt.

⁵ **Michel de Certeau.** (1925-1986) Historien des textes mystiques de la renaissance à l'âge classique, son oeuvre approche les méthodes de l'anthropologie, de la linguistique ou de la psychanalyse.

L'affinement de la recherche par l'observation de terrain va nous conduire à la question suivante :

COMMENT LES PRATIQUES VONT PERMETTRE AUX PERSONNES D'HABITER AU QUOTIDIEN UN TERRITOIRE PÉRIPHÉRIQUE À LA MÉTROPOLE DE NANTES ?

Autrement dit, ce travail de mémoire va chercher à montrer comment les personnes vont s'emparer de situations habitées, par le biais de leur mobilité essentielle. A partir de l'observation orientée sur les situations de mobilité, il va mettre en scène la complexité des agissements du quotidien, souligner les détails tactiques habitants dans leur capacité à faire sens dans un territoire périurbain et formuler l'expression d'un artisanat de l'habiter.

L'APPROCHE DU TERRAIN DE RECHERCHE

Pour répondre aux différentes interrogations de départ, ma démarche de terrain se veut qualitative. Elle rassemble beaucoup de matière sur des peu d'études de situations. C'est une phase de travail chronophage mais stimulante dans le processus de recherche. Je touche au réel et formule mes enjeux de mémoire. Trois semestres se sont écoulés depuis les premiers contacts avec le terrain jusqu'à la fin d'écriture de la recherche. Des temps de pause conséquents ont été effectués entre les différentes phases de mémoire. Le premier semestre va servir à traduire la motivation personnelle en intérêt scientifique, il amorce les premiers contacts avec le terrain. Le deuxième semestre va se concentrer sur l'étude de terrain, il embrasse l'analyse de six ménages autour de la métropole de Nantes et collecte un entretien et deux itinéraires par foyer minimum. Le troisième semestre est le temps du murissement du travail lors du véritable lancement du processus d'écriture.

GUIDE À LA LECTURE DE L'OUVRAGE

L'analyse de terrain commence par un long temps descriptif et exploratoire du quotidien de trois ménages résidant dans le territoire périurbain de Nantes. Il ouvre vers une appréciation de la théorie du quotidien développée par Michel de Certeau au regard des notions développées empiriquement. Je tente enfin de prendre position dans le champ théorique des mobilités périurbaines, de questionner les concepts des chercheurs fort de ma recherche qualitative et inductive sur le territoire.

Le texte s'organise sous la forme de cinq brochures enveloppées du titre général. Le premier livre introduit le travail de recherche et la méthode employée. Les trois formats suivants rendent compte du travail de terrain auprès de trois ménages différents. (Une place de choix est donnée à la représentation de la méthode des itinéraires, essentielle dans mon approche du terrain.) Et le dernier livre apporte une lecture de concepts théorique vis-à-vis des notions développées empiriquement.

La mise en forme du document va s'appuyer sur notre propre manière de mener cette recherche et communiquer un processus personnel. Ainsi, les dimensions du livre copient le format Moleskine utilisé tout au long de la recherche. Les couleurs et le graphisme des titres fait directement référence à l'organisation de notre étude.

Aussi, le format du document veut provoquer un rapport avec l'intime et le discret. Le livre est maniable et transformable. La couverture n'affiche pas d'habillage formel et le titre amorce un rapport *fait main* avec le terrain. Le texte est compact, proche du roman de poche et d'une lecture linéaire du récit. Il s'accompagne de photographies depuis le terrain et de croquis tracés à la main. La mise en page fait régulièrement référence au lieu et au temps des rencontres avec les personnes étudiées.



Dossiers de la recherche.

MÉTHODE

Une démarche scientifique et personnelle

La méthode prend la forme d'une analyse du terrain en recherche-action. Le travail d'enquête n'enclenche pas d'étude sur le long terme et exclue en cela la prise en compte d'une évolution des situations observées. Je deviens témoin actif de situations de mobilités auprès de six ménages, j'analyse trois d'entre eux. Par son intention qualitative, la démarche de recherche fait foi d'exemplarité et non de représentativité.

UN TEMPS DE RECHERCHE DES INTERLOCUTEURS

Le travail de recherche a besoin d'accéder à l'intimité de la personne. En cela, je dois installer une relation de confiance avec mes interlocuteurs. Appliquant la méthode de proche en proche, je sollicite des personnes de mon entourage. Dans les six ménages interrogés, trois contacts sont issus directement de mon réseau de connaissance et trois autres me sont communiqués par Marie Olivier, une amie étudiante habitante de la commune de Thouaré-sur-Loire.

Je contacte personnellement chaque personne par courriel, messagerie Facebook ou bien appel téléphonique. C'est le premier échange avec la personne, je situe les bases de mon sujet à mes futurs interlocuteurs. Je demande à fixer une date de rendez-vous pour un premier entretien chez l'habitant. Et j'introduis une description de la méthode, pour m'assurer du consentement des habitants à l'accompagnement en voiture.

UNE PREMIÈRE RENCONTRE AVEC L'HABITANT

Je réalise d'abord un entretien semi-directif pendant une durée d'une heure minimum. Il fixe un premier contact avec les personnes. Je précise les enjeux de mon travail, la thématique et l'orientation donnée à l'observation participante. J'interroge les personnes selon trois dimensions temporelles :

- l'histoire résidentielle et l'expérience habitée,
- les références, influences et repères actuels dans le territoire,
- les ambitions et projections futurs du ménage.

Ce premier contact m'offre une première grille de lecture de l'organisation de la famille. L'entretien est enregistré pour la retranscription, je commence l'analyse d'informations concernant la motivation du choix habité et des logiques de déplacements dans le territoire. Le temps d'échange se termine par la prise de rendez-vous concernant les itinéraires en voiture.

L'ACCOMPAGNEMENT DANS LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

J'expérimente la méthode des itinéraires développée par Jean-Yves Petiteau¹. Formée autour du chercheur, d'un photographe et de l'habitant, elle consiste en une démarche de parcours dans la ville visant à « rendre compte d'un territoire à partir de ses différences » (Petiteau, J.-Y. 2001, p.64). L'emploi de la méthode repose sur un « postulat de confiance » entre l'individu observé et le chercheur. En ce sens, la parole de l'individu va être écoutée et accompagnée puis sujette à analyse :

« Le parcours n'est pas seulement le déplacement sur le territoire de l'autre, c'est en même temps un déplacement sur son univers de référence. Le territoire est à la fois celui qui est expérimenté et parcouru dans l'espace-temps de cette journée, et celui du récit métaphorique. » (Ibid. p.65).

J'applique la même démarche à l'itinéraire en voiture. Dans ma situation, le procédé devient une immersion dans le quotidien de la personne pendant une journée. En effet, l'itinéraire accompagne une situation déjà déterminée : le déplacement

¹ Jean-Yves Petiteau. (1942-2015) Sociologue français, il est enseignant-chercheur au CNRS, à l'Ensa de Grenoble et l'Ensa de Nantes.

pendulaire entre lieu de domicile et lieu de travail, aller et retour. Mon travail de chercheur est d'être attentif au parcours, aux éléments de langage et aux gestes de l'individu. C'est un autre contexte de dialogue où la forme de l'entretien est moins directive, je vais demander aux personnes de commenter librement leur trajet. Je relance la discussion si nécessaire et interroge l'individu selon des observations personnelles.

En comparaison à la démarche de Jean-Yves Petiteau, je ne suis pas photographe. Mon attention était d'abord focalisée sur l'interaction avec mon interlocuteur et l'observation de ses comportements. Les clichés ont d'abord été pris dans une volonté d'illustration de l'itinéraire. Ils dépendent de ma propre subjectivité du moment. Les photographies répondent à des réactions éloquentes de mon interlocuteur, des changements d'ambiances perçus ou encore dans un témoignage pragmatique des changements de directions dans le parcours.

LA REPRÉSENTATION DES MOBILITÉS EN VOITURE

Comment faire état du matériau de recherche des itinéraires ?

« *La principale restitution d'un itinéraire est proche du roman-photo, où la parole exacte de l'interviewé est chronologiquement découpée en articulation étroite avec chaque photographie. Son ambition est d'être lisible par tous.* » (Petiteau, J-Y. 2001, p.65).

Je développe un travail de composition entre photographies, textes et marqueurs de temps et de lieu. La mise en forme de l'itinéraire tente ainsi de rendre compte des temps de mobilité. Le texte reprend les codes de l'écriture théâtrale, la retranscription des paroles accompagnée des *didascalies* narratives et descriptives est écrite dans la journée même des itinéraires. Dans le choix des photos et le séquençage du récit, la représentation de la méthode est imprégnée de ma compréhension subjective de l'itinéraire. En outre, le travail de représentation de l'itinéraire en voiture est déjà un exercice d'analyse du matériau recolté et devient un outil au développement de la recherche.

UNE POSTURE PERSONNELLE SUR LE TERRAIN

La méthode utilisée demande un travail de terrain au plus proche de la personne. L'étude des comportements quotidiens nécessite de rentrer dans l'intimité des personnes étudiées :

« *Ce savoir n'est pas su. (...) De part et d'autre, il s'agit d'un savoir que les sujets ne réfléchissent pas. Ils en témoignent sans pouvoir se l'approprier. Ils sont finalement les locataires et non les propriétaires de leur propre savoir-faire.* » (Certeau, 1990, p.110).

J'adopte intuitivement une attitude davantage naïve, légère et curieuse plutôt que de contrôle scientifique. Elle nuance mon intrusion dans l'espace personnel de l'habitant. Je relance alors les discussions de réactions d'étonnement et de questions simples visant à montrer mon intérêt pour leurs activités les plus naturelles et demander des explications sur leurs manières de faire. Des moments clés vont apparaître où poser la *bonne* question va *déverrouiller* la communication d'informations par l'individu sur ses pratiques. (Un décalage trop grand entre la posture du chercheur et celle de l'individu pourrait mener à un échec partiel de la méthode.)

De plus, j'ai connu personnellement le terrain des mobilités pendant mon enfance dans un territoire rural. Mon histoire biographique me fournit une sensibilité disposée à ce type de terrain de recherche. J'ai déjà intériorisé un certain nombre de codes socio-culturels. En ce sens, c'est peut-être une attitude naturelle de compréhension qui encourage les personnes délivrer des habitudes précieuses et cachées.

Finalement, je me trouve dans une situation plutôt confortable pendant le travail de terrain. J'interagis de nouveau avec un environnement qui m'est familier, mais avec des motivations différentes, celui d'un étudiant en architecture initiant un premier contact à la recherche. Mes intérêts vont se porter sur l'observation en détail des comportements des personnes. Je m'interroge sur la manière dont ils interagissent avec leur milieu et rendent compte de situations habitées.

L'ANALYSE PROGRESSIVE DE TROIS ÉTUDES DE CAS

En outre, le choix des trois ménages développés dans ce mémoire n'est pas neutre. Ils témoignent d'étapes importantes dans mon travail de recherche par le processus de travail de terrain, par la qualité et la précision des informations recueillies et leur volume :

(1) Alban et Clémence. Je connais Alban depuis mon enfance mais je ne l'ai pas vu depuis huit ans au moment de se retrouver pour le premier entretien. Nous retrouvons rapidement un confort de dialogue, après avoir partagé quelques souvenirs d'enfance communs. Nous avons le même langage d'expression du fait de nos origines et de notre même âge. Ainsi, Alban me livre facilement des informations privées sur sa manière de vivre. Cette relation privilégiée constitue mon premier contact avec le terrain. J'expérimente mes motivations de recherche et mon travail de méthode au contact d'Alban. Je réalise deux entretiens et un itinéraire à pied avant de l'accompagner en voiture.

(2) Malika et Cédric. Je les rencontre après avoir eu leur contact par Marie, une amie étudiante et baby-sitter auprès de la famille. La famille Marchand et moi partageons une connaissance commune, elle permet un début de relation fluide et attentive. Je constate de quelle manière nos origines sociales et familiales créent une proximité et une confiance rapides. Cela me donne les atouts pour comprendre rapidement leur situation et développer avec eux un dialogue convivial et fructueux. D'ailleurs, ils m'invitent à partager le temps d'un repas familial, en complément de la méthode.

(3) Catherine et Josette. Ce sont des amis de mes parents. Avant la demande d'entretien, je les rencontre dans une fréquence d'une à deux fois par an. Poser des questions intimes dans une relation amicale semble dans ce cas un peu délicat. Après un temps de frottement en début d'entretien le temps d'établir un niveau de confiance supérieur, j'accède à un grand

nombre d'informations. Grâce à cette amitié, mon travail de terrain va muter en une immersion complète pendant deux jours et demi dans le quotidien des deux femmes.

Le choix des trois cas distingue trois lieux de résidence distincts dans l'espace géographique autour de la métropole de Nantes, du périurbain de Thouaré-sur-Loire (2) au péri-métropolitain de Ligné (2) et St-Julien de Concelles (3). Il rend également compte de trois générations, témoignant d'étapes de vie différentes depuis la définition du lieu de résidence d'un jeune couple (1), la vie de famille nombreuse et installée dans le territoire (2) et une organisation de vie fusionnée entre deux femmes en fin de parcours professionnel (3).

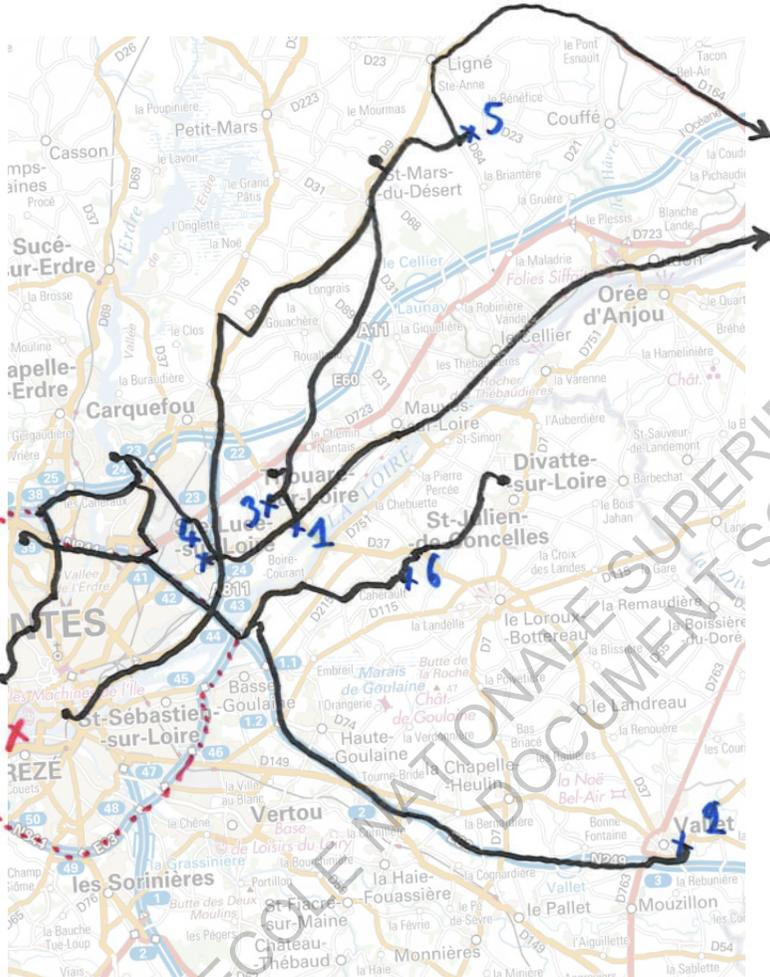
L'EXERCICE D'ÉCRITURE

J'accorde un temps long à l'écriture. J'utilise très souvent le site internet du CNRTL¹ pour m'assurer de la définition exacte des termes et leurs synonymes. Cette recherche du sens des mots m'aide dans le cheminement de la pensée et de l'écriture de l'analyse. Elle va m'ouvrir une perception enrichie et activer une description plus sensible des comportements observés.

Par ailleurs, la lecture d'ouvrages de mon directeur de mémoire et en particulier *Anthropologie* (Chauvier, E. 2006) vont être indirectement moteurs dans l'effort d'écriture. Éric Chauvier réussit une fluidité littéraire de récit scientifique que nous tentons immodestement de retrouver dans notre analyse. L'idée est de rendre la lecture des études de terrain accessibles et lisibles par les personnes suivies.

¹ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales.

Cartographie de l'ensemble des déplacements embarqués dans la voiture suivant la méthode des itinéraires. 1:50 000e.



La méthode des itinéraires m'amène à chercher un espace d'étude, dans les communes où les personnes suivies travaillent.



1. Bar-restaurant à Indre (Clémence)



2. Ecole de design à Nantes (Yannick)



3. Bar-restaurant à St-Mars du Désert (Stéphanie)



4. Bar-restaurant à Champocé-sur-Loire (Loïc)



5. Espace commercial Leclerc à St-Géréon (Cédric)



6. Ehpad à La Chapelle Basse-Mer (Catherine)

ÊTRE MOBILE :

Récits de tactiques habitantes au service d'un habiter périurbain

ENTRÉE : AU CONTACT D'UN TERRITOIRE PÉRIURBAIN

Livre I (32 pages)

Préambule	9
INTRODUCTION À L'ÉTUDE D'UN TERRITOIRE PÉRIURBAIN	10
De l'intérêt scientifique au sujet de recherche	10
L'approche du terrain de recherche	12
Guide à la lecture de l'ouvrage	13
MÉTHODE	14
Une démarche scientifique et personnelle	14
Un temps de recherche des interlocuteurs	14
Une première rencontre avec l'habitant	15
L'accompagnement dans la mobilité quotidienne	15
La représentation des mobilités en voiture	16
Une posture personnelle sur le terrain	17
L'analyse progressive de trois études de cas	18
L'exercice d'écriture	19
UN TRAVAIL DE TERRAIN ITINÉRANT	22
TABLE DES MATIÈRES COMPLÈTE DES CINQ OUVRAGES	23

ALBAN & CLÉMENTINE

Livre II (44 pages)

HABITER L'ENTRE-DEUX :

ENTRETIEN AVEC ALBAN ET CLÉMENTINE 16.11.16	8
Habiter à deux	11
Ménager la place de parking	13
Pratiquer le territoire	14
Habiter l'entre-deux	15

L'HABITÉ VERTUEUX POUR LE TRAVAIL :

ITINÉRAIRE AVEC ALBAN 09.03.17	19
Une organisation et une appropriation de l'espace faibles	22
Une pratique de la voiture et du territoire pragmatiques	23
Une vie à Thouaré-sur-Loire	23

UN TERRITOIRE EXCLUANT :

ITINÉRAIRE AVEC CLÉMENTINE	25
L'espace de la voiture accumulateur d'informations	30
Une pratique expérimentale et orientée du territoire	31
L'informel – Le contournement de règles	31
La question du confort automobile	32

NÉGOCIER À PARTIR DE REPÈRES PROPRES :

ETUDE DE CERTEAU (L'INVENTION DU QUOTIDIEN, 1990)	34
ÉTAPES DU TERRAIN AVEC ALBAN ET CLÉMENTINE	39

FAMILLE MARCHAND

Livre III (56 pages)

HABITER : UNE CONSTRUCTION FAMILIALE :

ENTRETIEN AVEC CÉDRIC ET MALIKA 23.02.17	8
Choix du terrain : répétition du mode de vie des parents	10
Ligné : une commune péri-métropolitaine entre Ancenis et Nantes	11
Une culture de l'automobile	13
L'emploi du temps familial, une gestion d'entreprise	14
L'espace de la maison	17
Le capital temps en famille	19

DE PÉRIPHÉRIE EN PÉRIPHÉRIES :

ITINÉRAIRE AVEC CÉDRIC 27.02.17	23
Un espace de dialogue, en débat	32
Des circonstances familiales dans l'usage de la voiture	33

VOYAGE AU CENTRE DE NANTES :

ITINÉRAIRE AVEC MALIKA 01.03.17	37
Partir de la maison : un temps de transition solitaire	42
Entrer dans la zone de trafic dense : un travail d'enquête	44
Maitriser sa mobilité : un ancrage au territoire	45

UN TEMPS ARCHITECTURÉ POUR LA FAMILLE :

ETUDE DE CERTEAU (L'INVENTION DU QUOTIDIEN, 1990)	48
ÉTAPES DU TERRAIN AVEC LA FAMILLE MARCHAND	53

CATH. JOSETTE

Livre IV (56 pages)

UNE MAISON/UNE VOITURE POUR DEUX : ENTRETIEN AVEC JOSETTE ET CATHERINE 13.03.17	8
Une mutualisation de biens	11
Une mobilité symptomatique de précarité professionnelle	12
Une combinaison d'agendas professionnels autour de la voiture	14
L'émancipation d'un ménage à deux	16
UNE MOBILITÉ LIGÉRIENNE : ITINÉRAIRE AVEC JOSETTE 14.03.17	19
Loire versus périphérie : une mobilité duale	28
Monter et descendre de la voiture : chorégraphie de la transition	31
UNE OCCUPATION DE L'ESPACE A DEUX : ITINÉRAIRE DE LOISIR AVEC JOSETTE ET CATHERINE	35
UNE PERTE D'AUTONOMIE : ITINÉRAIRE AVEC CATHERINE 15.03.17	37
Une frustration de devoir prendre la voiture	42
Une culpabilité d'être à la charge de sa collègue	42
Un regard sur le territoire pratique	43
QUAND L'USAGE DE LA VOITURE DEVIENT POLITIQUE : ETUDE DE CERTEAU (L'INVENTION DU QUOTIDIEN, 1990)	46
ÉTAPES DU TERRAIN AVEC CATHERINE ET JOSETTE	51

ENVOI : MOBILITÉ, TERRITORIALITÉ, HABITABILITÉ

Livre V (44 pages)

INTRODUCTION	9
LA MOBILITÉ COMME CAPITAL : LE CONCEPT DE MOTILITÉ	10
Un capital « de base » (Kaufmann, V. 2015)	10
La construction d'un capital de mobilité	12
LA CONTINUITÉ MOBILE D'UN TERRITOIRE : LE CONCEPT DE TERRITORIALITÉ	14
Une mobilité source d'habitabilité du territoire (TerrHab-mobile, 2013)	14
Le ménagement de son espace (TerrHabmobile, 2013)	17
« Un mode d'habiter » individué, moins structurel (Cailly, L. 2008)	18
Un habiter citoyen (Balocco, A. 2017)	20
L'INTERIORISATION DE PRATIQUES DE MOBILITÉ : LE CONCEPT D'HABITUDE	22
Habitude et motilité (Buhler, T. 2015)	22
Faire-avec (Certeau, M de. 1990)	24
L'OBSERVATION DE MOBILITÉS TACTIQUES : CONCLUSION	26
Habiter, s'habituer	26
Questionner les résultats	27
Faire projet	29
BIBLIOGRAPHIE	33
Lectures mentionnées dans le mémoire	33
Lectures consultées pendant la recherche	35
REMERCIEMENTS	39

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Gaëtan Favrie. Être mobile : Récits de tactiques habitantes au service d'un habiter périurbain. Mémoire de master. Livre 1, 32 pages. Eric Chauvier (Dir.) Ensa Nantes, janvier 2018.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ALBAN - CLÉMENTINE

ALBAN.
09.03.17

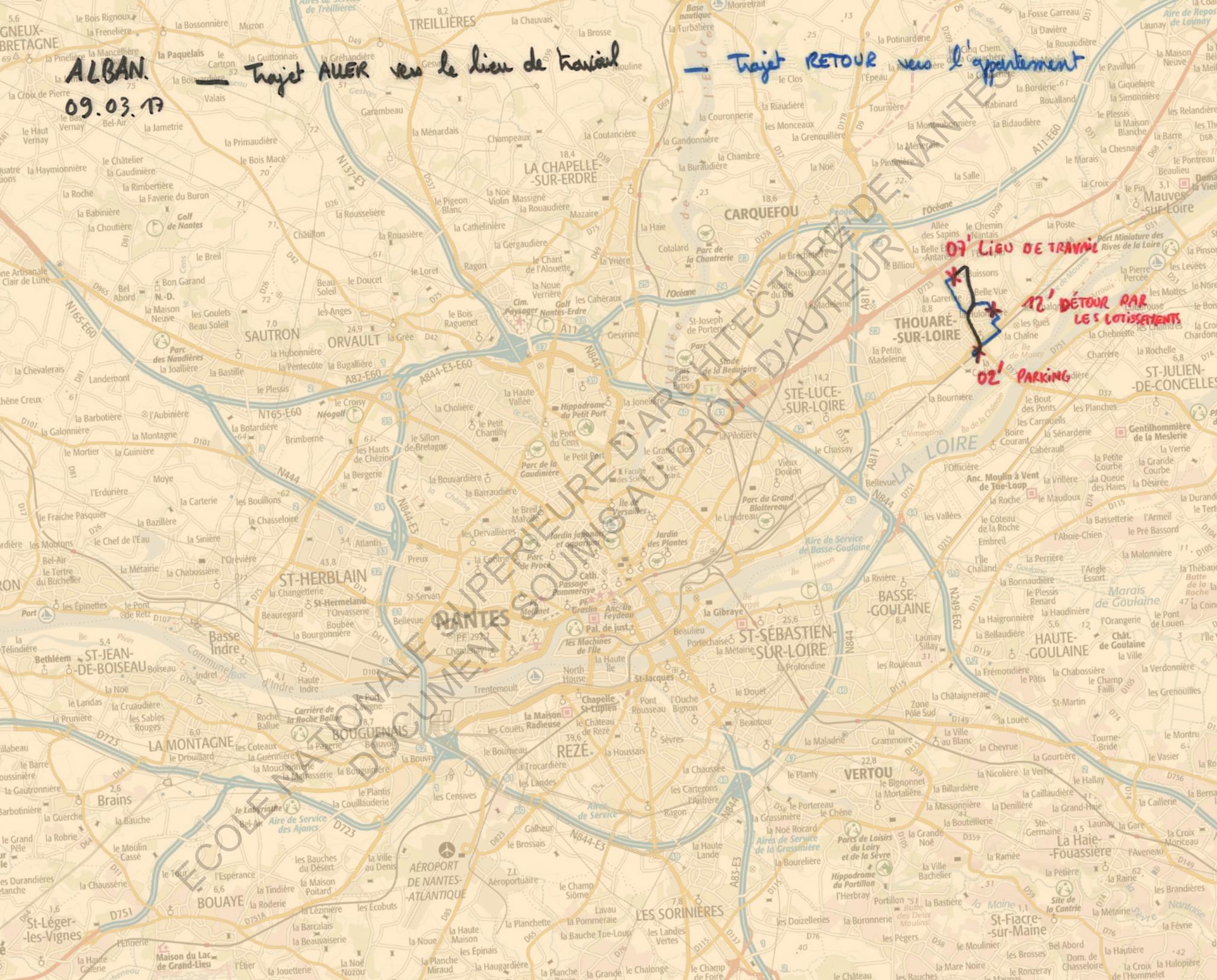
Trajet AVER vers le lieu de travail

Trajet RETOUR vers l'appartement

07' LIEU DE TRAVAIL

12' DÉTOUR PAR LES LOTISSEMENTS

02' PARKING



ALBAN & CLÉMENCE

Livre II

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

HABITER L'ENTRE-DEUX :	
ENTRETIEN AVEC ALBAN ET CLÉMENCE 16.11.16	8
Habiter à deux	11
Ménager la place de parking	13
Pratiquer le territoire	14
Habiter l'entre-deux	15
L'HABITÉ VERTUEUX POUR LE TRAVAIL :	
ITINÉRAIRE AVEC ALBAN 09.03.17	19
Une organisation et une appropriation de l'espace faibles	22
Une pratique de la voiture et du territoire pragmatiques	23
Une vie à Thouaré-sur-Loire	23
UN TERRITOIRE EXCLUANT :	
ITINÉRAIRE AVEC CLÉMENCE	25
L'espace de la voiture accumulateur d'informations	30
Une pratique expérimentale et orientée du territoire	31
L'informel – Le contournement de règles	31
La question du confort automobile	32
NÉGOCIER À PARTIR DE REPÈRES PROPRES :	
ÉTUDE DE CERTEAU (L'INVENTION DU QUOTIDIEN, 1990)	34
ÉTAPES DU TERRAIN AVEC ALBAN ET CLÉMENCE	39

HABITER L'ENTRE-DEUX :
 ENTRETIEN AVEC ALBAN ET CLÉMENCE
 Thouare sur Loire, 16.11.16

Je commence mon enquête de terrain avec Alban, nous nous connaissons depuis la petite enfance. Lorsque je le contacte pour l'enquête, il a 23 ans et travaille en tant que chef du bureau d'étude dans l'entreprise Mecaflor implantée à Thouaré-sur-Loire, il partage son lieu de vie avec sa copine Clémence. Agée de 23 ans également, elle travaille en mission intérim à la DCNS à La Montagne.

Ils habitent Thouaré-sur-Loire, une des 24 communes de Nantes Métropole. Située au Nord-Est de Nantes, la commune compte 1,5% de la population de l'agglomération nantaise, 8 917 habitants selon le dernier recensement. Le site de Nantes Métropole vante les qualités de réseau de transport de la commune, et sa proximité temporelle avec la métropole :

« A deux minutes de l'autoroute, sept minutes par TER de la gare SNCF de Nantes, quinze minutes de la station de tramway, vingt minutes de l'aéroport, Thouaré-sur-Loire dispose de trois lignes de bus et de la ligne Chronobus C7 (dont l'amplitude horaire est proche de celle du tramway). »

Du centre-ville de Nantes, je me rends chez eux pour le premier entretien en voiture. Je sors de Nantes par la route de la Prairie de Mauves puis je prends l'autoroute A811 jusqu'à la sortie « Thouaré-Centre ». La route est ensuite une grande ligne droite scandée de nombreux ronds-points plats indiquant des directions secondaires. Les abords de cette route sont un mé-

lange de profils de maisons individuelles, de bâtiments d'activités aux volumes en « boîte à chaussure », de parkings, de parcs et de terres agricoles épargnées par la construction. J'arrive à un gros rond-point végétalisé. J'ai le choix entre tourner à droite et explorer le développement de Thouaré au-delà de la voie de chemin de fer, aller tout droit vers le centre-ville, accéder directement au centre commercial Super U ou bien prendre à gauche et me perdre dans les lotissements de maisons individuelles. Je prends la direction du centre et m'engage à droite au prochain rond-point. Je laisse derrière moi un paysage de maison individuelle pour m'engager dans la rue du Saule Blanc délimitée de chaque côté par des bâtiments résidentiels de cinq niveaux. Toutes les places de stationnement de la rue et du parking à proximité sont occupées. Je décide de me garer sur la chaussée. Mon tableau de bord compte 13 kilomètres de plus de parcourus depuis mon départ de Chantiers Navals.

Alban et Clémence louent un appartement de cinquante mètres carrés au deuxième étage du bâtiment numéro ... La résidence est construite en 2008 et fait partie du premier mouvement de densification de Thouaré-sur Loire par la construction de bâtiments collectifs dans un ancien espace de friche au centre de la commune, à cent mètres de la gare.

« L'opération de renouvellement urbain du centre ainsi que la ZAC¹ du Saule Blanc, située à proximité, auront un rôle majeur dans la diversification du parc de logements, avec de l'habitat de type collectif, appartements pour l'accession et/ou la location (privée et publique).² »

Entre un paysage de maisons individuelles et de maisons de bourg R+2, la Zac du Saule Blanc inscrit une nouvelle typologie d'architecture résidentielle plus compacte et plus haute. Deux-cent cinquante logements sont construits sur territoire de deux hectares et demi, avec pour hauteur maximum R+4.

¹ ZAC. Zone d'Aménagement Concertée. C'est une zone géographique administrée par une personne publique ayant pour but d'y réaliser des constructions ou des équipements collectifs.

² PLU de Thouaré-sur-Loire. Rapport de présentation du 22 juin 2007.

Trajet en voiture depuis mon appartement vers l'adresse d'Alban et Clémence. 1.50 000e.



J'entre dans l'appartement d'Alban, il est environ 18h45. Nous prenons rapidement place dans la pièce de vie. La table est adossée au canapé, la télévision est allumée et la cuisine est derrière nous. Une baie vitrée donne sur une terrasse, de grandes fleurs sont en vase et un chat dort sur une chaise.

HABITER A DEUX

Alban habite à Thouaré depuis la signature de son premier contrat de travail en septembre 2014 chez Mecaflo, une entreprise de machines industrielles. Il me raconte :

« Je travaille à Thouaré donc j'ai cherché Thouaré, Carquefou, Sainte-Luce, ... Je voulais pas passer en dessous de la Loire, parce que c'est super galère. (...) Mais pas dans Nantes non plus parce que c'est chiant. Et même, je cherchais un truc où on pouvait se garer facilement (...) ».

Clémence a déménagé de Nantes pour rejoindre Alban sur Thouaré-sur-Loire à la fin de ses études en septembre 2016. Elle travaille en intérim à la DCNS, sur la commune de La Montagne. Alban m'explique :

« Elle a une heure pour y aller et une heure pour revenir. Mais comme c'est que jusqu'à janvier ... Quand elle trouvera un CDI, on cherchera une maison ou quelque chose entre les deux ou on verra, mais pour l'instant elle fait de la route. »

Depuis quelques mois, Alban et Clémence partagent le prix de la location de l'appartement. La plupart des meubles ont été achetés progressivement par Alban et ajouté au confort de vie. Il me montre :

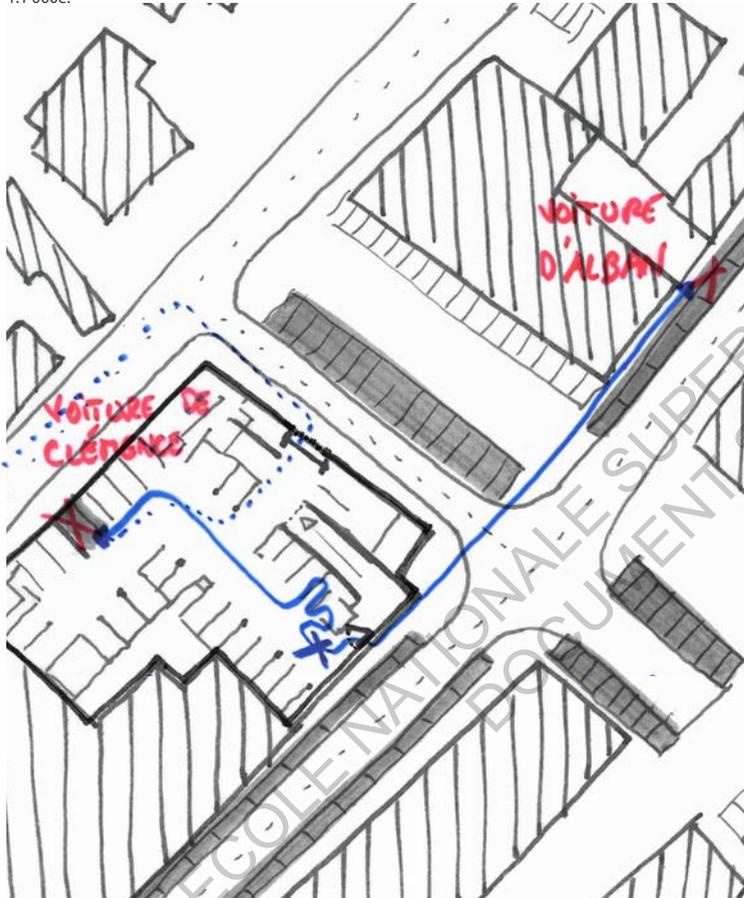
« Le canapé il est neuf, la table neuve, les chaises sont neuves, le meuble il est aussi, le lave-vaisselle, cuisinière, c'est bon. Fin neuf, acheté d'occas' souvent mais ... »

L'emménagement de Clémence a ajouté une télévision supplémentaire dans l'appartement. Clémence a intégré l'espace de vie d'Alban à la sortie de ses études, n'ayant pas de situation professionnelle clairement définie. Elle n'a pas choisi cet espace de vie mais ils partagent leur budget alloué au logement.

Espace de la voiture aménagé entre les deux membres du ménage pour deux usages :

Prendre le jeu de clés pour le parking (Clémence) / Se souvenir de l'emplacement de sa voiture (Alban).

1.1 000e.



L'adresse du logement est adaptée à la situation professionnelle d'Alban, il est situé à deux kilomètres de son lieu de travail. Il peut se permettre de rentrer faire sa pause déjeuner à l'appartement. Dans le cas de Clémence, sa mission intérim actuelle se trouve à trente-sept kilomètres de Thouaré-sur-Loire. Elle doit vivre une heure et demi de route quotidiennement.

MENAGER LA PLACE DE PARKING

Alban a choisi cet appartement car la location intègre une place de parking abritée et sécurisée au niveau souterrain du bâtiment. Cela permet de stocker sa moto en fond de place.

Depuis l'emménagement de Clémence, une voiture supplémentaire s'est ajoutée au capital du ménage. Les deux compagnons effectuent la majorité de leurs déplacements en automobile. L'espace de la place de parking fait alors aussi partie intégrante de la négociation et du partage de la location de l'appartement. Alban me raconte leur raisonnement :

« Comme j'ai qu'une place en sous-sol, en ce moment je la laisse à Clémence. (...) Parce que si elle se tape une heure de route et qu'elle met une demi-heure à chercher une place, c'est galère. Alors que moi, je suis à côté, donc ça me gêne pas. (...) Comme elle utilise la place de parking tous les jours, je lui ai laissé et je mets ma moto derrière, elle est à l'abri. »

Clémence a rejoint Alban dans son appartement mais elle doit accepter une situation de mobilité chronophage. Du fait du déséquilibre entre leurs deux situations de mobilité, la place de parking devient un espace à enjeu dans la gestion quotidienne du temps entre Alban et Clémence. Ouvrir la porte du parking souterrain et retrouver sa place numérotée est plus rapide que de tourner dans les rues du quartier dans l'espoir de trouver une place libre. La stratégie est donc de donner les clés du parking à Clémence pour éviter de perdre plus de temps dans les transports. Le déséquilibre entre les deux mobilités est alors un peu atténué. La gestion commune de l'espace privé va permettre de réduire le temps de trajet de Clémence.

PRATIQUER LE TERRITOIRE

« (Alban) C'est ce que me disaient mes collègues, si je connaissais des gens ici ... Je sais même pas qui est le maire de Thouaré, je connais vraiment personne. C'est vachement différent des petits villages où tu connais tout le monde. »

Le réseau d'amis d'Alban est éclaté entre Châteaubriant, Pouancé, Rennes, Nantes, Paris, etc. En venant vivre à Thouaré-sur-Loire, Alban s'éloigne de ses connaissances et ses relations sociales deviennent d'abord professionnelles. Aller voir ses amis implique de sortir de la commune. Sa priorité est de vivre à proximité de l'entreprise, il a trouvé un emploi épanouissant. Pour Alban, vivre en périphérie de Nantes est « pratique ». Il m'explique qu'il veut absolument éviter les bouchons quotidiens sur la route du travail. Et les services de proximité sont plus faciles d'accès à Thouaré, que dans son [notre] village d'enfance. Il s'exprime :

« C'est surtout ça pour le travail. J'ai rien qui m'attache ici particulièrement. Après c'est pratique, tu as le Super U qui est à trois cents mètres, tu as les boulangeries à cinq cents mètres. »

Pendant la discussion avec Alban, Clémence s'est installée dans le canapé et regarde la télévision dos à nous. Je l'invite à rejoindre la discussion par quelques questions. Après ses études passées à Nantes, Clémence s'est installée dans l'appartement d'Alban dans l'attente d'une situation professionnelle stable. Vivre ensemble est le seul avantage qu'elle trouve à habiter Thouaré-sur-Loire. Elle préfère habiter en ville. Elle subit la situation géographique de Thouaré dans ses trajets quotidiens et ses amis habitent encore l'île de Nantes. Clémence m'explique :

« J'étais à Erbray et on était que deux maisons. Pour tout faire, fallait prendre la voiture, et la ville tu peux tout faire à pied ou en transport. Pour sortir... Tu peux te faire livrer ! (...) Après, t'as pas des grands espaces comme à la campagne, mais quand on est jeune, c'est mieux la ville (haussant un peu la voix), hein ? (rire)

(Alban) Ouais pas d'accord. »

Un désaccord sur le mode de vie apparaît entre les deux compagnons. Alban apprécie la vie à la périphérie de Nantes, le travail, les commerces, les loisirs et les services sont rapides d'accès en voiture. Clémence souhaite adopter un mode de vie plus urbain, davantage improvisé et libre de sortir avec ses amis.

HABITER L'ENTRE-DEUX

La fin de l'entretien se conclut par un échange direct entre Alban et Clémence. Il révèle un conflit d'intérêt entre les deux compagnons sur le choix du lieu de leur futur logement. L'un veut rester vivre en périphérie, l'autre souhaite habiter dans la métropole de Nantes :

« (Clémence) Là, on habite Thouaré, et je travaille à La Montagne. (...) Je traverse le périph tous les matins. Je mets cinquante minutes tous les matins, voire dès fois une heure dix quand les gens n'avancent pas. Donc, oui ça fait chier. Je le fais parce que c'est un contrat de 4 mois, mais j'aurai un CDI, je le bougerai. On irait entre les deux, il n'y a pas que moi qui ferait une heure de route tous les matins. (...) C'est sûr que j'aimerais avoir comme lui, que 5 minutes, à aller travailler et pas de bouchon

(Alban) Bah travaille à Carquefou hein !

(Clémence) Bah oui mais... Nan, nan mais je veux travailler dans le même coin pour qu'on aille habiter à Nantes (sourire)

(Alban) T'es une escroc. (Silence) »

Clémence exprime son sentiment d'injustice au regard de la situation d'Alban. Le choix du logement doit être une décision de compromis, équilibrée entre les deux compagnons. Aujourd'hui, vivre à Thouaré-sur-Loire ne profite qu'à Alban. Clémence assume seule l'effort de mobilité dû au fait de vivre ensemble. Elle souhaite vivre ensemble pour tout partager, y compris l'inconfort dans les transports.

Habiter l'entre-deux est un argument avancé par Clémence pour justifier le bien-fondé d'habiter en ville. Elle est prête à s'imposer volontairement une contrainte de transport pour

convaincre Alban de vivre à Nantes, entre les périphéries Ouest et Est de la métropole. Elle installe un rapport de force avec lui, basée sur l'inconfort de sa mobilité actuelle au travail. Habiter la ville signifierait habiter au centre et répartir le temps de déplacement vers le lieu de travail.

Nous décrivons une situation de non-sens où Clémence assume faire beaucoup de transport pour atteindre le mode de vie qu'elle souhaite. L'effort de vivre ensemble génère alors une situation aux transports plus contraignante. Le confort de vivre ensemble est atténué par la situation désagréable de chacun vis-à-vis de la mobilité quotidienne. Ici, le compromis recherché pour vivre ensemble se confronte à la volonté personnelle de mode de vie de chacun des compagnons.

A une plus grande échelle, ce discours montre une incompatibilité entre les lieux de travail de chacun situés en périphérie et le souhait d'habiter la ville exprimé par Clémence. Le territoire périurbain est adapté à l'activité de l'entreprise Mecafloir où travaille Alban. Cet agent économique œuvre plus facilement en marge de la métropole car il bénéficie d'infrastructures efficaces tout en ayant les influences positives de la ville, à savoir la concentration des zones d'activités économiques favorables à l'entreprise Mecafloir. La périphérie de Nantes offre une position centrale dans l'accès à leurs fournisseurs et clients, à la fois locaux et internationaux.

Deux schémas de valeurs apparaissent au regard du couple. Habiter la périphérie pour Alban permettrait d'avoir un confort de temps. Il prône la valeur pratique du territoire périurbain. De son point de vue, Clémence met en avant la richesse de vie et les différentes opportunités qu'offre la vie en territoire urbain, et centre moins son attention sur le travail (elle n'a pas acquis de situation pérenne).

D'un côté, Alban habite dans la même commune que son travail. De l'autre, Clémence doit traverser la métropole pour s'y rendre. Deux situations de mobilité professionnelles s'op-

posent mais font face à la même faiblesse d'ancrage social au territoire. Ils ne dépendent que d'eux-mêmes et sont très flexibles dans leurs activités de loisirs. Ils arrangent leur itinéraire pour se rendre à la salle de sport ensemble, ils se promènent ensemble dans Thouaré, mais ne rencontrent pas de nouveau réseau social sauf au travail. Le territoire périurbain représente pour Alban un choix rationnel de mode de vie près du travail, libéré des contraintes de transport. De par sa situation de mobilité, Clémence remet en question la capacité du territoire périurbain à être « pratique » dans la vie quotidienne. C'est pour elle, un territoire qui n'est pas très stimulant et loin de toute relation sociale.

Alban et Clémence ont tous les deux un salaire, n'ont pas vraiment d'activités extra-professionnelles régulières, et capitalisent à eux deux, deux voitures et une moto. Ils ont peu de contrainte économique, technique ou organisationnelle dans leur choix d'implantation de logement. Le travail et les déplacements qu'ils génèrent sont les principales contraintes de temps. Le couple a alors une certaine flexibilité dans la manière d'envisager l'implantation de son logement. Cette marge de manœuvre nécessite donc un effort de négociation entre les deux compagnons, elle fait appel à un rapport de force basé sur leurs seules valeurs.

Alban habite la même commune que son lieu de travail. Deux kilomètres et demi sont suffisants pour sortir du bourg de Thouaré-sur-Loire et se rendre dans la zone d'activité au nord. Moins de 10 minutes sont nécessaires en voiture. La variable temps n'est pas un grand enjeu dans sa mobilité, il rentre régulièrement chez lui pour déjeuner. Ayant peu de contrainte de déplacement, Alban va utiliser sa voiture de manière pragmatique, uniquement selon la fonctionnalité première de moyen de transport : pouvoir se déplacer rapidement et en autonomie d'un point A à un point B. La principale contrainte de sa mobilité est de trouver une place de parking pour sa voiture.

08:06 ✕ ... RUE DU SAULE BLANC (00'00'')



Je retrouve Alban à la porte de sa résidence dans une posture détendue. Il n'emmène aucune affaire avec lui. Nous nous serrons la main, puis il reste une seconde dans le vague, avant de décider quelle direction prendre.

« G - Tu ne sais plus où est ta voiture ? »

ALBAN - Ouais, tous les matins quand j'arrive dehors, je dois me souvenir où je l'ai gardée la veille. »

08:08 ✕ PLACE DE PARKING, RUE DU SAULE BLANC (02'00'')



Alban monte dans sa voiture et démarre le moteur sans autre cérémonie qu'attacher sa voiture.

« ALBAN - Tu vois ici, c'est une zone bleue, mais j'en ai rien à f... (Il essaie de se remémorer les horaires légaux de ladite zone bleue) C'est de 8h à 17h ou 18h je crois. (Au moment de démarrer, nous voyons un panneau indicatif). Ah non ! C'est 9h-19h. »

08:13 ✕ ENTREPRISE MECAFLOR, AVENUE DE L'EUROPE (07'00'')



Nous sommes rapidement arrivés devant l'entreprise Mecafloor. Sans transition, Alban simule le trajet du retour et me conduit dans Thouaré selon son itinéraire du soir.

« G - Et, l'été quand tu vas au boulot à pied, tu passes par quelle route ? »

ALBAN - Je passe par là (il montre le bas-côté droit de la route), comme c'est balisé un peu. (Nous arrivons au rond-point d'entrée de Thouaré.) D'habitude le soir, ça bouchonne à partir de là. La première semaine, je mettais 40 minutes à rentrer le soir, alors que j'habite à 5 minutes. Je me suis dit il va falloir trouver quelque chose ! A la fin, j'y allais à pied parce que je mettais moins de temps, 30 minutes. »

08:18 ✕ RUE DE LA MAURIENNE (12'00'')



Sur le trajet du retour, Alban est souvent confronté à des bouchons. Un itinéraire bis lui fait contourner le problème rapidement. Nous nous sommes engagés dans des plus petites rues, traversant les lotissements.

« ALBAN - En passant par là, je me rallonge de 2 kms peut-être, je mets 10 minutes. C'est mon patron qui m'a dit de passer par là. Il habite juste à côté de son travail. (rire. Au passage, il me montre sa maison) C'est la deuxième à gauche. (Et il s'exclame) Et là, ils ont plein de places de parking ! En lotissements, tout le monde a son garage, tout le monde a son allée, donc les places sont vides. »

L'HABITÉ VERTUEUX POUR LE TRAVAIL :
ITINÉRAIRE AVEC ALBAN
Thouaré-sur-Loire, 09.03.17

UNE ORGANISATION ET UNE APPROPRIATION DE L'ESPACE
FAIBLES

Le matin, Alban anticipe peu sur son trajet. Son temps de déplacement ne dépend d'aucun autre critère que lui-même. Il y a peu de risque d'imprévu sur sa route, il peut donc se permettre de « perdre du temps » à retrouver sa voiture. Il est dans sa zone de confort.

Changer de l'espace de la rue à la voiture n'engage aucun changement d'attitude chez lui. Pas de radio, pas de sac ou de veste à déposer sur le siège passager. Alban n'a en apparence aucun rituel à la prise en main de sa voiture. Alban exprime une certaine négligence vis-à-vis de la réglementation de stationnement :

« Tu vois ici, c'est une zone bleue, mais j'en ai rien à f... C'est de 8h à 17h ou 18h je crois. (Au moment de démarrer, nous voyons un panneau indicatif). Ah non ! C'est 9h-19h. »

Contrairement à Clémence, Alban n'a pas besoin d'être rigoureux et précis dans sa collecte d'informations, il y a peu d'enjeu dans la gestion du temps de sa mobilité. Dans le même sens, l'habitacle de la voiture n'est pas le théâtre d'appropriation spécifique à sa mobilité domicile-travail. Alban est dans une situation de confiance.

UNE PRATIQUE DE LA VOITURE ET DU TERRITOIRE
PRAGMATIQUES

Sa voiture est un moyen pour être plus rapide sur le chemin de son travail. Dans d'autres conditions, la voiture peut être facilement remplacée par d'autres modes de transport comme le vélo ou la marche à pied. Pareillement à un outil, la voiture peut être mise de côté si elle ne remplit plus son rôle (perdre son temps à conduire) ou si elle n'est plus appropriée à la situation (être dans la voiture en période estivale).

Alban regarde le territoire de sa commune de manière fonctionnelle, sur sa capacité ou non à pouvoir stationner :

« (...) Et là, ils ont plein de places de parking ! En lotissements, tout le monde a son garage, tout le monde a son allée, donc les places sont vides. »

Il exprime ici son intérêt à vivre en maison de lotissement. Trouver sa place de parking devient le sujet de préoccupation. L'espace de la rue autour de sa résidence est une zone de tension entre les automobilistes. Au moment de la débauche, chacun cherche à se stationner au plus près de leur appartement. La fin de parcours d'Alban consiste à observer la rue tel un espace de parking : plus il s'avance dans la rue, plus il s'éloigne de son logement. Dans sa situation, habiter dans un bâtiment collectif signifie dépendre de l'espace commun de la rue pour stationner, et ne pas être complètement autonome à l'instar de la propriété d'une maison individuelle.

UNE VIE À THOUARÉ-SUR-LOIRE

Les déplacements d'Alban se concentrent majoritairement sur sa commune de résidence. Thouaré-sur-Loire offre déjà beaucoup de services à Alban. Il me confie n'avoir besoin de sortir de la commune que pour des services spécialisés, comme son ophtalmologue.

Clémence se rend sur son lieu de travail seule au volant de sa voiture. Elle migre cinq jours par semaine de la périphérie Nord-Est à la périphérie Sud-Ouest de Nantes. Trente-sept kilomètres sont à parcourir entre Thouaré-sur-Loire et La Montagne. En condition normale de circulation, l'itinéraire est long mais relativement simple, il consiste à contourner Nantes grâce au périphérique Sud. En pleine période d'affluence, Clémence doit être capable de réagir rapidement aux changements de situation du trafic. A partir de son siège conducteur, telle une pilote dans son cockpit, elle doit vérifier si les témoins sont aux rouges et le cas échéant changer d'itinéraire. Elle fait appel à différentes sources d'informations dans l'objectif de gagner du temps.

X ZAC DU SAULE BLANC, THOUARÉ-SUR-LOIRE (00'00'')



La radio est allumée sur les ondes de Virgin Radio dès l'allumage du moteur. Pendant le trajet, nous entendrons plusieurs "flash-infos" nous informant de l'état de la circulation sur l'agglomération nantaise, le reste du temps passe de la musique pop actuelle et des annonces publicitaires. Nous rentrons sur le périphérique au niveau du pont de Bellevue, elle se met rapidement sur la file de gauche.

« G – C'est stressant le matin ?

CLÉMENCE – Ca va. Au début, c'est stressant mais après on s'habitue. Moi, ça me stresse plus. Mais, normalement, la radio me dit aussi quand il y a des gros problèmes ou des choses comme ça. Donc, je sais quel endroit éviter. »

Y ROUTE DE THOUARÉ, STE-LUCE-SUR-LOIRE (05'00'')



Avant d'entrer sur le périphérique, Clémence prend son portable dans les mains en conduisant pour lancer l'application de guidage satellite Waze. Elle le pose sur ses cuisses, effectue ses réglages puis le met à portée de main à côté du levier de vitesse. Je lui demande si elle a déjà essayé de prendre la route de droite.

« CLÉMENCE – Ca dépend, quand il tourne [le gps de son portable], oui. Mais, je sais pas j'ai essayé les deux, des fois, ça change rien, des fois, ça change des trucs. Ça change pas mal. »

X A 811, STE-LUCE-SUR-LOIRE (07'00'')



Dans le vocabulaire manipulé par les automobilistes, le territoire est coupé en deux par le périphérique, la ville au centre et la périphérie. L'expression périphérique extérieur/intérieur est relayée à la radio. Nous entrons sur la portion d'autoroute A 811. La radio passe un message "Info trafic" :

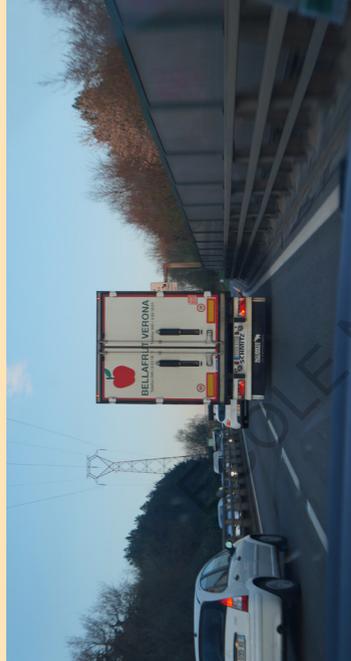
« RADIO - Le jour se lève un peu plus tard ce matin avec l'heure d'été. Le trafic est saturé Porte de Vignoble en ce moment (...) si vous arrivez de Bordeaux porte de ... extérieur, et la zone intérieure porte de ... »

Y PORTE D'ANJOU (09'00'')



« CLÉMENCE – Il [le portable] me dit de passer par le centre. Je l'ai fait une fois, c'était une catastrophe. Je repasse plus par le centre. Je sais pas pourquoi il me dit de passer par le centre. Mais en fait, tu as tellement d'alcôves dans le centre ... »

07:55 ✕ PÉRIPHÉRIQUE SUD, ST-SEBASTIEN-SUR-LOIRE (10'00")



« G – Et tu les prends quand même les autres routes, quand il te les indique ?

CLÉMENCE – Bah, oui parce que moi, à part le périph, je connais pas l'intérieur. Je connais des endroits, mais je connais pas Rezé dans ma poche. »

08:03 ✕ QUAI LÉON SÉCHER, REZÉ (18'00")



En 45 minutes de temps de trajet, nous passons du centre-bourg de Thouaré-sur-Loire, à un paysage de bord de Loire à La Montagne, en passant par l'autoroute A811, le périphérique sud, en longeant la Sèvre nantaise, en passant dans le bassin d'activités au nord de Rezé, en retournant sur une portion de voie rapide, puis en passant de nouveau dans un décor de village périurbain. Nous passons sous le Boulevard Mendès-France, et longeons une rivière.

« CLÉMENCE – Ca, c'est la Sèvre Nantaise si tu l'as déjà vu.

G – Je pense pas (rires)

CLÉMENCE – C'est ni l'Erdre, ni la Loire. »

08:13 ✕ BD DU GÉNÉRAL DE GAULLE, REZÉ (28'00")



Pendant l'itinéraire, la Loire apparaît comme un facteur important de la fluidité du trafic routier nantais. Elle se manifeste par des ponts, ralentissant et congestionnant la circulation automobile.

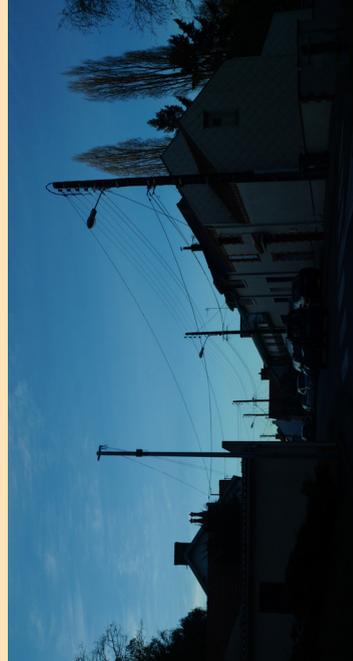
« G – A chaque route de pont, ça bouchonne.

CLÉMENCE – Oui, c'est ça. Vaut mieux travailler d'un côté et vivre du même côté aussi.

Elle m'explique que la plupart des gens habitent au Sud et vont travailler au Nord.

CLÉMENCE – En fait, c'est que les grosses boîtes sont au Nord. Il y a deux grosses boîtes au Sud, la DCNS et il y a Airbus aussi. »

08:18 ✕ RUE DU BAC, LA MONTAGNE (33'00")



En arrivant à La Montagne, j'apprends que Clémence a trouvé une autre mission d'intérim basée à Ancenis.

« G – Du coup, ça va devenir avantageux de vivre à Thouaré pour aller à Ancenis.

CLÉMENCE – Ouais ... c'est sûr. Après, il va y avoir plein de ronds-points, ça va être chiant, ça aurait été mieux des grandes lignes droites.

G – Et tu as commencé à regarder la route ?

CLÉMENCE – Ouais, j'ai fait un petit google maps. Soit, je prends l'autoroute, soit je prends pas l'autoroute. Ça change pas vraiment grand-chose de prendre l'autoroute si on habite à Thouaré. Si on habite à Nantes, c'est plus avantageux. »

UN TERRITOIRE EXCLUANT :
ITINÉRAIRE AVEC CLÉMENCE
Thouaré-sur-Loire, 27.03.17

L'ESPACE DE LA VOITURE ACCUMULATEUR
D'INFORMATIONS

Le son de la radio est diffusé dans l'espace de la voiture. Lorsque le jingle retentit, c'est l'heure du flash-info. Clémence écoute pour savoir si elle est concernée par les nouvelles.

Grâce à son smartphone, Clémence fait appel à l'application Waze de manière à être plus efficace dans sa mobilité. La technologie satellite va lui calculer un itinéraire en temps réel. Basée sur le partage d'informations entre automobilistes, cette application fédère une communauté d'usagers de la route autour d'un objectif commun : rendre plus fluide et efficace la mobilité automobile. Elle permet donc de prévenir d'embouteillages, de travaux, ou encore de contrôles de police. Chaque automobiliste peut contribuer à améliorer la justesse des informations en dessinant les évolutions des infrastructures routières. Ses capacités d'agissement dépendent du degré de fréquentation du système routier. Dans l'habitacle de la voiture, l'application se manifeste par une carte GPS sur l'écran du smartphone de Clémence, indiquant sa position sur le réseau routier. La base communautaire d'informations satellites de Waze guide Clémence tous les matins. Elle fait confiance à l'outil et suit les indications d'itinéraire à chaque changement. Waze permet à Clémence d'anticiper les changements qu'elle ne peut observer physiquement depuis son poste de conducteur.

UNE PRATIQUE EXPÉRIMENTALE ET ORIENTÉE DU TERRITOIRE
Clémence ne remet pas en question l'utilisation de la voiture dans sa mobilité. Malgré les contraintes, cela semble être le mode de transport le plus efficace entre son logement et son lieu de travail. Par ailleurs, cela l'oblige à expérimenter différentes manières de traverser le territoire avec la voiture. Elle acquiert alors de nouvelles connaissances sur la géographie du territoire. L'expérience du terrain de Clémence lui permet même de contredire l'intelligence artificielle et de remettre en question sa pertinence :

« Il (le portable) me dit de passer par le centre. Je l'ai fait une fois, c'était une catastrophe. Je repasse plus par le centre. Je sais pas pourquoi il me dit de passer par le centre. »

Si dans un premier temps, l'application permet de guider Clémence à travers des itinéraires qu'elle n'avait pas imaginés, la répétition quotidienne du trajet et l'expérience des différentes alternatives de parcours en font une experte sur son terrain de mobilité.

Pendant l'entretien embarqué, Clémence convoque un certain imaginaire du territoire. Des éléments forts de langage font écho à son expérience de mobilité en métropole nantaise. A ses mots, l'infrastructure du périphérique empruntée tous les jours est un marqueur de distinction majeur du territoire nantais, au même titre que la Loire soulève des enjeux de circulation Nord-Sud.

L'INFORMEL – LE CONTOURNEMENT DE RÈGLES

L'expérience accumulée par les sources d'information et la pratique du territoire l'amène à contourner les règles du code de la route. Prendre le portable en conduisant, repérer les radars fixes, éviter les contrôles de police éventuels avec Waze sont des réflexes qu'elle met en pratique quotidiennement :

« Là, maintenant, j'ai mes habitudes de sortie et tout. Je connais bien cette partie-là du périph, je sais où sont les radars... »

Dans l'habitacle de sa voiture, l'espace de la voiture devient dense en informations, c'est le théâtre d'un échange de données permanent. Clémence emprunte un territoire sous tension, où le temps est une valeur importante. La technologie devient un outil indispensable dans la gestion de ce temps, elle lui permet de considérer des données qu'elle ne pourrait acquérir autrement que par cet outil.

LA QUESTION DU CONFORT AUTOMOBILE

Clémence a déjà anticipé sur le calcul de l'itinéraire vers son nouveau lieu de travail, avec Google Maps. Elle ne remet pas en question l'utilisation de l'automobile, son réflexe est de considérer la voiture comme le moyen le plus avantageux de se déplacer. Nous pouvons nous interroger sur la pertinence de prendre le train depuis Thouaré vers Ancenis, car la gare se situe à cent mètres de leur appartement. Mais Clémence ne veut pas admettre que vivre à Thouaré-sur-Loire peut devenir intéressant dans la perspective de travailler à Ancenis :

« (G) Du coup, ça va devenir avantageux de vivre à Thouaré pour aller à Ancenis.

(Clémence) Ouais... c'est sûr. Après, il va y avoir plein de ronds-points, ça va être chiant, ça aurait été mieux des grandes lignes droites. »

Clémence laisse passer un petit silence puis nuance sa réponse avec l'emploi de la préposition « Après ». Elle compare les différents itinéraires en prenant pour référence Nantes. En émettant l'hypothèse d'un trajet en partance de la ville, Clémence montre de nouveau son désir de vivre au sein de la métropole et réaffirme son désaccord au fait de résider dans une commune périphérique à la métropole. Puis, dans un souci de confort de conduite, elle met en opposition les formes d'infrastructures routières entre « ronds-points » et « grandes lignes droites ». Clémence exprime son mécontentement face à l'utilisation du giratoire, cette figure symbolique du développement des paysages périurbains français.

Suivre Clémence dans sa mobilité professionnelle, c'est mettre en scène son isolement depuis son territoire de résidence. Ce temps de transport est injuste et excluant à ses yeux, en comparaison à son compagnon de vie Alban. Ses déplacements se trouvent éclatés autour de la métropole, au gré des missions intérimaires qui lui sont suggérées. Ils ne donnent pas l'opportunité d'une concentration spatiale riche d'échanges. Clémence a 23 ans et vient d'entrer dans le monde du travail. Nonobstant son expérience de la route par la répétition du trajet, elle se montre vive et impatiente pendant la durée du trajet. L'organisation de Clémence reste très flexible et pourrait être applicable à une autre adresse de domicile. Elle refuse un ancrage fort dans son territoire de résidence. Vivre à Thouaré-sur-Loire, loin de son réseau social à Nantes, est dévalorisant.

NÉGOCIER À PARTIR DE REPÈRES PROPRES :
 ETUDE DE CERTEAU (L'INVENTION DU QUOTIDIEN, 1990)

Notre enquête de terrain met en exergue les problématiques que soulève la mobilité des deux compagnons entrant dans la vie active, en ce qui concerne la décision à venir de la localisation de leur futur logement. L'idéal pour Alban serait d'accéder à la propriété, à proximité de son travail, en périphérie. Clémence souhaiterait vivre en centre-ville et retrouver le cadre actif et social de sa vie étudiante.

La mobilité domicile-travail de Clémence semble être la principale source de contrainte dans l'objectif de vivre ensemble. Des ruses sont mises en place au quotidien pour tenter d'effacer les contraintes soulevées par l'usage de la voiture. Adaptées au territoire traversé, ces pratiques montrent l'importance de la gestion du temps dans le trajet de Clémence.

¹L'Invention du quotidien (1990).

Nous illustrons le travail de Michel de Certeau¹. L'observation participante à l'échelle du ménage d'Alban et Clémence identifie le problème de mobilité périurbaine d'après l'originalité des solutions qu'ils ont mises en place pour tenter de s'affranchir des difficultés dans la distanciation au lieu de travail (et donc de la mobilité automobile). En s'intéressant à la richesse des réponses trouvées par les deux personnes, nous révélons ces « *ruses d'intérêt autres* » (Certeau, M de 1990, p.XLV).

En rupture contre l'idée d'un individu asservi au pouvoir dominant, l'auteur de *L'invention du quotidien* argumente la résistance d'une majorité silencieuse et distingue l'emploi des

termes « stratégie » et « tactique » (Ibid, p.XLVI). Le premier se rapporte à un modèle de calculs appliqué à l'expression d'un pouvoir institutionnel dans les champs politiques, économiques, scientifiques. Tandis que les tactiques identifient des adaptations, improvisations et compositions quotidiennes inscrites dans une variable temps. Elles s'opposent ainsi à un calcul froid et objectif du personnage (politique), formalisé par la création d'un discours. Ici, l'acte de faire de l'individu manifeste un opportunisme soudain et exempt de calculs, un regard pragmatique renouvelé à chaque occasion, qui n'a pas de prise sur le temps. Par leur pratique quotidienne, Alban et Clémence ouvrent un espace de négociation.

« Dans l'espace technocratiquement bâti, écrit et fonctionnalisé où ils circulent, leurs trajectoires [les consommateurs] forment des phrases imprévisibles, des « traverses » en partie illisibles. » (Ibid, p.XLV)

Pour équilibrer leur vie à deux, les deux conjoints procèdent à des aménagements singuliers de leur espace-temps partagé. Le temps de trajet domicile-travail imposé à Clémence va provoquer des compensations dans l'organisation des deux personnes.

D'abord, Clémence a recours à de nombreuses tactiques dans sa voiture pour éviter les congestions sur sa route et ainsi gagner du temps. Elle va s'offrir des opportunités grâce à l'outil technologique et son expérience de conductrice. Elle contourne le périphérique nantais et trace son itinéraire dans le territoire selon ses références *propres*. Par l'acte de faire, sa répétition et son évolution, Clémence s'est constituée un savoir particulier à sa situation habitée.

Puis, le couple va dialoguer et formuler des ruses dans l'espace partagé du logement. L'usage du parking souterrain va dans le sens d'une pratique plus fluide de la mobilité de Clémence. L'entretien de l'espace habité est parfois adapté, comme en témoigne Clémence, en fin de journée, sur le trajet du retour de son travail :

« Bah, Alban il gueulait quand je faisais des gros horaires, parce que j'étais jamais là. Du coup, il devait tout faire, pauvre petit chat !

(G) Oui, quand tu as des grosses journées et que tu as quelqu'un à la maison, c'est différent. (rire) Il devait faire à manger ?

(Clémence) Bah, oui attends. Le repassage, le lavage, et tout, il avait pas l'habitude ! »

Le dialogue pour un équilibre dans la vie du couple est surtout polarisé par leurs emplois du temps professionnels. Des ajustements sont apportés par chacun des membres pour tenter de compenser la situation. Au quotidien, Alban et Clémence vont ruser, résoudre des situations par des pratiques singulières adaptées à leur récit de vie. Ce parcours va entrer en résonance dans la manière d'envisager le futur lieu d'habitation des deux conjoints. La négociation pose les questions de représentation du territoire, de références personnelles et d'expérience vécue. Quelle orientation souhaitent-ils donner à leur vie de couple et selon quels critères ? Le choix du positionnement du lieu habité partagé par les deux conjoints confronte différents imaginaires de pratique quotidienne.

PREMIER ENTRETIEN AVEC ALBAN	07.11.16
DEUXIÈME ENTRETIEN AVEC ALBAN ET CLÉMENCE	16.11.16
ITINÉRAIRE À PIED AVEC ALBAN	03.12.16
ITINÉRAIRE AVEC ALBAN	09.03.17
ITINÉRAIRE AVEC CLÉMENCE	27.03.17

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Gaëtan Favrie. Être mobile : Récits de tactiques habitantes au service d'un habiter périurbain. Mémoire de master. Livre II, 44 pages. Eric Chauvier (Dir.) Ensa Nantes, janvier 2018.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

FAMILLE MARCHAND

CÉDRIC
27.02.17

Différents trajets de la journée

Trajet RETOUR

05' (collège DE LIGNE)
Olivia

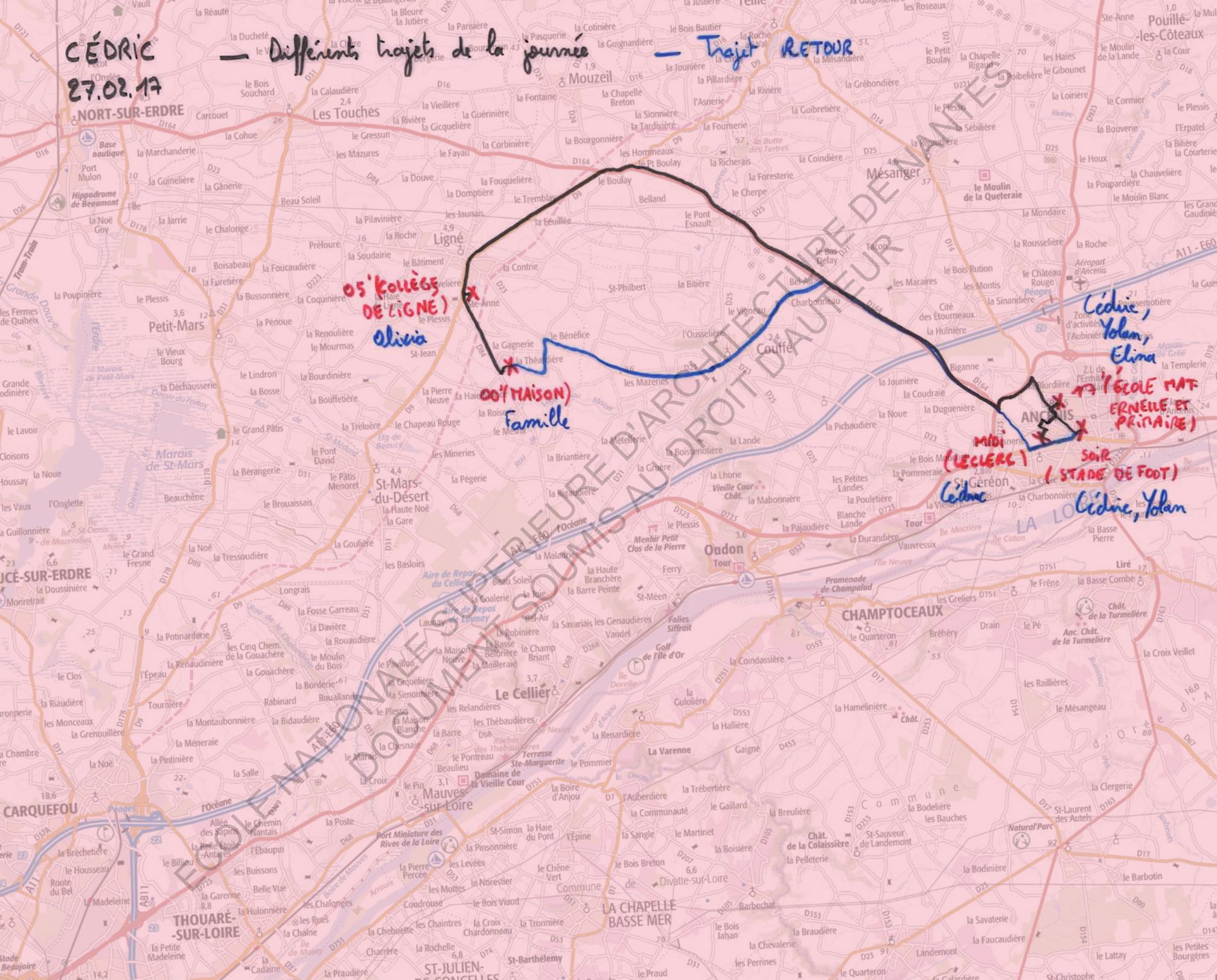
00' (MAISON)
Famille

MIDI (LECLERC)

17' (ÉCOLE MATERNELLE ET PRIMAIRE)
Soir (STADE DE FOOT)

Cédric, Yolan, Elina

LA LOIRE Cédric, Yolan



FAMILLE MARCHAND

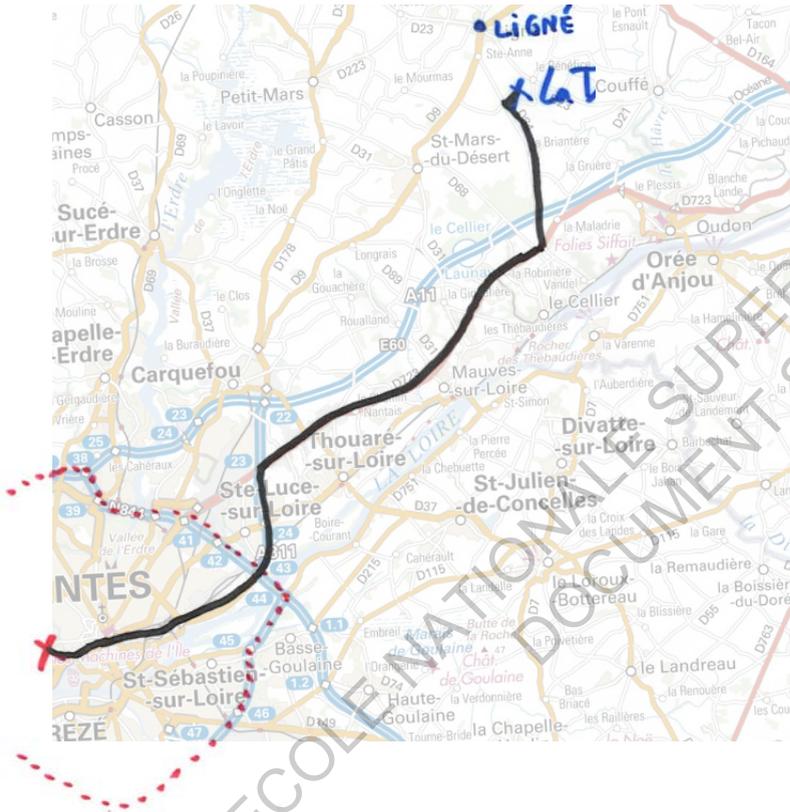
Livre III

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

HABITER : UNE CONSTRUCTION FAMILIALE : ENTRETIEN AVEC CÉDRIC ET MALIKA 23.02.17	8
Choix du terrain : répétition du mode de vie des parents	10
Ligné : une commune péri-métropolitaine entre Ancenis et Nantes	11
Une culture de l'automobile	13
L'emploi du temps familial, une gestion d'entreprise	14
L'espace de la maison	17
Le capital temps en famille	19
DE PÉRIPHÉRIE EN PÉRIPHÉRIES : ITINÉRAIRE AVEC CÉDRIC 27.02.17	23
Un espace de dialogue, en débat	32
Des circonstances familiales dans l'usage de la voiture	33
VOYAGE AU CENTRE DE NANTES : ITINÉRAIRE AVEC MALIKA 01.03.17	37
Partir de la maison : un temps de transition solitaire	42
Entrer dans la zone de trafic dense : un travail d'enquête	44
Maitriser sa mobilité : un ancrage au territoire	45
UN TEMPS ARCHITECTURÉ POUR LA FAMILLE : ETUDE DE CERTEAU (L'INVENTION DU QUOTIDIEN, 1990)	48
ÉTAPES DU TERRAIN AVEC LA FAMILLE MARCHAND	53

HABITER : UNE CONSTRUCTION FAMILIALE :
 ENTRETIEN AVEC CÉDRIC ET MALIKA
 Ligné, 23.02.17

Trajet en voiture depuis mon appartement vers l'adresse de la famille Marchand. 1.50 000e.



J'obtiens le contact de la famille Marchand par l'intermédiaire de leur baby-sitter et étudiante à l'école d'architecture. Cédric, le père de famille a 43 ans, il est professeur des écoles dans l'enseignement privé à Ancenis. Malika est âgée de 38 ans, elle vient d'obtenir un nouveau poste dans la fonction publique après la réussite de son concours niveau B. Elle est responsable du Bureau de paie à la présidence de l'université de Nantes, dans le centre-ville de Nantes. Ensemble, ils ont trois enfants. Olivia a 14 ans et scolarisée au collège de Ligné. Yolann et Elina, âgés de 10 et 6 ans, vont à l'école primaire d'Ancenis où travaille Cédric.

Ils habitent Ligné, une commune de 4 974 habitants¹ située entre la ville d'Ancenis à 17 kilomètres à l'est et la métropole de Nantes à 26 kilomètres à l'ouest. Nort-sur-Erdre est à 10 kilomètres au nord. Le réseau de lignes de bus Lila mis en place par le conseil départemental de Loire-Atlantique assure une connexion entre les différentes communes.

Leur maison est à deux kilomètres du bourg de Ligné, dans le hameau de La T... En voiture, après être sorti de Nantes par l'autoroute A11, je m'engage sur la route départementale D723. Je traverse une zone d'activité et ses ronds-points, puis j'arrive sur un paysage de cultures agricoles interrompu par quelques hameaux ou villages, construits en linéaire de la route (Au passage, je reconnais le bâtiment industriel de l'architecte Dominique Perrault). Après 14 kilomètres parcourus sur l'axe Nantes-Ancenis, je m'engage à gauche en direction de Ligné. Je passe rapidement au-dessus de l'autoroute Nantes-Ancenis, puis je trouve le hameau au détour d'un virage.

Annoncé La T..., la route est bordée de maisons individuelles, elles ont toutes un gabarit similaire : rez-de-chaussée surmonté d'un étage en combles. Je me gare sur le bas-côté de la route, le long d'un muret de clôture.

Je passe le portail à 17h15. Cédric m'ouvre la porte de la maison, il m'attendait. Nous quittons l'espace d'entrée avec escaliers, manteaux, cartables et chaussures pour traverser le salon, et nous retrouvons Malika dans la cuisine. Au passage, les trois enfants me disent bonjour et retournent sur le canapé devant la télévision. C'est du football.

L'entretien est un échange équilibré entre Cédric, Malika et moi-même, dans lequel de longues explications d'emploi du temps seront nécessaires à la compréhension de la vie de famille. Elina, « la petite dernière », nous rend visite de temps en temps.

CHOIX DU TERRAIN : RÉPÉTITION DU MODE DE VIE DES PARENTS

Je commence l'entretien en interrogeant Cédric et Malika sur leur motivation à construire sur la commune de Ligné. Ils sont tous les deux originaires du Cellier, une petite commune de 3684 habitants¹ voisine de Ligné et située sur l'axe Nantes-Ancenis. Après avoir loué appartements et maison sur Nantes, Saint-Nazaire et Le Cellier, ils décident de s'installer définitivement dans la région. Cédric m'explique :

« Elle était sur Carquefou, et moi j'étais sur Ancenis, donc on cherchait à mi-chemin à peu près. »

Les deux conjoints ont acquis une stabilité professionnelle, ils peuvent désormais se lancer dans la construction de leur patrimoine familial. La localisation du terrain offre un équilibre des distances vers les lieux de travail de Cédric et Malika, la proximité du cercle familial, l'espace de la tranquillité souhaitée, et un prix abordable.

Ils construisent donc une maison avec un grand terrain à deux kilomètres du bourg de Ligné. Ils écartent rapidement l'éventualité d'acheter en lotissement. Les parcelles sont trop petites et ils n'ont pas la liberté de construire par eux-mêmes. Cédric poursuit :

« Mon père était artisan, donc on voulait faire pas mal de choses par nous-mêmes, et quand on trouvait des terrains, ce n'était pas des constructeurs, on avait pris contact, mais les seules choses qui nous laissaient à faire, c'était la peinture... »

La famille est un facteur de référence à l'installation de la jeune famille sur le territoire. En plus de retourner vivre près de chez leurs parents, le jeune couple répète les valeurs familiales de leurs parents en privilégiant les grands espaces pour leur vie de famille, à la compacité urbaine.

LIGNÉ : UNE COMMUNE PÉRIMÉTROPOLITAINE ENTRE ANCE- NIS ET NANTES

La mobilité de la famille Marchand témoigne d'une influence directe entre les deux métropoles d'Ancenis¹ et la métropole nantaise. Les activités des cinq membres de la famille sont regroupées autour de Ligné, leur commune de résidence, et les deux pôles de travail des parents.

A Ligné se trouvent le collège d'Olivia, la salle de danse d'Elina, les cours de théâtre et la bibliothèque pour Olivia, une grande surface Super U pour les « petites courses » du samedi matin et le plein d'essence, le frère de Malika et quelques autres connaissances.

Cédric a suivi sa scolarité du collège au lycée dans la ville d'Ancenis. Aujourd'hui, il continue de s'y rendre au moins six jours par semaine. Il se présente :

« Je suis professeur des écoles, depuis 2007 je suis à Ancenis, j'ai eu mon concours en 2005. Et donc, c'est ma première affectation et je suis toujours resté à Ancenis depuis. Les activités sont sur Ancenis aussi (rire) au désespoir de ma femme.

(Malika) Des fois, on se demande si on ne devrait pas déménager (rire). »

Il a une grande partie de son réseau social, du fait d'être enseignant et entraîneur de football dans la commune. Cédric va donc assurer tous les trajets concernant Ancenis. En même

¹ Chiffre de l'Insee, 2014.

¹ Ancenis. Chef-lieu de la communauté de commune du pays d'Ancenis (COMPA) auquel appartient Ligné.

temps que son travail, il gère les transports de Yolán et Elina scolarisés dans la même école et les transports liées au football. Quant à Malika, elle fréquente l'agglomération nantaise depuis l'adolescence. Elle est allée au collège à Sainte-Luce, puis au lycée de la Colinière. Elle travaille depuis un an dans le centre-ville de Nantes, elle était fonctionnaire à l'IUT de Carquefou au moment de la construction de la maison. Elle admet préférer se rendre sur Nantes plutôt qu'Ancenis.

Le secteur de Cédric concerne la ville d'Ancenis à la fois pour le travail et les loisirs sportifs. Mais Malika me fait comprendre qu'il est nécessaire pour elle de venir travailler dans une ville à l'échelle de Nantes pour pouvoir s'épanouir dans son travail. Du fait de sa nouvelle qualification, son bassin d'emploi est exclusivement la métropole de Nantes (en tant que chef-lieu de région). En outre, avoir chacun son environnement de travail dans leur relation de couple se révèle être un critère d'épanouissement personnel. Plus tard, sur le retour de son travail, elle me confie :

« C'est bien aussi de se dissocier... Je ne me serais pas vu, et c'est vrai qu'on est d'accord (rire), on ne se serait pas vu travailler ensemble par exemple. Chacun son environnement. (...) Je connais ses collègues ! Mais, voilà, on n'a pas forcément le même cercle. »

Malika a tendance à revenir plus facilement sur Nantes pour flâner dans les galeries marchandes d'Atlantis ou bien faire des activités de couture le weekend. La fréquentation de la ville en famille se résume au centre commercial Atlantis et au marché de Noël. Les enfants ne connaissent pas Nantes, ils s'ennuient à se promener dans la ville.

Chez la famille Marchand, la métropole nantaise garantit une activité professionnelle de la mère. A ce jour, les déplacements familiaux se tournent davantage vers Ancenis, du fait des activités du père dans la ville. L'environnement urbain de Nantes reste difficilement praticable en famille et en voiture, trop éloigné et contraignant pour s'y intéresser.

UNE CULTURE DE L'AUTOMOBILE

Devant la maison de la famille, deux voitures grises sont stationnées, une petite Citroën et une longue Audi A4. Chez la famille Marchand, on ne remet pas en cause le fait d'avoir deux voitures par foyer. C'est intégré depuis l'enfance, elles sont nécessaires au bon déroulement de la vie de famille. Malika raconte :

« Même pour les activités, comme on était originaire du Cellier tous les deux, nos deux parents avaient deux voitures aussi (CEDRIC - On a tout le temps vécu comme ça). On s'est jamais posé de questions. »

Se déplacer, c'est en premier lieu par la voiture. On sort du logement pour prendre la voiture. Equipée de cinq places, l'automobile est un moyen de transport d'échelle familiale. Les parents prennent place devant et les enfants s'assoient sur la banquette arrière.

Dans les comptes familiaux, les dépenses d'argent liées à l'utilisation de deux voitures ne sont pas perçues comme importantes. La dépendance à l'automobile est trop importante pour être remise en cause sur le plan économique.

« (G) Et j'imagine que le budget de la voiture prend pas mal de place. (Malika, moue incertaine, surprise) Bah, il y a l'assurance, il y a voilà ! C'est pas un coût... on a jamais vraiment étudié le truc mais... pour nous, c'est pas... De toute façon, on a pas le choix. Rappelle-toi quand on a eu des soucis de voiture, tes parents étaient obligés de nous prêter une voiture »

La machine automobile est extrêmement dominante dans l'organisation du foyer familial. Elle répond parfaitement à l'organisation déjà très complexe de la famille Marchand. De leur point de vue, la voiture n'apporte pas de contrainte supplémentaire depuis l'environnement extérieur, elle offre une liberté de déplacement plus importante sur le territoire. L'expérimentation du train par Malika pour se rendre au travail révèle les difficultés à s'adapter à un nouveau mode de transport. Les contraintes sont rapidement listées par l'intéressée : effectuer

plusieurs changements de modes de transports, trouver une place de parking, dépendre d'horaires fixes du TER, voyager pendant une plus longue période et payer un billet de train non pris en charge par l'employeur. Malgré la pénurie d'essence, elle revient à la voiture après deux jours d'essai.

Un système d'organisation est mis en place. La petite voiture est utilisée par Malika pour se rendre dans le centre de Nantes. La voiture dite familiale est conduite par Cédric pour emmener les enfants à l'école sur la route de son travail à Ancenis. Il s'opère une véritable division des tâches entre parents pour transporter les enfants dans leurs différentes activités. L'équilibre se fait en fonction de la géographie et du rythme de chacun. Cédric et Malika cherchent à ne pas répéter le même schéma que leur enfance, à savoir prendre le bus matin et soir pour se rendre à l'école. Ils m'expliquent :

« (Cédric) On se dit que c'est toujours ça de gagné pour eux...

(Malika) Pour leur sommeil, pour les devoirs.

(Cédric) Là en quinze-vingt minutes, ils sont rendus en voiture, c'est toujours ça ».

L'autonomie dans leurs déplacements se manifeste comme un projet de famille. Ils assurent toutes les connections par voiture, mais les distances impliquent une rigueur d'emploi du temps très importante.

L'EMPLOI DU TEMPS FAMILIAL, UNE GESTION D'ENTREPRISE

Avec leurs deux voitures, Malika et Cédric assurent tous les déplacements de la famille, sans exception. Cela exige une coordination des deux parents très précise pour parvenir à cet objectif. C'est un travail de gérants-associés.

Ils se lèvent ensemble à 6h15 du lundi au vendredi pour prendre leur petit-déjeuner et préparer hcelui des enfants. A 6h45, Olivia est réveillée et utilise la salle de bain tant que son frère et s sœur dorment encore. A 7h00, Yolán et Elina sont réveillés. A 7h15, Malika doit déjà partir au travail. Elle travaille

de 8h à 16h30. Partir plus tôt permet d'éviter des conditions de circulations difficiles dans la métropole et permet d'être disponible à 17h au collège de Ligné pour ramener Olivia. A 7h50, Cédric part avec les trois enfants. La voiture passe par Ligné, et dépose Olivia à son collège à 7h55, puis arrive à Ancenis à 8h15. Sur le temps de sa pause déjeuner, Cédric va faire les courses au Centre E.Leclerc d'Ancenis de 12h15 à 13h00 deux fois par semaine lorsque les enfants sont à la cantine. A 16h30, Malika sort de son travail. Elle doit être à 17h00 au collège de Ligné. Malika et Olivia sont de retour à la maison à 17h05. La journée de classe en école primaire se termine à 16h30 pour Cédric professeur, et les enfants Yolán et Elina scolarisés dans la même école. Pendant l'heure de soutien assurée par Cédric le soir, Yolán et Elina vont faire leurs devoirs à l'école. A 18h, les trois sont de retour d'Ancenis et la famille est réunie à la maison. (Cette description s'applique seulement aux mardis et vendredis, journées « normales » sans activités de loisirs.)

Le moindre changement d'horaire d'un des parents a des conséquences sur l'organisation de la famille toute entière. Un équilibre nouveau doit être trouvé et cela passe par des compensations de la part des autres membres de la famille.

L'évolution professionnelle de Malika vers un nouveau travail plus qualifié est rendue possible par un effort commun et familial. Après le passage réussi de son concours à la fonction publique, elle est acceptée pour un poste de fonctionnaire catégorie B. Son bureau étant dans le centre de Nantes, elle double son temps de trajet et bouscule l'organisation de chaque membre de la famille. Cédric doit se réveiller plus tôt les mercredis matin pour emmener Olivia car la mère de famille est contrainte de partir avant. Yolán et Elina doivent accepter de rester une heure supplémentaire à l'école en temps périscolaire et attendre que leur papa finisse sa journée de travail, leur maman ne pouvant plus venir les chercher à Ancenis. Olivia est maintenant équipée d'un portable pour être prévenue par

sa maman de ses retards éventuels à la sortie de Nantes. Elle doit également rester en études le jeudi soir jusqu'à 18h pour attendre la voiture de son papa car Malika reste travailler plus longtemps afin d'assurer le volume horaire exigé par semaine. Si les secteurs professionnels de Malika et Cédric sont bien distingués, la gestion de l'emploi du temps implique une corrélation entre vie de famille et vie professionnelle. Une journée de travail pour les parents comprend la gestion de transport des enfants vers l'école et leurs activités de loisirs. Au cours de l'entretien, j'apprends que Yolane et Elina sont maintenant scolarisées à Ancenis, du fait du rythme de la semaine de quatre jours, et de l'anticipation sur l'évolution professionnelle de la mère de famille. Malika m'expose la situation :

« On a changé les enfants d'école et ça me laissait plus de possibilité de passer à temps plein et éventuellement de bouger. Et éventuellement quelques déplacements à Ancenis, quand il y a besoin d'aller chercher les enfants, et puis des petites courses, des choses comme ça. »

La famille Marchand a développé une forte résilience à concilier les activités de chacun, selon leur temporalité et leur localisation. Cela demande une maîtrise importante de leur temps de mobilité. La voiture est le mode de transports avec lequel Malika et Cédric ont l'habitude de s'organiser et de travailler. C'est l'outil pour lequel ils ont la plus grande maîtrise.

Nous pouvons qualifier ce mode d'habiter du territoire en « flux tendus ». Cette expression est normalement utilisée dans le monde économique pour définir un mode de production des entreprises très maîtrisé et coordonné de manière à réduire le volume de stocks intermédiaires à son strict minimum. Appliqué à la gestion de la mobilité de la famille Marchand, l'expression de flux tendu formule la rigueur chronométrée des temps de trajet et la coordination entre les différents acteurs de la mobilité. L'objectif est d'articuler les différents lieux d'activités répartis dans le territoire dans un minimum de temps. A la rentrée scolaire, les activités des parents et des enfants sont dé-

finies, programmées et agencées en famille. En outre, l'effort de mobilité s'apparente à un travail d'entreprise, dont le but est de pouvoir réaliser les activités de chacun tout en ayant un maximum de capital temps en famille à la maison.

L'ESPACE DE LA MAISON

A l'échelle de l'espace de la maison, l'organisation familiale a ses codes de représentation. Au cours de l'entretien et par l'observation, j'apprends que les espaces d'entrée et de cuisine ont un rôle majeur dans l'anticipation de l'organisation familiale.

D'abord, l'entretien se passe dans la cuisine. Lorsque je demande pour réaliser des entretiens embarqués dans les voitures des deux parents suivant leurs itinéraires professionnels, je déclenche un dialogue entre Cédric et Malika. M'intégrer dans l'organisation de la maison nécessite des ajustements.

(Malika) Alors jeudi vendredi prochain, je suis en formation. (Elle se lève pour aller voir ses calendriers, affichés sur la porte de la cuisine.) Le lundi, ça ne m'arrange pas... Faut juste que je réfléchisse... (A son mari) Elle reprend quand Olivia? Le lundi?

(Cédric) Le mardi 28.

(Malika) Ouais, j'allais me planter. Le 28, donc ça peut être le 7.

(Cédric) Euh, par contre, mardi 7 je suis de concert' moi. Donc, il faudra que tu ailles chercher les enfants.

(Malika) Le 7?

(Cédric) Ouais.

(Malika) Tu l'as noté le 7? Chéri, elle est pas notée ta concert' !

(Cédric) Bah, je te le dit.

(Malika) Voilà, on a ça pour s'organiser (montrant les deux calendriers)

(Elina) Maman ! On est quel jour aujourd'hui?

(Malika) Jeudi chérie !

(Elina) D'accord, combien?

(Malika) Euh, jeudi 23 février

(Elina) Euh, oui. C'est dans quand mon anniversaire maman?

(Malika) C'est dans 6 mois chérie, tu as le temps.

(Cédric) Non, mais j'avais mis là, mais les enfants ont dû enlever la feuille.

(Malika) (lisant le calendrier) Et là, il y a réunion aussi. Voilà, c'est ce qui nous énerve un peu : les réunions.

(G) Le soir.

(Malika) Voilà, c'est speed. Ca ou quand il faut aller chez le médecin, ou des trucs comme ça. Ca (bruit avec la bouche), ça grippe le circuit. »



Calendrier des événements (haut) et calendrier du football (bas).

J'apprends ainsi l'utilisation de calendriers publicitaires comme véritables agendas. Sur une des portes de la cuisine (en liaison directe avec l'espace d'entrée), deux calendriers sont affichés. L'un sert à noter les rendez-vous extérieurs à l'organisation hebdomadaire commune. On peut y lire « Concertations », « Voyage Yolán », « Réunion collège 18h » ou

encore « Soirée filles ». L'autre concerne toute l'organisation propre au football, impliquant Yolán en tant que joueur et Cédric son papa comme entraîneur. Les événements de tournois y sont inscrits. La division en deux agendas est nouvelle depuis janvier, l'ensemble devenait illisible. Sur le réfrigérateur sont affichés l'emploi du temps d'Olivia, les horaires de la bibliothèque, quelques dessins et photos, etc.

L'espace de la cuisine apparaît comme le lieu privilégié de dialogue en famille. C'est ici qu'ils mangent tous les cinq, le repas étant leur moment d'écoute de la journée de chacun. En direct accès avec l'espace d'entrée et la terrasse, il semble être l'espace de réunion idéal à la famille.

L'espace d'entrée de la maison est meublé par l'escalier desservant les chambres des enfants sous les combles. Chaque enfant a son porte-manteau à son nom. Les sacs d'école des enfants sont stockés dans cet espace, devant une petite bibliothèque.

Le seuil de la maison prépare au départ en voiture.

De l'autre côté de la maison, un jardin extérieur est aménagé par la famille. C'est un moment particulièrement apprécié par la famille Marchand :

« (Cédric) Oii on se retrouve aussi, c'est que ça va être du temps qu'on va passer ensemble à aménager le jardin, à faire le potager

(Malika) Même avec les enfants.

(G) Ca devient une activité de famille.

(Malika) Oui c'est ça. Quand on a élargué l'autre jour, on a passé du temps avec les enfants. »



Espace d'entrée de la maison avec vue sur la «porte des calendriers» de la cuisine.

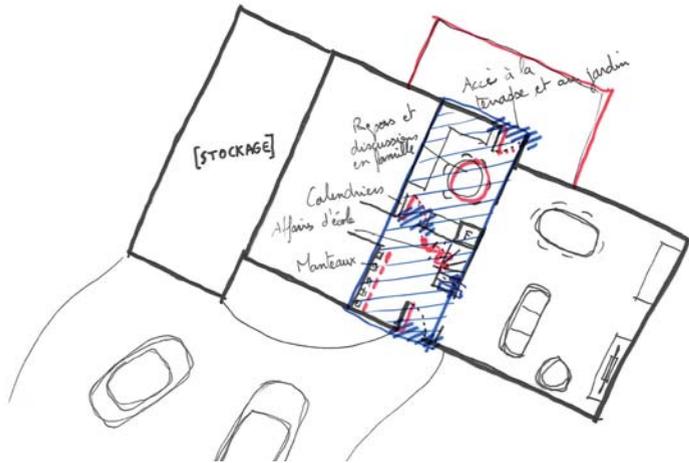
En contraste avec le rythme soutenu en période de classe, les vacances scolaires sont un moment de repos, à rester profiter de la maison et du jardin extérieur en famille sans organisation bien précise. Dans un hameau à distance des métropoles, située dans un territoire qualifié de péri-métropolitain, le foyer familial détermine deux organisations bien distinctes :

- la période de travail des enfants et des parents caractérisée par des contraintes de mobilité fortes et une gestion du temps programmée. La maison devient hôtel autour duquel les déplacements gravitent et ne s'arrêtent que le soir.
- les vacances scolaires et professionnelles permettant une sédentarité dans la maison, un temps de culture de la maison et du jardin en famille. La propriété devient lieu de villégiature apprécié de toute la famille.

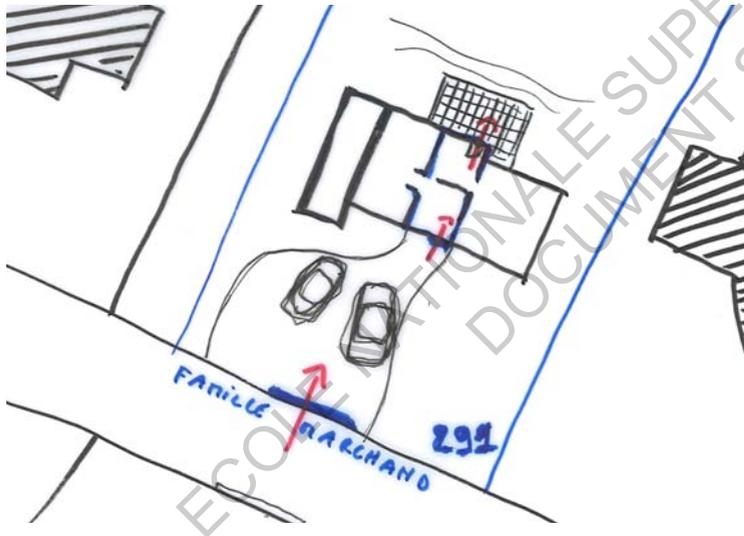
LE CAPITAL TEMPS EN FAMILLE

Entre-deux, le moment du weekend relève des ambiguïtés et des enjeux de gestion du temps entre les membres de la famille. En période de classe, chaque moment de la semaine, du lundi matin au samedi midi est planifié d'activités précises, le « temps libre » passé dans la maison devient une richesse rare. Mais le

Appropriation spatiale par la mobilité.



Plan de situation et dispositif d'entrée.



weekend donne lieu à une liberté de gestion du temps qui va laisser place à la négociation :

« (Cédric) Dès fois, le samedi après-midi, on retourne à Ancenis parce qu'ils sont invités à des anniversaires. Même sans anniversaire, Yolane à 10 ans et demi, quand ils veulent se retrouver pour jouer, taper le ballon (Malika) On l'a pas fait ça.

(Cédric) Il y est allé l'autre fois, pour aller jouer avec Dolan.

(Malika) Oui, parce qu'il était invité. Oui, mais on l'emmène pas non plus parce que monsieur, fin si lui il demande à aller jouer avec ses copains.

(Cédric) Oui, mais comme le samedi on va sur Ancenis pour le foot, on peut le laisser et le récupérer le soir

(Malika) Mmmh, il peut aussi passer du temps à la maison ! »

Ici, le temps en famille est un bien précieux que Malika souhaiterait préserver. Elle exprime sa volonté de vivre davantage avec ses enfants à la maison. Le temps passé ensemble dans la maison familiale est donc calculé et maîtrisé par les parents. A ce jour, ils détiennent la faculté de se déplacer dans le territoire. Cela questionne la capacité des enfants à s'émanciper, sortir du cadre fixé par leurs parents.

Par ailleurs, les parents font occasionnellement appel à Marie, la baby-sitter, un samedi après-midi tous les deux mois. Ils sortent tous les deux sur Nantes, généralement vers Atlantis pour faire les galeries marchandes et aller au cinéma. Malika et Cédric oublient leur rôle de gestionnaire du foyer familial et réservent un créneau horaire dans le weekend pour se retrouver en couple.

C'est sans doute le moment du weekend qui laisse place à la plus grande improvisation dans les activités de la famille. C'est un temps non défini où chacun va pouvoir revendiquer ses projets. La question porte alors sur la nature des choix : privilégier un temps familial rare pour profiter de la maison ensemble ou bien accorder des échappées individuelles hors du foyer et répondre à une spontanéité dans les déplacements automobiles.

Avec la voiture de Cédric, le trajet est familial. Les trois enfants sont sur la banquette arrière, de l'aînée à la cadette, respectivement de gauche à droite. Tous les lundis, Cédric s'occupe du transport scolaire de ses trois enfants, fait les courses familiales sur le temps du midi et va à l'entraînement de football le soir. La voiture va l'accompagner à chaque moment de la journée, pour rallier chaque lieu d'activité et témoigner de différents visages de la périphérie métropolitaine.

07:50 ✕ MAISON, 1.. LA T.. (00'00'')



Un par un, chaque enfant sort de la maison pour monter dans la voiture. Sans heurt. Le père de famille sort en dernier et ferme la maison. Il met la ceinture de sa fille de 6 ans et nous prenons place dans la voiture. En démarant la voiture, il demande aux enfants de dire bonjour. Les trois en chœur : « Bonjour ! »

« CÉDRIC - (aux enfants) Vous avez bien éteint les lumières là-haut? Ouais?

ELINA - Oui!

CÉDRIC - Ils annoncent ce temps là toute la semaine ! Je crois qu'ils annonçaient une tempête dans la nuit de lundi à mardi, mais là ça va venir.

YOLAN - Je me suis réveillé à 5h du mat' parce que j'entendais le vent

CÉDRIC - T'entendais le vent?

ELINA - Oui, moi aussi. J'entendais le vent pendant toute la nuit.

RADIO - Bon lundi ! Excellent début de semaine avec nous sur Alouette

à 7h51...

(...) (silence, retentissement de la sonnerie nokia à la radio)

YOLAN - Tu peux monter le son papa, s'il te plaît ?

RADIO - (voix d'homme) Nokia a décidé de sortir son portable mythique, vendu tout de même à 20 000 exemplaires soit dit en passant. Alors,

petite évolution quand même (...)

CÉDRIC - Tu vois, on est pas très loin du bourg.

G - Ici, ce sont des lotissements qui se sont construits?

CÉDRIC - Ouais, il y a 2-3 ans. Et le collège a ouvert quand Olivia est

rentrée en sixième. (silence) Olivia, quand tu étais en sixième, c'était la

première ou la deuxième année d'ouverture du collège?

OLIVIA - Je crois que l'année où il a ouvert, c'était en 2012. »

07:55 ✕

COLLÈGE DE LIGNÉ, 240 RUE JACQUES PRÉVERT (05'00'')



Après avoir déposé Olivia au collège de Ligné, nous traversons le bourg

« G - Vous n'êtes jamais embêtés par des bouchons ?

CÉDRIC - Non, jamais. Le seul truc qu'on peut avoir comme problème (rire) c'est quand on suit un tracteur (...). Tu ne peux pas doubler là, sur cette grande ligne droite. Tu vois, tout ça ici, c'est le quartier des lotissements. »

Il me précise alors que ça s'est construit tout autour du bourg de Ligné. Le Maire souhaitait passer de 4500 à 5000 habitants, en 2006. Désormais, ils n'en sont pas loin.



Pendant le trajet, Cédric m'explique que je pourrais travailler la journée au Centre Leclerc d'Ancenis. Ce n'est pas très loin de son lieu de travail.

« CÉDRIC - Ancenis, c'est la deuxième zone commerciale de Loire-Atlantique, en terme de chalandise, de magasins ... Tu vois, ça je l'ai appris par mon beau-frère. Mon beau-frère a atterri au deuxième Décathlon d'Ancenis. Et avant, il était dans le grand Décathlon d'Atlantis. Quand il est arrivé là, je lui ai dit : "Dis donc, qu'est-ce que tu vas t'enfermer ?"

Mais non, après Atlantis, c'est la plus grosse zone de Loire-Atlantique. Tu as tous les magasins... Maintenant, à Ancenis, il ne manque plus qu'un complexe de cinéma mais autrement tu as tout. »

Nous arrivons à Ancenis à 8h13 après 23 minutes de trajet.

12:15 X ECOLE MATERNELLE ET PRIMAIRE, BOULEVARD OTTMANN (00'00")



*Je retrouve Cédric devant l'école primaire. (Il y a deux parkings, l'un sécurisé pour les enseignants, et un autre libre d'accès pour les parents d'élèves.) En sortant du parking, Cédric met la radio sur les ondes d'Alouette :
« CÉDRIC - Quand les enfants ne sont pas là, je change de radio »*



*Il met fait part de ses doutes quant à l'organisation de ce soir :
« CÉDRIC - Je me tâte à annuler l'entraînement de foot. On est en vigi-lance orange "orage et grêle" ce soir. Pour des gamins de dix ans, ils ont déjà deux entraînements par semaine, ce n'est pas la peine. (...) Mais je vais peut-être quand même emmener ma fille chez sa copine ce soir, je vais voir. »*

12:18 X ZONE COMMERCIALE DE ST-GÉRÉON (03'00")



Cédric se gare sur le parking du magasin MIM, en face le centre Leclerc. Nous sommes restés trois minutes dans la voiture. Il prend un sac de course vide dans le coffre et part à pieds faire ses courses.

17:30 X CLASSE DE COURS, BOULEVARD OTTMANN (-15'00'')



Retour à l'école primaire, je retrouve Cédric, Yolann et Elina. Nous attendons 15 minutes dans la classe :

« CÉDRIC - J'ai annulé l'entraînement, avec la pluie qui est tombée et le vent, le terrain va être difficilement praticable. J'ai envoyé un mail à 13h pour prévenir les familles mais il faut quand même que je me rende sur place à 18h, au cas où des familles n'auraient pas lu l'info. J'ai quand même 50 jeunes sous ma responsabilité. »

17:45 X SALLE DES MAITRES, BOULEVARD OTTMANN (00'00'')



Au moment de partir, Cédric se souvient du repas qu'il a laissé dans le réfrigérateur de l'école :

« CÉDRIC - Le soir, je leur achète des pasta box généralement, pour qu'il mange dans la voiture. Là, aujourd'hui, ils voulaient des hamburgers. »
Mais ils ne mangeront pas dans la voiture ce soir.

17:50 X STADE DE FOOTBALL, RUE DU PRESSOIR ROUGE (05'00'')



Nous partons pour le terrain de foot, à deux minutes en voiture. Après 30 secondes de trajet, Yolann demande à changer. France Info pour Alouette. Arrivé à un rond-point, Cédric fait un signe de la main à une voiture. Il prévient Yolann :
 « CÉDRIC - On a croisé Renan. »



Nous attendons trente minutes dans le local, au cas où des familles ou joueurs n'ont pas pris connaissance de l'annulation de l'entraînement de foot. Cédric donne un ballon à son fils pour qu'il joue dans le local. Yolani joue avec Elina, puis avec son père. Elina danse.

Je discute un peu avec Cédric. Il me précise qu'il prévient sa femme qu'en cas d'imprévu qui le retarderait. Mais, dans un cas comme celui-là, ils vont arriver plus tôt à la maison. Ce sera la bonne surprise.

18:20 > (00'00'')

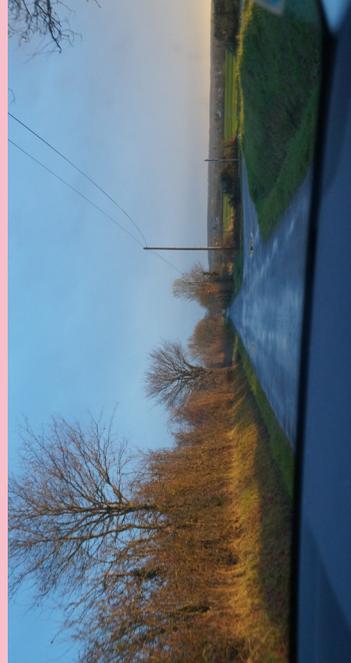


Direction la maison, nous n'avons pas besoin de retourner par l'école pour réchauffer le repas des enfants. Nous prenons un autre itinéraire plus direct passant par la D23 et traversons la zone d'activité commerciale de St-Géréon. Et les enfants discutent entre eux. Je questionne Cédric :

« GAËTAN - Et les enfants dans la voiture, ils ne font que parler ?

CÉDRIC - Oui, tout le temps, quand ils ne sont pas en train de se chamailler. Il y a des fois, il faut hausser la voix. Oui, on a des enfants qui parlent beaucoup. Alors, le soir c'est un petit peu moins, la petite, ça fatigue. Quand on revient le lundi soir, c'est : ils se taisent, ils mangent. Comme ça, je roule tranquille. »

18:30 > (10'00'')



« RADIO - Alouette) le flash ! ».
Automatiquement, le silence s'installe dans la voiture pendant le temps d'information diffusé à la radio. J'assiste à une atmosphère d'écoute. La conversation reprend ensuite entre le père et ses enfants.

(...) *Nous avons quitté la route départementale pour rejoindre le hameau « par [la route du] haut »*

YOLAN - J'aime bien quand le soleil éclaire les champs comme ça, c'est beau.

CÉDRIC - C'est un peu gênant pour conduire.

YOLAN - Papa, tu te rappelles quand on avait vu des chevreuils qui traversait la route ? »

UN ESPACE DE DIALOGUE, EN DÉBAT

Dans la voiture, la parole est à tous : les enfants, Cédric, la radio. Le temps d'écoute est respecté pour chacun, la vie familiale suit son cours normal pendant le trajet. C'est un espace familial qui a ses règles de fonctionnement propres. Le matin, les sacs des enfants sont rangés dans le coffre de la voiture avant le départ et tout le monde doit avoir sa ceinture attachée. Cédric est régulièrement sollicité par les enfants pour apprendre aux enfants le fonctionnement d'une box internet, informer du programme de l'entraînement de football, montrer à quel moment la voiture passera à côté des chevaux, etc. Le soir, avec la fatigue de la journée, Cédric demande aux enfants le silence. Les enfants doivent acquiescer à une discipline adaptée à l'usage de la voiture en famille et respecter l'autorité du père et conducteur, pendant le trajet. Pendant sa mobilité vers le travail, Cédric n'a pas de problème de circulation comme Malika. Il doit néanmoins conduire la voiture tout en ayant sa posture de père. La voiture devient un espace d'éducation entre le conducteur et père de famille, porteur de l'autorité et les enfants, obéissants assis tous les trois sur la banquette arrière de la voiture.

La radio a aussi sa voix dans la voiture. Intégrée au fonctionnement de la voiture et source d'information ou de distraction offerte par le véhicule, l'utilisation de ce média est en débat. Le choix de la station de radio dépend de la présence ou non des enfants dans la voiture. Lorsque Cédric est seul dans la voiture, il écoute une radio d'information : France Info. Les enfants demandent à avoir Alouette, le contenu est plus facile à écouter. L'espace contraint de la voiture, en l'absence d'autre source de divertissement, d'évasion, conditionne ses usagers à écouter les ondes de la radio. Les enfants s'y intéressent et portent leur attention au choix de la station. Lorsque le jingle du flash-info de la radio retentit, l'attention des enfants et de Cédric est mobilisée. Le silence devient automatique et implicite entre Cédric, Yolane et Elina. La radio fait autorité dans l'espace de la voiture.

C'est une habitude de fonctionnement.

Nous pourrions nous interroger si ce comportement face au média est isolé à l'usage de la voiture, s'il est une ressource endogène au véhicule. Cependant, le fait de participer à un repas avec la famille (un mercredi midi) nous place dans une configuration spatiale et sociale similaire. La radio (France Info) est allumée pendant la durée du repas, les parents font autorité autour de la table de la cuisine (ils ont cuisiné le repas, ils ont servi les enfants et contrôlent le comportement de leurs enfants) et nous assistons à un dialogue interne à la famille, où la parole est donnée aux enfants. C'est le moment d'écouter le récit de leurs journées pendant que la radio n'est plus qu'un bruit de fond. Mais au moment du journal d'informations de la radio, Malika et Cédric demandent le silence à leurs enfants. Le comportement que nous croyions résulter de la configuration spatiale de la voiture, est en réalité appliqué ou répété au moment du repas en famille, à la maison.

DES CIRCONSTANCES FAMILIALES DANS L'USAGE DE LA VOITURE

Dans le cas de la mobilité de Cédric, le calcul de l'itinéraire ne soulève pas d'enjeu particulier. Le père de famille ne rencontre pas de problème de circulation ou de stationnement. Mais chaque changement d'activité au cours de la journée va faire appel à la voiture : aller au travail, faire les courses, se rendre au terrain de sport. La voiture devient un espace pratiqué tout au long de la journée. C'est un outil flexible, privé et à l'échelle de la famille : il est au cœur de l'organisation de Cédric. Dans les quatre itinéraires de la journée de lundi, j'observe Cédric exécuter une suite logique de gestes propres à l'usage de la voiture. Le matin. Les sacs d'école des enfants, les sacs de sport de Yolane et Cédric et les sacs de courses sont dans le coffre de la voiture. Elina est bien attachée. Chargé des trois enfants, Cédric conduit la voiture depuis le hameau de La Théardière vers le collège de

Ligné, à l'entrée de la commune et dépose Olivia. C'est le premier arrêt de la journée, il ouvre la portière pour sa fille Olivia et va chercher son sac à dos dans le coffre de la voiture. Après deux minutes d'arrêt sur le bas-côté de la route de desserte, le véhicule traverse le bourg de Ligné et repart direction l'école maternelle et primaire d'Ancenis, non-loin de la contournante. Il se gare sur le parking réservé aux maîtres d'école.

Le midi. C'est le temps de faire les courses. Cédric redémarre sa voiture pour conduire trois minutes, du parking de l'école vers le parking du centre commercial de Saint Géréon¹. Il se gare sur le parking du magasin Mim, il est plus rapide d'accès et se trouve en face du magasin. Son sac de course à la main, Cédric traverse la route à pied, puis le terre-plein en direction de l'espace Leclerc. Il en a pour une demi-heure, il a l'habitude de pratiquer les rayonnages. Au retour à l'école, il n'oublie pas de mettre ses courses au réfrigérateur de la salle des maîtres.

Le soir. Le coffre est plein. Cédric, Yolán et Elina montent dans la voiture avec tous leurs sacs. En temps normal, un copain de Yolán les accompagne pour aller à l'entraînement de football et Elina va être déposée chez une copine le temps du sport. Cédric et Yolán se rendent au stade de football du lycée (le plus proche depuis l'école) pour leur entraînement. Ils déposent Elina chez sa copine « sur la route ». En fin de journée, ils repartent direction l'école pour réchauffer les plats. Les enfants mangent leur diner dans la voiture en silence, pendant les quinze minutes de trajet vers la maison. Ils seront prêts à être couchés dès l'arrivée. Combiner les différents lieux d'activités entre eux par la voiture requiert chez Cédric un travail de préparation et d'anticipation des trajets. L'utilisation du véhicule déclenche toute une série de pratiques anticipées et ordonnées, aussi bien au sein de l'automobile que dans les espaces gravitant autour du véhicule. La voiture agit comme un espace tampon entre les différentes activités de la journée, elle est le rouage principal dans l'engrènement des différentes activités de la journée.



Plan de la voiture utilisée par Cédric : à l'échelle de l'organisation familiale.

UNE FAMILIARITÉ AUX LIEUX PÉRIPHÉRIQUES.

Les lieux fréquentés par la voiture tout au long de la journée sont adaptés à l'usage de la voiture. Ce sont des territoires construits pour accueillir les flux de circulations de l'échelle de la machine automobile. Ils sont d'une accessibilité rapide et de grands espaces de parkings caractérisent chacun de ces lieux. Ils forment une certaine image de la périphérie de la ville. La famille Marchand habite un territoire activé sous l'influence des métropoles de Nantes et Ancenis. Tous les jours, Cédric et ses enfants voyagent de périphérie en périphérie, consommant ces espaces de grande infrastructure, détachés de la ville et de son émulation sociale et culturelle. Pourquoi se rendre en centre-ville, lorsque la voiture peut difficilement s'y aventurer? En voiture, ce sont des espaces dont Cédric a l'habitude de fréquenter. C'est plus simple, cela correspond à l'usage machinal de la voiture.

En programmant les activités dans l'emploi du temps d'une journée, Cédric va coordonner les lieux selon un parcours précis et un usage adéquat de la voiture. La machine automobile et ses tactiques associées vont permettre de lier les différentes autorités d'un territoire dans un récit commun.

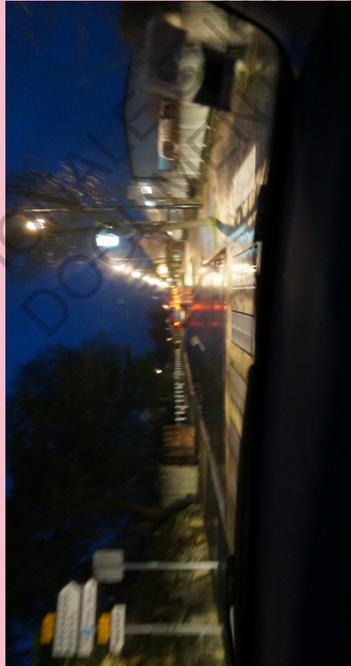
¹ St-Géréon. Commune mitoyenne à Ancenis.

Malika doit se rendre tôt le matin sur son lieu de travail. Elle évite le plus gros des bouchons à l'entrée de Nantes et elle peut partir plus tôt le soir pour aller récupérer sa fille. Au même titre que l'organisation familiale, Malika est extrêmement organisée dans son déplacement automobile. Depuis sa position de conducteur, elle a mis en place tout un faisceau de repères visuels et auditifs, qui vont lui permettre d'anticiper sur son état d'avancement dans l'itinéraire domicile-travail.

07:15 ✕ MAISON, 1.. LA T.. (00'00'')

La radio Chérie FM est allumée lorsque je monte dans la voiture de Malika.
 La fragrance de son parfum a déjà conquis l'espace de la voiture. Déjà assise, elle a gardé sa veste et lance le chauffage. Je jette un coup d'œil autour de moi. Une couverture et son sac à main sont sur la banquette arrière et des albums cd sont dans la portière du siège passager. Prête à partir, Malika me demande si je suis bien attaché et me précise que je peux reculer le siège. C'est sa fille qui occupe la place habituellement sur le trajet retour. Elle me confie qu'elle n'a pas l'habitude d'avoir quelqu'un avec elle dans la voiture le matin.
 En prenant par « les petites routes » comme à son habitude, elle souffle et se parle à elle-même : « Voilà, allez mercredi... »

07:24 ✕ (09'00'')



Malika change de station pour Alouette. Pendant l'entretien, elle me disait qu'elle s'informat grâce à France Info. Je lui demande donc si elle écoute cette station seulement le soir. Elle m'explique que c'est plus important pour elle d'être sûr d'être à l'heure le soir, au moment de récupérer sa fille. Malika écoute alors la radio pour s'informer de l'état de la circulation.

Le matin, c'est moins grave sur la route du travail. Dans le cas où elle est en retard, elle peut récupérer le temps perdu sur sa pause du midi. Et elle me précise qu'elle zappe entre les radios le matin pour écouter les différents programmes de jeux.

07:37 ✕ (22'00'')



Malika remet la radio sur les ondes de Chérie FM. Au moment de s'engager sur la route de la Prairie de Mauves :

« MALIKA - Je ne sais jamais quel itinéraire je vais prendre le matin. Si je vois que ça freine tout le temps, je prends la route de la déchetterie. »

Pour contrôler si elle a fait le choix de route le plus efficace, Malika prend souvent comme référence une voiture optant pour l'autre itinéraire. Au niveau du pont (la route de la déchetterie, passant sous la route de la prairie de Mauves), Malika regarde attentivement si elle a été plus rapide que cette voiture repère. En passant un panneau d'information sur la route de la prairie de Mauves :

« MALIKA - Là, il me dit 9 minutes jusqu'à Marcel Saupin. (...) Ce que j'ai remarqué, c'est qu'il faut passer ici avant 7h45. »

07:46 ✕ (31'00'')



Arrivée sur la route de bord de Loire, nous tournons à droite et dévions de la route longeant la Loire par le Nord, pour rentrer dans le quartier Malakoff.

« MALIKA - Je voyais des gens tourner à droite et je me suis dit "Mais où ils vont c'est pas possible !" Alors, j'ai regardé ViaMichelin et Mappy (c'est bien pratique) et j'ai vu des routes qui se croisent. »

Elle regarde l'heure sur l'écran d'affichage de la radio. Il est 7h46. Elle me dit qu'on est bien. Ils affichaient neuf minutes pour se rendre au stade Marcel Saupin et nous avons mis six minutes. Nous étions à quarante au carrefour.

« MALIKA - Hier encore, j'ai pris l'itinéraire normal mais j'ai mis 45 minutes ! La semaine je mettais 32-35 minutes. Mais avec le retour des vacances scolaires, il y a beaucoup plus de monde. »

07:51 ✕ PRÉSIDENCE DE L'UNIVERSITÉ DE NANTES, NANTES-CENTRE (36'00'')



Nous prenons la route passant en-dessous le pont Haudaudine et revenons en arrière pour accéder au bâtiment de parking. Elle me raconte qu'elle a essayé de passer par le carrefour au niveau du pont mais elle a mis trois fois plus de temps.
 « MALIKA - La circulation à Nantes, c'est quand même particulier. Dès fois, ça roule bien. D'autres fois, ça ralentit et on ne sait pas pourquoi. Il n'y a pas de logique. »

A 7h51, la voiture est garée dans le parking souterrain de son travail, à droite d'un poteau de parking, elle peut ouvrir sa portière tout en laissant de l'espace aux places de stationnement voisines.

« MALIKA - (...) Et la première chose que je fais est de mettre ma carte professionnelle dedans. »

07:55 ✕ (40'00'')



Nous sortons du véhicule, elle plie son rétroviseur gauche. Au moment de sortir du parking par la porte d'accès piéton, elle vérifie si son badge est dans son sac :

« MALIKA - Sinon, je ne peux pas re-rentret... ».

Elle sort une cigarette et l'allume. Tout ça, en même temps de monter la rampe d'accès au parking.

« MALIKA - Le matin je fais le grand tour, ça me laisse le temps de fumer ma cigarette, et je peux jeter ma cigarette dans la poubelle au passage. Le soir, je passe par l'autre côté. »

Après la petite marche fumeuse, nous nous arrêtons sous l'abri bus Gaston Veil. Elle termine sa cigarette et jette le mégot à la poubelle. Dix mètres plus tard, elle passe la porte d'entrée avec le badge.

12:40 ✕



12:05 ✕ PRÉSIDENCE DE L'UNIVERSITÉ DE NANTES, NANTES-CENTRE (00'00'')

Sur le trajet du retour, elle m'apporte davantage d'informations :

« MALIKA - Alors, moi j'ai ma consommation ! (rire) C'est mon truc ça. Encore je me suis pas amusé, parce que souvent, je regarde (elle presse un bouton) Tu vois, là j'ai baissé. J'étais à 52 la semaine dernière. C'est mon nouveau joujou entre guillemets. J'aime bien avoir ma consommation. J'essaie d'avoir une éco-conduite. (...) Non, parce que le jeudi soir, je reste bloqué 20 minutes à Prairie de Mauves. Donc, moi qui n'aime pas trop (rire) rester dans les bouchons... Je pense que personne n'aime ça, moi j'ai cette démarche, qui n'est pas forcément bonne. Mais j'essaie toujours de trouver un truc qui raccourcisse. Mais des fois, je me rallonge !

12:40 ✕ MAISON, 1.. LA T.. (35'00'')



Lorsque nous passons le seuil de la porte, les enfants sont en train de jouer à l'étage.

« MALIKA - Coucou !
Cédric nous salue. Il appelle les enfants à venir descendre à table, et embrasse sa femme. Puis, Cédric interpelle Elina une boîte à la main :

« CÉDRIC - Tiens, Elina. Mets ton goûter dans ton sac tout de suite s'il te plaît. »

Je partage le repas du midi avec la famille.

PARTIR DE LA MAISON :

UN TEMPS DE TRANSITION SOLITAIRE

7h15. Malika quitte l'activité familiale de la maison et monte dans sa voiture. Avant de se retrouver de nouveau dans un lieu d'activité (professionnel), elle est seule pendant une quarantaine de minutes dans son véhicule. Ce temps solitaire passé dans son véhicule privé joue le rôle d'un espace de transition. Malika a le temps de se mettre à l'aise et de gérer la transition seule entre le rythme de vie de famille et son travail. Elle finit de se réveiller en contrôlant de manière très autonome son temps de trajet. Elle n'est plus dans un espace de négociation mais de « libre » expression de sa personnalité, dans les limites que l'habitacle de l'automobile peut offrir.

Garder sa veste et mettre le chauffage. Malika veut se relâcher. Au début de son trajet, la mère de famille est moins sollicitée, l'espace privé de sa voiture lui interdit toute interaction sociale directe avec d'autres personnes. Tous les micro-gestes que Malika met en place sont des pratiques adaptées à son confort solitaire, conditionnées par l'habitacle de sa voiture. Ce sont des habitudes ancrées dans son fonctionnement psychologique. Seule, Malika cherche une situation de confort adaptée sur ses critères personnels.

Mettre cette station de radio précise. Excluant le temps exceptionnel de ma présence dans la voiture, Malika n'a personne avec qui échanger. Elle met en pratique toute une interaction avec sa voiture et son environnement qui va la guider et l'accompagner tout au long de sa mobilité.

« Voilà, allez mercredi... ». Du fait d'avoir une personne qui l'accompagne dans sa voiture, elle se doit d'entrer en communication par la parole. Cette phrase traduit de vive voix où se dirigent les pensées de Malika.

« Voilà ». Peu de temps après son installation dans la voiture, Malika a opéré une première étape. Elle a quitté le foyer familial et toutes les responsabilités d'organisation et de contrôle des

enfants qu'il implique. Elle s'installe seule dans sa voiture.

« Allez mercredi... ». Malika visionne mentalement le programme de sa journée. Nous sommes à l'étape de mercredi. Chez les Marchand, chaque jour de la semaine entend une organisation spécifique. L'organisation est pensée de manière hebdomadaire. Aujourd'hui, Malika doit être à 8h00 au travail, partir à 12h pour ne pas retrouver trop tard la famille, manger avec toute la famille vers 12h40 (Cédric se charge de cuisiner), partir à 14h20 emmener Elina à la danse à Ligné, attendre chez une voisine jusqu'à 15h30, repartir de la maison vers Ligné pour transporter Olivia à son cours de théâtre et revenir la chercher à 17h20. Ensuite, ce sera sûrement son tour de préparer le dîner parce que Cédric et Yolane rentrent de l'entraînement de football à 19h seulement.

Le matin. C'est un temps de « repos », de décontraction avant la journée de travail. Elle séquence son temps de mobilité par le changement de stations de radios pour écouter les différents jeux diffusés sur les ondes. Elle se divertit tout en contrôlant son temps de trajet.

Le soir. Malika ne doit pas être en retard pour sa fille. Elle écoute France Info afin d'être alerté en direct de l'état du trafic routier. Il est plus important pour Malika de ne pas faire attendre sa fille, que d'arriver en retard au travail. Elle peut compenser ce défaut d'horaire indépendamment/individuellement. Sa mobilité est plus stressante lorsqu'elle met en jeu plusieurs personnes.

Chez Malika, le choix de la station de radio vérifie la hiérarchie des enjeux de sa mobilité.

ENTRER DANS LA ZONE DE TRAFIC DENSE :
UN TRAVAIL D'ENQUÊTE

Au moment d'entrer dans la ville de Nantes, le volume d'informations donné par Malika augmente fortement. Malika a adapté son schéma de mobilité à la densification du trafic. Elle dispose d'itinéraires bis lui permettant « d'échapper » à la route classique. Elle m'explique sa démarche :

« Je voyais des gens tourner à droite et je me suis dit "Mais où ils vont c'est pas possible !" Alors, j'ai regardé ViaMichelin et Mappy (c'est bien pratique) et j'ai vu des routes qui se croisent. »

Malika réalise un véritable travail d'enquête pour résoudre la problématique du temps de trajet. A partir de l'observation du terrain, Malika passe par des phases de documentation et de compréhension sur les sites de Mappy ou ViaMichelin, et d'expérimentation par la pratique. Si l'itinéraire est confirmé à l'usage, l'itinéraire bis est intégré dans les possibles « contournements » de l'itinéraire normal. La répétition du trajet permet une observation de plus en plus précise et pertinente du territoire traversé. Malika adopte une démarche scientifique pour être en mesure de répondre aux contraintes quotidiennes de mobilité. Elle met en place une méthode d'analyse basée sur l'observation et l'expérimentation. Dans son cas, l'outil gps est davantage un soutien, une assistance plutôt qu'un réel guide. Elle reste artisanne de son itinéraire.

Après quelques mois de pratique, Malika a balisé son parcours de points de repère ou indices lui permettant de calculer et maîtriser son temps de trajet. Au même titre que les programmes de la radio chronométrés et séquencés, la mobilité de Malika peut être présentée en un enchaînement de séquences devant être réalisées à des horaires précis. Partir à 7h15 avec Chérie FM, passer à Alouette à 7h24, remettre Chérie FM à 7h37, vérifier le temps estimé sur le panneau Prairie de Mauves, passer le carrefour avant 7h45, ... Elle arrive ainsi à faire mentir les prévisions de temps.

Mais la circulation à Nantes échappe à sa lecture rationnelle et déductive de la circulation routière. Même avec l'expérience de la répétition, elle peut difficilement anticiper sur l'état du trafic dans le centre-ville.

MAÎTRISER SA MOBILITÉ :
UN ANCRAGE AU TERRITOIRE

La lecture du trajet en voiture par Malika est chronométrée et fléchée d'indices du fait des contraintes de circulation et de temps. Ce comportement est transposé et continué pendant les quelques minutes de marche nécessaires à Malika pour se rendre du parking souterrain à son bureau :

« Le matin je fais le grand tour, ça me laisse le temps de fumer ma cigarette, et je peux jeter ma cigarette dans la poubelle au passage. Le soir, je passe par l'autre côté. »

Rien n'est laissé au hasard. Le sens dans lequel contourner l'îlot urbain de son bâtiment résulte d'un choix argumenté et calculé. Faire « le grand tour » permet à Malika d'avoir le temps de fumer sa cigarette, de profiter d'une poubelle sur le passage et d'utiliser l'abri bus si nécessaire.

En outre, la masse d'informations communiquée par Malika confirme sa manière de construire sa mobilité. Elle commente en direct avec facilité et précision. Le temps de déplacement de Malika est une réalisation consciente et répétée, qui vérifie une mémorisation et un ancrage fort sur son territoire.

Malika incarne son déplacement en voiture. Elle vit réellement ce temps de mobilité et cherche à rompre l'ennui et l'immobilité, l'inertie qui incombe à la position assise du conducteur automobile. Le temps de déplacement est ponctué, rythmé de multiples repères spatio-temporels. Elle maîtrise son sujet. Elle joue la partition de musique tous les matins et tous les soirs. Il suffit de passer les étapes une par une, tout en prenant soin d'être au bon endroit au bon moment. Sinon, des tactiques de contournements sont mises en place.

Elle défie l'enjeu qui lui est imposé : partir de la campagne de Ligné pour se rendre en plein centre de Nantes en un temps minimum et sans stopper la voiture dans les bouchons. C'est un parcours d'obstacle, conduire devient un défi. Malika refuse de se plier à la situation qui lui est toute tracée, être enfermée dans les embouteillages seule dans sa voiture.

Contourner un état de fait devient une posture chez Malika. Combiner, assembler, connecter. S'émanciper professionnellement (et donc personnellement) doit passer par des conditions de circulations très contraintes. Son nouveau travail à hauteur de ses qualifications est dans le centre-ville de Nantes. Elle accepte les conditions de route et en fait une matière à réflexion. Elle développe une discipline de recherche. Chez Malika, l'itinéraire automobile déclenche ou révèle un schéma mental de résilience.

Malika se joue des contraintes de déplacement. Prendre la voiture devient un terrain de jeu propre à travailler des capacités (mentales) particulières. Cela montre la nécessité pour Malika de s'assurer et d'organiser son temps, et par extension de contrôler sa situation de mobilité. Le transport est un enchaînement logique de codes, de signes, de repères. Elle perçoit le territoire de sa mobilité à travers une série de symboles. Le message radio devient un repère temporel et spatial. Elle pose la question de comment « faire rentrer » le territoire dans l'emploi du temps. Le territoire porte un enjeu de distance à parcourir.



Mercredi midi : Cédric et Malika m'invitent à déjeuner avec la famille complète rassemblée à la maison.

UN TEMPS ARCHITECTURÉ POUR LA FAMILLE :
ETUDE DE CERTEAU (L'INVENTION DU QUOTIDIEN, 1990)

La famille Marchand habite une maison individuelle avec deux voitures et un grand espace de jardin privé pour elle, dans la campagne de Ligné entre Nantes et Ancenis, entre le travail de la mère et du père. Avec leurs deux voitures, Cédric et Malika se mobilisent et transportent leurs enfants dans toutes leurs activités. La situation géographique de la maison et la volonté des parents d'assurer tous les déplacements en autonomie grâce à la voiture nécessite une organisation chronométrée. La famille est extrêmement autonome, par son isolement géographique et sa capacité à répondre seule à toutes les contraintes. C'est un deuxième job pour les parents, agissant à la manière de gérants associés d'une entreprise de transport familial.

¹L'Invention du quotidien (1990).

Pour reprendre l'expression de Michel de Certeau¹, les *tactiques* mises en œuvre par Cédric et Malika montrent la qualité de gestion du temps au quotidien, dans l'objectif d'un habiter en famille. L'auteur définit ces ruses de « *procédures qui valent par la pertinence qu'elles donnent au temps* » (Certeau, M de. 1990, p.63). Ici, il est intéressant de noter dans quelle mesure la tactique de l'automobiliste (le détail de parcours) va rendre possible l'habiter dans un territoire sous contrainte de temps (par la distanciation et la subordination économique à la métropole). Ces pratiques répétées au quotidien soutiennent la vie familiale dans le territoire.

Notre travail de terrain a identifié un certain nombre des pra-

tiques quotidiennes effectuées par la famille Marchand au cours de leurs situations de mobilité centrées sur la voiture. Elles sont partie prenante dans l'habiter du territoire. Les agendas professionnels et les déplacements des deux parents sont mis en œuvre de manière à développer la vie familiale sur le territoire. Le travail sur les mobilités de chacun permet de conjuguer temps individuels et familiaux. Cédric doit assurer l'exécution de différentes tâches nécessaires à la famille, en même temps que sa mobilité professionnelle, tandis que Malika doit dépasser les contraintes du trafic routier dans la métropole de Nantes.

Cédric va combiner plusieurs lieux d'activités dans un parcours cohérent. Au volant de sa voiture, il va être capable de relier dans une même journée son travail avec la scolarité de ses enfants, une activité de loisir et les courses alimentaires de la famille. Le père de famille s'arrange avec les paramètres du réel, les situations géographiques de chacune des activités et les opportunités de parcours. Il programme son circuit automobile. Malika va devoir contourner un itinéraire vers la métropole a priori idéal mais saturé. Elle va innover dans le tracé de son parcours en faisant appel à une rigueur d'analyse des conditions de circulation selon les moments et les lieux traversés. C'est une conduite scientifique où la définition de son parcours est changeante selon les opportunités observées sur la route. L'itinéraire en voiture piloté par Malika devient un agencement et logique de tactiques adaptées à chaque étape de la traversée.

De Certeau écrit : « *Les stratégies misent sur la résistance que l'établissement d'un lieu offre à l'usure du temps ; les tactiques misent sur une habile utilisation du temps* ». (Ibid) Dans le contexte d'un territoire construit selon des critères économiques et politiques (« *stratégie* »), Cédric et Malika figurent cette efficacité, cet art de combinaisons singulières pratiqué quotidiennement par l'individu (« *tactiques* »). Au travers de tests et d'ajustements en début d'année scolaire, les Marchand adaptent leur

organisation. Ils répètent les gestes, font évoluer leurs pratiques dans l'objectif d'un habiter en famille. Nous décrivons un artisanat de l'habiter, une coordination singulière des contraintes internes à la famille.

Dans la répartition des tâches, les occasions ou efforts de mobilités, toutes ces tactiques vont maintenir un équilibre et une stabilité d'organisation. Elles vont rendre le territoire habitable par la famille et toutes ses activités associées. Les contraintes de distance du territoire vont engendrer des desseins de mobilités créatives, influant le mode d'habiter de la famille. Les nombreux déplacements pendulaires vont s'accompagner de séquences dans l'habiter de la maison : «la maison est inoccupée», «Malika et Olivia rentrent plus tôt à la maison», «Malika est seule à la maison puisque Cédric emmène tous les enfants voir un match de foot», ... En somme, des temporalités bien définies vont apparaître dans l'occupation de l'espace de la maison, non sans plainte. « *J'ai jamais ça, être tout seul à la maison.* » s'exclame Cédric au détour d'une conversation pendant le déjeuner du mercredi midi concluant mon expérience de terrain avec les Marchand.

Si la forme de l'espace (son architecture) de la maison est sollicitée, mise à l'épreuve par son occupation en famille, la composition de l'emploi du temps va définir des *moments* dans l'usage de l'espace, des opportunités seules ou collectives, des scènes de la vie quotidienne au foyer. Confrontés à des activités répartis sur le territoire et des facteurs de mobilité difficiles, la famille Marchand architecture¹ son temps. Elle est à l'origine d'une architecture vernaculaire de l'espace-temps, d'une créativité singulière et contextualisée. La famille définit un artisanat de l'habiter selon les paramètres spécifiques des individus et du territoire, dans la formalisation de ses déplacements suivant une cohérence de récit et de parcours de l'espace.

¹ **Architecturer.** Construire, agencer quelque chose comme un tout organisé (Définition CNRTL).

ENTRETIEN AVEC CÉDRIC ET MALIKA 23.02.17

ITINERAIRES AVEC CÉDRIC 27.02.17
Matin, midi, après-midi et soir

ITINERAIRE AVEC MALIKA 01.03.17
Suivi d'un déjeuner avec la famille

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

MALKA
01.03.17

Trajet ALLER

Appropriations et maîtrise du temps de l'itinéraire

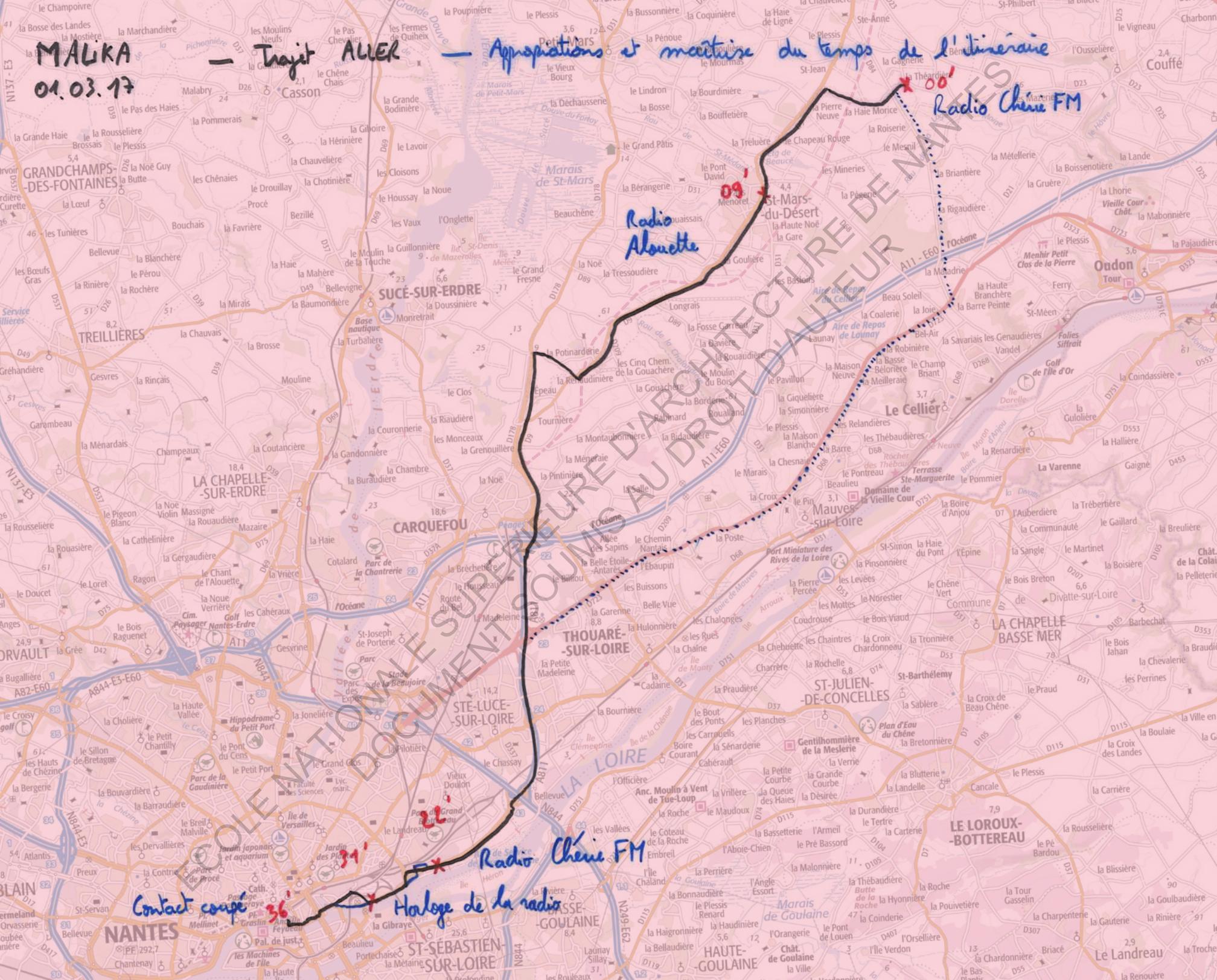
Radio Chêne FM

Radio Alouette

Radio Chêne FM

Horloge de la radio

Contact coupe



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CATHA

SOSBEE

JOSETTE
13.03.17

- Trait ALER

- éléments remarquables du paysage

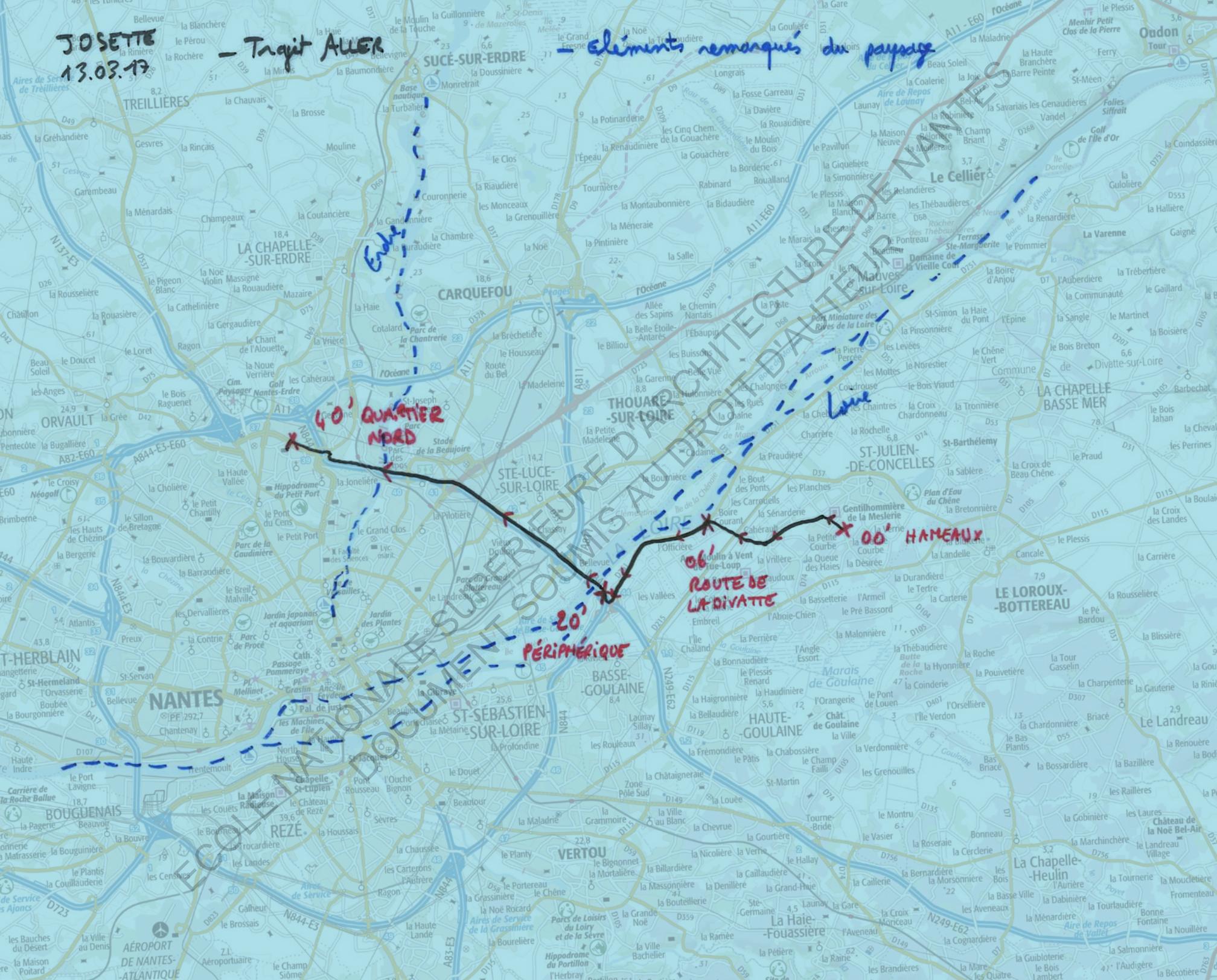
Centre

40' QUARTIER
NORD

20' PÉRIMÉRIQUE

06' ROUTE DE
LA DIVATTE

00' HAMEAUX



CATH. JOSETTE

Livre IV

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

UNE MAISON/UNE VOITURE POUR DEUX :	
ENTRETIEN AVEC JOSETTE ET CATHERINE 13.03.17	8
Une mutualisation de biens	11
Une mobilité symptomatique de précarité professionnelle	12
Une combinaison d'agendas professionnels autour de la voiture	14
L'émancipation d'un ménage à deux	16
UNE MOBILITÉ LIGÉRIENNE :	
ITINÉRAIRE AVEC JOSETTE 14.03.17	19
Loire versus périphérique : une mobilité duale	28
Monter et descendre de la voiture : chorégraphie de la transition	31
UNE OCCUPATION DE L'ESPACE A DEUX :	
ITINÉRAIRE DE LOISIR AVEC JOSETTE ET CATHERINE	35
UNE PERTE D'AUTONOMIE :	
ITINÉRAIRE AVEC CATHERINE 15.03.17	37
Une frustration de devoir prendre la voiture	42
Une culpabilité d'être à la charge de sa collègue	42
Un regard sur le territoire pratique	43
QUAND L'USAGE DE LA VOITURE DEVIENT POLITIQUE :	
ETUDE DE CERTEAU (L'INVENTION DU QUOTIDIEN, 1990)	46
ÉTAPES DU TERRAIN AVEC CATHERINE ET JOSETTE	51

UNE MAISON/UNE VOITURE POUR DEUX
ENTRETIEN AVEC JOSETTE ET CATHERINE
St-Julien de Concelles, 13.03.17

Catherine a 59 ans, elle est comptable de formation et Josette a 61 ans, elle exerce le métier de formatrice. Ce sont des amies de mes parents, je les connais depuis mon enfance. Elles me proposent de m'héberger chez elles du lundi soir 13 au jeudi matin 16 mars. Je vais être témoin de leur vie quotidienne pendant ces deux jours et demi.

Catherine et Josette partagent une maison individuelle à 1,5 kilomètre du bourg de St-Julien de Concelles, dans le hameau de la Petite Courbe. Le site internet de la commune décrit son inscription dans le territoire en référence à la métropole de Nantes :

« Aux portes de l'estuaire et à quelques kilomètres de la métropole nantaise, St-Julien bénéficie d'une situation géographique avantageuse. »

L'information première concerne les accès depuis Nantes vers la commune « par le périphérique, sortie porte du Vignoble [ou] par les ponts de Thouaré sur Loire ». La commune se situe à 18 kilomètres du centre-ville de Nantes.

Nous avons pris rendez-vous à 18h le lundi pour réaliser le premier entretien. Avec ma voiture, je pars de Chantiers Navals, je passe la Loire au niveau de l'île de Nantes. Je longe la commune de St-Sébastien-sur-Loire par le Nord, je passe sous le périphérique Sud, je traverse Basse-Goulaine et dépasse la voie rapide direction Vallet. Je conduis sur la longue route droite de la D215, je laisse derrière moi la métropole nantaise et ses

extensions pavillonnaires pour un paysage d'agriculture maraîchère plat et rythmé par les serres faites de bâches blanches. Au troisième giratoire, je tourne à droite et traverse un ou deux hameaux couverts de tuiles en terre cuite. Je reconnais leur maison sur la gauche de la route, le pignon en vieille pierre dressé en bordure de la route est maintenant bardé de bois.

Catherine et Josette ont restauré une grange, elles y vivent depuis 1998. Le volume est simple et couvert des tuiles de la région. La restauration du bâtiment a exigé un bardage bois horizontal en façade. Elles ont un espace de jardin généreux d'une surface de 300 m² dans le prolongement de la façade Sud de la maison. Une dalle béton avec préau et garage clôt la propriété.

Dans le hameau, des maisons individuelles se sont rapidement construites. Se limitant souvent à un niveau de rez-de-chaussée, ces nouvelles habitations sont posées dans des propriétés de 500m² comme l'autorise la nouvelle réglementation urbaine de la commune. D'après le SCOT¹ du Pays du Vignoble Nantais, la commune de St-Julien de Concelles est classée dans la catégorie des « communes à capacité d'accueil importante ». A ce titre, des nouveaux objectifs de densité de construction de logements sont fixés.

« - Création de 850 logements durant la période 2014-2027 soit environ 65 logements par an sur 13 ans.

- Objectif de densité de 23 logements par hectare en moyenne, espaces publics compris (500m² par logements espaces publics compris),

- Création minimale de 40% de logements aidés dont au moins 20% de logements locatifs sociaux dans la production neuve. »²

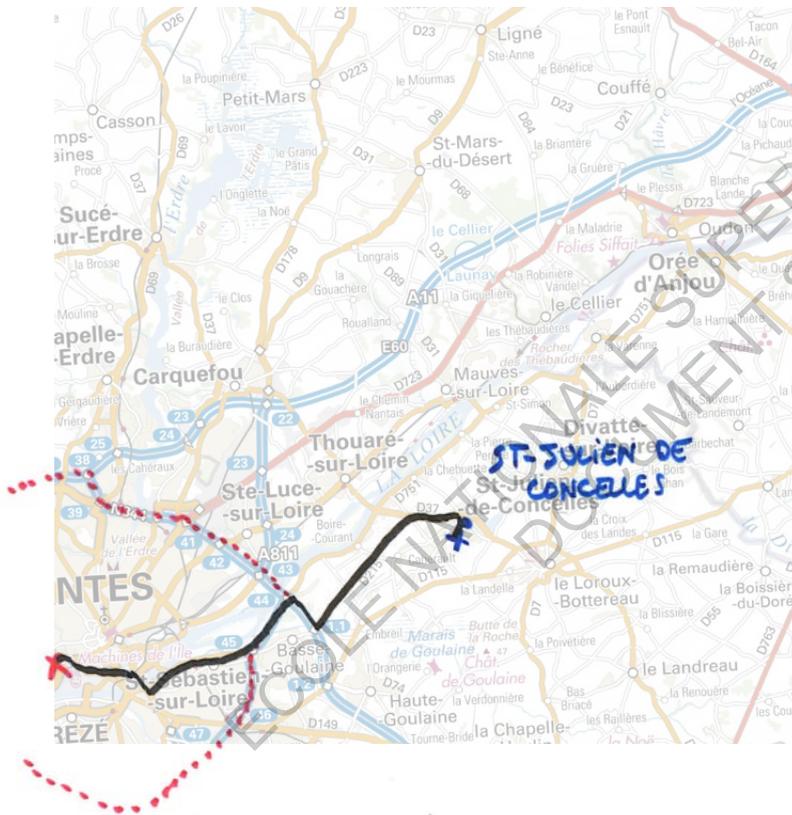
¹ SCOT. C'est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD). (Source : Ministère de la cohésion des territoires.)

² PLU de St-Julien de Concelles. Rapport de Présentation, volet 3.

J'arrête ma voiture dans une zone enherbée en face de la propriété des intéressées. Je traverse la route à pied et passe le portail du jardin au niveau de leur garage et je fais une dizaine de mètres sur le chemin pavé de leur jardin. Elles ont construit une véranda devant l'entrée. Josette m'accueille, je fais la bise à Catherine, elle est en train de cuisiner. Je m'installe sur la table de la salle à manger dans un espace en double hauteur, avec vue sur le pignon en vieilles pierres et le conduit de cheminée en enduit blanc.

Trajet en voiture depuis mon appartement vers l'adresse de Catherine et Josette. 1.50 000e.

Josette s'assoit avec moi et finit de préparer ses affaires pour sa journée de demain. Catherine prépare le repas et participe au dialogue. L'entretien enregistré se terminera pendant le repas.



UNE MUTUALISATION DE BIENS

Catherine et Josette ont déjà partagé la location d'une maison individuelle pendant sept ans dans le quartier de Doulon-Bottière, à l'est de Nantes. Mais pour Josette, le manque d'espace ressenti pendant les weekends l'a décidé à chercher une maison hors de la métropole. Josette va visiter de nombreuses maisons en compagnie de Catherine dans l'objectif d'avoir une maison à elle à proximité de son bassin d'emploi, Nantes. Les propriétés sont trop loin ou trop chers, elle va jusqu'à faire des visites à Ancenis. En répondant à l'offre de vente d'une grange à rénover, Catherine et Josette font le calcul. Le bien immobilier est accessible si elles partagent le budget et continuent leur cohabitation. Elles s'installent donc toutes les deux, privilégiant les grands espaces habités et un environnement naturel à la promiscuité de la ville. Les deux copropriétaires vont bâtir leur mode de vie à deux, en équilibrant les besoins de chacune dans un projet commun d'habiter. Josette m'explique :

« On a fait chacune nos plans comme on l'imaginait. (...) Donc, on est parti là-dessus, au niveau financier, ça rentrait. Autant séparément ça ne rentrait pas... ».

Le projet de rénovation de cette maison leur permet à deux, d'accéder à la propriété d'une unité d'habitation de 150 m² à une quinzaine de kilomètres de Nantes. Elles ont chacune une grande chambre privée à l'étage et partagent un grand espace de vie en double hauteur ouvert sur un salon en mezzanine.

Dans le même schéma, elles décident de continuer à mutualiser les frais concernant la voiture : elles n'ont qu'une seule voiture à deux, pour des frais d'assurance et d'entretien partagés. Elles ont épargné l'usage d'une voiture au cours de leur vie nantaise et décident de continuer la même affaire à St-Julien de Concelles. La copropriété de la maison et de la voiture va définir un certain nombre de règles entre elles. La capacité de mobilité individuelle de Catherine ou de Josette est bornée par le compromis à faire entre les deux intéressées. Arpenter

le territoire exige l'élaboration d'une stratégie à deux. Les deux assument leur choix et les contraintes qu'il suscite :

« (Catherine) Ah oui, tout le temps où on était sur Nantes, ne pas avoir de voiture, ça ne me dérangeait pas. » ;

« (Josette) C'est un choix qui est décidé aussi. Pour autant, tu te dis c'est pas toujours rigolo parce que c'est une contrainte ! Mais on s'arrange avec. »

Cohabiter et covoiturer permettent à Catherine et Josette d'accéder à une qualité de vie qu'elles ne pourraient assumer seules financièrement : accéder à la propriété, aller au cinéma, choisir leur alimentation ... Mais dans un territoire où les transports en commun sont moins accessibles et moins fréquents, combiner deux agendas avec une seule voiture demande un entraînement et une remise en question quotidienne.

UNE MOBILITE SYMPTOMATIQUE DE PRECARITE PROFESSIONNELLE

Catherine et Josette me listent les différents endroits dans lesquels elles ont travaillé : la Prairie de Mauves (sortie de Nantes-Est), le Loroux-Bottereau, Couëron et aujourd'hui à La Chapelle Basse-Mer pour l'une ; les quartiers Nord de Nantes, Doulon-Bottière, Rezé, Ancenis, Carquefou, le centre-ville de Nantes et aujourd'hui des missions courtes dans la métropole nantaise. Les deux copropriétaires ont dû se confronter à de nombreux lieux de travail gravitant autour de la métropole nantaise durant leur vie commune. Elles n'ont pas acquis d'ancrage fort au monde professionnel. Cela se traduit par une incertitude économique et psychologique par la remobilisation personnelle que demande le changement d'activité. C'est un sentiment de vulnérabilité qui transparait chez Catherine à l'évocation des parcours professionnels pendant l'entretien :

« Et Couëron, je fatiguais de plus en plus, et l'Ehpad [à La Chapelle Basse-Mer], une journée par semaine ce n'était pas suffisant. Donc, ils m'ont proposé les 24h/semaine avec la nouvelle législation du travail.

Et je suis parti de Couëron. Et maintenant, je fais (début de sanglot dans la voix) trois jours par semaine. (chantant et claquant des doigts) Trois jours par semaine ! (ton calme) Mardi, mercredi, vendredi. »

A cela s'ajoutent des déplacements quotidiens souvent compliqués qui vont participer au sentiment de fragilité et d'instabilité du mode de vie. Les deux femmes doivent fréquemment s'adapter à de nouvelles conditions d'organisation. Les migrations professionnelles de Catherine et Josette apparaissent comme une expression physique de la précarité professionnelle. A son tour, Josette me parle de sa situation de mobilité :

« Moi, ça jamais été vraiment confortable ... (rires) Parce que je me suis toujours payé le pont de Bellevue [périphérique], sauf dernièrement parce que je coupais à travers, avec le pont de Thouaré, sauf que je ne peux plus le faire, là parce qu'il est fermé. »

A l'inverse, travailler à proximité de la maison se révèle être un confort de vie inestimé, en écoutant Catherine :

« En fait j'allais travailler en vélo. Et je rentrais le midi.

(Josette) Ça pour Catherine, c'était la période rêvée !

(Catherine) Oui, c'était très bien. »

Tout au long de leur expérience du marché du travail, les deux femmes n'ont pas acquis de place stable dans le monde professionnel. Les schémas de déplacements des deux femmes peuvent aisément changer. Il est alors difficile de s'habituer à une routine migratoire. Catherine et Josette vont d'ailleurs mettre en place des principes de fonctionnement et de consommation adaptables à différentes situations de mobilité, plutôt que des itinéraires fixes dans le temps et le territoire. Habiter à St-Julien de Concelles et partager une seule voiture dans un climat professionnel variable est une équation qui ne peut se résoudre que par le temps d'un calcul réfléchi de la mobilité des deux femmes.

UNE COMBINAISON D'AGENDAS PROFESSIONNELS AUTOUR DE LA VOITURE

Dans la situation actuelle, Josette répond à différentes missions de formation. Au moment de l'entretien, Josette m'informe que « *c'est un moment creux* ». Son jour de déplacement de formation sur Nantes-Nord est le mardi et elle prépare ses formations à la maison pendant la semaine. Quant à Catherine, elle commence à travailler le même jour de la semaine, le mardi, puis les mercredis et jeudis à La Chapelle Basse-Mer. (Il lui arrive de donner des formations en informatique le lundi ou le vendredi, à Oudon.)

Les deux femmes ont convenu d'une organisation dans l'utilisation de la voiture le mardi. Le programme initial est le suivant: à 7h20, Josette prend la voiture jusqu'à Nantes ; à 8h10, Catherine demande à une collègue de venir la chercher en voiture pour se rendre au travail ; vers 16h30, Josette quitte son lieu de travail pour se rendre au Super U de Thouaré-sur-Loire, elle doit faire les courses rapidement pour se rendre à 17h30-45 au moment de la sortie du travail de Catherine. Elles rentrent ensemble en voiture à la maison avant 18 heures.

Dans l'impossibilité de covoiturer avec Josette, Catherine ne peut pas se rendre au travail avec la voiture du foyer. Et des problèmes de santé l'empêchent de prendre le vélo électrique. J'ai connaissance de l'enjeu dès mon arrivée chez elles.

« (Catherine) Attends, avant qu'on commence, première question. Est-ce que demain matin, ça t'ennuie de me prêter ta voiture ? »

(G) Non

(Catherine) Bon, c'est bien, déjà. Du coup, je vais en profiter pour aller au travail.

(Josette) Ah oui, donc je ne pars pas te chercher demain soir. (déroutée) Alors, là, ça chamboule mes projets, je ne fais plus les courses.

(Catherine) Tu ne passes plus me prendre [le soir à la débauche du travail]

(Josette) D'accord, donc je ne fais pas les courses.

(Catherine) Parce que ma collègue, d'habitude, vient me chercher le mardi matin mais elle est en congés.

(Josette) Sinon elle prenait le car parce qu'elle voulait expérimenter.»

Sans la voiture et sans le vélo, Catherine n'est plus autonome pour se déplacer sur son lieu de travail. La solution doit venir de l'extérieur. En venant passer trois jours chez elles, j'apporte avec moi une voiture supplémentaire au foyer et remplace l'absence de sa collègue. Grâce à ma venue à la maison, Catherine devient autonome sur son trajet et relance le débat concernant l'organisation de la journée avec Josette.

Un temps de concertation est régulièrement nécessaire entre les deux femmes pour ajuster leurs emplois du temps et les charges communes. Le fait de n'avoir qu'une seule voiture et de changer de lieu de mission professionnelle incite les deux femmes à réviser leur manière de se déplacer sur le territoire de Nantes. Chaque changement de trajet nécessite une stratégie nouvelle d'approche et de traverse de la métropole pour se rendre sur le lieu ciblé. Josette m'informe :

« On calcule d'abord où on laisse sa voiture. Ici, on peut reprendre la ligne 1 avec la gare, par le Sud, on peut récupérer le busway, si on va un peu plus loin on peut récupérer la ligne 2. »

Catherine et Josette évitent de prendre la voiture pour se rendre sur Nantes. Elles ont acquis une connaissance du réseau des transports en commun, elles définissent donc leur parcours en fonction des différents scénarios qui s'offrent à elles. Maintenant, le calcul des itinéraires ne se fait plus sans internet et sans les portables pour s'arranger entre elles :

« (Josette) En transport en commun, moi je navigue avec la Tan et Destineo, mais plutôt la tan.

(Catherine) Moi je fais maps presque pour tout. Parce que ça me permet d'emmener le petit bonhomme où je vais et de me repérer.

(Josette) Oui, mais tu n'as pas les horaires... En fait, on a chacune notre truc, on cherche séparément et on se concerte.

(Catherine) On se concerte beaucoup. »

L'EMANCIPATION D'UN MENAGE A DEUX

Le changement fréquent de lieux de travail chez les deux femmes se traduit par une mobilité forte et variable. Par conséquent, Josette et Catherine mettent en place des règles de fonctionnement adaptables à leurs différents déplacements. Josette s'exprime longuement sur le sujet :

« Notre politique aussi, je dis pas qu'on fait nos courses exprès, mais on va pas faire des kilomètres pour aller faire des courses. On passe devant. (...)

(G - A Josette) Et tu fais le plein au Super U ?

(Catherine) Ah, c'est moi. Question organisation, le plein c'est moi. (rires)

(Josette) Il y a des raisons ! C'est que le carburant de la Chapelle, il est souvent moins cher qu'à Thouaré. »

Le partage des charges communes entre Catherine et Josette est défini à partir des opportunités qui sont à leur portée, sur leurs trajets professionnels. Du fait du manque de ressource économique et des contraintes de mobilité de la voiture, les deux femmes font appel à toutes les solutions qui sont à leur disposition pour s'organiser le mieux possible. Elles veulent perdre le moins de temps possible en voiture. Le trajet de voiture est une ressource plutôt précieuse, il doit être maximisé et couplé avec d'autres objectifs.

En dehors du monde du travail imprévisible, Catherine et Josette s'investissent dans d'autres activités, pour lesquelles elles ont davantage la maîtrise de leur organisation comme l'illustre l'organisation de leur mardi soir. A 18h30 après la journée de travail, les deux femmes repartent ensemble en voiture vers le centre socioculturel (CSC) de St-Julien de Concelles. De 18h45 à 19h45-20h, Josette s'engage en tant que bénévole à apprendre le français à deux roumains. De 19h à 20h, Catherine donne un cours de l'art martial Qi Gong. Elles reprennent la voiture ensemble après 20h pour rentrer dîner.

Dans leurs engagements associatifs, les deux femmes ont da-

vantage une posture de décisionnaire et peuvent ainsi décider de leur emploi du temps. Elles réussissent à assembler leurs activités de manière à se déplacer avec leur même voiture, vers le même lieu, en même temps. Et l'articulation des deux activités est pensée dans les détails. Sachant que son cours dépasse souvent la durée d'une heure, Josette m'explique :

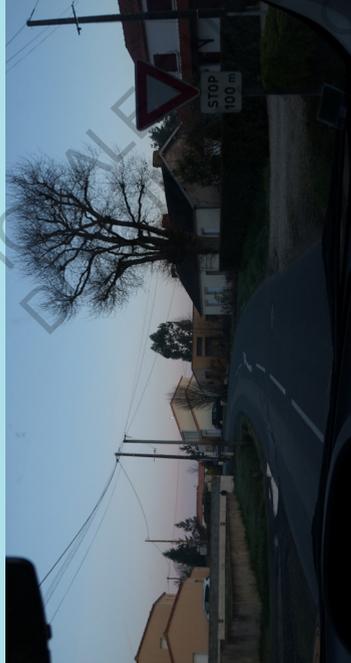
« J'ai dit à Nicolas et Amin, si ça ne vous ennuie pas, on commence à 18h45 [non 19h00]. Et donc Catherine part un peu plus tôt, en même temps elle installe sa salle, et moi je fais mes photocopies, si j'ai à faire. »

Au-delà de l'assemblage de deux emplois du temps professionnels distincts, les contraintes de mobilité chez Catherine et Josette définissent un parcours de la voiture optimisé. Le travail en commun de leurs déplacements figure un ancrage fort des deux femmes dans leur territoire. Les engagements extérieurs aux métiers de Catherine et Josette manifestent un intérêt prononcé pour leur territoire habité, en dépit de leurs structures de travail. Mutualiser les espaces de la maison et de la voiture implique une cohabitation entre les deux femmes à l'échelle du territoire. Partager leur capacité à se déplacer a pour conséquence une organisation très fusionnelle et une liberté d'émancipation individuelle à négocier ensemble.

Josette a prévu de partir dix minutes plus tôt car le pont de Thouaré-sur-Loire est fermé pour six mois de travaux. Le périphérique (au niveau du pont de Bellevue) risque d'être davantage engorgé, mais il reste l'itinéraire le plus court pour elle. Heureusement, la route des bords de Loire rend le trajet plus agréable.

Catherine et Josette boivent un thé et discutent pendant une demi-heure avant de partir. Le programme des documentaires du cinéma Saint Paul de Rezé est sur la table.

Nous partons à 7h20 de la maison. Toutes les affaires de Josette sont prêtes depuis la veille et Catherine a déjà sorti la voiture du garage au moment de partir. Elle accompagne Josette à sa voiture et l'aide à mettre ses affaires dans la voiture. Le soleil est en train de se lever. C'est un matin clair, à l'air frais et au ciel bleu. Nous soulignons une bonne journée à Catherine, nous nous installons et nous partons. Pas de chauffage ni de radio. Josette a un plaid sur ses épaules. Ses affaires sont derrière de manière à ce que je puisse m'asseoir à ses côtés.



« JOSETTE - Tu as dû voir changé quand tu es arrivé par là avec les dernières maisons, celle-ci, en face...

G - J'ai même pas fait trop attention.

JOSETTE - Parce que les deux, celle en bois et celle qui est juste là, ce sont deux maisons qui se sont installées sur le terrain du propriétaire de la maison qui est derrière là-bas. Et celui-ci pareil, il a vendu son terrain, et dessus, il y a deux maisons d'installées.

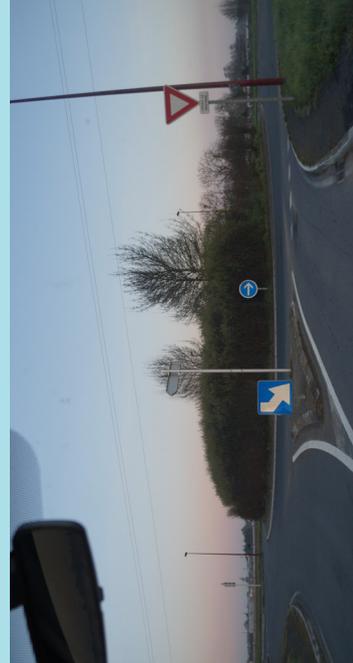
G - D'accord, ils ont fragmentés...

JOSETTE - Oui, et ça c'est parce que St Julien aujourd'hui a baissé son nombre de m² pour faire une maison. Autant nous, il fallait 1000 m² de terrain pour construire, aujourd'hui, 500 m², ça suffit. »



Après avoir traversé deux petits hameaux :

« JOSETTE - Et depuis quelques temps, ils nous ont mis des ralentisseurs, et pas des petits. (...) Tu vois même, c'est ça. Des chicanes pour ralentir. Alors, depuis trois mois, ils ont mis ces bouts de bois là. Donc, au début avec Catherine, on s'est dit c'est bien, c'est pour les vélos. Non, apparemment c'est pour les piétons. (...) Quand on le verra [le maire qu'on connaît], on lui demandera parce qu'au niveau circulation, on vient en vélo par-là, mais je voudrais savoir si effectivement on peut prendre ce chemin-là sachant qu'il n'y a pas le panneau pour les vélos. »



« JOSETTE - Donc là, tu vois tu arrives au rond-point où plein de gens tournent à gauche pour prendre la route maraîchère, ce que je ne vais pas faire. Puisque moi, je tourne pour retrouver la Divatte, et même s'il on me dit que les ponts de Thouaré sont fermés. »
Elle met son dignotant, pour tourner tout droit.



Après avoir traversé un hameau, Josette met son digne à gauche au stop.

« JOSETTE - Et là, on récupère la Divatte. Là c'est beau regarde. C'est magnifique, là !

G - Ca vaut le coup

JOSETTE - Ah ouais, c'est beau. Mon voisin, là où tu t'es garé, Francis, il me dit un jour : "Ah, vous prenez la route de la vallée." Parce que la route de la vallée, c'est la route maraîchère, c'est le même nom. Et je lui dit : "Ah non, je ne la prends pas." Et il me dit : "Comment ça, vous ne la prenez pas ?!" Je dis : "Bah non, je ne la prends pas. Vous n'allez quand même pas me faire rater des levés et couchés de soleil sur la Loire." Il me fait : "Ah vous préférez... Ah c'est bien ça." »

Josette me parle de la fermeture du pont de Thouaré. Après un silence, je souhaite entendre Josette parler davantage de la Loire.

« G – (en regardant la Loire) C'est vraiment beau.

JOSETTE - J'adore. C'est la seule chose qui me fait tolérer les bouchons. Là, c'est bien parce qu'il fait jour. Mais il y a encore quelques temps, il y avait les toues, des petits bateaux qui pêchaient sur la Loire. C'était un peu mi-ombre, tu les voyais sur la Loire. »



Un kilomètre avant la bretelle d'entrée du périphérique, nous nous ajoutons au bouchon de voiture devant nous. Josette s'exclame :

« Josette - Voilà ! Là, on y est (rire). Mais bon, tu vois le pont n'est jamais que là-bas. Et la dernière fois que je suis venu, le dernier mardi, j'étais arrêté à la serre, donc je me dis c'est pas pire. J'étais parti cinq minutes plus tôt parce que je n'avais aucune notion de savoir comment ça circulait parce qu'il y a quand même plus de 10 500 véhicules qui passent sur le pont de Thouaré, par jour. Donc, faut bien qu'ils passent quelque part. Je me suis dit, je prends mes précautions. Tant pis si j'arrive plus tôt au boulot mais je ne veux pas arriver en retard, je n'aime pas ça. Et après, faut que je trouve la place pour se garer. Il y a toujours ce truc-là. »

Elle continue :

« Josette - Mais je préfère être en bouchon là, que sur le périp'h' G - C'est plus stressant sur le périp'h' ?

JOSETTE - Ouais, ça déboule de tous les côtés, tu sais jamais... Là, au moins tu regardes le paysage, tu as trois fleurs, tu as une route là-bas à gauche, si les gens sont intelligents, en laissant passer une voiture sur deux ça va hyper bien... (...) *(elle observe le jardin, à gauche en contrebas de la route)* Tu as le temps de voir si les pelouses sont bien tondues, si les arbres ont été taillés, si les fleurs poussent. »



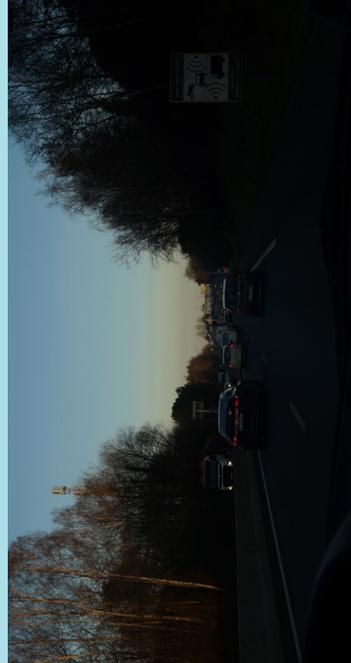


En passant le rond-point en bouchons, Josette commence à se concentrer sur la route : nous entrons sur le périphérique. Je réponds à une question de Josette et liste les différents itinéraires que j'ai effectué jusqu'à présent dans mon travail.

Elle m'interrompt.

« JOSETTE - Alors, là c'est chaud parce qu'il y a des gens qui vont traverser pour sortir et rejoindre la route d'Angers. Entre toi qui veut rentrer, les autres qui veulent sortir... Ça c'est un peu chaud, mais là ça va. »

Josette m'explique qu'elle se met sur la file de gauche pour éviter d'être dans cette zone de stress.



Après s'être étonné de la surprenante fluidité du périphérique aujourd'hui, Josette m'explique sa stratégie de conduite au moment d'arriver sur la porte de Carquefou, lieu de rencontre avec la route de Paris.

« JOSETTE - Souvent ça rebouclone à partir d'ici. Donc des fois, je rebifurque à gauche quand je vois que ça bouchonne, pour ne pas me faire avoir. Là, je sais pas trop. J'ai tout testé ! Des fois, rester à gauche, rester à droite, je sais jamais ce qui est bien. »

Et elle me montre le radar qui flash les voitures roulant à plus de 70km/h.

Nous passons au-dessus de l'Érdre.

« JOSETTE - Alors, tu vois, partout où je passe, il y a des ponts. Il y avait une période, c'était ce pont-là qui était en travaux. Donc, on roulait sur une file. Là c'est beau aussi. J'adore ici le matin. »

Silence, une moto nous dépasse, passant entre les deux files de voitures.

« JOSETTE - Oh ! La première moto ! Alors, ça aussi c'est un événement. Généralement, les motos font des zigzags. Et là, c'est la première qui passe.

G - C'est stressant ?

JOSETTE - Oui, parce qu'en fait c'est pour ça que je reste à droite comme tu as des motos qui zigzaguent. (...)





× BOULEVARD ALBERT EINSTEIN (40'00'')

Après être sorti du périphérique et avoir conduit dans le quartier pendant quelques minutes, nous nous garons à proximité de son lieu de travail, le CNFPT. Elle éteint le moteur et nous continuons d'échanger. Elle m'explique comment les personnes se garent sur les nouvelles places de parking fraîchement refaites.

« JOSETTE - (...) Et comme moi, j'arrive tôt le matin, je vois toujours ça. Quelle heure il est au fait ? *(Elle remet le contact et fait un "Oh!" de surprise)* Je suis jamais à cette heure-là moi. Généralement, j'arrive vers 8h20-25. Là, ça circulait hyper bien ! Mais, il fait beau. »
Nous sommes en avance, le bâtiment ouvre à 8h30. Elle prend son portable pour annoncer la nouvelle à Catherine.



Regardant dans la portière avant-droite, je fais état de mon observation à voix haute.

« G - Il y a même des clés là.

JOSETTE - Alors, ça c'est ma pochette à moi, ce sont mes clés de maison. J'ai fait comme d'habitude, j'ouvre la portière je mets mes clés là et je mets mon sac ici *(elle montre le siège où je suis)*. (...)

Josette se prête au jeu et fouille dans sa portière à son tour.

G - Tu redécouvres même des choses ?

JOSETTE - Ah non, là c'est le coin de Catherine ça. Moi, je touche jamais ici. (...) On a chacune notre portière si tu veux. *(Elle montre la partie centrale de rangements autour du frein à main)* Et puis là, on a commune. »



× CNFPT, 29 BOULEVARD ALBERT EINSTEIN (67'00'')

Equipée de sa petite valise et d'un autre sac, Josette s'en va vers son lieu de travail. Elle me donne rendez-vous à 16h30 le soir.

LOIRE VERSUS PÉRIPHÉRIQUE : UNE MOBILITÉ DUALE

Une première étape de la mobilité de Josette consiste à rejoindre la métropole nantaise à travers les hameaux et un paysage de bord de Loire. Dès le début du trajet, j'assiste à de nombreuses observations de Josette quant à son territoire de proximité. Elle commente en permanence le paysage que nous traversons. Conduire est l'occasion pour Josette d'être témoin-observateur des changements de son environnement proche et de me faire part de son opinion.

Elle constate l'évolution de son territoire vers une augmentation de la densité d'habitations et des infrastructures routières de plus en plus réglées et bornées. Elle se demande dans quelle mesure ces installations vont changer sa pratique du territoire : « On lui [le maire] demandera parce qu'au niveau circulation, on vient en vélo par-là, mais je voudrais savoir si effectivement on peut prendre ce chemin-là sachant qu'il n'y a pas le panneau pour les vélos. »

Il faut le temps d'appréhender les nouvelles limites du territoire.

Josette démontre le choix de son itinéraire en voiture selon des arguments de qualité de parcours. Elle écarte la route maraîchère, industrielle et fonctionnelle, pour fréquenter la route de la Divatte, plus sensible à la Loire que par la rapidité du trafic. Josette fait de ce moment de conduite, un rituel matinal de contemplation d'un paysage ligérien. Elle revendique et explique ce choix à son voisin Francis. L'explication de parcours passe par l'affirmation d'un goût et la manifestation d'un attachement au territoire.

A propos de la Loire, Josette ajoute : « J'adore. C'est la seule chose qui me fait tolérer les bouchons. » Chez Josette, le temps de mobilité est dual. Un premier temps de conduite est nécessaire pour traverser les hameaux aux toits orange et rejoindre la métropole nantaise. Il est une séquence de détente et d'observation face à un paysage ligérien. Puis, les bouchons vont préparer à l'entrée dans l'univers dense du périphérique et de la métropole.

Cette étape de conduite sur le périphérique est abhorrée par Josette. D'abord, les bouchons se créent avant la bretelle d'entrée du périphérique. C'est un temps d'attente au calme, ainsi Josette prête attention aux détails des bords de route :

« Tu as le temps de voir si les pelouses sont bien tondues, si les arbres ont été taillés, si les fleurs poussent. »

Mais au passage du rond-point, le basculement s'opère vers un environnement de danger, qui sollicite toute sa concentration.

Josette participe avec plus de difficulté au dialogue. Pour rester concentrée sur sa conduite, Josette me décrit ses manœuvres, autrement dit sa stratégie d'occupation de l'espace sur le périphérique. Elle base sa conduite sur l'observation des mouvements des véhicules et essaie ainsi d'anticiper les débordements de voiture pour ne pas être surprise. Les motos, c'est le pire.

Nous avons de la chance, il fait beau et la circulation est fluide. En temps normal, les conditions sont plus difficiles et la radio est allumée, comme elle me le raconte sur le trajet du retour :

« (...) Je l'ai peut-être moins mise cet hiver, quand il pleuvait et il faisait noir. Des fois, j'ai dû ne pas la mettre pour rester concentrée. Mais autrement, elle y est du moment où je pars jusqu'à temps que j'arrive. Mais là tu es là, voilà.

(G) Et ça te permet de suivre les infos ?

(Josette) Ouais, j'écoute les infos, et puis la musique aussi avant de partir bosser, ça fait du bien des fois, de se vider la tête. Ça me permet de connaître quand est-ce qu'il est 8h, même si je l'ai là. Pour vérifier que mon horloge est à la bonne heure, et de me dire "Ah ouais, il est 8h je suis encore que là !" »

Aujourd'hui, Josette se rend disponible pour moi. Sinon, elle adapte son usage de la radio à ses émotions. Elle l'allume pour se détendre, écouter les informations, ou bien l'éteint, si elle devient une source d'information parasite à l'observation de la route.

Arrivé en fin de journée, Josette ne va pouvoir passer par Thouaré-sur-Loire à cause de la fermeture des ponts. Catherine fera donc les courses demain à La Chapelle Basse-Mer. Nous faisons alors le chemin inverse de ce matin.

Le passage du périphérique est très marquant dans la mobilité de Josette. C'est un passage obligé de son itinéraire mais rebutant. Je note sur mon carnet les paroles de la conductrice aux séquences d'entrée (A) et de sortie (B) de la voie rapide.

(A) *Puis, nous arrivons dans la voie d'insertion du périphérique. Josette annonce : « Alors ! Retour maison. » Elle baille. Nous parlons de nos journées.*

(B) *Nous passons le pont au-dessus du périphérique, et rejoignons le prochain rond-point. Josette continue son explication : « On me dit la Route Maraichère, c'est bien, mais le rond-point, quand tu sors là, c'est quand même plus pratique de sortir ici, que de rentrer là-bas, ça vient de partout. Voilà, et quand tu arrives là, tu te dis : "Ah là c'est bon, je retourne à la campagne." »*

En dehors de l'idée d'inconfort de conduite qu'il entraîne, le périphérique marque une coupure dans le paysage et dans la perception du territoire. Dans la mobilité de Josette, l'infrastructure engage le début de la métropole et la fin d'un paysage de campagne. En opposition à son image sensible des bords de Loire, le périphérique figure un espace strictement fonctionnel et contraignant. Les ponts (sur l'Erdre et sur la Loire) sont des difficultés de parcours automobile, mais aussi des fenêtres ouvertes sur l'appréciation d'un contexte.

Le parcours de Josette se caractérise par un grand sens de l'observation. Elle cherche à rester dans une attitude calme de contrôle et d'anticipation sur sa conduite, plutôt que de surenchère d'informations sur le trafic. Des moments de transition vont être indispensables à la maîtrise de son temps de déplacement vers son lieu de travail.

MONTER ET DESCENDRE DE LA VOITURE :
CHOREGRAPHIE DE LA TRANSITION

Elles sont levées dès 6h15 et prennent leur petit-déjeuner ensemble. Josette part à 7h20 tandis que Catherine quitte le foyer à 8h10. Dans leur organisation de la journée, les deux femmes vont prendre le temps d'anticiper les événements.

Le matin est un temps de préparation solidaire. Catherine va aider Josette à préparer son trajet en voiture. Elle sort la voiture du garage et l'aide à porter ses affaires de cours jusqu'au véhicule. Ensuite, Josette prend ses marques dans la voiture. Elle a mémorisé une chorégraphie : elle ouvre sa portière côté passager, met ses clés de maison dans le petit rangement, pose ses affaires sur le siège, fait le tour de la voiture et va s'asseoir en position de conductrice.

Les deux femmes ont leurs habitudes d'usage autour de la voiture ancrées en elles. Elles ont vécues plusieurs périodes de travail et de mobilité épuisantes. Aujourd'hui, j'observe Catherine qui soutient Josette dans son temps de préparation à sa journée de travail. Elles prennent le temps de dérouler leurs habitudes dans un souci de ne pas être en situation de stress. Avec ces mouvements répétés, elles retrouvent des moments stables et se protègent à deux d'une fatigue émotionnelle.

Stationner la voiture devant le lieu de travail coïncide avec un autre moment de repos. Après la tension éprouvée au passage du périphérique, Josette calcule son temps d'arrivée vers 8h20-25 pour avoir cinq à dix minutes de pause dans sa voiture. Elle attend l'ouverture du bâtiment jusqu'à 8h30, elle vérifie son portable, contacte Catherine et prépare sa journée de formation mentalement.

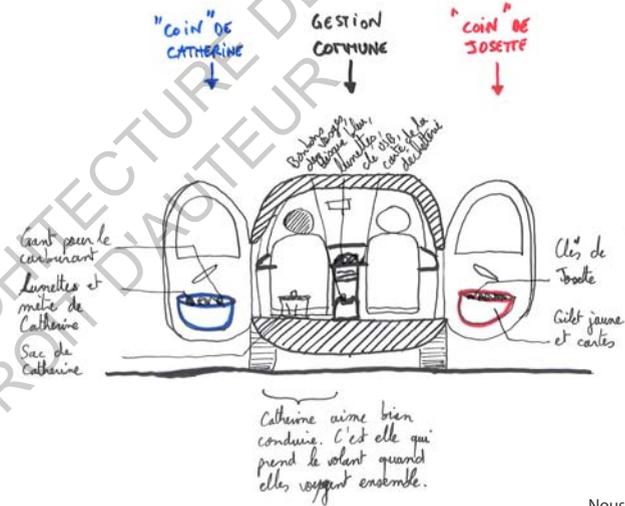
Le jour de l'itinéraire, nous arrivons exceptionnellement tôt à destination. Il est 8h. Je découvre alors la manière de partager l'espace de la voiture entre les deux copropriétaires. Au même titre que la maison, la voiture est un espace convenu entre les

deux femmes. Chacune à son espace privé, dans une des portières avant du véhicule, et le grand espace de la Kangoo est négocié à deux. Ainsi, Josette retrouve facilement ses affaires: l'espace réglé de l'automobile l'aide à maîtriser son organisation, c'est un paramètre stable de sa mobilité. Elle cristallise alors certains comportements/mouvements en référence à la pratique du véhicule.

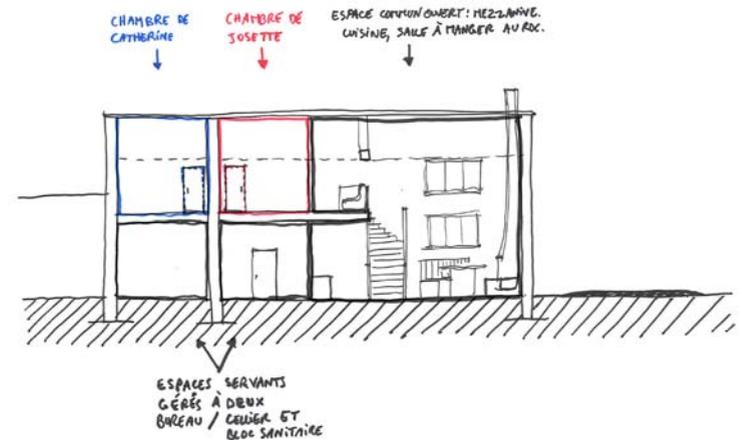
Une fois arrivés devant le garage, Josette me détaille sa manière de quitter le véhicule :

« Je me penche là, comme ça je les ai avec moi [les clés de la maison]. Et après... (elle sort de la voiture et fait le tour de la voiture) j'ouvre la boîte aux lettres. Comme ça, je mets tout ça dans ma main, (elle ouvre le portail par anticipation puis revient vers la voiture pour ouvrir la porte arrière) je mets tout ça dans mon sac. »

Nous traversons le jardin. Josette dépose ses affaires dans la véranda, la valise aux pieds de la table, le courrier et les clés dessus. Josette m'expose toutes les étapes de son parcours entre l'espace de la voiture et l'espace de la maison. C'est une chorégraphie maîtrisée aux mouvements calculés. Josette fait son propre retour sur sa manière de descendre de la voiture. Elle cherche à qualifier les différentes séquences de son chemin. En dépit du passage du périphérique, Josette recherche une qualité de vie dans chaque acte définissant son parcours.



Nous faisons un parallèle entre la division de l'espace de la voiture et l'architecture de la maison.





Catherine donne un cours de QiGong à l'étage.



Josette enseigne le français au rez-de-chaussée.



Elles partagent le trajet et le jeu de clé du bâtiment.

Nous retrouvons cette division spatiale autour d'intérêts communs partagés au Centre Socio-Culturel (CSC) de St-Julien.

Catherine et Josette se réunissent autour d'espaces communs fédérateurs, autour desquels elles ont chacune leurs échappées individuelles.

La maison de Catherine et Josette dispose d'un grand espace en commun, puis chacune bénéficie d'une grande chambre privative à l'étage. Elles partagent la salle de bain. La cuisine est ouverte sur l'espace en double-hauteur, les vertus culinaires sont des valeurs revendiquées par les deux femmes.

La même logique de disposition spatiale est appliquée à la voiture. Chacune dispose de sa portière avant, comme espace privé de rangement. A gauche, nous trouvons les lunettes de Catherine, un gant pour faire le plein de carburant et un mètre. A droite, Josette a rangé sa boîte à lunette, un gilet jaune et une carte. Sur le tableau de bord sont disposés un crayon, un disque bleu de stationnement, une éponge à pare-brise, une clé USB avec quelques chansons et un dépliant de la déchetterie. La partie centrale autour du frein mécanique rassemble des Bonbons des Vosges, des lunettes de soleil et une carte routière.

Le mardi soir, j'accompagne Catherine et Josette dans leurs activités de la soirée. Nous nous rendons ensemble au centre socio-culturel (CSC) de la communauté de commune de Loire-Divatte, à St-Julien de Concelles. Le lieu d'activités du CSC semble une extension du foyer de Catherine et Josette. Elles partagent un bâtiment commun dans lequel chacune dispose de son espace de développement personnel. Dans la même plage horaire, le bâtiment culturel accueille les deux femmes dans des espaces distincts où elles vont réaliser leur activité : Josette est dans une salle au rez-de-chaussée pendant que Catherine donne son cours à l'étage.

Nous présentons l'agencement de l'espace pour une vie à deux, dans le respect des ambitions de chacune.

Nous sommes mercredi. Josette reste à la maison pour faire ses préparations de cours, donc Catherine a la voiture pour se rendre au travail. Elle a seulement sept kilomètres à conduire pour se rendre dans la commune voisine de la Chapelle Basse-Mer. Mais Catherine aimerait utiliser son vélo électrique, c'est son loisir.



Le sac de Catherine est prêt, elle a préparé son pique-nique pendant le temps du petit-déjeuner. Elle va d'abord dans le garage et avance la voiture de manière à ce que je puisse y rentrer. Nous partons pour sept kilomètres vers la Chapelle Basse-Mer. Au premier carrefour, elle prend à droite.

« CATHERINE - Là, je vais prendre le même chemin que je prends quand je suis en vélo pour que tu vois. Parce qu'en voiture, je ne prends pas le même chemin. Là, on a trois chemins différents pour aller au boulot. »



« CATHERINE - (...) Parce que c'est le moins dangereux. Là, en fait il y a un chemin de terre qui est en parallèle, et qui rejoint la route que je vais rattraper là. En fait je prends les axes où il y a très peu de voitures. »

Après avoir tourné à droite, Catherine me montre :

« CATHERINE - (montrant le bois qui est sur notre droite) Tu vois le chemin en terre, il rejoint ici. Quand je viens en vélo. Je sors à gauche à la maison et je viens de ce chemin. »



Nous discutons à propos des nouvelles constructions dans le bourg de St-Julien, mais de nombreux silences ponctuent notre dialogue.

« G - Sinon, quand tu es en voiture, tu passes par des grands axes ?

CATHERINE - Oui, par les grands axes. Là, tu as vu hier soir où on est allé pour le CSC ? Bah je prends la même route. Je continue tout droit, au lieu de tourner au CSC et je retombe sur l'axe qu'on va retrouver ce matin. (petit silence) Au début, je passais dans le centre de Saint-Julien mais le centre au niveau des routes est bobobom (*bruit avec la bouche des cahos de la route*). Alors, après terminé. Une fois mais pas deux. »



Les mercredis et jeudis, Catherine a la voiture lorsque Josette n'a pas de mission. Elle me confirme que c'est plus confortable pour elle.

« CATHERINE – Il n'y a pas de bouchon et moi j'adore le vélo. Le seul souci, comme je n'arrive pas à réguler au niveau de ma tyroïde, je suis toujours en faiblesse. Et le vélo, quand j'arrive je suis épuisée. Même si c'est le vélo électrique... Pour l'instant, tant que je n'arriverai pas à réguler ma tyroïde... »

Elle regarde en direction des champs sur la droite de la route :

« CATHERINE - Là, on est en parallèle de la route d'hier soir du CSC qui descend beaucoup plus bas, et quand on arrive au bout, on tourne à droite et on va rejoindre la route que je vais rejoindre là. »



✕ LA CHAPELLE BASSE-MER (09'30")

Catherine fait un petit détour à l'entrée de la commune pour me montrer où habite sa collègue :

« CATHERINE - Quand je suis en vélo par contre, il y a que le passage de grande route que je prends, parce que toutes les petites routes ici, ça me rallonge en vélo. Donc, du coup, je me pate la grande route. Donc, ma collègue habite dans le hameau qui est un peu plus loin. Du coup, elle est juste à côté du travail mais elle fait tout un détour pour venir me chercher. Pour l'instant, ma collègue veut bien faire ça mais il va falloir que je trouve une solution parce que je sais pas si elle va vouloir faire ça continuellement. Ça lui fait quand même un sacré détour, il faut qu'elle vienne à Saint Julien, exprès pour venir me chercher. »



« CATHERINE - (Petit silence) J'espère que d'ici septembre, j'aurai trouvé une solution plus appropriée ! (Nous arrivons à la Chapelle Basse-Mer) Alors, mes collègues me disent : "Bah achète une voiture !" Ils sont mignons mais...ils s'imaginent que je gagne du fric à gogo, ou je sais pas (rire) Mais, non. Je ne vais pas acheter une voiture pour faire sept kilomètres une fois par semaine. C'est complètement ridicule. »



✕ EHPAD, RUE DE GALERNE (12'00")

En arrivant sur son lieu de travail, Catherine m'explique un projet de construction pour l'ADMIR, en contrebas du bâtiment de l'EHPAD.

« CATHERINE - L'EHPAD commence là, au coin. Et il va y avoir un futur parking de 18 places, normalement derrière parce qu'autrement le parking est en contrebas... Et moi, en fait, je rentre jamais parce que je suis jamais sûr de trouver une place. Donc, j'ai pris l'habitude de me garer dehors. »

Garés et moteur éteint, nous sortons de la voiture. Catherine ouvre la porte arrière, vérifie son portable, puis prend ses affaires sur la banquette arrière. Nous marchons jusqu'au bâtiment.

UNE FRUSTRATION DE DEVOIR PRENDRE LA VOITURE

Pour l'itinéraire du matin, Catherine choisit de me montrer en voiture, le trajet qu'elle devrait emprunter en vélo.

Catherine va m'expliquer tout au long du trajet le parcours qu'elle fait avec son vélo électrique :

« (montrant le bois qui est sur notre droite) Tu vois le chemin en terre, il rejoint ici. Quand je viens en vélo. Je sors à gauche à la maison et je viens de ce chemin. »

Catherine tient à me montrer avec précision l'itinéraire qu'elle suit en vélo. Ses problèmes de santé l'empêchent de pratiquer son loisir, ils lui enlèvent l'intérêt de son déplacement vers son lieu de travail.

C'est l'enjeu principal de sa mobilité, retrouver sa capacité à parcourir la distance d'elle-même en vélo. Elle s'identifie à cette mobilité, elle a d'ailleurs investi dans un matériel d'usage personnel, le vélo électrique, pour lui permettre de parcourir la distance au travail. L'achat date du temps de son travail au Loroux-Bottereau, une autre commune voisine à St-Julien de Concelles.

Aujourd'hui, Catherine est contrainte de prendre la voiture, un mode de déplacement rapide mais qui ne porte pas la valeur d'usage attribuée au vélo. De plus, l'utilisation de l'automobile va créer une dépendance de Catherine vis-à-vis des disponibilités de Josette ou bien de sa collègue.

UNE CULPABILITE D'ETRE A CHARGE DE SA COLLEGUE

Arrivés à La Chapelle Basse-Mer, Catherine m'indique où habite sa collègue et témoigne :

« Pour l'instant, ma collègue veut bien faire ça mais il va falloir que je trouve une solution parce que je sais pas si elle va vouloir faire ça continuellement. Ça lui fait quand même un sacré détour ».

La collègue de Catherine a accepté de la transporter avec sa voiture le mardi matin, lorsque Josette se rend à sa formation sur Nantes. Catherine se sent coupable d'être une charge supplémentaire pour sa collègue. Elle a déjà commencé à réfléchir à l'alternative du bus, mais ne suit pas les conseils de ses collègues, d'acheter une voiture supplémentaire :

« Je ne vais pas acheter une voiture pour faire sept kilomètres une fois par semaine. C'est complètement ridicule. »

Là s'opposent deux cultures différentes dans l'usage et la dépendance à l'automobile.

A cause de la dépendance dans l'usage de la voiture, Catherine ne s'identifie plus vraiment dans son temps de trajet vers son lieu de travail. En suivant l'itinéraire emprunté pour l'automobile sur le trajet du retour, elle m'explique le mode de vie du weekend :

« Ce qui est agréable, c'est que tu n'as pas besoin de la voiture le weekend, tu peux tout de suite aller te balader quelque part, tu rejoins la Loire, ils ont fait tout un circuit en vélo ! »

La question du mode de transport apparaît clairement comme le sujet central de cette itinéraire, aller comme retour.

UN REGARD SUR LE TERRITOIRE PRATIQUE

Au début de sa mobilité, Catherine me présente le contexte : « Là, je vais prendre le même chemin que je prends quand je suis en vélo pour que tu vois. Parce qu'en voiture, je ne prends pas le même chemin. Là, on a trois chemins différents pour aller au boulot ».

La lecture du territoire que me donne à voir Catherine est fortement liée au mode de transport qu'elle adopte. Le matin reprend les traces du trajet en vélo, tandis que le soir se formalise à l'usage de la voiture. En vélo, Catherine m'explique qu'elle emprunte des chemins de traverse, pour être à l'écart de la circulation automobile. En voiture, elle prend les grands axes et évite les ralentissements aménagés dans le bourg de la commune.

Le fait d'utiliser la voiture engendre des usages autres. Catherine va pouvoir faire les courses sur le trajet du retour et répondre au changement d'organisation provoqué par la fermeture du pont de Thouaré. Elle vérifie le prix du carburant à la pompe du Super U au passage.

Catherine porte un regard pratique sur le territoire qu'elle traverse. Elle commente surtout les qualités de route à suivre selon le mode de déplacement suivi et fait peu de commentaires hors de la route.

Catherine est frustrée de ne pouvoir utiliser son vélo électrique. Ce sport lui apporte un plaisir d'action dans son déplacement et une réelle autonomie stimulante. En outre, sa prise au territoire passe par la pratique du vélo.

QUAND L'USAGE DE LA VOITURE DEVIENT POLITIQUE :
ETUDE DE CERTEAU (L'INVENTION DU QUOTIDIEN, 1990)

D'abord, Catherine et Josette articulent leur cohabitation autour du partage de biens matériels communs. Ce postulat induit chez les deux femmes d'associer leur manière de consommer et de se déplacer. Mais elles développent également un mode d'habiter basé sur des valeurs de partage et d'entraide. Elles sont capables d'affronter à deux la précarité professionnelle, de se soutenir dans les états de fatigue et de s'émanciper dans leurs activités extérieures.

Les deux femmes n'ont pas fait carrière dans leurs projets professionnels. Leurs choix de consommation participent à l'établissement d'un mode de vie en marge de la société de production occidentale. Dans un moment de dérive de l'entretien sur l'utilisation du portable, Josette me déclare :

« Parce qu'on voulait pas autre chose. On avait un forfait minimum qui nous convient bien, on n'est pas dans la consommation. Ni pour le portable, ni pour autre chose. C'est pour ça qu'on fait des choix qui sont ceux qu'on fait. Mais ce sont des vrais choix qu'on ne subit pas. »

Dans ce sens, la voiture est perçue comme un objet de consommation, elles cherchent donc à limiter son usage et s'orientent vers d'autres modes de transport. Les deux femmes vont acquérir une autonomie à deux, grâce à des tactiques d'assemblage d'emploi du temps et l'appropriation (opportuniste) de données du territoire (commerces, réseau de transports) pendant leur itinéraire.

Michel de Certeau explique la portée culturelle des pratiques de l'ordinaire, et leurs significations politiques *« par une série d'opérations en fonction d'objectifs et de relations sociales »*. Les tactiques de l'individu expriment, communiquent des positions esthétiques, polémiques et éthiques :

« la pratique quotidienne restaure avec patience et ténacité un espace de jeu, un intervalle de liberté, une résistance à l'imposition (d'un modèle, d'un système ou d'un ordre) : pouvoir faire, c'est prendre ses distances, défendre l'autonomie d'un propre. » (Certeau, M de. 1990, T2, p.358)

Aux côtés de Josette, l'itinéraire embarqué prend la forme d'un moment d'expression généreux. La traversée automobile s'accompagne d'un regard sur le territoire rural, d'une poésie du lieu, opposée à la densité urbaine. Elle prend son temps et se refuse à entrer dans le jeu énervé d'un mode de vie urbain.

Catherine est davantage dans la réserve car elle n'a plus accès à son mode d'expression affectionné. Le vélo lui permettrait cette dérive libre de parcours, aujourd'hui, elle emprunte une route fonctionnelle pour l'automobile de plus en plus codée (ralentisseurs, bornage des voies de circulation).

Les deux femmes habitent un territoire à la périphérie de métropole, souvent décrit comme promoteur de la consommation de masse (réduction de surface agricole, énergie pour les transports, grandes surfaces, distances chronophages). En faisant appel à des ressources tactiques, à une organisation fusionnelle et une appropriation du territoire, Catherine et Josette s'affranchissent de cette conjoncture. Dans ce contexte péri-métropolitain, user d'une seule voiture pour les deux femmes ne relève pas seulement d'une décision économique. C'est un défi à portée politique assumé par les deux camarades. Josette déclare :

« On a fait le choix, je dis bien un choix. C'est un choix d'avoir une voiture. On avait deux voitures quand on est arrivé sur Nantes en 91, chacune la sienne. »

Le choix de mobilité de Catherine et Josette va de pair avec leur mode d'habiter, il fait partie intégrante de leur art de vivre. Nous observons une continuité d'aménagement spatial de l'espace habité de la maison au centre socio-culturel (CSC) en passant par la voiture. A deux, les deux femmes prennent leur indépendance intellectuelle, leurs mobilités traduisent les contraintes d'un territoire mais également une revendication d'un mode de vie. Elles développent une lecture transversale du territoire de la métropole nantaise, suivant une argumentation politique dans l'acte d'agir et de composer au quotidien, de sélectionner et de choisir alternatives et opportunités. En outre, la forme tactique de leurs déplacements automobiles figure une revendication citoyenne.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Je bénéficie de trois jours d'immersion sans quitter le quotidien des deux femmes. J'arrive à 18h le premier jour pour commencer par l'entretien.

ENTRETIEN AVEC JOSETTE ET CATHERINE 13.03.17

Partage du dîner

Petit-déjeuner après les deux femmes 14.03.17

ITINÉRAIRE AVEC JOSETTE (TRAVAIL)

ITINÉRAIRE DE LOISIR AVEC JOSETTE ET CATHERINE
(QI GONG ET BÉNÉVOLAT)

Partage du dîner

Petit-déjeuner après les deux femmes 15.03.17

ITINÉRAIRE AVEC CATHERINE (TRAVAIL)

ITINÉRAIRE DE LOISIR AVEC CATHERINE (QI GONG)

Partage du dîner

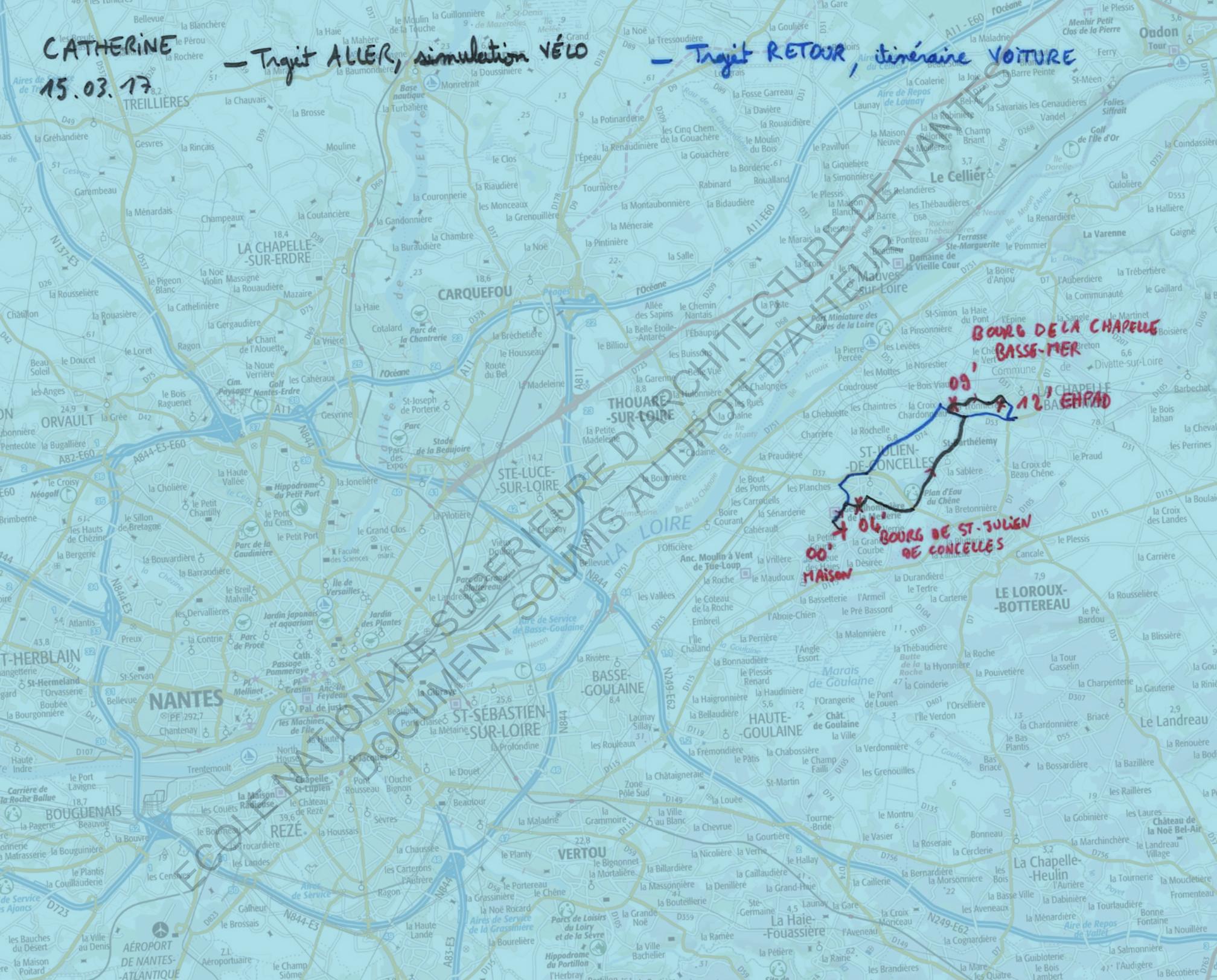
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Gaëtan Favrie. Être mobile : Récits de tactiques habitantes au service d'un habiter périurbain. Mémoire de master. Livre IV, 56 pages. Eric Chauvier (Dir.) Ensa Nantes, janvier 2018.

15.03.17
CATHERINE

Trajet ALLER, simulation VÉLO

Trajet RETOUR, itinéraire VOITURE



LA CHAPELLE-SUR-ERDRE

CARQUEFOU

THOUARE-SUR-LOIRE

STE-LUCE-SUR-LOIRE

BASSE-GOULAIN

ST-SÉBASTIEN-SUR-LOIRE

HAUTE-GOULAIN

NANTES

BOUGUENAIS

REZE

VERTOU

AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE

BORG DE LA CHAPELLE
BASSE-MER

09
12

06
00
MAISON

LE LOROUX-BOTTREAU

Le Landreau

La Chapelle-Heulin

Le Landreau

La Chapelle-Heulin

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ENVOI : QUESTIONS DE
MOBILITÉ, TERRITORIALITÉ
ET HABITABILITÉ

ENVOI : QUESTIONS DE MOBILITÉ, TERRITORIALITÉ ET HABITABILITÉ
Livre V

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

INTRODUCTION	9
LA MOBILITE COMME CAPITAL :	
LE CONCEPT DE MOTILITE	10
Un capital « de base » (Kaufmann, V. 2015)	10
La construction d'un capital de mobilité	12
LA CONTINUITÉ MOBILE D'UN TERRITOIRE :	
LE CONCEPT DE TERRITORIALITE	14
Une mobilité source d'habitabilité du territoire (TerrHabmobile, 2013)	14
Le ménagement de son espace (TerrHabmobile, 2013)	17
« Un mode d'habiter » individué, moins structurel (Cailly, L. 2008)	18
Un habiter citoyen (Balocco, A. 2017)	20
L'INTERIORISATION DE PRATIQUES DE MOBILITE :	
LE CONCEPT D'HABITUDE	22
Habitude et motilité (Buhler, T. 2015)	22
Faire-avec (Certeau, M de. 1990)	24
L'OBSERVATION DE MOBILITES TACTIQUES : CONCLUSION	26
Habiter, s'habituer	26
Questionner les résultats	27
Faire projet	29
BIBLIOGRAPHIE	33
Lectures mentionnées dans le mémoire	33
Lectures consultées pendant la recherche	35
REMERCIEMENTS	39

A partir de notre recherche-action sur le terrain des mobilités périurbaines, nous avons étudié trois scénarios de vie quotidienne. Les trois analyses suivent trois générations différentes dans trois différentes étapes de la construction de leur espace de foyer. Ces analyses témoignent d'une évolution dans le regard apporté sur la signification de leurs pratiques de mobilité et s'appuient sur l'œuvre théorique de Michel de Certeau. Par ses agissements quotidiens, l'individu va donner sens à l'espace: « *le phrasé du au bricolage, à l'inventivité "artisanale"* » (Certeau, M de. 1990, T1 p.XLV). Il va rendre cohérent une lecture du territoire :

[Clémence] cherche en permanence le meilleur itinéraire possible grâce à l'application satellite Waze. Eviter la circulation du périphérique lui fait découvrir des rues de Rezé.

[Malika] se repère dans le territoire avec la radio, ses étapes de trajet sont minutées. Arrivée en ville, plusieurs itinéraires de contournements autorisent un peu de largesse au temps de déplacement.

[Josette] abhorre la circulation sur le périphérique nantais. Elle anticipe l'organisation de son trajet de manière à avoir le temps, de ménager des moments de transition entre la maison et la voiture, la voiture et le lieu de travail.

Dans une approche inductiviste à l'étude de terrain, le développement de cette partie théorique a pour ambition de discuter et d'éclairer les concepts théoriques présents autour du thème de la mobilité périurbaine. A partir de la définition du capital de mobilité (la motilité) comme ressource « de base », nous développerons l'idée d'une continuité du territoire périurbain par une mobilité « émancipatrice » (territorialité), et terminerons avec l'explication « d'intériorisations » de pratiques dans le temps de la mobilité en s'intéressant au sens de la répétition du geste (habitude).

LA MOBILITE COMME CAPITAL :
LE CONCEPT DE MOTILITE

UN CAPITAL « DE BASE » (KAUFMANN, V. 2015)

Le thème de mobilité a déjà été matière à de nombreuses analyses. Dès 2002, Vincent Kaufmann¹ introduit le concept de motilité dans le champ de recherche scientifique. Le terme vise à transcrire l'idée d'un « capital de mobilité » :

« Chaque personne se caractérise par une propension plus ou moins prononcée à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. L'ensemble de ces aptitudes, la motilité, se définit comme l'ensemble des caractéristiques personnelles qui permettent de se déplacer (...). » (Kaufmann, V. 2015, p.184).

L'auteur justifie l'émergence de ce concept au fait de changements sociétaux questionnant « l'organisation spatiale et temporelle des villes et des territoires » (Ibid, p.183). Avec la libéralisation économique et le développement des technologies de l'information et de la communication, nous assistons à une multiplication des flux, mélangeant les vitesses et les échelles d'information. Dans ce contexte où la croissance et la sollicitation des transports est de plus en plus forte, Vincent Kaufmann affirme que la capacité d'une personne à parcourir les distances devient majeure dans la constitution des capitaux économiques, sociaux et culturels. Dès lors, la définition de ce concept dit de *motilité* vise à réunir les conditions sociales d'accès à la mobilité, les compétences et les projets de mobilité sous un seul et même terme. Le concept a pour objectif de

¹ Vincent Kaufmann. Il est professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), où il dirige le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR).

(Kaufmann Vincent, Re-thinking mobility. Burlington. Ashgate, 2002, 112p)

mesurer l'importance de la mobilité dans la détermination des personnes et leur évolution sociale. La mobilité qualifie alors le déplacement physique de l'individu.

Pour justifier l'expression d'un *capital*, l'auteur cite Bourdieu : « lorsqu'il [Bourdieu] affirme que l'appropriation des biens et des services distribués dans l'espace dépend du capital des agents, mais « aussi de la distance physique à ces biens » [Ce capital donne] un pouvoir sur le temps. » (Ibid, p.186).

Après avoir cité l'auteur Swyngedouw, Vincent Kaufmann continue la justification de son concept :

« Ce ne sont pas des arènes ou des enjeux de mobilité 'tout court', il s'agit de luttes qui affectent et structurent les différentes espèces de capitalisation. » (Ibid, p.187).

L'auteur développe l'idée d'un capital « de base », qui va de pair avec l'habiter de l'individu, pour permettre l'épanouissement et l'établissement d'un *chez-soi*. A l'échelle de l'individu, des efforts sont faits dans la définition des schémas de transports de manière à accéder à une évolution professionnelle (Malika)¹ ou encore à réaliser des activités de loisirs socialisantes et constructives (Catherine et Josette)². C'est un capital de premier plan qui va déterminer fortement la capacité des individus à étendre leurs autres capitaux économiques, sociaux et culturels. L'individu ou le ménage va orienter ses choix de mobilité en fonction des instances économiques, sociales et culturelles qu'il fréquente. Il ne peut accéder *naturellement* à ces instances, il doit mettre en place des choix tactiques afin de se rendre sur ces lieux. En ce sens, la relation aux transports limite la découverte, la composition improvisée d'itinéraires.

Nous pouvons introduire cette corrélation d'idées : plus les distances vont être importantes entre le lieu de résidence et les lieux de travail, de socialisation et de culture, plus le développement de la motilité va influencer la croissance des autres capitaux, et plus les tactiques de mobilité vont être déterminantes dans l'habiter, au sens de l'épanouissement de l'individu.

¹ Livre III, p.37

² Livre IV, p.35

LA CONSTRUCTION D'UN CAPITAL DE MOBILITÉ

Au regard de notre expérience de terrain, l'action d'être mobile convoque plusieurs échelles :

- le déplacement physique dans le territoire. Il s'accompagne des gestes de l'individu propres à s'approprier l'espace du véhicule et se repérer dans l'espace-temps, pendant la durée du trajet.

- la faculté à combiner les différents lieux d'un territoire dans un parcours linéaire. Il produit en ce sens, une spatialité, un rapport au territoire privilégié. L'action de se déplacer, l'expression de ce capital nommé motilité fait appel aux ressources sociales, intellectuelles et économiques de l'individu.

Dans les faits, la motilité a pour objectif - ou idéal - de qualifier les ressources individuelles et collectives à se déplacer dans l'espace. C'est un capital qui n'est pas possédé ou acquis par l'habitant, il dépend d'un contexte, son territoire de jeu. A la lecture de Vincent Kaufmann, l'apparition du concept de motilité figure une évolution de gestion de l'espace-temps par l'individu. L'aptitude d'un individu à se mouvoir sur le territoire va influencer son évolution sociale (Ibid, p.183). L'effort de mobilité signifie la rencontre entre un individu et son territoire, dans un objectif d'*habiter pour soi*. Mais cette gestion de l'espace dépend de nombreux facteurs sociaux, culturels et personnels difficilement évaluables et plus ou moins mis à profit par l'individu.

Les tactiques habitantes au sens certain vont gérer cet équilibre de facteurs, elles vont corriger des équilibres de vie dans une cohérence habitée du territoire. Elles constituent par définition une culture de l'invisible. La contrainte d'un territoire (congestions, distances, émiettement) va confronter l'individu à des situations complexes. Elle va produire des arts de faire. L'habitant va redoubler d'effort pour faire rentrer ses objectifs de fréquentation des lieux d'activités dans un emploi du temps basé sur la géographie pratiquée autour du lieu de résidence.

La motilité n'est pas un capital immuable mais semble plutôt abstrait, instable et évolutif. S'affranchir des limites spatiales d'un territoire par l'effort de mobilité - la mise en forme tactique de déplacements physiques dans le territoire - va accroître ce capital de motilité. Les richesses des pratiques des habitants montrent une adaptabilité, une reconsidération de comportements et d'équilibres socio-spatiaux. Nous avançons l'hypothèse que la contrainte d'un territoire, au-delà de cerner l'individu à certaines conditions d'accès aux ressources, va produire de la motilité. Les habitants cultivent cette ressource au quotidien, dans une nécessité de maîtriser son temps et d'être en mesure d'habiter le territoire.

Nous nuancions l'idée de Vincent Kaufmann selon laquelle les territoires périurbains seraient seulement « *une vie quotidienne verrouillée par des contraintes multiples* » (Kaufmann, V. 2005, p.132). Le rapport à la distance et l'aptitude de l'individu à se mouvoir serait déterminante dans l'accès aux capitaux :

« *Non seulement le capital de motilité met en relief une nouvelle forme d'inégalités sociales, mais il permet de différencier des modes de vie à partir du rapport à l'espace et au temps.* » (Ibid, p.133).

Dans une certaine mesure, l'observation du quotidien de l'individu dans son territoire montre une culture de l'opportunité, construisant des solutions sur les contraintes.

Dans le territoire périurbain, où le mode d'habiter va de pair avec la mobilité, les limites de la motilité témoignent de l'habitabilité du territoire. Par sa capacité à bouger dans le territoire, l'individu va se définir des usages, des pratiques. Par l'effort de mobilité, il va se construire une identité et une sociabilité dans son territoire. Le groupe de recherche TerrHabmobile parle alors de territorialité.

LA CONTINUITÉ MOBILE D'UN TERRITOIRE :
LE CONCEPT DE TERRITORIALITÉ

UNE MOBILITÉ SOURCE D'HABITABILITÉ DU TERRITOIRE
(TERRHABMOBILE, 2013)¹

¹ **TerrHabmobile.** C'est un groupe de recherche dirigé par Martin Vanier, en collaboration avec Romain Lajarge et Marie-Christine Fourny. Le programme de recherche ANR s'intitule « De l'habitabilité à la territorialité, et retour : à propos de périurbanités, d'individus et de collectifs en interaction ». Le terrain d'enquête de ces chercheurs est l'espace périurbain. Laurent Cailly a dirigé la rédaction de l'article référencé ici.

Dans un territoire périurbain sectorisé (Mangin, D. 2004), l'acte de mobilité relève plus que d'une action fonctionnelle, de déplacement d'un point A à un point B. Il structure le quotidien des habitants, au même titre que leur territoire est découpé par des infrastructures de transports.

Dans la construction de son emploi du temps en référence à l'utilisation répétée du véhicule automobile, l'individu va élaborer son schéma de proximité dépassant les rapports d'échelle d'un territoire. Face à l'éclatement de ses lieux d'influence dans le territoire, le calcul de sa mobilité va permettre de faire le lien entre toutes ces instances et permettre son émancipation dans le territoire. TerrHabmobile fait référence à des auteurs contemporains :

« L'idée que la mobilité bouleverse le sens de la proximité (Chalas et Dubois-Taine, 1997) et entraîne une multi-territorialisation des rapports sociaux a été la première à être défendue et développée par plusieurs auteurs (Stock 2006, Cailly 2007). » (TerrHabmobile, 2013). L'habitant va travailler sur sa capacité de mobilité et mettre en forme une « organisation de la distance ». Il va prendre appui sur des références et ainsi connecter des lieux physiquement éloignés, mais s'inscrivant dans un récit habité. La mobilité habitante introduit l'idée d'une continuité du territoire.

Aussi, l'acte de mobilité et les tactiques qui en résultent créent une continuité de l'habiter social. Le groupe de chercheurs élargit son degré d'analyse à l'observation de « solidarités collectives » dans leur participation « à la mise en continuité des espaces de vie ». Gérer la distance devient une activité socialisante en soi. Les situations d'entraide aux transports entre amis ou avec les voisins vont maintenir des rapports de sociabilités, organisés et inscrits dans une maîtrise du temps quotidien. Elles sont d'ailleurs souvent le temps unique et privilégié à la rencontre de certaines personnes, les chercheurs parlent alors de « relations socio-mobiles ». Faire l'aller et retour le temps d'une heure pour transporter son enfant en cours de danse dans le bourg isole un temps a priori inapproprié à rentrer chez soi pour le parent. Mais cette heure d'attente devient le moment pour un café avec une amie du bourg ou bien auprès de son frère (Malika)¹. Ainsi, les situations de mobilité des individus vont créer des occasions particulières, sources de sociabilité. Notre travail de terrain montre peu ce recours des habitants à une entraide extérieure à la cellule du logement. Les schémas d'agencements observés reflètent davantage des situations d'organisations centrées sur la cellule du ménage, questionnant la capacité de cette unité sociale à programmer et trouver un équilibre de compromis. L'aide venant d'ailleurs est davantage opportuniste et ponctuelle, plutôt que structurante dans l'organisation du ménage. Les ménages observés tiennent à leur autonomie dans le schéma d'habiter et mettent donc en place des organisations individuées car les ressources tactiques de gestion de l'espace-temps le permettent. Faire appel à une aide extérieure et ainsi déclencher d'autres moments de sociabilité, est requis pour compléter le capital de mobilité du ménage lorsque les contraintes de transport dépassent les ressources de la cellule habitée. A l'entrée au collège, le garçon devra prendre le bus, car les horaires ne correspondront plus avec les déplacements du père (Cédric)². Sans la voi-

¹ Livre III, p.43

² Livre III, p.23

¹ Livre IV, p.42

ture du foyer le mardi matin, l'employée demande à sa collègue de venir la chercher chez elle et, de fait, panser l'organisation du ménage (Catherine)¹. En extension à l'organisation cellulaire de la famille, les habitants vont convoquer un collectif de relations sociales privées ou s'orienter vers des alternatives à l'usage systématique de la voiture.

L'individu va travailler à l'évolution de sa ressource de mobilité, les contraintes vont initier de nouvelles pratiques. TerrHabmobile développe des notions proches de notre travail inductif basé sur la science des tactiques du quotidien, elle-même développée par Michel de Certeau :

« En tant que rapport à l'espace, la mobilité telle qu'on l'examine ne se pose donc pas en termes de nécessité liée à une distance, ou de résultante d'une organisation socio-spatiale, mais bien en termes de capacité stratégique et désir d'individus-acteurs (Massot et Orfeuël, 2008). » (Ibid.)

Le quotidien habitant, le savoir-faire de l'individu, les actes de mobilité des habitants, les coordinations et les négociations du ménage, vont créer une continuité territoriale et être « source d'habitabilité ». La gestion de l'espace-temps des ménages va reposer sur des tactiques habitantes d'agencement, d'interactions et d'actions pratiques, et par conséquent révéler un certain *artisanat de l'habiter* dans le territoire périurbain.

Nous pouvons alors reconnaître l'individu dans sa situation de mobilité par l'observation de ses routines quotidiennes :

« L'intensité et les échelles de déplacements, les espaces parcourus ou encore les représentations sociales de la mobilité sont reliés à la position sociale et reflètent des conditions matérielles d'existence, des systèmes de représentation, des schèmes ou des affects qui se situent au fondement de l'identité biographique. » (Ibid.)

Le groupe de chercheurs fonde ainsi l'idée selon laquelle la mobilité de l'individu est constitutive de son identité. Il existe une « relation signifiante entre l'identité résidentielle et les comportements de déplacement », constitutive de territorialité.

LE MÉNAGEMENT DE SON ESPACE (TERRHABMOBILE, 2013)

A l'échelle du territoire, TerrHabmobile avance l'hypothèse d'une continuité de lecture du territoire périurbain par les pratiques de mobilité de ses habitants. Elles vont être un liant social-spatial :

« Elle [la mobilité] fait de la capacité des individus à investir et à s'approprier les espaces-temps de la mobilité quotidienne une condition de l'habitabilité des espaces périurbains, définie comme une capacité à permettre une qualité de vie par-delà les contraintes de la discontinuité. » (Ibid.)

A l'échelle de l'individu, l'effort de mobilité va s'inscrire dans la manière de vivre habitante. L'habitant gère sa ressource de mobilité dans une économie de gestes, selon des facteurs propres et des pratiques spatialisantes. Habiter le territoire périurbain est exigeant, le rapport à la distance impose une relation au temps très structurée. Au travers de notre travail empirique, nous avons formulé l'expression d'un « temps architecturé »¹. Le déplacement physique va être contraint par une rigueur de temps et s'exprimer par un usage quasi-méthodique de l'espace en contact avec l'organisation de la mobilité du ménage.

L'espace du véhicule laisse place à des scénarios d'appropriation, certes faibles, mais très maîtrisés et réfléchis par les individus de manière à contrôler le temps de transport vers les lieux d'activités ciblés, autrement dit préserver cette capacité de mobilité dans l'accomplissement des capitaux économiques, sociaux et culturels. Dans le moment de nos itinéraires de terrain, nous avons montré différentes figures que peut prendre l'habitant de la voiture : un outil pragmatique de transport (Alban)², un recours à la technologie satellite portable (Clémence)³, une relation privilégiée et structurante au média de la radio (Malika)⁴, un lieu de transport et de communication familiale (Cédric)⁵, un espace de contemplation du territoire (Josette)⁶, un usage peu signifié en dépit du vélo (Catherine)⁷.

L'espace-temps de transition entre le véhicule et le lieu de ré-

¹ Livre III, p.48² Livre II, p.19³ Livre II, p.25⁴ Livre III, p.37⁵ Livre III, p.23⁶ Livre IV, p.19⁷ Livre IV, p.37

¹ Livre IV, p.33² Livre III, p.34³ Livre II, p.13⁴ Livre III, p.17

sidence révèle des tactiques habitantes majeures dans la gestion du schéma de mobilité du ménage. L'espace de la voiture devient codé et clairement défini entre les membres du ménage (Josette et Catherine)¹. La voiture familiale devient une composante clé de l'organisation d'une journée, transportant les enfants à l'école, accueillant les courses alimentaires de la semaine, et devenant l'espace de dîner des enfants (Cédric et Malika)². La stratégie de stationnement de la voiture va permettre d'économiser du temps de déplacement (Clémence et Alban)³. La mobilité peut alors influencer la gestion de l'espace du logement, dans un souci de fluidité d'organisation. La pièce de la cuisine va être un espace d'organisation par l'affichage de calendriers et le dialogue en famille (Cédric et Malika)⁴.

Le temps de trajet et l'importance stratégique de l'usage des transports déclenchent des gestes d'appropriation chez l'individu. C'est un espace vécu quotidiennement, son observation révèle des spatialités dépendantes de moments et un regard sur le territoire guidé de repères et d'identifications précises. TerrHabmobile parlent d'« habiter-mobile », et ainsi questionne l'analyse régulièrement faite d'un mode d'habiter périurbain.

« UN MODE D'HABITER » INDIVIDUÉ, MOINS STRUCTUREL

(CAILLY, L. 2008)¹

L'article interroge l'analyse d'un mode d'habiter périurbain qui serait spécifique au territoire, en prenant pour sujet d'analyse l'aire urbaine de Tours. L'expression *mode d'habiter* est employée au sens :

« d'une relation singulière d'un individu ou d'un groupe social à l'espace géographique telle qu'elle s'exprime dans l'agencement très concret des lieux pratiqués ainsi que dans l'ensemble idéal, tout aussi structuré, de normes, de valeurs, de représentations symboliques ou imaginaires qui vient le signifier ou le justifier. » (Cailly, 2008).

L'auteur fait référence aux travaux de Mathis Stock (2004).

Dans les discussions précédentes, nous avons énoncé le rôle

des mobilités dans la capacité des individus à s'identifier à leur territoire et à construire une relation singulière à leur environnement, basée sur des pratiques habitantes spatialisantes. Ici, l'auteur montre que la structure du territoire périurbain – une construction spatiale exigeant une organisation de la distance par le recours aux transports et surtout la voiture – ne va pas simplement déterminer « une spatialité propre » périurbaine. L'observation de différenciations de parcours chez les habitants périurbains amène à penser l'idée d'une hétérogénéité de mode d'habiter :

« Celle-ci [l'hétérogénéité] résulte, d'une part, d'une différenciation très nette des pratiques spatiales en fonction de la position sociale des habitants ; d'autre part, d'une relative individualisation des profils. » (Ibid.)

D'abord, l'auteur observe une diversité géographique d'espaces périurbains plus ou moins distancés de la métropole, offrant un capital de mobilité variable. Puis, la diversité sociale de ses habitants va signifier des choix de parcours différents selon des instances de socialisation et des intérêts différents. Quels territoires convoquent les habitants dans leur pratique quotidienne? Chaque scénario habité va signifier un *milieu* dans lequel l'individu va se déplacer, borné par sa capacité à se mouvoir et ses références propres (espace pratiqué, trajectoire résidentielle, position sociale). Ainsi, le récit habitant va faire émerger des identifications différentes au territoire de résidence et révéler la capacité « à articuler toutes les échelles, celle du domicile, du « pays », de la métropole, ou celle, plus vaste, des déplacements interurbains. » (Ibid.). L'auteur distingue la figure du « reclus » qualifiant un habité insulaire et attaché à des valeurs populaires, du « métropolitain » souvent plus aisé socialement et davantage tourné vers la réalisation d'activités culturelles en métropole. L'effet de structure du territoire va avoir un impact sur l'organisation du ménage, mais l'habiter périurbain ne peut pas être résumé simplement à ce rapport contraint à la distance. Nous identifions un ménage de deux femmes construisant leur rap-

¹ Laurent Cailly. Enseignant chercheur, il est maître de conférences en géographie à l'Université de Tours

¹ Livre IV, p.46

port au territoire avec une seule voiture, dans une revendication citoyenne de non-consommation (Catherine et Josette)¹. Au-delà de l'aspect spatial du périurbain, l'observation de parcours de vie individués va dans le sens de « valeurs sociales et politiques » variées dans ce territoire. Le schéma de mobilité va participer à la définition d'un mode de vie et rendre possible un habiter épanouissant - un habiter pour soi -. Adrien Balocco développe le concept d'habitabilité citoyenne d'après l'analyse d'une créativité de l'individu sur son territoire.

¹ Adrien Balocco. Nous nous appuyons sur la recherche d'Adrien Balocco, ayant rédigé sa thèse « Inventivité habitante et ingénierie territoriale - L'habitabilité à l'épreuve d'une enquête réalisée en bureau d'étude ». Dirigée par Romain Lajarge, membre du collectif TerrHab, le travail s'est effectué dans le cadre du laboratoire PACTE-Territoires de Grenoble.

UN HABITER CITOYEN (BALOCCO, A. 2017)¹

Nous avons vu que les tactiques cultivent un habiter artisanal : une culture du geste qui a des références socio-culturelles, mais qui invente et bricole des solutions nouvelles. En référence à Michel De Certeau, Adrien Balocco affirme que les pratiques quotidiennes des habitants « interrogent en permanence l'habitabilité des territoires » (Balocco, A. Calmettes, A. Lajarge, R. 2014, p.15). Moins centré sur les mobilités, l'auteur interroge l'émancipation des personnes vivants sur les territoires périphériques aux métropoles (périurbains, péri-métropolitains) considérant leurs innovations habitantes. L'auteur utilise l'expression « d'ingénierie de l'habiter ». Il montre la capacité des habitants à bricoler avec les éléments de contexte du territoire et à fabriquer des compromis pour « mieux vivre sur son territoire ». L'observation scientifique vise à révéler comment les habitants vont « rendre plus habitable de l'espace » (Ibid, p.16).

Le travail de recherche de l'auteur vise à développer les pratiques créatives habitantes dans un objectif d'engagement citoyen auprès des collectivités territoriales. Il s'agit de « s'approprier l'inventivité » (Balocco, A. 2016, p.31). L'auteur reprend l'expression de « Faire-avec » (Certeau, M de. 1990) et suggère de faire l'expérience d'un exercice démocratique à l'écoute du « rythme des habitants » : « Nous avons observé que des habitants se regroupent, créent une responsabilité collective et locale, inventent et

recréent de nouvelles formes d'habiter » (Ibid, p.34).

A partir de sa recherche-action, Adrien Balocco formule un support théorique et méthodologique visant à rassembler des formes de créativité spontanées dans un objectif d'expression citoyenne. Il veut donner un pouvoir structurel, une forme institutionnelle à ces tactiques habitantes. Ainsi : « l'habitabilité, comme activité émancipatrice, peut aussi être conçue dans son rapport avec l'exercice démocratique. » (Chauvier, E. 2017, p.4)¹

Adrien Balocco exprime l'hypothèse d'une transformation du territoire basée sur l'intégration des pratiques habitantes. Il considère alors les ressources tactiques habitantes « au fondement du développement territorial » (Balocco, A. Calmettes, A. Lajarge, R. 2014, p.14). Cette position induit le développement de valeurs collectives de partage pour accéder à davantage de ressources habitantes. L'auteur suggère de dépasser un quotidien individué et d'orienter un investissement citoyen dans le territoire, par le dialogue et le faire ensemble.

D'après notre travail d'enquête, les tactiques habitantes sont d'abord centrées sur la cellule du ménage et portent moins d'attention au développement d'un collectif, ou si besoin dans des intérêts réciproques entre familles. Mais les rapports sociaux d'entraide appartiennent surtout à la sphère privée. L'investissement habitant dans des projets citoyens demande une posture publique. Nous pouvons nous interroger si ces structures peuvent organiser un rapport au pouvoir plus frontal, en s'immiscant dans le tissu social. D'où, les échanges sociaux peuvent devenir des situations de tension là où les intérêts privés des individus vont resurgir dans l'exercice démocratique. Ils vont plus ou moins peser dans l'action publique de l'association citoyenne. Une forme d'inégalités sociales pourrait apparaître par l'institutionnalisation des tactiques habitantes.

Après avoir interrogé un territoire mobile dans son habitabilité citoyenne, nous discuterons le concept d'habitude dans l'étude de ces formes habitées périurbaines.

¹ Eric Chauvier. Anthropologue, il est membre du jury en tant que rapporteur, Maître Assistant HDR en SHS-Anthropologie, École Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles, AAU-CRENAU.

L'INTERIORISATION DE PRATIQUES DE MOBILITE :
LE CONCEPT D'HABITUDE

¹ **Thomas Buhler.**
L'auteur est maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme à l'université de Franche-Comté.

HABITUDE ET MOTILITÉ (BUHLER, T. 2015)¹

Le travail de recherche de Thomas Buhler portant sur le concept d'habitude apporte un enrichissement critique à la définition du concept de motilité. Le développement théorique de l'auteur cherche à nuancer l'importance donnée à l'individu dans sa capacité de choix et l'organisation stratégique de son capital de mobilité, dit motilité. Thomas Buhler montre « l'importance de formes moins réflexives et moins intellectualisées de comportements au quotidien » (Buhler, T. 2015, p.120) pour sortir d'analyses centrées sur les ressources intellectuelles de l'individu dans l'explication des pratiques de mobilité.

Le concept d'habitude ne concerne pas seulement l'étude de gestes mais prend en compte la répétition de mécanismes mentaux :

« L'habitude est liée à l'ensemble des schèmes d'action et de pensée (...). En effet, il peut être des habitudes corporelles, gestuelles, sensori-motrices, comme il est des habitudes réflexives, délibératives ou calculatrices. » (Ibid, p.123).

Le travail théorique sur les habitudes ne s'attarde pas sur l'étude de tocs physiques, mais bien sur la construction sociale et l'interiorisation d'habitudes par la répétition et l'expérience d'actions. L'auteur distingue les termes de répétition et d'habitude: « la répétition d'un comportement définit la phase de formation de l'habitude. » (Ibid.)

Dans notre étude du territoire périurbain, les répétitions des itinéraires et l'incorporation de gestes vont prendre forme dans une routine témoignant d'une prise en main de l'individu sur sa mobilité. (C'est la face visible des habitudes au même titre que la mobilité est l'expression de la motilité (Ibid, p.126).) Les pratiques du quotidien déclenchent une attitude de routine, de répétition programmée et anticipée, nécessaire pour « garder une maîtrise du temps ». (Terrhabmobile, 2013). Ainsi, les routines sont l'expression d'habitudes dans le temps et l'espace.

Par ailleurs, Thomas Buhler fait référence à la discipline de la psychologie :

« la constitution d'habitudes permet précisément la prise de décision : effectuer des actions quotidiennes plus habituelles permet de préserver des ressources cognitives qui peuvent être ensuite utilisées à des fins plus réflexives et intellectuelles. » (Ibid, p.131).

Les habitudes sont indispensables pour pouvoir considérer – dans un second temps – des contournements adaptées à de nouvelles situations. Elles engagent un processus de référence évolutif et adapté de l'individu à son territoire par la répétition de l'itinéraire.

De premier abord, la routinisation de la mobilité quotidienne peut être perçue comme un temps d'action contre-évolutif et dénué de richesse d'échange. Mais dans des situations de mobilités que nous pouvons observer en territoire périurbain ou péri-métropolitain, les répétitions des schémas de mobilité de semaine en semaine offrent une stabilité assez précaire d'un confort acquis au quotidien. Elles assurent un cadre de négociation, une mise en place de tactiques dans la maîtrise de son organisation dans l'espace-temps. La répétition va faire sens lorsqu'elle va se confronter à des contraintes et s'adapter, se modeler à un territoire pour travailler localement.

FAIRE-AVEC (CERTEAU, M DE. 1990)

Les habitudes vont cultiver des savoir-faire de résistance à la contrainte de mobilité. C'est une hypothèse développée tout au long de notre travail de terrain, soutenu par les références à l'œuvre de Michel de Certeau. En effet, l'auteur démontre le caractère scientifique des pratique relevant de l'ordinaire :

« *Un faire-avec, ici et maintenant, lequel est un acte singulier lié à une situation, des circonstances, des acteurs particuliers.* » (Certeau, M de. 1990, T2 p.360).

Forts de ses écrits, nous pouvons qualifier cette pratique quotidienne de mobilité d'une science du *juste*, du sur-mesure. L'individu va développer un artisanat de l'habiter, par sa composition *fait-main*, avec ses outils à sa portée. A l'échelle I, sans résonance ni l'idée d'une production marchande, l'acteur ordinaire va formaliser une culture du *faire-avec*.

¹ Livre II, p.34

[Alban et Clémence]¹ sont dans une phase de construction de leur lieu de vie commun. L'équilibre entre les pratiques au quotidien de chacun n'a pas encore été trouvé. La définition de leur futur mode de vie met en place un raisonnement tactique de positionnement de l'individu par rapport à son territoire, prenant pour référence des pratiques actuelles de déplacements pendulaires.

² Livre III, p.48

[La famille Marchand]² a construit son nid. Un équilibre fragile est maintenu grâce à un travail de fond sur la gestion du temps entre tous les membres de la famille et l'étalement des lieux d'influence sur le territoire. La construction d'un récit en famille d'après des schémas de mobilité coordonnés raconte une continuité de territoire.

³ Livre IV, p.46

[Josette et Catherine]³ partagent toutes deux une propriété dans le péri-métropolitain à un âge mur, après avoir habité la ville de Nantes. Elles s'engagent à n'utiliser qu'une seule voiture et usent de toutes les ressources d'un territoire pour surmonter des situations professionnelles difficiles. Leur pratique du territoire illustre une responsabilisation citoyenne.

En outre, l'observation des *tactiques* mises en place par l'individu au gré de sa vie quotidienne met en lumière une conscience réelle de l'habitant pour son environnement. Le parcours met en scène une continuité de *récit*, un langage dont les mots sont les gestes ordinaires. Invisible, répété et changeant, l'usage ordinaire va permettre une lecture scientifique de son territoire et l'assimilation d'un savoir contextualisé. Ce sont les « arts de faire ».

Nous défendons l'idée que l'individu ne va pas simplement correspondre à l'image d'un territoire lissé par des constructions identiques. A son échelle, il va résister et s'identifier par sa pratique quotidienne différenciée. Les contraintes d'un territoire vont amplifier une réactivité, une créativité (extra ordinaire).

L'OBSERVATION DE MOBILITES TACTIQUES :
CONCLUSION

HABITER, S'HABITUER

A partir d'une étude de terrain dans les territoires périurbain et péri-métropolitain de Nantes, nous avons observés les mobilités habitantes et questionné l'*habiter* périurbain :

COMMENT LES PRATIQUES VONT PERMETTRE AUX PERSONNES D'HABITER AU QUOTIDIEN UN TERRITOIRE PÉRIPHÉRIQUE À LA MÉTROPOLE ?

Notre méthode des itinéraires nous a donné les atouts d'une recherche-action au plus près des habitants pour investir leurs pratiques et comprendre le sens des détails de leur mobilité.

Le territoire périurbain conditionne un rapport de contrainte avec la mobilité. Les habitants développent une familiarité¹ singulière au territoire. Au gré des itinéraires, notre travail de terrain a permis d'observer l'*expression* de tactiques et d'opportunités habitantes. Entre lieu de résidence et mode de transport, les individus ménagent leur stratégie de mobilité entre les lieux d'activité et vont adapter leur espace privé domestique. Dans leur pratique quotidienne, ils vont circonscrire l'acte d'habiter à leur « manière de faire ». Nous développons l'idée d'un artisanat de l'habiter.

Les tactiques vont faire partie de ces réglages ou ajustements permanents pour la réalisation d'une mobilité et d'une maîtrise de l'espace-temps. Les habitudes exprimées par les rou-

¹ **Familiarité.** Le terme définit à la fois une simplicité, une intimité, une habitude, des repères, une connaissance par la pratique répétée ou bien il exprime l'idée de non-contrainte, d'une aisance, d'une liberté (CNRTL).

tines sont nécessaires au développement d'une base stable de ressource de mobilité. Par un processus de référenciation, les habitants vont transformer et s'approprier des situations à leur avantage. En pratiquant les lieux, ils vont produire une continuité de l'habiter dans un territoire difficile à franchir.

Par conséquent, nous parlons d'un *habiter-mobile*. La pratique de mobilité définit des usages spécifiques et va cadrer un certain nombre de relations sociales, d'accès aux capitaux économiques et culturels. Elle crée des appropriations spatiales de l'espace habité de la maison, elle « envahit » l'espace habité sédentaire.

QUESTIONNER LES RÉSULTATS

Les personnes suivies sont des personnes disposant d'un certain nombre de ressources intellectuelles et sociales. Elles arrivent ainsi à surmonter l'isolement géographique. Notre terrain ne questionne pas l'isolement et la déprise sociale du territoire périurbain mais pose un *regard positif* sur les réussites d'organisation de mobilité.

De plus, nous pouvons nous interroger des conséquences d'une gestion du temps permanente sur le rapport que les personnes mènent avec le temps. Nous observons des rapports sociaux guidés par la grille de l'emploi du temps, le rapport à l'autre est programmé. Absente de surprise ou de découverte, cette relation à l'autre pose question :

Quelles sont les conséquences d'un contrôle permanent sur le temps et l'espace des ménages périurbains sur leur rapport aux autres et à la culture ?

Presse. Le Petit Bleu des Côtes d'Armor. «Déviation de Caulnes : le chantier est lancé» (depuis le site Actu.fr)



FAIRE PROJET

Suite à cette recherche, je comprends qu'habiter le périurbain ne correspond pas à l'image d'une routine ennuyeuse et confortable. Les contraintes de mobilité du territoire périurbain incitent ses habitants à se questionner sur leur agenda quotidien, à le mettre en permanence en question par des adaptations d'organisations. Les individus vont ménager leur environnement et « apprendre à habiter » l'espace (Heidegger, M. 1965, p.435).

En tant qu'étudiant en architecture, ce travail à sensibilité anthropologique me questionne sur l'expression d'une architecture résidentielle qui autorise les contournements, les ajustements à l'échelle de l'habiter de la personne. Elle s'oppose à une forme institutionnalisée de l'architecture et questionne la discipline dans sa projection d'un pouvoir sur les habitants.

Le cadre de mon projet de fin d'étude sera l'occasion d'expérimenter ces connaissances dans un contexte de village péri-métropolitain, dont l'activité économique et sociale va être affaiblie par la construction d'une nouvelle infrastructure routière évitant le bourg (Le faire et le dire, 2018 à Caulnes, (22)). A la suite de toutes ces discussions, je souhaite continuer mon observation du quotidien dans l'exercice de la conception architecturale et, de fait, prendre en compte les tactiques habitantes dans la définition programmatique du projet.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

LECTURES MENTIONNÉES DANS LE MÉMOIRE

BALOCCO Adrien , CALMETTES Aurélien , LAJARGE Romain. Les sciences territoriales et la question de l'habitabilité. CIST2014 - Fronts et frontières des sciences du territoire, 2014, Paris. Proceedings du 2e colloque international du CIST, p.12-17. Disponible sur <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01353413>

BALOCCO Adrien. L'inventivité habitante : une opportunité pour réinventer les politiques publiques locales ?. CIST2016 - En quête de territoire(s) ?, 2016, Grenoble. Proceedings du 3e colloque international du CIST, p.29-34. Disponible sur <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01353675>

BUHLER Thomas. Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes dans la notion de motilité, éclairages à partir des déplacements automobiles quotidiens. In : Motilité et mobilité : mode d'emploi. Neuchâtel : Editions Alphil, 2015. P.119-136

CAILLY Laurent. Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? [en ligne], EspacesTemps.net, 2008. Disponible sur <https://www.espacestems.net/articles/mode-habiter-periurbain/> [consulté en 2017]

CERTEAU Michel de. L'invention du quotidien : Arts de faire. Tome 1. Editions Gallimard. Paris, 1990, 349 pages

CERTEAU Michel de. L'invention du quotidien : habiter, cuisiner. Tome 2. Editions Gallimard. Paris, 1994, 415 pages

CHARMES Éric, La ville émiettée : essai sur la clubbisation de la vie urbaine. Presses universitaires de France. Paris, 2011. 283 pages

CHAUVIER Éric. Anthropologie. Editions Allia. Paris, 2006. 144 pages.

CHAUVIER Eric, Pré-Rapport pour la thèse d'Adrien BALOCCO, 2017, 4 pages.

HEIDEGGER Martin. Batir, habiter, penser. In : CHOAY Françoise, L'urbanisme, utopies et réalités. Editions du Seuil. Paris, 1965. P.430-435

KAUFMANN Vincent et AUDIKANA Ander. La motilité : un capital ? In : Motilité et mobilité : mode d'emploi. Neuchâtel : Editions Alphil, 2015. P.179-196

KAUFMANN Vincent, Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ?, Cahiers internationaux de Sociologie, 2005, Vol. CXVIII. P.119-135 (accès depuis le site Cairn.fr)

MANGIN David. La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine. Editions de la Villette. Paris, 2004. 398 pages

PETITEAU Jean-Yves et PASQUIER Elisabeth. La méthode des itinéraires : récits et parcours. In : GROSJEAN Michèle et THIBAUT Jean-Paul (Dir.), L'espace urbain en méthode. Editions Parenthèses. Marseille, 2001. P.63-78.

TERRHABMOBILE. Lorsque la mobilité territorialise [en ligne], EspacesTemps.net, 2013. Disponible sur <https://www.espacestems.net/articles/lorsque-la-mobilite-territorialise/> [consulté en 2017]

LECTURES CONSULTÉES PENDANT LA RECHERCHE

AUGE Marc. Non-Lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité. Editions du seuil. Paris, 1992. 149 pages

BIERLAIRE Michel, KAUFMANN Vincent, RERAT Patrick. La mobilité en questions. Presses polytechniques et universitaires romandes. Lausanne, 2017. 209 pages

BOYARD Charlotte, DUPUIS Juliette, MORTREAU Pauline. Traverser l'invisible : En quête d'une identité « post-rurale ». Rapports de PFE. ESTUAIRE 2029, In, Ex, Villes de passage. Ensa Nantes, 2017. 139 pages

CHAUVIER Éric. Contre Télérama. Editions Allia. Paris, 2011. 64 pages.

CHAUVIER Éric. Les mots sans les choses. Editions Allia. Paris, 2014. 128 pages.

CHAUVIER Éric. Les nouvelles métropoles du désir. Editions Allia. Paris, 2016. 80 pages.

CHAUVIER Éric. La rocade bordelaise : une exploration anthropologique. Editions Le bord de l'eau. Lorment, 2016. 124 pages.

DAVEZIES Laurent. Le nouvel égoïsme territorial : Le grand malaise des nations. Editions du Seuil. Paris, 2015. 103 pages

DAVID Olivier. Les équations temporelles et spatiales des familles périurbaines. EspacesTemps.net, 2013. Disponible sur <https://www.espacestems.net/articles/les-equations-temporelles-et-spatiales-des-familles-periurbaines/> [en 2017]

GUILLUY Christophe. La France périphérique : Comment on a sacrifié les classes populaires. Editions Flammarion. Paris, 2014. 185 pages

HOUELLEBECQ Michel. La carte et le territoire. Editions J'ai lu (Flammarion). Paris, 2012. 413 pages

KAUFMANN Vincent, WIDMER Éric D. L'acquisition de la motilité au sein des familles. Espaces et sociétés. 2005/1-2 (n° 120-121). P. 199-217

LYNCH Kevin. L'image de la cité. Editions Dunod. Malakoff, 1998. 232 pages

MEO, Guy Di. Les territoires du quotidien. Editions L'Harmattan. Paris, 1996. 208 pages

MINNAERT Jean-Baptiste (Dir.). Periurbains : territoires, réseaux et temporalités. Editions Lieux Dits. Lyon, 2010. 175 pages

OPPENCHAIM Nicolas, FOUQUET Jean-Philippe et POURTAU Baptiste. Les changements de modes de déplacement dans le périurbain. EspacesTemps.net, 2017. Disponible sur <https://www.espacestems.net/articles/les-changements-de-modes-de-deplacement-dans-le-periurbain/> [consulté en 2017]

PETITEAU Jean-Yves. Nantes, récit d'une traversée : Le quartier Madeleine-Champ de Mars. Éditions Dominique Carré. Paris, 2013. 304 pages

ROUGE Lionel (Dir.). Réhabiliter le périurbain : Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ? Editions

Loco/Forum Vies mobiles. Paris, 2013. 139 pages

TESSIER Maëlle (Dir.). Territoires traversés, paysages inventés : Une démarche de projet ouverte et transdisciplinaire associant art, architecture et prospective urbaine. Ensa Nantes, 2017. 271 pages

Les ouvrages publiés par les éditions MétisPresses ont servi de référence à la mise en page.

Le travail de mémoire a été une activité de recherche et d'écriture individuelle mais non isolée. Des aides précieuses ont étayé et augmenté la recherche. Je les remercie pour leur contribution à mon travail.

A l'école, Éric Chauvier a délivré un enseignement précieux à travers les séminaires et les rendez-vous. La qualité de son écoute et ses relances ont guidé ma recherche.

Sur le terrain, Alban et Clémence, Malika, Cédric et leurs trois enfants, Josette et Catherine, Floriane et Loïc, Stéphanie, Yves et leurs enfants, Yannick et ses parents se sont rendus disponibles pour moi. Leurs investissements personnels dans les entretiens ont été fondamentaux dans le développement de l'analyse. La gentillesse de Marie m'a permis d'obtenir les contacts de trois familles.

Sur la durée, Nina m'a soutenue dans ma démarche et incité à concrétiser mon travail de terrain. Ses conseils et ses critiques ont été éclairants. Son investissement à mes côtés a été déterminant dans la mise en forme du mémoire.

A la maison, ma famille m'a encouragé dans le développement de mes études. L'investissement de mes parents dans les transports m'a permis d'accéder à une éducation plus riche et ouverte. Les relectures et commentaires de ma mère m'ont donné une confiance dans mon travail.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Gaëtan Favrie. Être mobile : Récits de tactiques habitantes au service d'un habiter périurbain. Mémoire de master. Livre V, 44 pages. Eric Chauvier (Dir.) Ensa Nantes, janvier 2018.

